CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Pla de Costes

Proposta d'Ordenació de la Zona Costanera Metropolitana de Barcelona





CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Pla de Costes

Proposta d'Ordenació de la Zona Costanera Metropolitana de Barcelona

Edició: Corporació Metropolitana de Barcelona
Assessoria de Comunicació i Relacions
Servei de Publicacions

Autor: Equip Redactor del Pla de Costes

Direcció: Juli Esteban i Noguera

Coordinació: Santiago Juan i Lluís

Fotografies: Lluís Padrissa-Carles Raurich
Equip Redactor del Pla de Costes

Correcció de Textos: Andreu Navarro

Concepció Gràfica, Disseny, Compaginació i Fotografies de les cobertes: Amèrica Sánchez-Carme Vives

Fotocomposició: Fort, S.A.

Fotocroms: Reprostudy S.A.

Impressió: Tipografia Emporium S.A.
Pere IV 6-10 08005 Barcelona T. 300 55 55

ISBN 84-505-5829-8
Dipòsit Legal: B-19.984-1987

© Corporació Metropolitana de Barcelona
Carrer 62 Número 520 Sector A Zona Franca
08004 Barcelona T. (93) 336 61 61 Télex 53276 CMBC

Juny 1987

Índex

Presentació
Mercè Sala i Schnorkowski
Vice-president primer de la Corporació Metropolitana de Barcelona

Introducció
Juli Esteban i Noguera
Director de Serveis d'Urbanisme de la Corporació Metropolitana de Barcelona

Membres de l'equip redactor.
Cronologia de l'estudi.
Límits de l'àmbit d'estudi.

1. Objectius generals. *15*
2 Sistema relatiu al port i a la costa. *25*
3. Sistema relatiu a l'aeroport. *63*
4. Sistema ferroviari. *69*
5. Sistema general viari. *77*
6. Sistema general de serveis tècnics. *89*
7. Sistema general de parcs i jardins urbans. *95*
8. Sistema general d'equipaments comunitaris. *101*
9. Proposta. *109*
10. Àmbits d'actuació de plans especials, unitats d'actuació o projectes. *141*

Al llarg de més de 42 quilòmetres de longitud, la façana marítima metropolitana ha constituït tradicionalment un espai quasi marginat de la resta del territori urbà. La dinàmica industrialitzadora i urbanitzadora d'aquest segle ha configurat una franja costanera ocupada, directament o indirectament, per les implantacions industrials, les grans infrastructures —port, aeroport i ferrocarril— i les instal·lacions turístiques privades. Dels 29 quilòmetres de platges, tan sols aproximadament la meitat són de fàcil accés. La resta tenen el pas barrat i, a causa també de les seves deteriorades condicions sanitàries, s'han mantingut al marge de l'ús públic general.
Tanmateix, una aglomeració urbana de més de tres milions d'habitants altament densificada, com és el cas de la de Barcelona, no pot resignar-se a viure d'esquena al mar tal i com la realitat territorial li ha imposat. Malgrat les dificultats objectives, el ciutadà metropolità mai no ha deixat d'utilitzar massivament les platges properes: Castelldefels, Barceloneta, Poblenou, Badalona i Montgat.
Poques grans ciutats del món, i menys amb un clima tan favorable, poden reunir dins el seu àmbit urbà un patrimoni tan important, i amb tantes possibilitats de desenvolupament, com el que presenta la façana marítima metropolitana de Barcelona.

L'ordenació de l'àmbit costaner metropolità s'ha de contemplar des d'un doble enfocament. D'una banda, s'ha de recuperar i consolidar com a gran espai d'oci i lleure per al ciutadà. De l'altra, i en part derivat d'aquest fet, s'ha de potenciar tota la capacitat de foment de l'activitat econòmica, bàsicament terciària, que un espai d'aquest tipus reuneix. L'increment del temps de lleure en relació al temps de treball i les demandes que això provoca s'han de canalitzar de manera que un espai com la façana marítima pugui oferir un conjunt de serveis, equipaments i activitats utilitzables per tota la població metropolitana.
En el marc d'aquest binomi dialèctic protecció-desenvolupament s'hauran de canalitzar les propostes de transformació.
La Corporació Metropolitana de Barcelona, juntament amb la resta d'autoritats locals del seu àmbit, s'ha plantejat les actuacions sobre la façana marítima amb una visió global estructurant del territori metropolità.
El model territorial dins l'àmbit costaner ha quedat definit en les propostes urbanístiques contemplades en el Pla de Costes.

Mercè Sala i Schnorkowski
Vice-president primer de la Corporació Metropolitana de Barcelona

Introducció

Juli Esteban i Noguera
Director de Serveis d'Urbanisme
de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

L'àmbit metropolità de Barcelona és un territori variat amb una gran complexitat de fenòmens de relació i d'assentaments urbans, però que, a la vegada, presenta uns trets geogràfics singularment clars. Assenyalem que la configuració de l'àrea s'articula en base a uns pocs elements fonamentals —Collserola, el delta, el continu urbà central...—, entre els quals cal destacar la costa marítima que sens dubte n'és el principal. No és estrany, doncs, que la recerca de la ciutat metropolitana, expressió d'un desenvolupament territorial equilibrat i culturalment ric, hagués de passar per la consideració de la zona costanera com a l'objecte d'un gran projecte de futur centrat en la seva individualitat geogràfica. Això ha pretès ser, i crec que ho ha estat, la proposta que aquí es presenta i que familiarment hem vingut denominant Pla de costes.

Pla de costes i Pla General

El Pla de costes s'emmarca en l'ordre general del territori que personifica el Pla General Metropolità. Tanmateix, si aquest és la referència i la pauta del conjunt, el Pla de costes persegueix l'objectiu de fer emergir el valor de la costa en el territori a partir del caràcter que li proporciona la continuïtat del paisatge marítim, és a dir, persegueix l'objectiu d'augmentar la seva presència amb tota la varietat de registres i modulacions que al llarg de 40 km es donen o, més ben dit, poden donar-s'hi.

Això volia dir acatament de l'ordre general, però també imaginació i sensibilitat, per copsar opcions potser ocultes, potser poc valorades. Volia dir també que, en projectar la costa, en resultarien modificacions del Pla General, si bé d'aquelles que no haurien de desvirtuar-lo, ans més aviat enriquir-ne els resultats esperats.

Figuració i coneixement de la costa

Des del començament, aquest estudi va produir tempteigs i propostes de preeminent contingut figuratiu. Podria pensar-se que per l'escala de treball que requeria la grandària de l'àmbit, els resultats projectuals serien propostes alternatives de caràcter esquemàtic o estructural. Fins i tot el paper de coordinació d'iniciatives que era una de les comeses d'aquest pla, donava suport a un tractament d'aquest tipus. Això no fou així i cal atribuir-ho principalment a les característiques disciplinars i personals de l'equip redactor. Crec que és cert que, en aquesta manera de fer, recolza bona part de l'eficàcia d'aquest document.

Les successives formalitzacions que ha proporcionat el Pla de costes han estat, per a tots els que per diverses causes han seguit la tasca, la base d'un progressiu coneixement d'allò que és i que pot ser la costa metropolitana.

Projectar el futur de la costa ha aportat el material per a un llarg y necessari debat sobre les seves possibilitats i opcions. Com a final d'aquest procés, es pot dir que la Corporació Metropolitana ha pogut pronunciar-se sobre el model de costa que desitja i ho ha fet amb coneixement acurat del que té i del que és abastable.

Sistemes generals

Cal que ens referim ara a l'entrellat estructural on rauen les possibilitats considerades i dibuixades: Els sistemes generals.

La zona costanera és la part de l'àmbit metropolità on hi ha major presència dels sistemes generals que fan possible el funcionament del territori metropolità: port, aeroport, ferrocarrils, instal·lacions de la xarxa de sanejament, vialitat arterial, però també espais per al lleure, equipaments singulars i àrees d'especial interès natural. És a dir, instal·lacions fonamentals, d'indefugible previsió en una gran ciutat com la que es vol, que corresponen a diferents àmbits de competència en disputa per un sòl qualificat per la presència immediata de la Mediterrània.

Per això, el discurs del Pla de costes s'havia d'articular sobre els sistemes i això és fa palès en el text que aquí es presenta.

Calia conèixer cada sistema en profunditat, la seva situació actual, precisions, capacitats de transformació i evolució, fins i tot les actituds que es poden esperar dels agents més influents davant les decisions més importants.

Només a partir d'una seriosa consideració dels sistemes bàsics era possible construir models de futur per a l'espai ciutadà, per al lleure i per als ambients naturals, però cal afegir que, com es comprèn d'aquesta seriosa consideració, no en podien sortir, malauradament, ni programes absolutament fiables d'evolució en el temps, ni tan sols, sovint, la seguretat que les opcions propugnades arribarien íntegres a llur materialització.

La resposta a aquest problema no podia haver estat l'ambigüitat propositiva, ja que projectar la costa requeria figuració. La resposta ha passat per entendre la problemàtica del sistema, per conèixer-ne les característiques, el marc de decisions... i per optar per aquelles opcions que respectant-ne la lògica, millor s'adequaven al model urbanístic perseguit.

L'ordenació dels espais

El Pla de costes fa detallades propostes d'ordenació de les àrees residencials, dels equipaments, dels parcs i dels passeigs marítims... Desenvolupa en aquests aspectes tot un seguit de suggeriments, en l'ordenació dels edificis i en el tractament dels espais oberts. Aquest esforç projectual és el que ha permès fer aprehensibles per a tothom les possibilitats i els objectius de la zona costanera. Tanmateix, per consideracions de diferent ordre que aquelles referides per als sistemes generals, calia situar en els seus justos termes la voluntat de formalització, per tal d'evitar el constrenyiment excessiu que les ordenacions molt precises podien produir en els futurs processos de desenvolupament.

Efectivament, la costa metropolitana té la individualitat geogràfica que permet que sigui pensada i projectada en el seu conjunt, però la seva evolució, transformació o millora real serà necessàriament desenvolupada en nombroses actuacions al llarg d'un període dilatat de temps, a les quals intervindran diferents agents públics i privats. Calia doncs, que el projecte respongués a aquestes condicions imprecises d'execució, però que ho fes sense renunciar a aquells objectius de figuració que han de proporcionar les imatges necessàries per al coneixement de la façana marítima de la ciutat metropolitana.

El valor operatiu: normes, estris i imatges

Pels motius assenyalats era difícil traduir les propostes a normes urbanístiques convencionals. Tota l'energia propositiva generadora de suggeriments dels dibuixos d'aquest pla podia fossilitzar-se si els convertíem en normes més o menys estrictes per a una actuació més o menys llunyana.

Va semblar que no era adient establir normes que arribessin més enllà d'allò que és inherent a les qualificacions zonals del planejament general metropolità, qualificacions zonals que, com a resultat del projecte redactat, es modificaren per adequar-les als objectius d'aquest.

Per aquest motiu, l'ordenació de la zona costanera s'aprovà d'acord amb allò que estableix l'article 28 de la Llei del sòl, i per tant no és una proposta normativa en si mateixa, encara que és, evidentment, l'argument que dóna suport als canvis introduïts al Pla General Metropolità.

Però no és solament això. Cal recordar que la finalitat de les propostes d'ordenació urbanístiques —es diguin plans o es diguin projectes—, no és necessàriament la de constituir-se en normes.

La finalitat de les propostes urbanístiques és donar els instruments necessaris perquè les transformacions de la realitat s'orientin segons els objectius que es persegueixen. En aquest cas, creiem que hi havia dues línies d'actuació més eficients que l'articulat normatiu d'un pla especial.

Una d'elles és la identificació de les actuacions que es preveu que es produeixin, en la transformació o en l'evolució de la zona costanera. Actuacions de vegades caracteritzades per la personalitat de l'agent inversor, d'altres per la propietat del sòl i d'altres pel tipus d'instrument executiu del qual caldrà proveir-se.

La relació, la descripció i l'anàlisi del contingut de cada una d'aquestes actuacions, les principals de les quals s'inclouen al final d'aquesta publicació, és un estudi interessantíssim per a la programació, la redacció de convenis i la coordinació de programes de les institucions públiques amb competències en aquest territori i també per dotar els promotors privats d'una informació precisa respecte al contingut i a les circumstàncies de cada sector o unitat d'actuació susceptible d'ésser desenvolupat per iniciativa privada.

L'altra línia es desprèn del propi mètode i intenció d'aquest estudi i és complementària de l'anterior. És la que basaria la seva eficàcia en la provisió d'imatges i reflexions sobre el destí de la costa: imatges alternatives i consideracions que, per debatudes i conegudes, assoleixen una acceptació general en el sentit de constituir-se en un llenguatge que explica la voluntat de canvi de la zona costanera amb una enorme riquesa expressiva però que no és, de cap manera, un discurs tancat.

És en la consideració d'aquestes línies com a principals suports de l'eficàcia del projecte, que la publicació i difusió d'aquest estudi assoleix una rotunda justificació.

Membres de l'equip

Membres de l'equip base redactor
del Pla d'ordenació
de la Zona Costanera Metropolitana de Barcelona.

Arquitecte Director de l'equip
Lluís Cantallops i Valeri

Arquitectes
Santiago Juan i Lluís
Jordi Navarro i Majó
Xavier Romaní i Bové
Estanislau Roca i Blanch
Miquel Simón i Espar
Josep Anton Val i Ravell

Col·laboradors
Rosa Cànovas i Goller
Beatriu Goller i Seeman
Jordi Dàvalos i Errando
Josepa Lleida i Solà

Secretària
Carme Vidiella i Valls

En diverses fases de l'estudi han col·laborat tècnics de les següents Direccions de Serveis de la CMB:
Direcció de Serveis d'Urbanisme
Direcció de Serveis de Transports
Direcció de Serveis de Programació i Finances
Direcció de Serveis Metropolitans

Cronologia de l'estudi

21.4.83. Constitució de l'equip de treball.
La Comissió Permanent de la CMB acorda la constitució d'un equip de treball amb les funcions genèriques d'elaborar i redactar estudis, plans i projectes de la zona costanera metropolitana i coordinar els realitzats pels municipis i altres organismes.

5.10.83. Inici del treball.

29.4.84. Lliurament de la documentació dels Criteris, objectius i solucions generals de planejament (COSGP) (Art. 125 RP.)

23.5.84. Comissió Informativa d'Urbanisme.
22.6.84. Comissió Informativa d'Urbanisme.
16.7.84. Explicació, coneixement i debat del document en diverses sessions de la Comissió Informativa d'Urbanisme.

18.7.84. Aprovació dels Criteris, objectius i solucions generals de planejament (COSGP).
La Comissió Permanent dóna conformitat al document de COSGP pel que fa a la Modificació del PGM i a la redacció del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana. El Consell Metropolità aprova la proposta de la Comissió Permanent.

28.7.84. Informació pública del document de COSGP.
La informació pública es perllonga als mesos de setembre i octubre. Es realitzen exposicions i sessions explicatives a càrrec de l'equip redactor en els municipis costaners. Es reben 171 escrits de suggeriments.

5.12.84. Lliurament de l'informe tècnic dels suggeriments presentats a la informació pública dels COSGP.

20.12.84. Continuïtat de les tasques.
La Comissió Permanent acorda la continuïtat de les tasques i en defineix el contingut en aquesta nova etapa.

14.1.85. La Comissió Informativa d'Urbanisme dictamina sobre l'informe tècnic dels suggeriments presentats.

24.1.85. Conformitat a l'informe tècnic dels suggeriments presentats a la informació pública de COSGP.
La Comissió Permanent resta assabentada i dóna conformitat a l'informe tècnic amb les precisions que figuren a l'acta de la Comissió Informativa d'Urbanisme.

4.10.85. Lliurament de la documentació tècnica redactada segons les directrius anteriors.

24.10.85. Aprovació inicial de la Modificació del Pla General de la Zona Costanera Metropolitana. Aprovació de l'Avanç de Pla de coordinació i ordenació de la Zona Costanera Metropolitana (amb el caràcter de l'art. 28 de la Llei del Sòl i de l'art. 118 del Reglament de Planejament).

31.10.85. Informació pública de la documentació aprovada inicialment.

11.12.85. Audiència als ajuntaments i institucions afectats.

16.6.86. Lliurament de l'informe tècnic de les al·legacions.
En el període d'informació pública i d'audiència a les institucions es reberen un total de 107 escrits que foren informats tècnicament.

25.6.86. La Comissió de Govern eleva al Consell Metropolità la proposta d'aprovació provisional de la Modificació del PGM a la Zona Costanera Metropolitana.

26.6.86. Aprovació provisional.
El Consell Metropolità aprova provisionalment el document de Modificació del PGM a l'àmbit de la Zona Costanera Metropolitana.

26.6.86. Pla especial d'ordenació urbana de la façana al mar de Barcelona al sector del passeig de Carles I-avinguda d'Icària.
A la mateixa sessió, el Consell Metropolità aprova definitivament aquest Pla especial.

17.12.86. Resolució adoptada per l'honorable conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.
La modificació de Pla General és objecte de resolució definitiva. (Recursos pendents de resolució).

Límits de l'àmbit d'estudi



Sitges (les Botigues)
Banda nord de la C-246

Castelldefels
Banda nord de la C-246
Avinguda de la Pineda
Carretera C-245
Avinguda núm. 17

Gavà
Camí de la Pava
Camí de la Pineda
Avinguda de Bertran i Güell
Camí de la Caseta d'en Nicasi
Corredora de Baix
Camí de la Murtra

Viladecans
Autovia de Castelldefels C-246

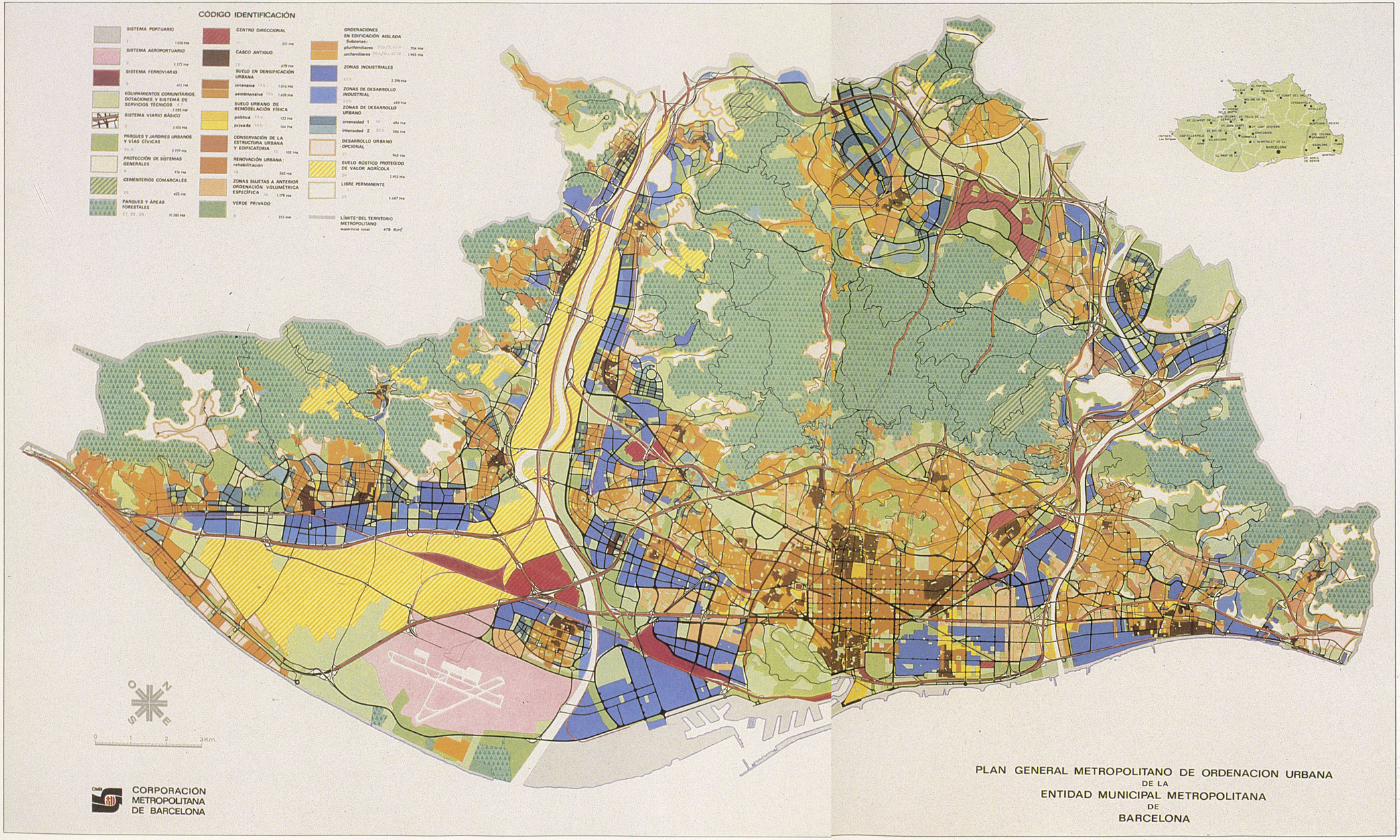
El Prat de Llobregat
Autovia de Castelldefels C-246
Carrer del Duero
Límit sud nucli urbà

Barcelona
Carrer n. 6 del polígon industrial de la Zona Franca
Carrer A del polígon industrial de la Zona Franca
Cinturó Litoral
Passeig de Colom
Passeig del Marquès d'Argentera
Passeig de Picasso
Passeig de Pujades
Avinguda de la Meridiana
Gran Via de les Corts Catalanes

Sant Adrià de Besòs
Autopista A-19

Badalona
Avinguda del Marquès de Montroig
Avinguda del President Companys
Autopista A-19

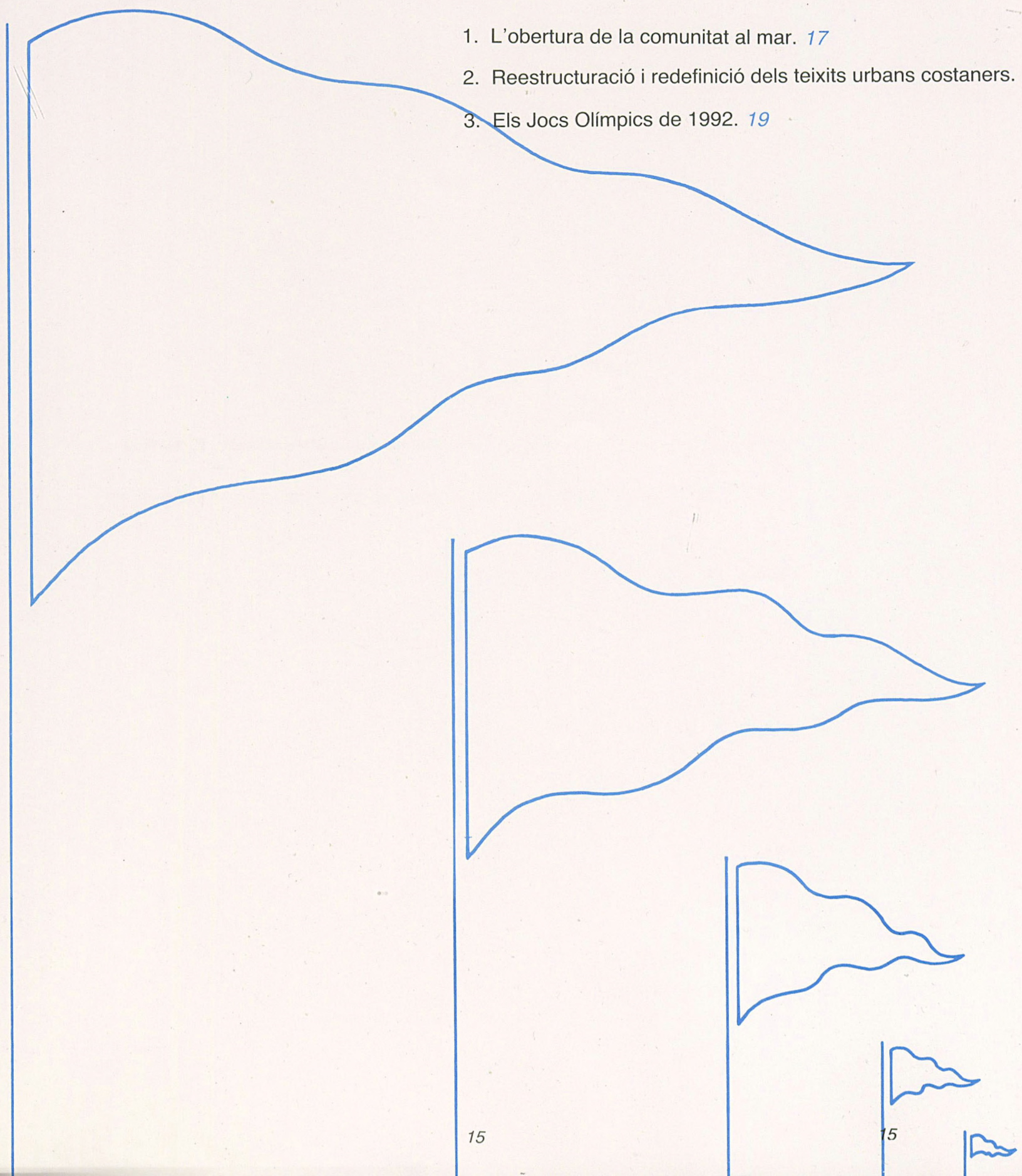
Montgat
Autopista A-19
Carretera Nacional II



Reproducció del mapa editat per la Corporació Metropolitana de Barcelona l'any 1976.

1. Objectius generals

1. L'obertura de la comunitat al mar. *17*
2. Reestructuració i redefinició dels teixits urbans costaners. *19*
3. Els Jocs Olímpics de 1992. *19*



15

1. Objectius generals

Són objectius generals del Pla especial:

1. L'obertura al mar dels assentaments urbans de la comunitat metropolitana.
2. La restauració i la redefinició dels teixits urbans costaners per tal de fer possible aquesta obertura.
3. Aconseguir que les operacions a emprendre permetin la realització dels equipaments necessaris per als Jocs Olímpics de 1992, programats a l'àmbit costaner.

1. L'obertura de la comunitat al mar

La frase que la comunitat metropolitana de Barcelona és una comunitat tancada al mar és alguna cosa més que un tòpic de conversa.

L'àmbit de competència de la Corporació Metropolitana té més de 40 km de costa; en aquesta llargària, però, les zones de contacte de la població amb el mar són molt escasses. De fet, l'àmbit metropolità només està realment obert al mar en el front marítim de Badalona i al passeig Marítim de la Barceloneta, en el front portuari del moll de Bosch i Alsina de Barcelona i en l'àrea costanera del terme municipal de Castelldefels i de les Botigues de Sitges. En total, aquestes àrees representen menys de la quarta part de la llargada total de la línia costanera. A la resta, l'accés lliure de la població al mar és entrebancat per la presència de grans infrastructures o pels assentaments de tota mena que barren el lliure pas.

A llevant del port de Barcelona, els obstacles més importants són les vies del ferrocarril i els establiments industrials que s'assenten al seu entorn.

A ponent del port, el gran obstacle és l'aeroport, sense oblidar els establiments turístics i de segona residència que, com els càmpings, dificulten l'accés públic a la platja i, de fet, privatitzen per a uns quants allò que hauria d'estar a l'abast de tots els ciutadans:

A Montgat, la platja ha quedat reduïda a la meitat oriental de la zona costanera del terme municipal i ha estat seriosament afectada per l'erosió marina, de tal manera que avui es pot dir que només l'indret immediat al turó compta amb una platja digna d'aquest nom. La resta de la costa és una escullera de defensa de la línia fèrria que s'estén fins al límit amb el terme municipal del Masnou. A ponent del turó de Montgat la costa és un espai degradat per les restes dels antics establiments balnearis, com el de Banys Montgat, i les esculleres de defensa de dues grans instal·lacions industrials: l'antiga fàbrica d'adobs Barrau i la fàbrica de llexiu Casamitjana Mensa. D'un total de 2,5 km de costa, només li resten a Montgat 750 m de platges, en un estat de notable deterioració. I per accedir a les platges, s'ha de salvar la doble barrera de la carretera nacional II i de la via del ferrocarril.

Al terme municipal de Badalona, la situació no és gaire diferent. Els antics establiments balnearis que caracteritzaren en el passat la costa badalonina estan avui en decadència. Dels 4,5 km de front litoral del terme municipal, només l'àrea compresa entre l'avinguda de Sant Ignasi de Loiola i la riera del Canyadó conserva, encara que molt minvades, algunes de les possibilitats del passat. La resta de la zona costanera està fortament degradada per l'impacte dels establiments industrials.

La instal·lació dels grans dipòsits de Campsa, connectats a la boia de descàrrega dels vaixells petrolers, situada enfront del moll marítim d'aquesta companyia, són el punt de canvi entre la platja urbana practicable i la platja degradada pels assentaments industrials que s'estenen fins al límit occidental del terme municipal. Aquestes instal·lacions no solament tenen un formidable impacte sobre la qualitat del medi sinó que, combinades amb el traçat del ferrocarril, esdevenen una barrera pràcticament impenetrable per a l'accés a la costa.

Al terme municipal de Sant Adrià de Besòs les centrals tèrmiques de producció d'energia elèctrica dominen el paisatge a ambdós costats del riu. L'extensió superficial que ocupen aquestes instal·lacions i les repercussions de la seva activitat sobre el medi natural marquen de forma decisiva l'àmbit costaner. Al marge esquerre del Besòs les instal·lacions d'una indústria de pintures i colorants s'afegeixen a l'acció degradadora d'una d'aquestes centrals tèrmiques i només els esforços combinats de la Corporació Metropolitana de Barcelona i de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs han permès recuperar la sisena part del front marítim del terme municipal per a l'ús de parc públic i d'equipaments en l'àmbit comprès entre aquesta indústria, la via del ferrocarril i la llera del Besòs. Al marge dret del Besòs, el barri de la Catalana, situat a menys de 500 m del mar, té barrat el pas a la costa per la doble presència de la via del ferrocarril i de la central tèrmica. Encara que en el Pla especial de reforma interior d'aquest barri s'ha projectat una considerable millora de les relacions viàries amb els barris que l'envolten, cal que aquest pla s'executi per a aconseguir que aquestes millores esdevinguin una realitat. Però el barri de la Catalana i l'immediat de la Mina, difícilment superaran llur condició d'entitats urbanes marginals en el context metropolità si no poden oferir a la comunitat metropolitana un equipament de caràcter general que els caracteritzi i que faciliti els corrents de relació entre els ciutadans que els habiten i la resta de la població.

Al terme municipal de Barcelona, la presència de les instal·lacions ferroviàries i sobretot de les dues grans estacions de classificació de mercaderies del Poblenou i del Bogatell, combinades amb les instal·lacions de les fàbriques de gas de la ciutat, barren l'accés dels ciutadans al mar, malgrat que, en aquest sector, les superfícies de sòl públic són considerables. Els únics punts d'accés franc a la zona costanera entre Sant Adrià de Besòs i el port són el viaducte del Camp de la Bota i el passeig de la Barceloneta. La resta d'accessos, en un àmbit territorial de 4,5 km del front litoral que s'estén per més de 100 ha de superfície, s'efectuen a través de passos a nivell de la via del ferrocarril. Encara que el passeig Marítim ha representat un important progrés en l'objectiu d'acostar el mar als ciutadans, aquesta obra amb prou feines s'estén per 900 m de front litoral. La resta de la franja litoral només està comunicada amb la xarxa viària urbana a través del pas a nivell del carrer de la Jonquera, des del qual hom pot accedir a l'important conjunt de terrenys esportius, habilitats provisionalment a l'indret de l'antiga platja de la Mar Bella.

A l'àmbit del port, el contacte de la ciutat amb el mar s'ha iniciat amb les intervencions de remodelatge del moll de Bosch i Alsina en el front urbà del passeig de Colom. Cal prosseguir, però, el procés de recuperació del front portuari dels barris residencials per a activitats més en consonància amb la vida urbana i desplaçar progressivament, cap a ponent, totes aquelles activitats relacionades amb el transport de mercaderies que puguin interferir les àrees residencials. Els molls de ponent del port de Barcelona s'especialitzen cada vegada més en el tràfic pesat de mercaderies i en les activitats industrials que per llur naturalesa, molèsties, insalubritat o perillositat han d'estar situades en llocs allunyats de les àrees urbanes residencials. Però la gran qüestió a decidir, en aquest indret, és la de la congruència entre les perspectives de creixement del port a mig i llarg termini i la decisió de com ha d'ésser la canalització del tram final del riu Llobregat per possibilitar-ne l'expansió en el futur.

Al terme municipal del Prat de Llobregat, el dilema de la canalització o del desviament del riu és el problema principal. És un tema que condiciona l'ordenació de tota la zona costanera d'aquest municipi, ja que difícilment es poden adoptar criteris d'ordenació de la costa si no es té definit el traçat del Llobregat. Decidir la posició del riu i la seva canalització és fonamental per a una primera fixació d'uns sòls relativament inestables. De tota manera, l'ombra de l'enorme superfície de l'aeroport i la seva proximitat al mar dificulten l'accés a les platges del Prat i són, en part, la causa que aquestes platges s'hagin mantingut relativament al marge dels allaus de la població metropolitana i conservin, en alguns indrets, bona part de llurs atractius naturals, si bé molt minvats per la contaminació del medi.

Les platges del Prat, amb un front litoral de gairebé 8 km, són una reserva pràcticament desconeguda dels habitants de la comunitat metropolitana, malgrat que la zona costanera del Prat conté alguns dels paratges d'aiguamolls de més qualitat i interès de la costa catalana.

Al terme municipal de Viladecans, l'accés a la platja està totalment barrat per les tanques dels càmpings privats que s'estenen entre l'estany del Remolar i el de la Murtra. Malgrat que tot el front litoral d'aquest terme municipal està qualificat d'equipament comunitari, no s'ha iniciat encara el procés de recuperació, al servei de la comunitat, d'unes platges que, amb una extensió de 2,5 km i una franja de pins paral·lela a la costa de gairebé 300 m d'amplada, són una de les reserves més importants d'espai costaner de l'àmbit metropolità. La connexió efectiva de la franja litoral amb el nucli urbà principal és una de les aspiracions, encara no assolides, de la població de Viladecans.

Al terme municipal de Gavà, que té un front litoral de més de 3,5 km, l'accés a la franja costanera es realitza només puntualment, per carrers estrets que acaben en atzucac. Aquests carrers estan interromputs bruscament per la platja o per l'escullera lineal de defensa de la costa. Tot el front litoral de Gavà està urbanitzat, però no ha estat planificat de forma adient l'accés a les platges, les quals romanen, a la pràctica, reservades als habitants de les zones residencials immediates que ocupen els xalets, els edificis d'apartaments o els càmpings. L'índex d'utilització de les platges és molt inferior al potencial. En aquestes condicions les platges de Gavà són un recurs infrautilitzat que una entitat de la importància de la comunitat metropolitana no es pot permetre. A les àrees de sòl urbanitzable no programat que fixa el PGM al terme municipal de Gavà, hi ha la reserva potencial per corregir aquesta situació, però cal elaborar els corresponents programes d'actuació i agilitzar les execucions dels plans parcials que se'n derivin.

El terme municipal de Castelldefels, amb 5 km de front litoral, és el que conté la platja metropolitana de més entitat. El front litoral de Castelldefels està gairebé totalment urbanitzat amb un tipus d'urbanització que permet l'accés massiu a les platges d'aquest municipi, les quals han estat equipades, encara que precàriament, per al lleure dels ciutadans. No per això el terme municipal de Castelldefels deixa de tenir problemes a la franja litoral. D'una banda, l'autovia és un tall important en la continuïtat dels teixits urbans i la manca d'un nombre suficient de cruïlles a diferent nivell dificulta l'accés a la costa. D'altra banda, les ocupacions abusives de la Zona Marítima Terrestre per edificacions de tota mena, a l'empara de concessions temporals, ha consolidat, al llarg del temps, una franja d'infraconstruccions que devalua considerablement la qualitat de l'entorn. Algunes d'aquestes construccions s'han consolidat a l'empara de concessions permanents del comandament de costes del MOPU, d'altres romanen en un estat de provisionalitat i en unes condicions d'higiene i d'imatge totalment inacceptables en un front litoral d'aquesta categoria. Encara que al PGM es qualificaven les àrees ocupades per aquestes construccions com a zones de parcs i jardins urbans de nova creació o d'equipaments comunitaris i dotacions, poca cosa s'ha fet, fins avui, per fer realitat aquestes qualificacions, ans al contrari, els equipaments de la platja s'han construït, amb un triple suport institucional (Ajuntament, Diputació i Generalitat), enmig de la sorra, al marge de la qualificació urbanística vigent i en edificis de discutible grandària, ubicació i tipologia arquitectònica.

A l'indret de les Botigues, del terme municipal de Sitges, l'accés a la costa també és difícil, ja que cal salvar el gir a l'esquerra de la CN-246. També cal travessar la via del ferrocarril per un pas inferior d'amplada reduïda sota el talús.

A més a més, caldrà que, quan es materialitzi la iniciativa de construcció del port esportiu de la cala Ginesta, s'asseguri que els accessos a aquest port no interfereixen negativament la fluïdesa del sistema viari de la zona costanera a la connexió amb les costes de Garraf. Caldrà, a la vegada, que en aquest indret es verifiqui la connexió, sense solució de continuïtat, de l'autovia de Castelldefels amb la carretera comarcal C-246.

És evident que l'obertura de la comunitat metropolitana al mar és problemàtica en la major part dels més de 40 km de front litoral i que, allí on aquesta obertura es produeix de forma franca, el territori costaner no està exempt d'importants problemes d'ordenació.

L'objectiu general del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana és formular les propostes de planejament que permetin la permeabilitat de les trames urbanes i la materialització de les àrees d'equipament comunitari projectades al PGM. També caldrà fer les propostes de solució dels conflictes urbanístics que es produeixin a les zones on ja hi ha contacte amb el mar.

Cal deixar constància, però, ja des del començament, que a l'àmbit metropolità hi ha dos temes que constitueixen un veritable coll d'ampolla en l'ordenació urbanística de la costa:

A llevant del port de Barcelona, la definició del traçat i del caràcter definitiu del ferrocarril de la costa i la concreció de les implicacions que aquesta definició pugui tenir en la xarxa ferroviària metropolitana.

A ponent del port, la decisió sobre el traçat i la canalització definitiva del tram final del Llobregat.

2. Reestructuració i definició dels teixits urbans costaners

L'objectiu d'obrir l'assentament de la comunitat metropolitana al mar comporta la necessitat d'intervenir en territoris més amplis que els estrictament immediats a la línia de la costa.

En general, convé que les estructures urbanes no tinguin solució de continuïtat i que els corrents de relació que s'estableixen entre els diferents àmbits urbans es puguin desenvolupar amb la màxima fluïdesa i amb el mínim d'entrebancs evitant, en allò que sigui possible, els conflictes entre les activitats de diferent naturalesa que tenen lloc en el territori urbà. Així, la gradació de la compatibilitat d'usos en àrees contígües convindrà que no tingui salts massa sobtats i que, en un mateix territori, es pugui donar el més gran nombre d'activitats diferents, sempre que entre elles no es produeixin incompatibilitats insalvables. Només així serà possible de fer real l'ideal que els territoris urbans siguin llocs de confluència d'activitats diferents i d'intercanvi d'idees, de cultures, de béns i de serveis.

A partir d'aquesta observació, sembla evident que qualsevol intervenció sobre el territori metropolità ha d'ésser contemplada en un marc més ampli que el de l'estricte àmbit sobre el qual es projecta. L'organisme urbà funciona com un conjunt interaccionat i no com una suma de parts. Així, no és estrany que qualsevol determinació sobre l'àmbit costaner repercuteixi, terra endins, fins afectar la totalitat del sistema. Però des d'un punt de vista operatiu i en el marc d'un document de síntesi com és el PGM, que determina l'estructura general i orgànica del territori, cal fixar uns límits a l'àmbit d'anàlisi, encara que hom sigui conscient que l'àmbit d'influència de les determinacions s'estengui molt més enllà.

Més terra endins d'aquest àmbit, s'assumeixen les determinacions del PGM, amb les úniques excepcions que es comentaran a l'anàlisi detallada de les àrees concretes d'intervenció. En conjunt, però, s'entén que cap de les consideracions i de les propostes no comporta la revisió d'aquest pla, sinó només les modificacions de detall que, sense qüestionar l'estructura general i orgànica del territori, permeten l'acompliment dels objectius bàsics amb un mínim de repercussions negatives.

En aquest sentit, les operacions que es proposen són de dos tipus: de reestructuració de detall dels teixits urbans costaners.

I de redefinició puntual d'alguns usos del sòl per fer més viable l'objectiu d'obrir la comunitat urbana al mar, que ja es plantejava al propi Pla General.

A la vegada, es proposen solucions alternatives per fer possibles les grans operacions infrastructurals que afecten l'execució dels sistemes generals de comunicacions i la fixació dels territoris de ribera que ja contemplava el PGM.

Al llarg del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana es justifica a bastament que les propostes no alteren o varien *substancialment* les previsions de població, renda i col·locació dels assentaments i no modifiquen la distribució espacial. La variació de totes les determinacions del PGM que es proposen no altera, en cap cas, la coherència entre les previsions i l'ordenació. La incidència d'aquestes propostes en l'ordenació general de l'àrea metropolitana és poc significativa en relació a aquestes qüestions.

En aquest sentit, es considera el PGM com a document plenament vàlid i totes les modificacions són no substancials.

3. Els Jocs Olímpics del 1992

Les actuacions pertanyen a un programa que es pot emmarcar en les grans actuacions reestructuradores del territori que s'haurien d'emprendre, en qualsevol cas. La importància del litoral com a recurs natural, derivada de les especials característiques de la costa, de l'escassesa relativa i la considerable fragilitat del medi és evident. L'equilibri és alterat tant per les accions directes, derivades de les activitats econòmiques i socials que suporta la zona costanera, com per les indirectes. L'extensió i la capacitat d'aquest recurs natural, en una àrea de la grandària i la densitat de població de la Corporació Metropolitana, ha comportat la redacció d'una gran quantitat de projectes i propostes que podrien modificar profundament l'estructura territorial, sempre que es coordinessin i es desenvolupessin amb una certa unitat de criteri. Les accions a emprendre poden esdevenir un important element de canvi econòmic, urbanístic i social, sempre que no es perdin de vista els objectius i es fixin unes fites temporals per aconseguir-los escalonadament.

La proposta de la candidatura de Barcelona per a la celebració dels Jocs Olímpics del 1992 pot marcar una d'aquestes fites temporals.

Les accions urbanístiques a emprendre s'haurien de desenvolupar en qualsevol cas, independentment de l'adjudicació, o no, dels Jocs Olímpics. Però és evident que una resposta positiva a la candidatura de Barcelona pot accelerar considerablement els programes d'execució.

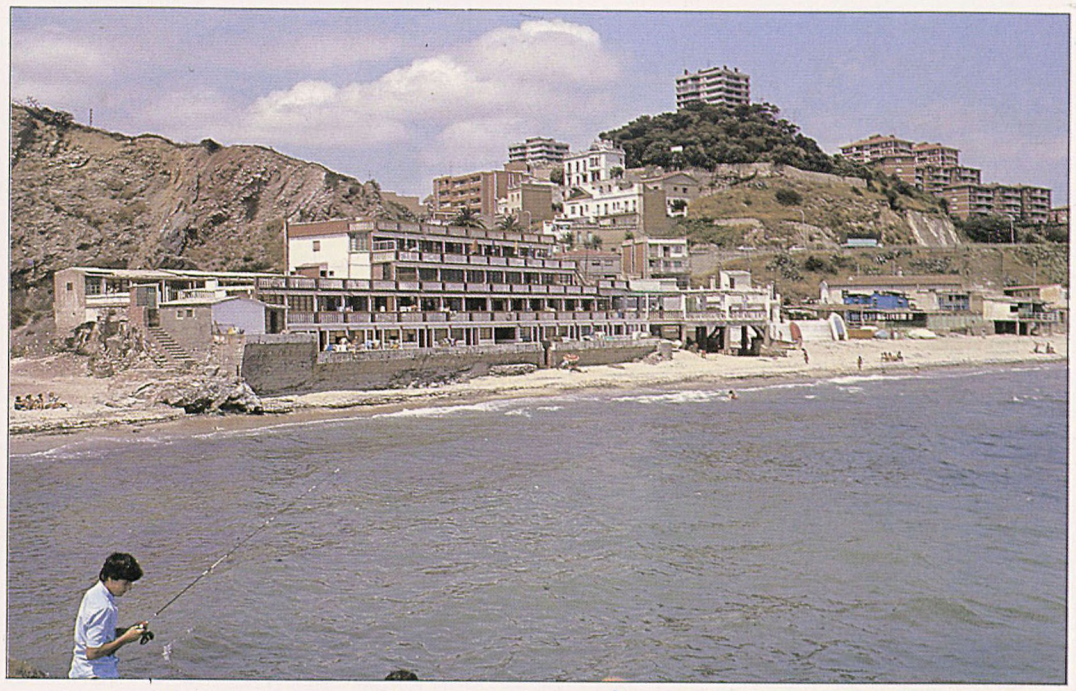
L'avantprojecte de candidatura planteja la possibilitat de solucionar alguns dels dèficit actuals, a l'empara d'aquesta circumstància. Es proposa, per tant, aprofitar tota una sèrie d'actuacions ja plantejades, que s'haurien de dur a terme amb independència de la celebració dels Jocs. Qüestions com l'habilitació dels fronts urbans litorals de Montgat, Badalona, Sant Adrià de Besòs i Barcelona poden ésser impulsades amb l'estímul de la celebració dels Jocs Olímpics. També la connexió marmuntanya i el parc litoral del Llobregat. Es pot accelerar la construcció d'infrastructures de comunicació que afecten l'accessibilitat de la costa. La fixació de la façana marítima de les àrees més urbanes pot esdevenir una realitat més a curt termini si es canalitzen adequadament els recursos per a la creació d'infrastructures que es generaran amb els Jocs Olímpics.

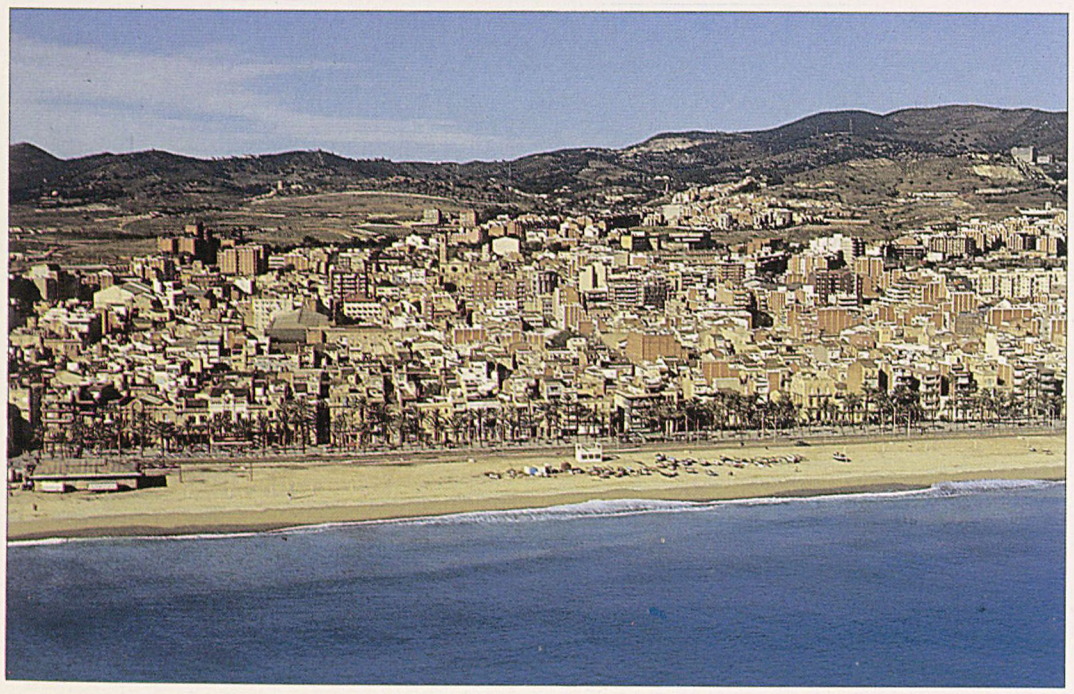
Cal repetir, però, que les actuacions que es proposen s'haurien d'emprendre en qualsevol cas i que l'avinentesa dels Jocs Olímpics només en modificarà el ritme d'execució.

A Montgat, només la platja situada a llevant del turó conserva, encara que molt minvada, una certa dimensió. La resta de la costa de Montgat és una escullera de defensa de la via del ferrocarril.

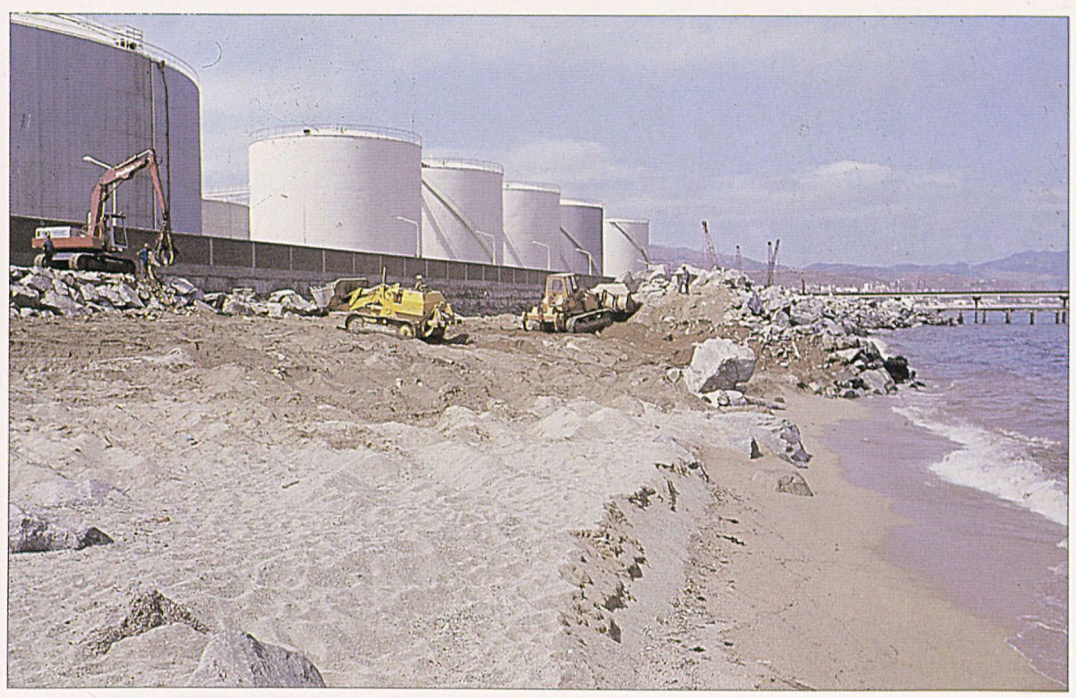


La platja gairebé ha desaparegut enfront d'alguns antics establiments balnearis de Montgat.



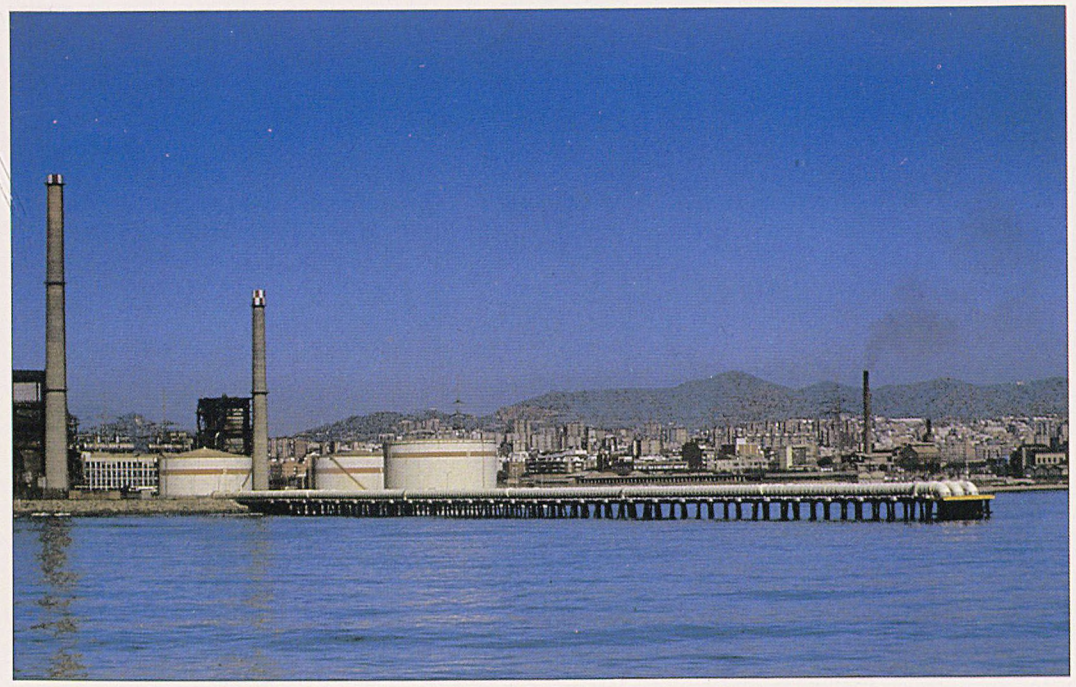


La platja enfront de la Rambla de Badalona, l'única que conserva una certa qualitat i és susceptible d'un intens aprofitament.

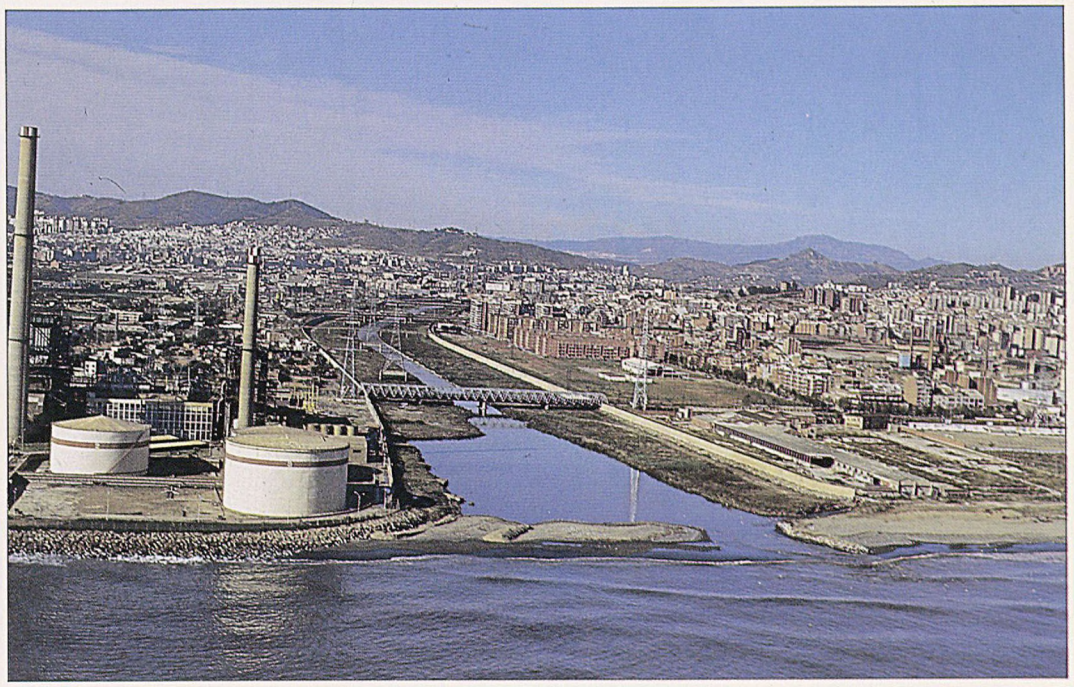


Els dipòsits de Campsa a Badalona marquen el punt de canvi entre la platja urbana practicable i la platja degradada pels assentaments industrials que s'estenen fins al límit occidental del terme municipal.

A Sant Adrià de Besòs les centrals tèrmiques de producció d'energia elèctrica dominen el paisatge costaner. La central tèrmica de la Catalana fou enterament renovada en el decenni 1960-1970 sobre terrenys qualificats urbanísticament com a parc urbà.



La gola del Besòs. A l'esquerra, la central tèrmica de la Catalana. A la dreta, el Polígon d'Habitatges Marina-Besòs i la zona destinada a equipaments comunitaris per a l'esport i el lleure.





L'estació de classificació de vagons de mercaderies del Poblenou i les fàbriques de gas barren el pas a la platja. El pont del Camp de la Bota és l'únic pas a diferent nivell sobre el ferrocarril entre la Barceloneta i el Besòs.



El front marítim del Poblenou. A l'esquerra un magatzem de contenidors sobre sòl públic, enfront de l'antiga fàbrica de Gas Lebon, enrunada. Enmig, els dos espigons que protegeixen la sortida al mar del sobreeixidor del Bogatell. Al fons, la fàbrica de gas de Sant Martí i les centrals tèrmiques a Sant Adrià i Badalona.

El moll de Bosch i Alsina a Barcelona, al front urbà del passeig de Colom, és una de les operacions de remodelatge per a la recuperació de l'espai portuari i costaner al servei dels ciutadans.

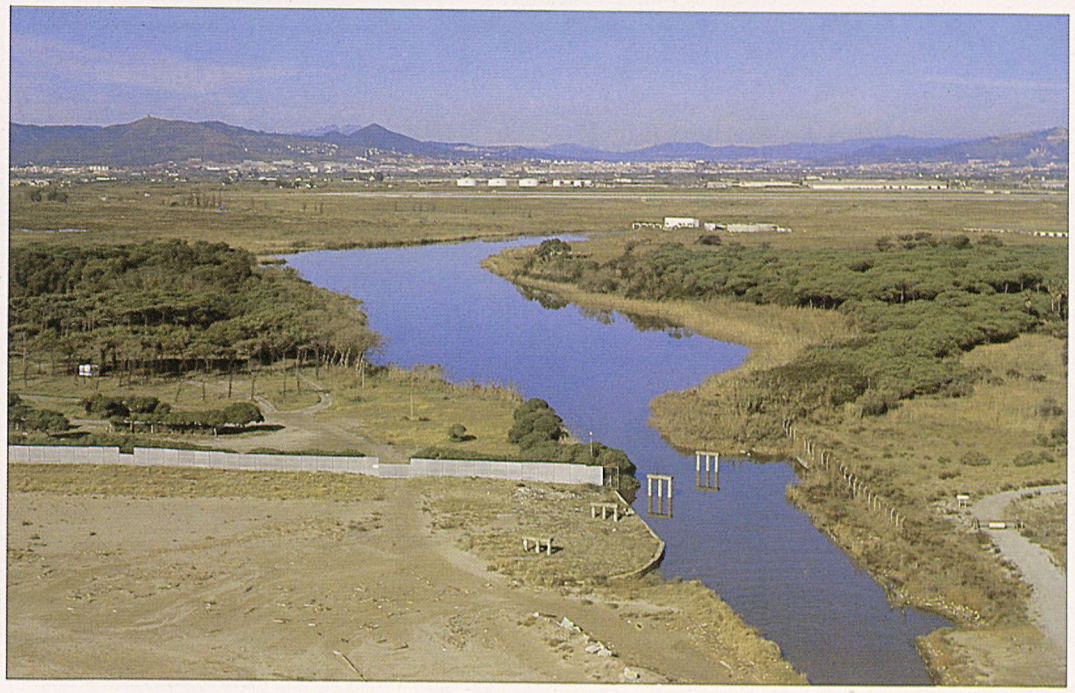


La gola del Llobregat. El port de Barcelona arriba avui fins al marge esquerre del riu. Al fons, l'aparcament d'automòbils de la fàbrica SEAT. La canalització del tram final del riu és el problema principal a resoldre abans d'abordar la urbanització definitiva de la zona costanera.



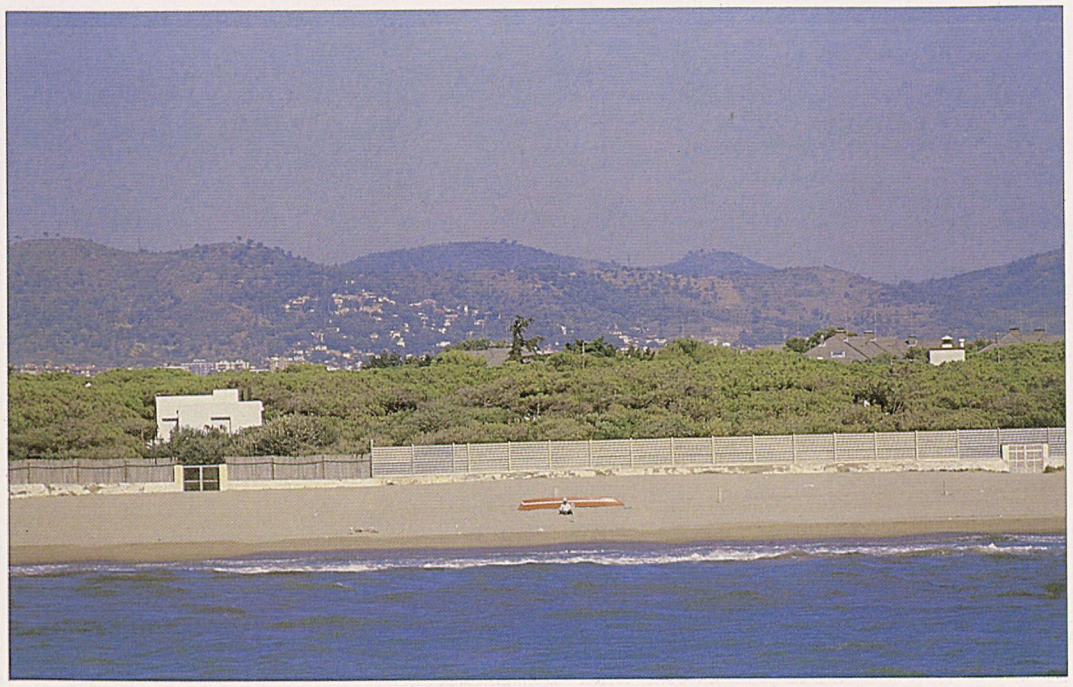


Les platges del Prat de Llobregat són una gran reserva d'espai litoral al bell mig de l'àmbit costaner de l'àrea metropolitana. L'antiga caserna de carrabiners, avui enrunada, situada entre l'estany de la Ricarda i la gola del Llobregat.



L'estany del Remolar és la partició entre els termes municipals del Prat de Llobregat i de Viladecans. A l'esquerra, la tanca del càmping El Toro Bravo, a Viladecans, barra el lliure accés a la platja.

L'accés a la platja de Gavà és difícil. En molts indrets, al llarg de la costa del terme municipal, només tenen accés fàcil a la platja els propietaris dels xalets situats a primera línia o els usuaris dels càmpings.



La platja de Castelldefels és la gran platja metropolitana. L'accessibilitat, a nivell local, està pràcticament resolta. Cal, però, millorar-ne l'accessibilitat a l'escala metropolitana i les característiques de la precària urbanització actual. També cal ordenar els usos i els establiments al servei de les platges.





El ferrocarril, a Castelldefels, és una barrera per a l'accés a la platja en el tram comprès entre el barri de Can Bou i el terme municipal de Sitges. La manca de passos a diferent nivell de la via dificulta la relació entre la carretera C-245 i el passeig Marítim. L'abaixador de Castelldefels, però, connecta puntualment la platja amb la xarxa ferroviària metropolitana.



Les costes de Garraf, al terme de Sitges, marquen el final de les platges de la zona costanera metropolitana.

A llevant del port de Barcelona, el tema principal a resoldre és l'eliminació de la barrera que representa el ferrocarril de la costa i el ramal que connecta l'estació de França amb la plaça de les Glòries Catalanes.



A ponent del port de Barcelona, el tema principal a resoldre és la definició del traçat per a la canalització del tram final del Llobregat.



2. Sistema relatiu al port i a la costa

1. Marc legal i urbanístic. *27*
2. La política de costes del MOPU. *28*
3. Factors que actuen en l'estabilitat de les platges.
   Actuacions de la Direcció General de Ports i Costes del MOPU. *28*
4. Morfologia de la línia costanera de la unitat fisiogràfica
   a la que pertanyen les costes metropolitanes. *32*
5. El Pla de Ports Esportius de la Generalitat. *36*
6. El Port de Montgat.
   La proposta municipal. *37*
7. El Port de Badalona i l'ordenació de la façana marítima.
   La proposta municipal. *38*
8. La infrastructura de les platges de llevant de Barcelona. *38*
9. Els criteris de l'oficina tècnica de la Direcció General de Ports i Costes del MOPU. *41*
10. Estudi de desenvolupament del Port de Barcelona fins l'any 2002. *42*
11. Anàlisi comparada de les zones industrials annexes
    a àmbits portuaris semblants al de Barcelona. *44*
12. Estudi de la incidència del desviament del Llobregat sobre l'aqüífer del Delta. *45*
13. Estudi de geomorfologia. *46*
14. L'ordenació del front litoral del llevant. *46*
    - El Port de Montgat.
    - Ordenació de la façana marítima de Badalona.
    - El Port de Barcelona com a port esportiu i pesquer.
    - El futur port comercial de Barcelona.
15. La canalització del Llobregat en el tram comprès entre el Pont de Merca Saura i el Mar. *57*
16. Les platges del Delta del Llobregat. *59*
17. El Port de Cala Ginesta a Sitges.
    Repercussions a l'àmbit metropolità. *61*
18. La Zona Marítima Terrestre. *61*

2. Sistema relatiu al port i a la costa

1. Marc legal-urbanístic

Amb el concepte de «Sistema relatiu al port», el Pla General Metropolità defineix el territori del port de Barcelona i del seu entorn i els altres ports de l'àmbit metropolità. Aquesta definició també inclou la Zona Marítima Terrestre, que és l'espai de les costes banyat pel mar en els temporals ordinaris. Aquesta zona s'estén pels marges dels rius fins on són navegables.

El règim urbanístic dels espais relatius al port, a l'entorn del port i a la Zona Marítima Terrestre, incloses les platges, s'ha d'ajustar a allò que disposa la legislació especial en la matèria, particularment:

– La Llei 28/1969 del 2 d'abril sobre costes.
– El Reglament per a l'execució de la Llei de 1980.
– La Llei 7/1980 del 10 de març sobre la protecció de les costes espanyoles.
– La Llei general d'obres públiques i el seu Reglament de 1877.
– El Decret llei de ports. 1928.
– El Reglament d'aquest Decret llei del 1928.
– La Llei de passeigs marítims de 1918 referida al de Barcelona i generalitzada el 1957.

S'haurà de respectar, a més, allò que, per raons urbanístiques i en exercici de la competència atribuïda per la Llei del sòl, estableixen les normes del PGM i els plans que el desenvolupin. El PGM, tant en la normativa com en els plànols d'ordenació, no distingueix cap especificitat pel sistema general hidrogràfic. En l'àmbit costaner incideixen, però, de manera decisiva els territoris que ocupen actualment les lleres dels rius o els que puguin resultar afectats per aquestes lleres, cas de no estar definitivament delimitades per obres d'infrastructura que fixin la canalització dels rius.

Aquest és el cas del Llobregat que, en el tram final entre el pont de Mercabarna i el mar, encara està pendent de canalització. La decisió que es prengui en relació a la canalització determinarà, o no, que hi hagi modificacions en la qualificació urbanística dels sòls de la llera i dels que l'envolten.

El PGM qualifica els territoris dels sistemes generals portuari i costaner en tres zones diferents:

– *Sector relatiu al port.*
– *Sector relatiu a l'entorn del port.*
– *Zona Marítima Terrestre (en endavant ZMT).*

El primer sector, o del port, inclou el sòl comprès dins l'àmbit de competència de la Junta del Port de Barcelona i el que hi ha entre la línia que delimita la ZMT i el límit interior del sector del port, sense perjudici de desplaçament d'aquesta línia, en proporció i longitud iguals que les que resultin dels terrenys que puguin ésser guanyats al mar. El segon sector, o de l'entorn del port, és l'àrea territorial immediata al port. El tercer sector, o de la ZMT, que es podrà dividir en subsectors a efectes del desenvolupament de l'ordenació, és el constituït pels terrenys atermenats per tal d'establir la línia exterior d'aquesta zona i àdhuc pels enclaus que hom hi hagi respectat com de propietat privada.

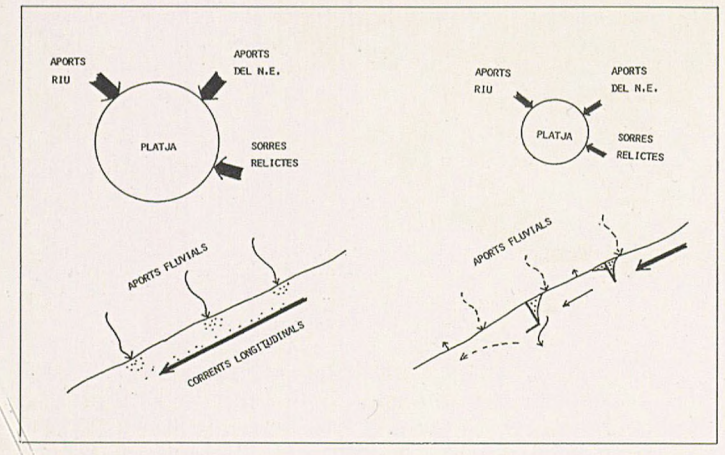
La legislació vigent sobre ports i costes presenta, però, un bon nombre d'insuficiències entre les quals convé destacar les que segueixen:

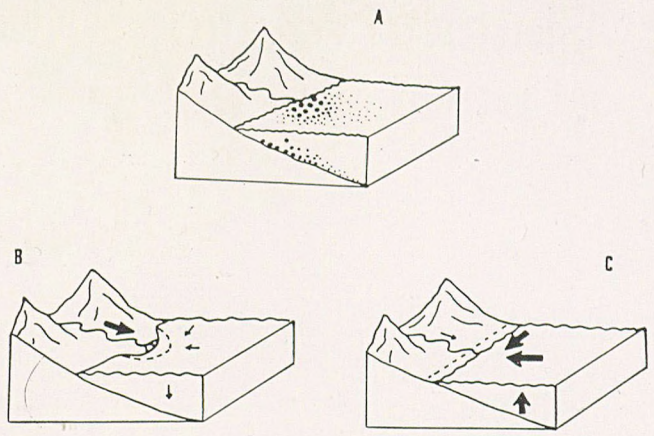
– L'escassa definició de la ZMT i de la platja, que no s'ajusta a la realitat natural.
– La prevalença de la possessió privada del sòl a l'empara del Registre de la Propietat, amb les reivindicacions a càrrec de l'Estat i l'adquisició del domini públic.
– Les servituds insuficients i antiquades.
– L'absència de mesures de protecció en el territori limítrof.
– La usucapió concessional.
– L'actitud merament passiva de l'administració del domini públic, especialment quant als abocaments i a les extraccions de sorra.
– El tractament indiferenciat d'autoritzacions i concessions, en l'aixecament a càrrec de l'Estat de les ocupacions atorgades.
– La manca d'exigència de planificació amb absència de determinacions i normes conservadores del paisatge i del medi.
– La lentitud de procediment sancionador, i
– L'obsolescència de competències per la nova organització de l'Estat de les autonomies.

En el cas de l'àrea metropolitana de Barcelona, la confusió de la zona costanera l'agreuja una doble circumstància:

1. El PGM qualificà com a àrees amb règim de sòl urbà o urbanitzable o com a sistemes generals, àmbits territorials inclosos a la ZMT.

2. La ZMT és una delimitació legal no actualitzada i té una escassa relació amb la situación física actual del territori (una gran part dels límits foren establerts en la dècada 1920-1930). Un atermenament fet el 17-2-1981 fou tramès el 17-7-1982 al Ministeri sense que, per ara, s'hagi produït cap resolució.





A la costa de l'àrea metropolitana de Barcelona, la sorra de la platja prové de les aportacions fluvials, de les aportacions d'altres platges situades al NE i de sorres relictes. Els corrents longitudinals dominants són en sentit NE-SO.
Qualsevol obra emergent que interrompi el corrent de sorra provoca una retenció a llevant i una erosió a ponent.

Els rius, les rieres i els torrents aporten gran part dels materials que constitueixen les platges. El bloc A de la figura representa l'arribada, la distribució i la sedimentació de les aportacions fluvials en entrar a la conca receptora i en funció de la granulometria. Als blocs B i C, les fletxes simbolitzen la importància relativa de les diferents variables que condicionen la forma del litoral. El bloc B representa una situació de dominància de les aportacions fluvials sobre la conca receptora: el resultat és una formació deltaica. El bloc C representa una situació de dominància de la dinàmica pròpia de la conca receptora sobre les aportacions terrestres.
(D'«Aportacions geomorfològiques al Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana» de M.ª Àngels Marquès i R. Julià. Juliol 1985).

2. La política de costes del MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo)

La Dirección General de Puertos y Costas del MOPU ha editat un Pla d'actuacions 1983-1990 que defineix la política de costes (Madrid, 1985). Aquest document és de la màxima importància perquè explicita la filosofia de l'organisme amb capacitat legal i econòmica per intervenir en la defensa de la costa.

Aquesta política es concreta en quatre programes diferents:

1. Un programa normatiu que comprèn bàsicament l'avantprojecte d'una nova Llei de costes i una sèrie de normes ja promulgades o de pròxima implantació.
2. Un programa de planejament i actuacions a la costa.
3. Un programa de clima marítim i de banc de dades oceanogràfiques.
4. Un programa de condicionament de platges i de vigilància de costes.

D'aquests quatre programes, els dos primers són els que poden afectar, a curt i a mig termini, l'ordenació urbanística de la Zona Costanera Metropolitana de Barcelona i, per tant, els que convé resumir seguidament.

Amb l'avantprojecte de la nova Llei de costes es pretén la reafirmació del domini públic, la redefinició del domini marítim terrestre d'acord amb la realitat física actual del territori i la prevalença del seu atermenament sobre els títols privats emparats en el Registre de la Propietat, l'ampliació del domini marítim terrestre per mecanismes d'afectació i adquisició, l'actualització de les servituds, l'establiment d'una zona de protecció i d'influència que comporti la limitació de construccions, la supressió dels casos d'usucapió i la reducció dels terminis de les ocupacions, l'agilització i l'eficàcia pràctica del procediment preventiu i sancionador, etc. La filosofia que informa l'avantprojecte es proclama a favor dels valors del medi i del seu domini públic.

En el camp de la normativa promulgada i de pròxima implantació se suggereix la conveniència de situar una zona verda com a «espai col·lectiu limítrof amb el domini públic» a compte del 10 % de cessió de sòl urbanitzable que estableix l'art. 13 de la Llei del sòl. Aquest espai es concertaria amb la zona de servitud de 20 m que estableix la vigent Llei de costes. També s'indica la conveniència de limitar la densitat edificatòria a 25 habitatges per ha i a 3 plantes d'alçada en una franja de 1 km d'amplada. Així mateix, s'aconsella qualificar com a sòls no urbanitzables i d'especial protecció els espais singulars limítrofs amb el mar i crear-hi parcs litorals com a zones de conservació de la natura.

La normativa s'orienta a dotar la zona costanera d'accessos públics adients i suficients per aconseguir l'obertura efectiva de l'ús públic de les platges i de la costa. Es concreta que, en general, la xarxa d'accessos hauria de planificar-se en forma de pinta amb una via de circulació paral·lela i a una certa distància de la costa a partir de la qual naixerien els accessos perpendiculars. Els passeigs marítims haurien d'estar motivats per raons de contenció de l'edificació i de protecció de la platja i no per raons de promoció de l'edificació a les zones no urbanitzables. Preferentment, els passeigs serien per a vianants.

La normativa comprèn també la definició de criteris restrictius pel que fa a les concessions, amb la fixació d'un màxim absolut de 50 anys en els terminis de caducitat.

Pel que fa al planejament i a les actuacions concretes a la costa, la filosofia del Pla d'actuacions del MOPU es concreta en un doble nivell:

– *A curt termini, en el disseny de solucions dels problemes puntuals d'erosió a les platges amb la utilització de les tècniques menys agressives possible i la preservació de la qualitat ambiental i estètica de l'entorn.*
– *A mig termini, en la planificació i la gestió adient de la defensa de grans trams costaners que permetin el manteniment i la recuperació de les zones de gran valor.*

3. Factors que actuen sobre l'estabilitat de les platges. Actuacions de la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU

Pel seu interès i perquè explicita palesament la filosofia que informa la política de defensa de les platges prevista pel MOPU, es resumeix a continuació l'anàlisi dels factors que actuen sobre l'estabilitat de les platges i les línies d'actuació del programa de planejament i actuacions de la Dirección General de Puertos y Costas.

Les platges són *formacions sedimentàries mòbils* constituïdes per petites partícules de material d'origen terrestre que es desplacen al llarg del litoral per l'acció de les ones del mar que arriben a la costa.

La sorra de la platja es mou en el sentit de les ones predominants de tal manera que s'estableix un autèntic riu de sorra paral·lel i immediat a la costa, que a la de l'àrea metropolitana de Barcelona té la direcció predominant nord-est/sud-oest. Aquesta franja, per la qual circula el fluix de sorra, s'estén des del trencament de les ones fins a la vora del mar.

Aquest riu de sorra s'alimenta de materials procedents dels rius i dels torrents i de l'erosió dels espadats costaners. Aquests materials es dipositen a les platges o a les conques submarines que cal considerar com «abocadors» de materials sòlids.

Els trams de costa en els quals es realitza aquest cicle sedimentari són «unitats fisiogràfiques» i no s'hi produeix entrada de materials procedents dels trams situats a l'inici del corrent, ni sortida de materials dels trams situats al final del corrent. Aquest concepte permet dividir la franja costanera en una successió d'unitats absolutament independents de la resta de la costa que es caracteritzen perquè l'estabilitat de cadascuna no està condicionada per les actuacions que es puguin realitzar a les altres. Contràriament, qualsevol actuació que es realitzi en una d'aquestes unitats modifica sensiblement l'equilibri dinàmic de la unitat.

Aquesta sectorialització de la franja costanera té sentit per a les zones obertes i sorrenques, on cada unitat pot comprendre un nombre important de quilòmetres de costa. Aquest és el cas de la costa metropolitana de Barcelona i de la costa del Maresme que pertanyen a una mateixa unitat fisiogràfica.

En canvi, a les franges costaneres espadades i articulades, constituïdes per una successió de cales i de sortints rocosos, les unitats fisiogràfiques poden ser només d'uns quants metres. Tal és el cas de les costes del Garraf.

Sovint s'ha actuat sense tenir una perspectiva global de la unitat fisiogràfica on estava situada la intervenció. I com a conseqüència d'aquestes intervencions, hom ha interferit l'equilibri dinàmic costaner i s'han generat problemes d'erosió en trams molt extensos de costa. La construcció del port d'Arenys, per exemple, és l'origen de la desaparició de bona part de les platges del Maresme que han estat substituïdes per interminables esculleres longitudinals o per una sèrie d'espigons transversals d'escassa eficàcia per a la recuperació de les platges perdudes. Els ports del Balís, de Premià i del Masnou han agreujat la situació.

Una anàlisi detallada dels processos litorals i dels fenòmens erosius de la franja costanera permet classificar els factors bàsics que actuen sobre l'estabilitat de les platges de la següent manera:



Un altre tipus d'obra-barrera són els espigons perpendiculars a la platja. Espigó enfront del passeig dels Anglesos a Caldes d'Estrac (Caldetes).



Els ports exempts de Coma-ruga i de Segur de Calafell han provocat la formació de tòmbols que actuen como si fossin espigons perpendiculars a la costa. La sorra s'acumula en els tòmbols, el corrent paral·lel a la costa s'interromp i l'erosió fa perillar l'estabilitat de les platges situades en el sentit del corrent.



Els ports són l'obra-barrera més corrent en la unitat fisiogràfica de les costes metropolitanes. El port de Barcelona ha interromput el corrent de sorra provinent del Maresme. El material acumulat a llevant del dic, a partir del segle XVII, permeté la construcció del barri de la Barceloneta.

a. Barreres artificials que intercepten el corrent de sorra paral·lel a la costa.
b. Construccions que obstaculitzen les oscil·lacions naturals de la platja.
c. Destrucció de les cadenes de dunes formades darrera de les platges.
d. Disminució de les reserves naturals de sorra a les lleres fluvials i a les platges.

Cal explicar en què consisteixen aquests processos i fenòmens per entendre els criteris d'actuació del programa de la política de costes del MOPU:

a. Barreres artificials que intercepten el corrent de sorra paral·lel a la costa.

A les costes obertes com la nostra, hi ha un corrent de sorra paral·lel a la costa en el sentit predominant de les ones. Aquest corrent de sorra es produeix en una franja relativament estreta a l'indret immediat al trencant de les ones, i a la costa de l'àrea metropolitana té, com s'ha dit, el sentit predominant nord-est/sud-oest entre el Montgat i la gola del Llobregat i llevant-ponent entre la gola del Llobregat i els espadats del Garraf.

Quan es basteix una obra marítima que interromp aquest moviment de sorra es produeix una acumulació a la banda de llevant, ja que el mar hi diposita la sorra que transporta. A la banda de ponent es produeix una erosió, perquè les ones recuperen la sorra que han transportat per consumir l'energia que despleguen.

L'obra-barrera més corrent en la nostra unitat fisiogràfica costanera és el port. Els ports d'Arenys, del Balís, de Premià, del Masnou i sobretot el de Barcelona han acumulat, des de la seva construcció, una considerable extensió de sòl per la banda de llevant. En el cas de Barcelona l'acumulació ha estat tan espectacular que permeté, el s. XVIII, la construcció del barri de la Barceloneta.

Un altre tipus d'obra-barrera són els espigons artificials perpendiculars a la platja utilitzats inadequadament com a defensa de les costes (com és el cas dels espigons de Malgrat, de Caldetes, etc.,) i els dics exempts paral·lels a la platja, que en retenir la sorra i formar un tòmbol actuen com si fossin espigons perpendiculars a la costa (com succeeix als embarcadors de Segur Comaruga).

En molts casos, la degradació que aquest tipus d'obres produeixen a la franja costanera, al llarg dels anys, és pràcticament irreversible.



Aquestes defenses tan freqüents, no solament han resultat inútils per a la recuperació de les platges en traslladar els problemes al llarg de la costa, sinó que també han causat una alteració gravíssima de la qualitat ambiental i estètica de la línia litoral. És freqüent que les nostres platges presentin una imatge d'espai trencat, acotat en petites cèl·lules de reduïda perspectiva i limitat per llargues esculleres.

Els darrers anys s'ha desenvolupat en el món un considerable progrés en l'enginyeria de costes. Per resoldre els problemes de regeneració i defensa de les platges s'han estudiat, s'han projectat i s'han experimentat amb èxit tècniques menys agressives que les emprades en el passat.

La Dirección General de Puertos y Costas del MOPU pretén introduir aquestes noves tècniques de disseny, basades fonamentalment en *l'alimentació artificial de sorres,* les tècniques de *transvassament de sorres* per restituir el corrent sòlid del litoral, els dics semisubmergits i els submergits, etc.

El disseny de la defensa i de la recuperació de grans trams de platja obliga, des de la perspectiva global del comportament de la unitat fisiogràfica on aquesta platja és situada, el remodelatge de les obres marítimes ja existents, fins i tot a la possible demolició d'algunes d'elles. Aquest és el cas de la demolició projectada de l'espigó de Premià per tal de restituir la circulació de sorres en direcció al Masnou i a Montgat.

En els casos que no sigui possible emprar solucions absolutament flexibles o periòdiques, cal procurar que les obres marítimes alterin mínimament el paisatge litoral natural.

Finalment, convé utilitzar com a criteri de disseny la relació «cost de les obres»-«superfície de platja recuperada», per què en molts casos és més rendible emprar solucions dinàmiques en el temps, les quals permeten, a més, no introduir elements estranys al medi, que fer grans intervencions puntuals en obres marítimes costoses i difícils de modificar posteriorment.

No es pot oblidar, per tant, la importància del cost de manteniment, conservació i reposició d'aquest tipus d'obres, la inversió inicial de les quals correspon solament a una part de la total.

b. Construccions que obstaculitzen les oscil·lacions naturals de les platges.

A més del moviment paral·lel a la costa, la sorra de la platja té un moviment estacional perpendicular a la línia de la costa. A l'hivern, les ones dels temporals arrabassen la sorra de la platja i l'acumulen en barres submergides paral·leles a la costa. Es produeix així una notable minva de l'amplada de la platja. Les ones de primavera, més regulars, realitzen el fenomen contrari i transporten fins a la platja la sorra acumulada a les barres submergides. La platja s'eixampla i assoleix, a finals de primavera i a l'estiu, la màxima dimensió.

Moviment de la sorra que oscil·la entre el mar i la terra.

1. A l'estiu, quan el mar és en calma i les ones són baixes, la platja és més ampla.

2. Les ones altes dels temporals arrosseguen una part de la sorra de la platja a l'indret on es produeix el trencant. Es formen una o vàries barres submergides. L'amplada de la platja minva. Això succeeix a l'hivern, però pot esdevenir en qualsevol estació en cas de temporal. L'efecte és molt ràpid per causa de la gran energia que els temporals bolquen sobre la platja.

3. Quan ve el bon temps, les ones retornen la sorra a la platja, de mica en mica. El procés és més lent per la menor energia de les ones quan fa bon temps.

4. Cas d'un temporal excepcional, tota la platja seca pot anar a parar a les barres submergides al fons del mar. Però les dunes que són darrera de la platja són una reserva d'energia: les ones n'agafen la sorra que necessiten per consumir energia.

Després de la tempesta, la sorra de les barres torna a la platja que es reconstitueix lentament.

La vora del mar no és estàtica sinó que, de forma natural, oscil·la cap a terra a l'hivern i cap a mar a l'estiu. Aquesta és la causa que l'acció de les ones depengui, alhora, de la seva pròpia alçada, és a dir de la magnitud del temporal i de l'estat del perfil de la platja.

Quan les construccions, ja siguin edificis, carreteres o passeigs marítims, es fan interrompent les oscil·lacions naturals de la platja, es produeixen dos fenòmens clàssics:

– La pèrdua de sorra de la platja per l'efecte de les reflexions de les ones sobre els murs de ribera o de protecció.
– I els desperfectes a les construccions que estan a l'abast de les ones dels temporals.

En relació a aquest fenomen, els criteris de la política de costes del MOPU són els següents:

Limitar la construcció de passeigs marítims a les zones urbanes consolidades, amb l'objectiu primari d'evitar que les edificacions s'aboquin sobre la platja i amb l'objectiu secundari de recuperar una certa qualitat estètica i ambiental de les façanes marítimes.

Construir els passeigs marítims fora del domini públic, tan separats com sigui possible de la línia d'aterrament, de tal manera que permetin que la platja tingui espai lliure suficient perquè les variacions estacionals de perfil no siguin modificades. Sense vies de trànsit rodat, perquè puguin tenir una utilització al servei dels vianants, no es generin problemes d'aparcament, de soroll, etc., i es puguin integrar com a espais lliures complementaris de la platja, sense edificacions de cap tipus.

c. Destrucció de les cadenes de dunes formades darrera de les platges.

A les zones costaneres constituïdes per platges de sorres molt fines, si hi ha vents dominants en el sentit mar-terra, les sorres es desplacen cap al fons de la platja i s'acumulen en forma de cadenes de dunes sobre les quals creix més endavant la vegetació que les fixa. En els grans temporals, les ones del mar extreuen una gran quantitat de sorra de les platges i les cadenes de dunes es transformen en autèntiques reserves naturals de sorra que garanteixen l'estabilitat de la platja.

En els casos de les terres baixes de conreu, les cadenes de dunes actuen com a defensa i barren el pas al mar. Aquest fenomen encara que actualment no és molt significatiu a la costa metropolitana, ha estat molt important per a la formació i la fixació dels terrenys del delta del Llobregat. Una bona part de les pinedes del Prat, de Viladecans i de Gavà foren plantades sobre petites dunes d'aquesta naturalesa, avui encara apreciables en alguns indrets.

Al front litoral del Prat, les dunes, de petita grandària, encara separen la platja de les zones immediates de conreu i dels aiguamolls.

En qualsevol cas, les dunes són espais naturals fràgils. La vegetació que les ocupa és fàcilment degradable, fins i tot pel caminar de la gent. Això fa que l'acció del vent torni a desplaçar la sorra cap a l'interior i n'anul·li la funció de defensa de les platges.

El programa d'actuació del MOPU manté el criteri de la protecció de les cadenes de dunes mitjançant la prohibició de l'extracció de sorres, de la construcció d'edificis, de carreteres i de passeigs marítims al seu damunt. Per altra banda, propicia la realització d'obres d'ordenació que en regulin la utilització com a espai de lleure d'alt valor paisatgístic.

d. Minva de les reserves naturals de sorra a les lleres del rius i a les platges.

Un gran nombre de problemas erosius de les platges tenen per causa la minva de les reserves naturals de sorra a les platges i a les lleres dels rius.

Les platges estan formades per sorres o graves que procedeixen de la terra i que són arrossegades per l'aigua al llarg de les lleres dels rius, de les rieres o de les rambles. Les sorres es dipositen a la gola dels rius en forma de deltes i a partir d'allí són distribuïdes al llarg de la costa per l'acció de les ones del mar.

Aquest procés d'alimentació natural de les platges s'interromp quan es regulen les lleres dels rius mitjançant la construcció d'embassaments que retenen la sedimentació de sorres i graves al seu interior, sense permetre que arribin a la platja.

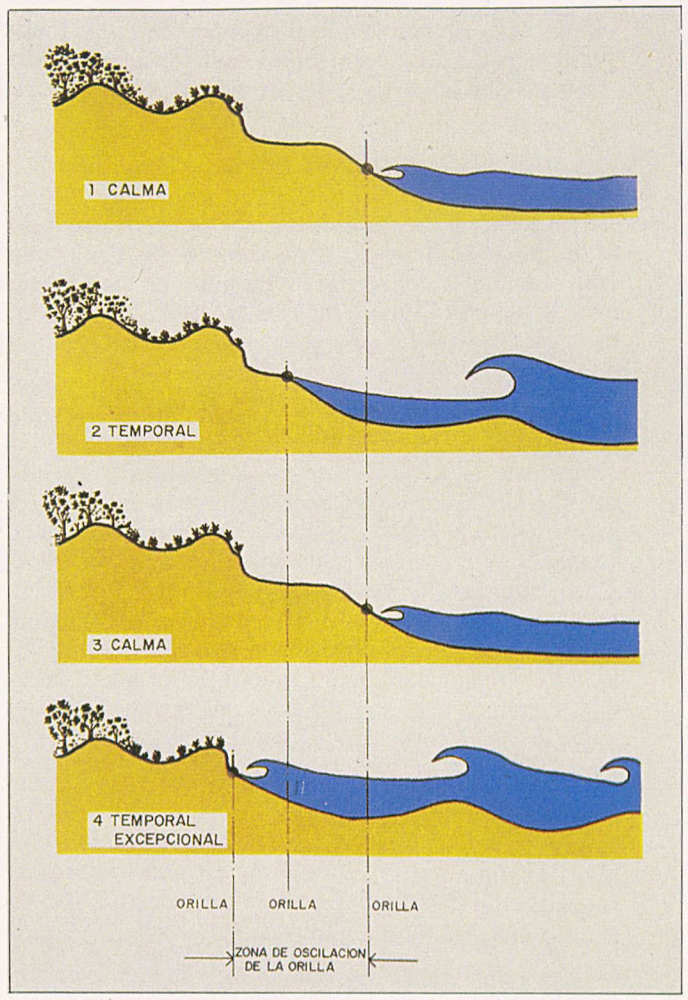
També comporta una minva de l'aportació de materials sòlids al mar, la repoblació forestal i els canvis en els sistemes de conreus, en particular aquells que substitueixen el conreu en pendent pel conreu en terrassa, que permet la formació d'hortalisses o de flors. Aquest és el cas de la minva de la vinya i del garrofer del Maresme, cosa que ha comportat una considerable reducció de la sorra que circula per la unitat fisiogràfica de la costa metropolitana.

El procés d'urbanització extensiva que ha experimentat aquesta comarca, amb la proliferació indiscriminada de les urbanitzacions de segona residència, ha comportat també un fort impacte en la reducció del sauló que arriba a les platges per les rieres i els torrents.

És possible que, en el futur, calgui dragar els embassaments o establir sistemes que permetin el pas de materials sòlids més enllà de les obres de retenció. En qualsevol cas, però, cal impedir les extraccions de sorres de les lleres dels rius i de les platges. Només en zones molt determinades, com als trams finals de les unitats fisiogràfiques naturals, s'hauria de permetre, previ estudi de les possibles repercussions i control de les quantitats, l'extracció de sorres.

És objectiu prioritari del programa de la política de costes la utilització de les sorres i graves de les lleres dels rius, rieres i rambles en la regeneració de les platges.

Variació estacional de perfil de platja.



La riera de Llavaneres. Les platges estan formades per sorres o graves que procedeixen, en bona part, de les lleres dels rius, rieres o rambles.





Les cadenes de dunes de Gavà. Una bona part de les pinedes del Prat, de Viladecans, de Gavà i de Castelldefels foren plantades per fixar les cadenes de dunes del delta del Llobregat. Les dunes costaneres actuen com a reserva addicional de sorra enfront de la dinàmica erosiva del mar.

4. Morfologia de la línia costanera de la unitat fisiogràfica a la qual pertanyen les costes metropolitanes

La costa de l'àrea metropolitana pertany a un front litoral alimentat pels rius i rieres que procedeixen de la Serralada Litoral o que la travessen. Les conques fluvials més importants són la del Tordera (895 km^2), la del Besòs (1.038 km^2) i la del Llobregat (4.950 km^2).

El Tordera és el primer riu que alimenta de sorra les costes d'aquesta unitat fisiogràfica. Les platges de Malgrat, Santa Susanna, Pineda, Calella, Sant Pol, Canet i Arenys han estat alimentades secularment per les sorres que arrosseguen el Tordera i les petites rieres locals.

El corrent de sorra en direcció a la costa metropolitana s'interrompé, però, per causa de la construcció del port d'Arenys de Mar que es constituí en una barrera total al transport de sorra per les ones.

Les rieres intermèdies també han estat regulades, canalitzades i desproveïdes de sorra i graves i per tant, també n'ha minvat l'aportació de sorra al mar.

Entre el port d'Arenys i el del Balís (a Llavaneres) la degradació de la costa és molt important. Són 4 km de costa on ha desaparegut una extraordinària platja natural que ha estat substituïda per una línia d'esculleres longitudinals i per una sèrie d'espigons transversals.

La proliferació de petits ports esportius, el Balís, Premià de Mar i el Masnou, ha causat una considerable transmutació de les platges del Maresme, de tal manera que allò que abans era una línia de platja contínua és avui una escullera lineal que protegeix la via del ferrocarril Barcelona-Mataró i alguns espigons transversals que complementen l'acció dels ports en la interrupció del corrent de sorres i en el foment de l'erosió progressiva de les platges.

La platja de Montgat ha desaparegut gairebé totalment.

La platja de Badalona només es conserva a partir de la riera Canyadó i amb una certa precarietat.

Les instal·lacions industrials i de producció d'energia elèctrica han transformat el front litoral de Sant Adrià de Besòs, de tal manera que les dues platges que avui encara hi resten, una a cada banda de la llera del riu, estan marcades per la presència dels grans establiments de producció d'energia o de serveis tècnics.

Les platges del Poblenou han desaparegut sota els abocadors de runes i de deixalles. Només la platja de la Mar Bella presenta alguns vestigis del que fou una esplèndida platja urbana.

La gola del Tordera, entre Blanes i Malgrat. El Tordera és el primer riu que alimenta de sorres les platges de la unitat fisiogràfica del Maresme i del Barcelonès.



Espigó i escullera de defensa a Premià de Mar. El que abans era una línia de platja contínua és avui una escullera lineal que protegeix la via del ferrocarril i alguns espigons transversals que interrompen el corrent de sorres al llarg de la costa.



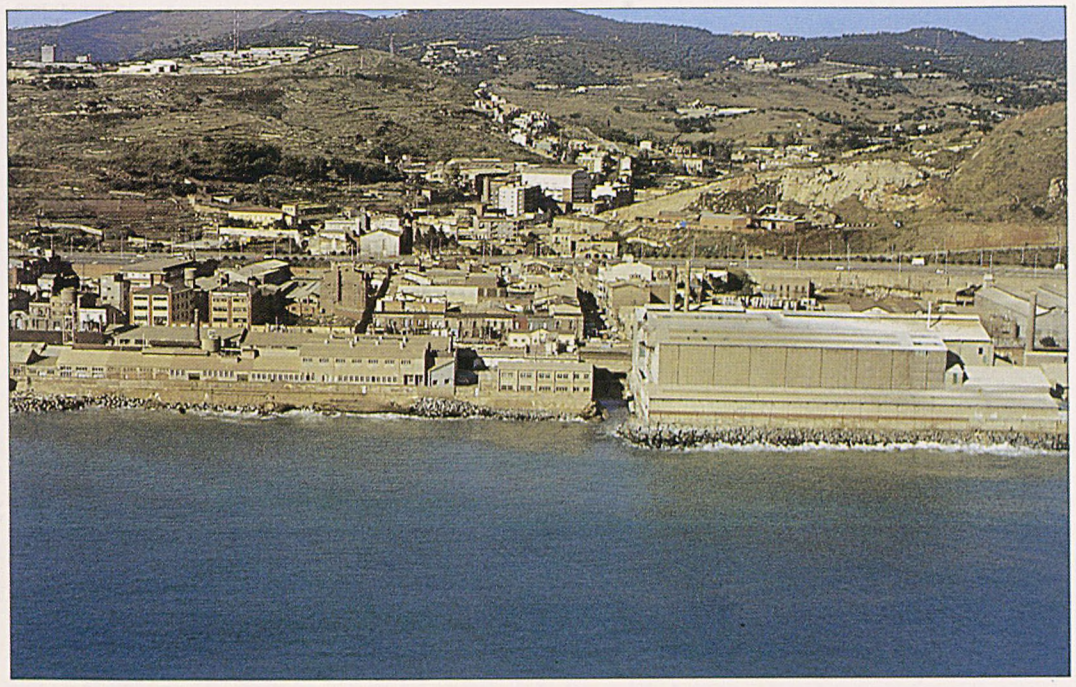


El corrent de sorra en sentit NE-SO s'interrompé per causa de la construcció del port d'Arenys, que fou la primera obra emergent d'importància entre el Tordera i el port de Barcelona.



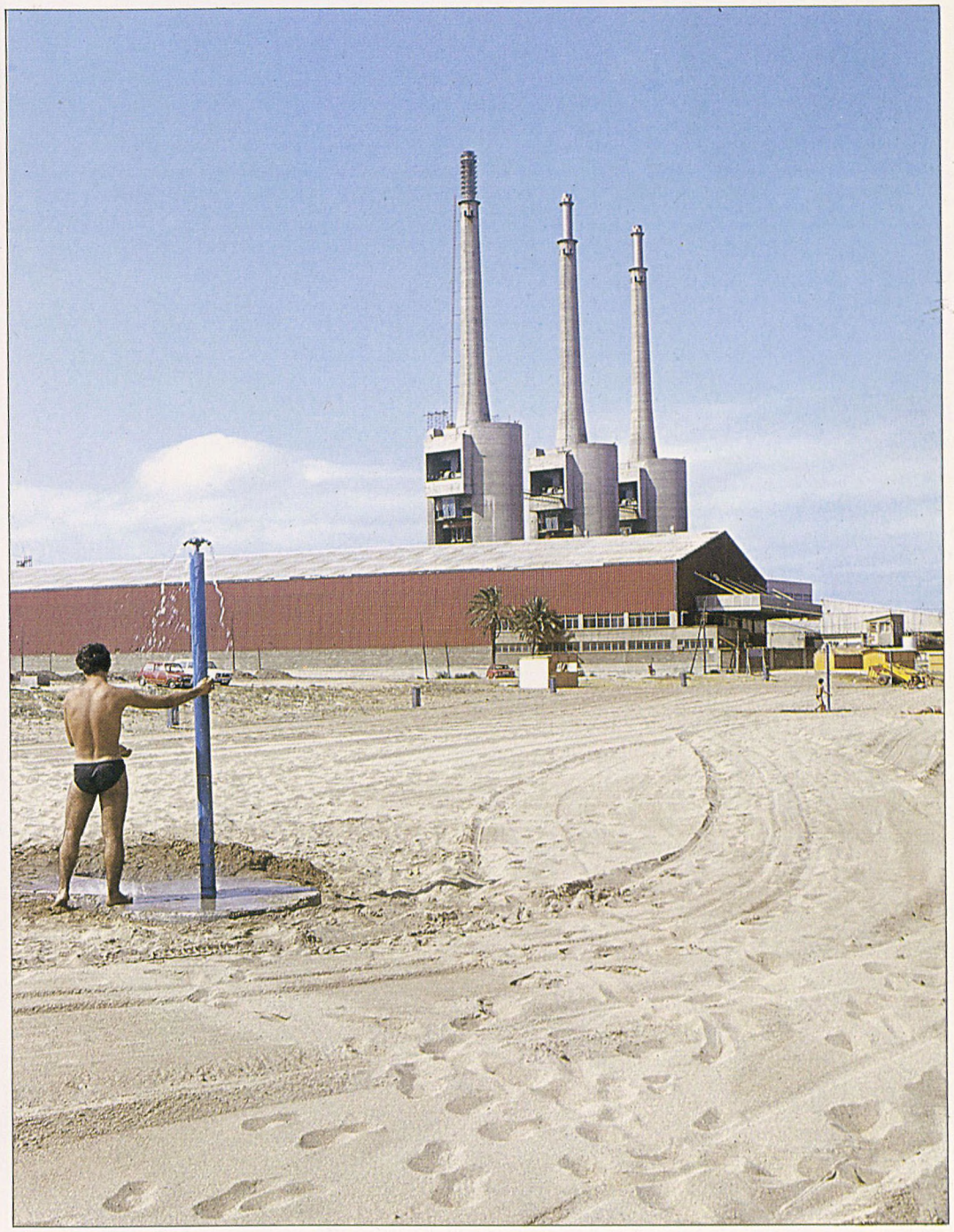
Escullera de defensa de la via del ferrocarril enfront de l'estació de Montsolís, al terme municipal de Montgat. La platja ha desaparegut totalment. L'establiment balneari que figura en aquesta fotografia de fa 20 anys ha estat abatut per les ones.

Les fàbriques Barrau (Explosivos Río Tinto) i Casamitjana, a Montgat. Els edificis industrials, defensats per una escullera contínua i permanentment amenaçats. La platja ha desaparegut completament.



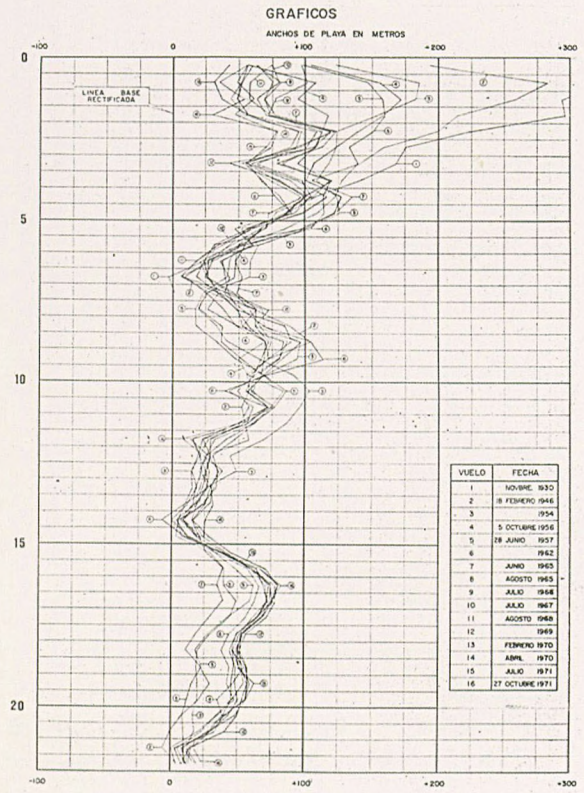


La riera Canyadó a Badalona. A la dreta, l'antiga fàbrica de la Vidriera. La platja es conserva amb precarietat. A llevant de la riera, alguns establiments balnearis han estat abatuts per les ones en els temporals dels darrers anys.



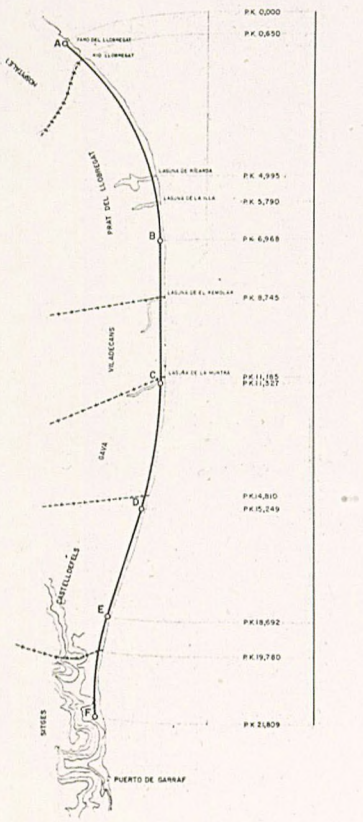
L'entorn de la platja de Sant Adrià de Besòs està marcat per la presència de la gran central tèrmica de Fecsa. En primer terme, la fàbrica de pintures i colorants Procolor.

A la gola del Llobregat, la línia de la costa ha retrocedit uns 300 metres, els darrers 50 anys. El gràfic representa les oscil·lacions de la línia de la costa constatades a partir de l'anàlisi de documents fotogràfics i fotogramètrics, realitzats entre 1930 i 1971 (De l'«Estudio de estabilización de las playas del delta del Llobregat y planificación de la zona costera». Director J. Espinet i Chancho, enginyer CCP-1973).



SE REPRESENTA EN ESTE GRAFICO EL HUSO DETERMINADO POR LAS DISTINTAS PLANTAS DE LA PLAYA OBTENIDAS DE LOS VALORES MEDIOS CORREGIDOS DE LOS ANCHOS DE PLAYA, EN TRAMOS DE 500 MTS, SOBRE LAS LECTURAS EFECTUADAS CADA 25 MTS. EN LOS FOTOPLANOS.

PLANTA



La platja de la Barceloneta és l'única utilitzable del terme de Barcelona. És una platja que s'ha format recolzada en el dic de llevant del port. La sorra acumulada al llarg dels anys s'ha alineat de forma gairebé matemàtica amb el dic de llevant de tal manera que les construccions han avançat per damunt de la platja. El barri de la Barceloneta està bastit enterament sobre terrenys guanyats al mar. La construcció dels espigons de protecció dels sobreeixidors d'aigües de pluja (carrer de Ginebra, avinguda del Bogatell, etc.) ha modificat l'estructura d'aquesta platja lineal i l'ha convertida en una successió de platges en arc. Per evitar l'erosió del tram de platja immediat al dic s'ha construït un espigó a l'indret del Club Natació Barcelona.

Les platges del delta del Llobregat, entre la gola del riu i la punta Ginesta, són relativament estables.

Les pressions urbanístiques sobre les platges han estat notables als termes municipals de Gavà, Castelldefels i les Botigues de Sitges.

A la gola del Llobregat, la línia de la costa ha retrocedit uns 300 m els darrers 50 anys. A la resta, la línia de la platja ha experimentat les variacions que es palesen a l'estudi sobre l'evolució de la platja realitzat per la CMB el 1973 (estudi dirigit per Josep Espinet, enginyer de CCP).

El port de Barcelona talla el transport de sorra des del nord-est. Les aportacions de sorra del Llobregat han minvat considerablement, per causa de la regulació parcial del riu i per les extraccions d'àrids. El mar segueix transportant sorra cap al sud-oest del delta, però és sorra del propi delta. Les platges es mantenen, però minva la superfície dels terrenys de conreu, sobretot en el tram immediat a la gola del riu. Consten al Registre de la Propietat parcel·les d'aquest tram, avui situades dins del mar.

A la unitat fisiogràfica de la costa metropolitana, el programa de política de costes del MOPU preveu només la regeneració de les platges del Maresme, en el tram comprès entre el petit port de Premià i la platja de Montgat-Badalona. L'actuació, en aquest tram de costa, consisteix a regenerar artificialment les condicions naturals que tingueren aquestes platges, mitjançant una aportació periòdica permanent d'àrids per suplir la sorra que les ones transporten cap al sud-oest.

El resultat que es pretén és una platja oberta, amb aspecte natural, sense obres d'escullera que privin la visió de l'horitzó. L'operació comporta fins i tot l'enderroc de tres espigons al sud del port de Premià de Mar.

A més, en el període 1983-1986, s'ha programat una prospecció per conèixer les característiques de les sorres del fons marí, en el tram comprès entre la gola del Tordera i el Montgat.

– A l'indret de cala Ginesta, a Sitges, fora de l'àmbit territorial de la Corporació, però afectant directament l'equipament portuari d'aquest àmbit, una societat privada ha tramitat a la Dirección General de Puertos y Costas el projecte de construcció d'un port esportiu de 900 amarratges. Aquest projecte, en curs avançat d'execució, introduirà al mercat d'amarratges una oferta important a partir del 1986.

– Així mateix, la Direcció General de Política Territorial ha redactat un document sobre l'«Estat d'utilització de les platges del litoral català» (desembre 1984) que conté, també, l'estudi de les platges de l'àrea metropolitana de Barcelona.

– El Pla especial d'infrastructures de les platges de llevant de Barcelona, redactat pel Centre d'Estudis d'Ordenació del Territori i del Medi Ambient, per iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona, el 20 de novembre del 1980 i gestionat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, proposa la construcció d'una base nàutica al front litoral del Poblenou, a l'indret immediat a la fàbrica de gas de Sant Martí. Per al tram comprès entre el sobreeixidor del Bogatell i el del carrer del Ferrocarril, s'ha redactat també el projecte d'obres de defensa (juny 1985). El mateix estudi conté documents gràfics de la compatibilitat de les obres marítimes per a la defensa de les platges de llevant amb l'obertura del dic de llevant del port de Barcelona. Aquesta obertura permetria transformar les dàrsenes interiors del port en una instal·lació esportiva i pesquera de considerable importància.

– La Corporació Metropolitana inicià un «Estudi d'estabilització de les platges del delta del Llobregat i de planificació de la zona costanera», l'any 1972. L'estudi s'interrompé el 1974, un cop realitzades les tasques d'estudi sobre les accions del mar, la morfologia de la platja, l'evolució de la platja, la constitució de la platja, les aportacions i extraccions de sorra, l'estudi «in situ» d'un tram de platja i els assaigs de dispersió de sorres. Actualment, la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat continua l'estudi.

– La Corporació Metropolitana redactà també un Estudi de la incidència del desviament del riu Llobregat en la salinització del subalvi del delta.

– La Corporació Metropolitana ha redactat un treball intitulat «Aportacions geomorfològiques al Pla Especial de la Zona Costanera Metropolitana».

A continuació s'analitzen algunes d'aquestes propostes, en el marc global del Pla de ports esportius i de l'estudi d'utilització de les platges en l'àmbit territorial de la Corporació i es defineixen, si de cas, les propostes alternatives.

Les platges del Poblenou han desaparegut sota els abocadors de runes.





La platja de la Barceloneta, recolzada en el dic de llevant del port de Barcelona, és l'única platja del terme municipal utilitzable. A l'esquerra, les instal·lacions del Club de Natació Barcelona. Al mig, l'antic balneari de Sant Sebastià. A la dreta, els petits establiments balnearis i els restaurants populars de la Barceloneta.



El far del Llobregat, al costat de la gola del riu. A la cartografia de finals del segle XIX, el far està representat a més de 300 metres de la costa. Avui està defensat per una escullera.

5. El Pla de ports esportius de la Generalitat

L'estudi del Pla de ports esportius de les Direccions Generals de Ports i Costes i de Política Territorial del Departament de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya posa en evidència que, malgrat el ràpid creixement del període 1970-1979, les dotacions del parc català d'embarcacions esportives per 1.000 habitants es mantenen a una distància molt significativa respecte d'altres països, tal i como ho demostra l'estadística de l'any 1980 que es reprodueix:

Nombre d'embarcacions per 1.000 habitants	
Noruega 162	França 10
Suècia 101	R. F. Alemanya 8
EEUU 54	Itàlia 6
Dinamarca 35	Catalunya 4
Gran Bretanya 15	Espanya 2

Font: Estudi del Pla de ports esportius.

Aquest estudi estima que, a l'àrea de Barcelona, els dèficit respecte a la situació actual seran l'any 1990 de 1.467 amarratges i l'any 2000 de 3.555 amarratges.

En els poc més de 40 km de costa de l'àmbit metropolità, la localització de nous ports esportius hauria de tenir en compte, entre d'altres, tres factors esencials:

– *La repercussió de les obres emergents sobre la dinàmica litoral.*
– *La relació amb els llocs d'assentament de la població.*
– *L'accessibilitat de l'indret de localització.*

Pel que fa a la *repercussió de les obres emergents sobre la dinàmica litoral,* cal tenir en compte la fragilitat de l'àmbit costaner metropolità, seriosament afectat per la minva d'aportacions de sorres provocada per l'acceleració de la urbanització del territori, per l'aterrassament dels terrenys agrícoles del Maresme en feixes i per la interrupció dels desplaçaments de sorres del Tordera, de les rieres del Maresme i del Besòs per l'acció de les obres emergents, principalment dels ports d'Arenys i de Barcelona, que han interromput la realimentació de les platges i desviat les sorres cap a fons marins els àrids dels quals no es recuperen perquè la força de les ones no és suficient per arrossegar-los novament a la costa. El dèficit d'aportacions de materials sòlids a la nostra costa és important i l'erosió afecta de tal manera que el mar guanya constantment superfície a la terra si no s'hi intervé i es defensa la línia de la costa.

Pel que fa als *llocs d'assentament de la població,* cal considerar la posició dels principals assentaments humans, tant els immediats a la costa com els de l'interior, i les perspectives de futur d'aquests assentaments. En aquest sentit i en línies generals, hom pot afirmar que el port de Barcelona és el centre de gravetat dels assentaments poblacionals de la regió metropolitana.

Pel que fa a *l'accessibilitat* cal considerar que, de ser possible, els ports esportius han d'ésser fàcilment accessibles des de la xarxa viària bàsica metropolitana, ja que són un equipament que, en general, supera l'àmbit estrictament local en el nivell de servei que presten. Ferho altrament, no solament repercutiria en una minva de possibilitats dels ports sinó que podria afectar la permeabilitat de les xarxes viàries immediates, sobretot en cas de ports situats als àmbits urbans, que en aquestes condicions serien equipaments de caràcter local.

Des del punt de vista legal, l'art. 185 de les normes del PGM estableix en relació als ports esportius la següent normativa:

1. El règim dels ports esportius és l'establert a la Llei 55/1969 del 26 d'abril i a les previsions contingudes als plans especials respecte a l'emplaçament i a l'ordenació urbanística del port, plans que hauran d'ésser formats, en tot cas.

2. L'atorgament de la concessió de ports esportius no eximeix de l'obligació d'obtenir la llicència municipal, en els supòsits previstos a aquestes normes com a tècnica de control per vetllar per l'acompliment del planejament metropolità. El concessionari sol·licitarà llicència municipal i, si el projecte que haurà presentat s'ajusta al planejament quant a emplaçament i ordenació urbana, li serà atorgada la llicència.

La Llei 55/1969 del 26 d'abril i el seu Reglament del 26 de setembre de 1980 regulen la construcció i la gestió dels ports esportius que es classifiquen en ports d'hivernada o ports base i en ports d'escala.

Els ports esportius poden ésser sol·licitats, pel que fa a la construcció i gestió via concessió, per les següents entitats:

– *La Corporació Metropolitana de Barcelona.*
– *Els ajuntaments costaners.*
– *El Consell Superior d'Esports.*
– *Els clubs nàutics.*
– *Les persones jurídiques o físiques de nacionalitat espanyola.*
– *L'Estat espanyol.*
– *Les comunitats autònomes.*

Pel Reial Decret 2876/1980, del 12 de desembre, es traspassaren a la Generalitat de Catalunya els ports i instal·lacions nàutiques existents (subjectes o no a concessió) excepció feta dels de Barcelona i Tarragona.

La Generalitat creà la Comissió de Ports de Catalunya, per la Llei 4/1982, del 5 d'abril. Aquesta Comissió és un organisme autònom adscrit al Departament de PT i OP, encarregat de la planificació, la gestió i l'administració dels ports catalans de gestió directa, traspassats a la Generalitat, i dels ports o instal·lacions subjectes a concessió per a activitats esportives i de lleure.

D'acord amb l'apartat B.1.a de l'annex del Reial Decret 2876/80 cal, però, un informe vinculant del MOPU sobre la repercussió de la construcció dels ports esportius en la dinàmica litoral.

Als efectes del Pla de ports esportius, l'àrea de Barcelona és pràcticament l'àmbit de la CMB. En aquest àmbit les opcions de situació de nous ports esportius són relativament limitades, ja que sembla difícil mantenir l'equilibri en la dinàmica de costes, equilibri que és afectat per qualsevol obra emergent.

La situació ideal de nous ports esportius en l'àmbit territorial de la Corporació estaria condicionada per diversos factors entre els quals el d'accessibilitat metropolitana de les noves instal·lacions i el de la mínima repercussió en la dinàmica de la costa serien els primordials.

Una distribució equilibrada de ports esportius, tant per consideracions fisiogràfiques de mínima afectació a l'equilibri de les platges, com per raons d'accessibilitat i de posició dels ports en relació als assentaments de població suposaria, en síntesi, la creació de dos nous ports en els extrems de llevant i ponent del territori metropolità i la potenciació del port de Barcelona com a port esportiu central. És en aquest sentit que s'orienten les iniciatives actualment existents.

– *La construcció d'un nou port al terme municipal de Montgat, a ponent i a redós del turó que dóna nom a aquesta població.*
– *L'obertura de les dàrsenes interiors del port de Barcelona.*
– *La construcció d'un gran port esportiu a l'extrem occidental de la costa metropolitana, a l'indret de la cala Ginesta, al terme municipal de Sitges, a l'inici dels espadats costaners del Garraf.*

La capacitat relativa d'aquests ports seria d'uns 600-900 amarratges per al port de Montgat, d'uns 2.000 per al port de Barcelona i d'uns 900 per al port de la cala Ginesta. En total, els 3.500 amarratges que es necessiten l'any 2000.

6. El port de Montgat. La proposta municipal

L'opció de construir un nou port esportiu i pesquer al terme municipal de Montgat, a redós del turó que dóna nom a aquesta població, ha estat presentada per l'Ajuntament de Montgat en el document de «Criteris, objectius i solucions generals de planejament» del «Pla especial de reforma interior de la façana marítima de Montgat», tret a consulta pública per l'Ajuntament l'any 1983.

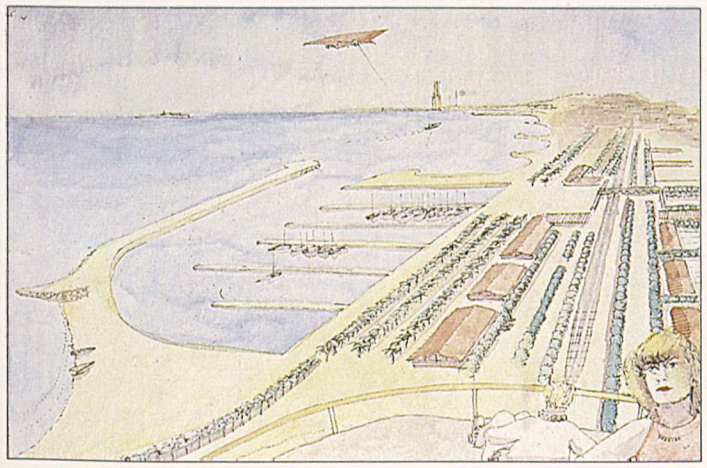
La proposta municipal es concreta en la previsió d'un port amb capacitat mínima de 400 amarratges per a embarcacions esportives i d'uns 40 amarratges per a embarcacions pesqueres, amb una superfície de 7,5 ha d'aigua abrigada i 4,5 ha de superfície de servei terrestre. Aquesta capacitat podria ésser augmentada en successives ampliacions del port.

El port se situa a ponent del turó, enfront de l'estació de ferrocarril, recolzat en els terrenys que ocupa l'antiga fàbrica Barrau, avui del *holding* Unión Explosivos Río Tinto.

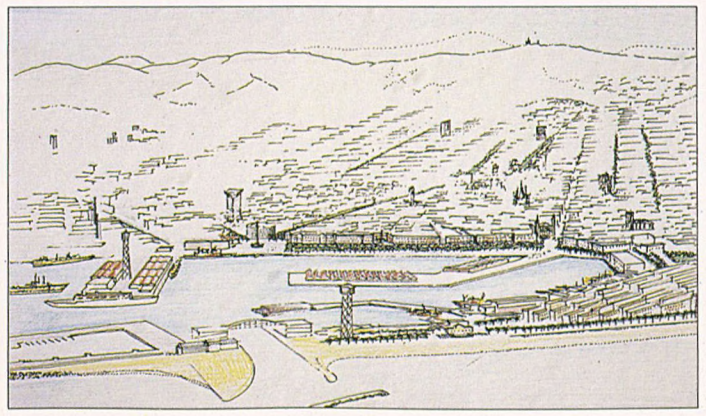


El port de Montgat se situaria a ponent del turó i davant de l'estació. En aquesta fotografia de l'any 1960 es pot apreciar l'impacte de les instal·lacions industrials. Avui la platja de Montgat ha desaparegut completament.

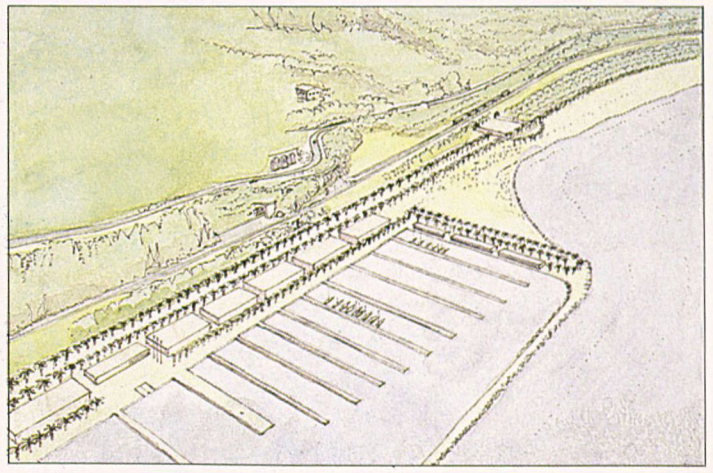
La possibilitat de construir un nou port esportiu, a redós del turó de Montgat, ha estat plantejada per l'Ajuntament d'aquesta vila. El front portuari ocuparia els terrenys d'antics establiments industrials.
El port de Montgat tindria una alta accessibilitat des de la xarxa viària metropolitana.
Caldrà, però, garantir el transvassament de sorres per restablir el corrent paral·lel a la costa, que alimenta les platges de Badalona.



L'obertura del port de Barcelona a través del dic de llevant comunicaria les dàrsenes esportives i de pesca directament amb el mar. L'oferta d'amarratges per a vaixells esportius es podria incrementar notablement.
Caldrà, però, alliberar el front urbà del trànsit pesant, per restablir un millor contacte entre la ciutat i el port.



El port esportiu de cala Ginesta, a Sitges, situat a ponent de la unitat fisiogràfica de la Zona Costanera Metropolitana. El port de cala Ginesta no afectarà l'estabilitat de la platja de Castelldefels. La construcció del port està pràcticament acabada (1986). El nombre d'amarratges previst és superior a 900.



7. El port de Badalona i l'ordenació de la façana marítima. Proposta municipal

L'Ajuntament de Badalona ha elaborat un Pla especial de la façana marítima.

L'àmbit de l'estudi comprèn els terrenys situats entre la via del ferrocarril i el mar: l'àrea de referència, però, s'estén amb la inclusió dels polígons industrials del sud-oest i del nord-est i les consideracions sobre l'estructura viària s'estenen més enllà dels límits del terme municipal. El Pla conté una proposta de construcció d'un port esportiu i pesquer que pretén cobrir altres necessitats que les del port de Montgat, que neix amb vocació de servei metropolità. El port de Badalona tindria un abast local i cobriria les necessitats de l'àrea immediata a Badalona, Santa Coloma i Sant Adrià de Besòs, on és previsible un major pes relatiu d'embarcacions petites. Es tractaria més d'una base nàutica que d'un port pròpiament dit; una instal·lació que permet l'estança a terra d'una important quantitat d'embarcacions, més econòmica que l'amarratge al mar. El port tindria una capacitat de 400 amarratges, un hangar per a 400 embarcacions a terra, un aparcament per a 500 vehicles i 150 remolcs i una superfície de dàrsena de 48.000 m^2. A més, allotjaria 40 embarcacions de pesca en una superfície de 3.000 m^2. La superfície total d'aigua abrigada seria de 51.000 m^2 i la de terra de 34.000 m^2.

L'Ajuntament de Badalona no deixa de banda, però, la possibilitat d'ampliació del port per encabir-hi serveis comercials de certa importància. Aquesta proposta es justifica per raons de localització (proximitat a infrastructures viàries previstes, a àrees industrials importants, etc.) i pels precedents en altres països de nous ports competitius dins de l'«hinterland» d'altres de preexistents.

La realització de port comercial, però, es veu com a un nou objectiu molt llunyà en la proposta de l'Ajuntament i del contingut de la Memòria del document exposat al públic es dedueix que l'objectiu a curt i a mig termini no és la construcció d'aquest port sinó la preservació de la franja compresa entre les vies de Renfe i el mar, a ponent de les instal·lacions de Campsa. En aquella Memòria s'afirma: «Inclús en el cas de rebutjar-se definitivament qualsevol projecte portuari seguirà essent imprescindible el tractament de l'esmentat sector als efectes de la seva inclusió a l'àrea de lleure i esbarjo que s'estendria al llarg de la costa, entre el port pesquer i esportiu i el terme de Sant Adrià».

La preocupació de l'Ajuntament de Badalona és prioritàriament la rehabilitació de la franja costanera a ponent de les instal·lacions industrials, algunes d'elles en un període avançat de degradació. La proposta de port comercial apareix com un argument secundari a molt més llarg termini. Qualsevol determinació en aquest àmbit haurà, per tant, de comptar amb l'actual situació de les indústries assentades en el lloc i les seves perspectives de futur.

El Pla especial de la façana marítima de Badalona conté, a més, la proposta de tractament de la costa entre Campsa i la riera de Canyadó com a element de lleure de primera categoria, amb elements d'alta qualitat urbana, tal i com correspon a la façana marítima del nucli urbà residencial de Badalona. Aquesta proposta comporta la construcció, al llarg del passeig, d'una àrea d'aparcament, de servei mixt al nucli antic de la ciutat i a la platja.

La zona costanera, entre la riera de Canyadó i el terme de Montgat, es considera un espai de lleure de segona categoria, no qualificat com a façana d'un nucli urbà consistent i que únicament serà utilitzat intensivament en els moments de congestió de l'estiu.

Finalment, es proposa salvar la barrera del ferrocarril mitjançant la construcció de nous passos a diferent nivell, per a vehicles i per a vianants, i la millora dels existents.

8. La infrastructura de les platges de llevant de Barcelona

El Pla especial d'infrastructura de les platges de llevant de Barcelona modifica parcialment el Pla d'ordenació de la costa de llevant, vigent des de l'aprovació per Ordre Ministerial del 25 de gener de 1978. El Pla proposa la delimitació de les obres d'infrastructura necessàries per a l'estabilització de la línia de la costa. Inclou també la proposta de construcció d'una base nàutica. Aquestes obres de defensa consisteixen bàsicament en un sistema de dics situats aproximadament a la cota batimètrica de −11 m sota el nivell del mar, emergents 1,5 m sobre aquest nivell, que es complementen en un sistema d'esculleres transversals perpendiculars a la platja, situades alternativament com a defensa dels canals de sortida dels emissaris d'aigües residuals del Poblenou i com a defensa contra la inclinació excessiva de les platges cap a ponent. El sistema es completa amb una sèrie de dics de suport de les platges projectades amb una inclinació de 45° amb la línia de la costa, que es lliguen als dics longitudinals i a les esculleres transversals i que tenen per objecte complementar els efectes de contenció i d'esllavissament de les platges cap als extrems de les barres transversals.

Les platges són totalment artificials i la sorra és continguda per una sèrie de dics submergits en arc, que recolzen contra els suports als 45° abans esmentats i que completen el sistema.

Les esculleres de protecció dels emissaris se situen a la prolongació dels carrers de Prim, del Ferrocarril, del Bogatell i de Ginebra.

La base nàutica del Poblenou se situa en un front litoral d'uns 500 m de llargada en l'àmbit comprès entre la prolongació dels carrers del Treball i de Bac de Roda, al Poblenou. Aquesta base nàutica es desenvolupa en terrenys totalment guanyats al mar sobre una superfície de terra de 66.300 m^2 amb un abric d'aigua de 73.000 m^2. Està protegida per un disc exterior de 800 m de llargària situat sobre la cota batimètrica −11, el dic protegeix les dues entrades de la base, una a llevant i una altra a ponent.

L'existència de la base es justifica en funció de no acotar zones a cada platja per a varada i utilització d'embarcacions lleugeres, ans d'establir una zona dedicada exclusivament a la varada, l'emmagatzematge i el servei general d'embarcacions per a la pràctica de l'esport nàutic popular. Es projecten hangars per a l'emmagatzematge d'embarcacions lleugeres en una superfície de 20.000 m^2 i una sèrie d'edificis i instal·lacions per al servei de la base.

En contacte amb l'aigua es preveuen zones de varada enfront dels hangars i un front de moll on sigui possible l'atracament d'embarcacions de viatgers per a passeigs marítims a través de tota la línia de platges, així com de les embarcacions petites de pesca que hi ha actualment a la platja de la Mar Bella. El dic d'arrecés es dissenya contrapassable amb un doble objectiu: eliminar l'establiment d'un mur visual entre la base i el mar i facilitar la circulació de vents per a la pràctica de la iniciació a la vela i els esports del mar dins de la zona arrecerada.

Les superfícies guanyades al mar pel projecte són les següents:

Platja	34,86 ha
Parcs, jardins i zones esportives	69,2 ha
Superfícies pavimentades	34,94 ha
Superfícies ocupades per edificacions de serveis i usos esportius	10,13 ha
Dics	8,46 ha
Total	157,59 ha

La superfície d'aigua abrigada total és de	69,80 ha

El Pla es completa amb el projecte de les obres marítimes a realitzar per a l'estabilització definitiva de la línia costanera. Es tracta d'un document que cal avaluar des de diferents perspectives:

Des d'un punt de vista tècnic constitueix una important i valuosa aportació ja que, per primera vegada, s'ha arribat a definir i a concretar detalladament un sistema complet de defensa i fixació d'un tram litoral de platges urbanes amb una problemàtica tan complexa com la del front litoral de llevant de Barcelona, que s'estén al llarg de gairebé 5 km. El sistema està definit en tots i cadascun dels seus components i integra totes aquelles grans obres d'infrastructura que, com els dics de protecció dels desguassos dels emissaris del carrers de Ginebra, del Bogatell i del Ferrocarril, estan actualment en construcció.

Des del punt de vista de la magnitud de l'obra a emprendre, cal considerar que el front marítim protegit és equivalent, en llargada, al front portuari de Barcelona entre el carrer de Pau Claris i el passeig de la Zona Franca, és a dir, de la ciutat vella fins a la zona industrial i portuària de ponent amb tot el front de la muntanya de Montjuïc.

Des d'un punt de vista urbanístic cal considerar, però, que l'opció proposada és una de les possibles i caldria plantejar-se tota una sèrie de qüestions, entre elles: la de com arriba la ciutat al mar i de quina forma s'estableix la continuïtat urbana en el front litoral.

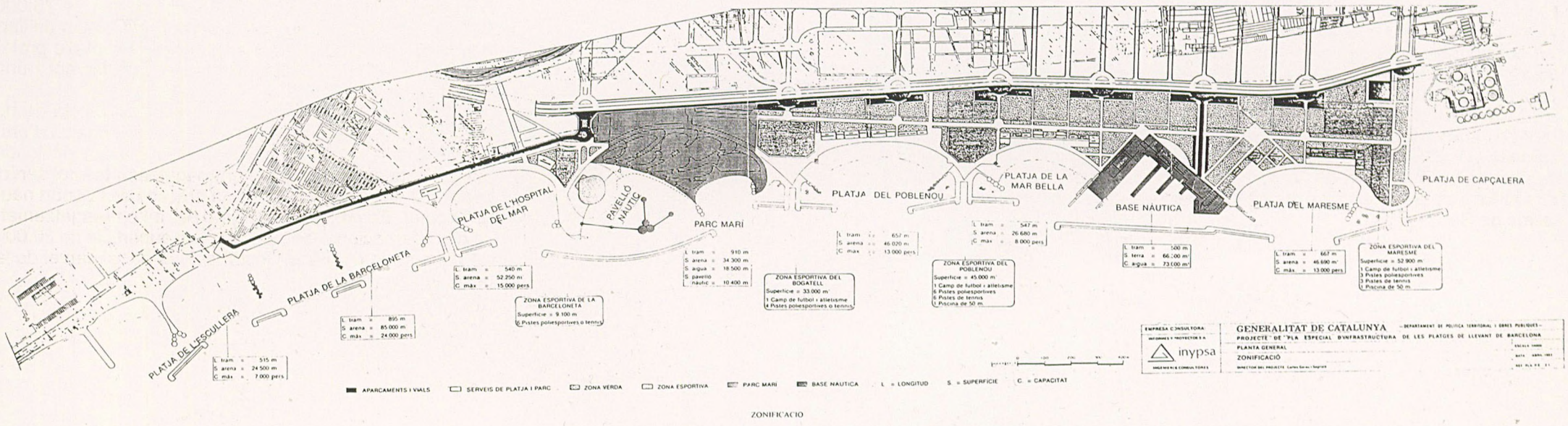
En alguns indrets, la distància entre el final del territori urbà i la línia de la costa està entre 500 i 800 m i no queda massa clar quin és el posterior destí dels territoris que s'estenen des de la ciutat actual fins al front litoral. Abans de destinar a parc urbà els sòls obtinguts cal preguntar-se, en primer lloc, si cal un parc en aquella situació, després quina ha d'ésser la mida del parc i, finalment, quin serà el tipus de parc i quin ús tindrà.

El nexe d'unió amb la ciutat s'estableix amb la prolongació dels carrers de la trama Cerdà perpendiculars al mar fins al traçat del cinturó Litoral, un traçat que es recull d'anteriors projectes, en una posició aproximadament igual a la que figura al PGM. Però no es plantegen possibles alternatives que podrien fer més viable el projecte de donar continuïtat als teixits urbans. És probable que aquesta acceptació de les determinacions de detall del PGM es produeixi perquè l'instrument de planejament adoptat (un Pla especial d'infrastructura de platges) no permet legalment entrar en modificacions d'un Pla General d'Ordenació, que és un document de referència obligada. Però, en el moment que es planteja la possibilitat de modificar puntualment el PGM, és ineludible abordar aquestes qüestions.

Temes com:

– *La possible rectificació del traçat del cinturó Litoral.*
– *Els usos alternatius dels sòls recuperats al ferrocarril.*
– *La distribució alternativa de les zones del sistema de serveis tècnics, de les zones de parcs i jardins, de les zones de transformació de l'ús existent en zones de parcs i jardins, de les zones d'equipaments de nova creació a nivell local, de les zones de transformació en equipaments, dels sistemes generals ferroviari, viari i dels territoris de protecció d'aquests sistemes, s'ha de reconsiderar totalment en el moment que es produeixin modificacions dels límits d'aquestes àrees tan importants com la fixació de la costa, la definició del cinturó Litoral o la possible eliminació en superfície del ferrocarril.*

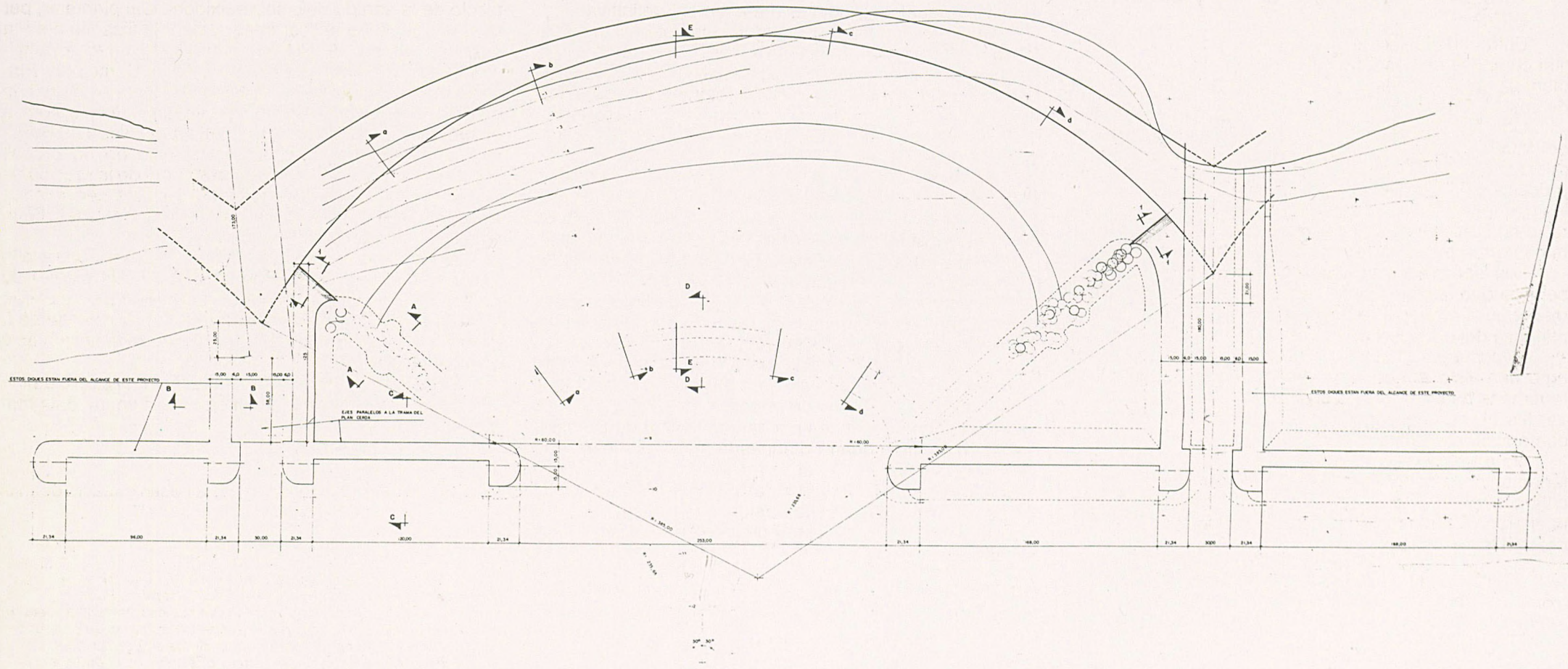
Pla especial d'infrastructura de les platges de llevant de Barcelona, redactat per INYPSA (Enginyer, Suárez Bores).



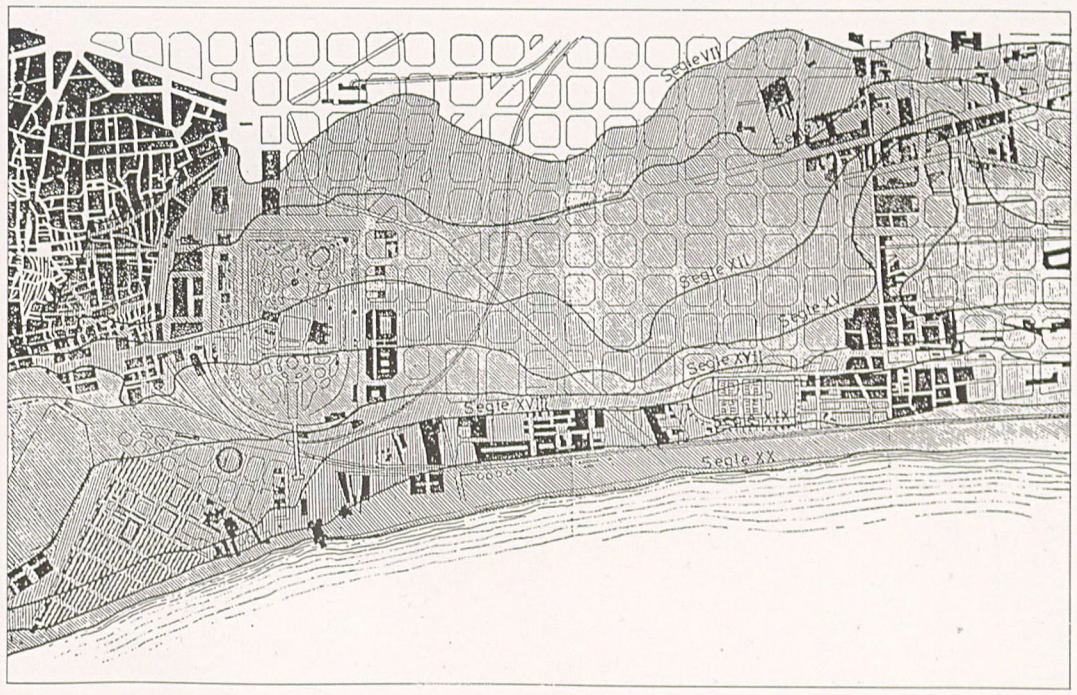
Les obres de defensa consisteixen en un sistema de dics situats aproximadament a la cota batimètrica —11, emergents 1,5 m. sobre el nivell del mar. Es tracta d'una pròtesi total. Les platges són artificials i recolzen en una sèrie de dics submergits en forma d'arc i de suports a 45º.

Els dics paral·lels a la costa només sobresurten 1,5 m. sobre el nivell del mar i estarien coronats per dissuassors de l'energia dinàmica de les ones com aquests del port de Cubelles.

En la defensa de la costa no es tracta tant de posar en qüestió el sentit dels fenòmens recents, que semblen modificar tendències seculars, com de valorar la interacció entre les intervencions de l'home i la reacció de la natura. El gràfic d'evolució de la línia de la costa, a l'àrea de llevant de Barcelona, podria ser un indicador que cal relativitzar qualsevol solució pretesament definitiva.







9. Els criteris de l'Oficina tècnica de la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU

Enfront de les solucions de pròtesis total i d'artificialitat completa en l'estabilització del front litoral, el MOPU planteja solucions alternatives que deriven de la política de costes programada al pla d'actuacions 1983-1990.

Com a alternativa a la pròtesi total, l'Oficina tècnica del MOPU proposa solucions d'ajut als fenòmens naturals que han estat alterats per l'acció de l'home, tant pels processos que han fet minvar les aportacions de sòlids a les platges (urbanització extensiva, canvis en l'agricultura, etc.) com per la construcció d'obres emergents que han interromput el corrent de sorra al llarg de la costa.

Les solucions consisteixen a restituir a la costa, sempre que sigui possible, les condicions que permetin mantenir-hi els fenòmens naturals d'alimentació de les platges i del transport de sorres.

Aquesta política sembla raonable, si hom contempla amb una visió a molt llarg termini (gairebé secular) els fenòmens de dinàmica de costes. En aquesta perspectiva, les obres que puguin semblar definitives es poden contemplar relativitzant-ne la repercussió.

No es tracta tant de posar en qüestió el sentit dels fenòmens recents que semblen modificar tendències seculars, com de valorar amb una perspectiva més àmplia la interacció de les intervencions de l'home en la natura pel que fa a la línia costanera.

La simple contemplació del gràfic d'evolució de la línia de la costa, a l'àrea de llevant de Barcelona, podria relativitzar qualsevol solució pretesament definitiva.

En aquest sentit, es propugnen operacions com l'eliminació dels espigons de barrera innecessaris, les aportacions de sorra a les platges per tal de compensar-ne la minva i el transvassament, en el sentit del corrent natural, d'aquelles sorres que puguin retenir les obres emergents existents (ports, etc.) o les de nova construcció que siguin imprescindibles.

Pel que fa a la costa metropolitana, aquesta política ha estat expressada i confirmada al projecte de «Regeneració de les platges del Maresme en el tram comprès entre Montgat i Premià de Mar», que comprèn una aportació inicial de sorra a la platja de Montgat i un transvassament continuat a través del port del Masnou.

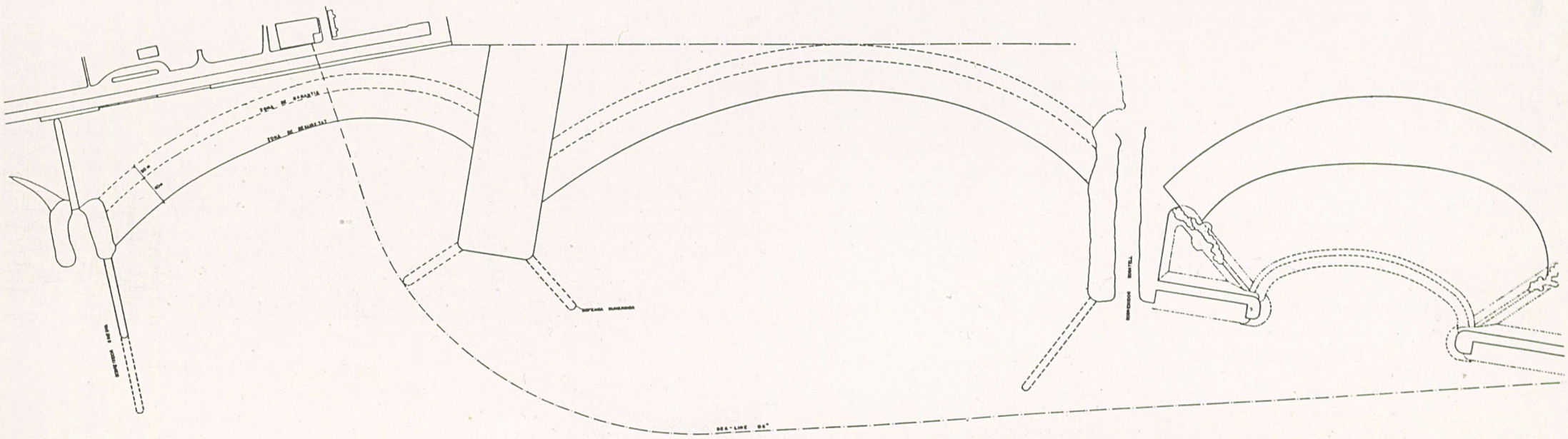
A les platges del Poblenou, però, les intervencions sobre la costa estan condicionades per l'impacte de les obres de protecció de les sortides al mar dels sobreeixidors de les aigües de pluja de tota la zona. Aquestes obres, consistents en un sistema de parelles d'espigons perpendiculars a la línia de la costa, canviaran en pocs anys la morfologia de les platges de llevant de Barcelona. Com a mínim quatre d'aquestes parelles d'espigons són imprescindibles: la del carrer del Ginebra, la del Bogatell, la del carrer del Ferrocarril i la de l'avinguda del General Prim. Dues d'elles estan en avançat estat de construcció i les altres estan projectades per a un futur immediat.

La platja linial d'avui es transformarà en una successió de platges en arc encaixades en els espigons de protecció de la sortida dels sobreeixidors. Cal plantejar, per tant, la dificultat d'aplicar integralment la filosofia del Pla d'actuacions del MOPU en un front litoral tan artificialment transformat com és el front urbà de Barcelona. Potser la millor alternativa seria completar les estructures de defensa dels sobreeixidors que actuen, alhora, com a elements estabilitzadors de la platja, amb altres espigons que completin l'estabilització. I tot això en un procés obert i continuat d'observació permanent de la reacció de la naturalesa i d'arbitri de les intervencions necessàries per corregir de mica en mica les desviacions de les previsions que s'hagin pogut produir-hi.

Alguns dels nous espigons hauran de respondre a la doble funció de protecció de la fixació de la platja i de protecció de la sortida de nous sobreeixidors com el que s'haurà de projectar a l'enfilada del passeig de Carles I. D'altres respondran només a mesures de simple fixació de les platges.

La qüestió està oberta fins a la materialització definitiva dels projectes que s'estan elaborant en aquests moments.

Una de les propostes de defensa de la costa del Poblenou, segons els serveis tècnics de la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU. A les platges del Poblenou les intervencions sobre la costa estan condicionades per l'impacte de les obres de protecció de les sortides al mar dels sobreeixidors de les aigües de pluja. A l'esquerra, el sobreeixidor del carrer de Ginebra. A la dreta, el sobreeixidor del Bogatell. Al mig, una possible plataforma a l'enfilada del passeig de Carles I.



10. Estudi de desenvolupament del port fins a l'any 2005

El document «Estudio del desarrollo del puerto de Barcelona hasta el año 2005» (febrer 1985), redactat per INTECSA seguint la metodologia del programa de planificació portuària dels principals ports espanyols efectuada per la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU, conclou que el port de Barcelona es troba en la cinquena i última etapa de desenvolupament que el «Port Development» de l'ONU ha identificat com a fases de desenvolupament d'un port comercial, que és la d'especialització progressiva dels tràfics i de construcció subsegüent de terminals específics i, fins i tot, de grans zones de port amb comeses concretes.

En alguns ports importants, especialment de països desenvolupats, s'ha produït, alhora, una relació creixent entre les zones industrials immediates al port i el propi port, amb la promoció de la instal·lació d'indústries mitjançant mecanismes econòmics financers i fiscals i en la provisió dels terrenys adients.

El port de Barcelona està, per tant, en condicions de consolidar definitivament una oferta portuària moderna.

Ho evidencia, per part de la demanda, l'augment creixent del grau de containerització, amb l'arribada de noves línies de vaixells portacontenidors, mentre no s'estabilitza la càrrega general no unitaritzada.

Per part de l'oferta portuària, s'aprecia clarament el procés que s'està seguint, des de fa anys, per aconseguir una planificació d'acord amb les necessitats, la qual, en cap cas, no coarti la demanda ni dificulti el desenvolupament del seu hinterland.

Des del punt de vista físic i ateses les característiques del litoral, de l'orografia i de l'entorn urbà, *l'única extensió possible del port és cap al sud.*

En el moment actual s'han consolidat diverses zones dedicades a tràfics específics: inflamables, sòlids en orri, etc.

Possiblement, la part més endarrerida del procés de concentració de tràfics i d'especialització de zones i terminals sigui la referent a mercaderies generals, tant en la seva forma tradicional de presentació com a càrrega general, com a la de tràfic de contenidors. Encara que la naturalesa d'aquestes mercaderies és pràcticament la mateixa, les implicacions de cara a la manipulació en el port és totalment diferent. Mentre la càrrega general necessita grues petites i àrees d'emmagatzematge, els contenidors demanen grans àrees d'aparcament i grues més potents i de rendiment més gran.

Cal constatar que el grau de «containerització» global del port de Barcelona és encara baix en comparació amb altres ports moderns. El 1982 fou del 38 %, el 1984 del 45 % (dada provisional) i es preveu que serà del 56 % el 1986 i del 76 % l'any 2005. Això farà necessari un augment considerable de la superfície dels molls i de les zones dedicades al tràfic de contenidors amb la recepció de vaixells portacontenidors purs i amb uns medis de manipulació ràpids i eficaços. A la vista de l'estructura actual del port, la futura expansió més racional hauria d'orientar-se cap al sud de l'actual moll Príncep d'Espanya i a ampliar la utilització d'altres molls veïns, com és el moll d'Àlvarez de la Campa.

Paral·lelament, es recomana assignar el trànsit de càrrega general a molls o a grups de molls concrets i específics.

Pel que fa als horaris de treball, l'«Estudio del desarrollo del puerto de Barcelona...» explicita que:

«Quan es presenten possibles problemes de congestió portuària, la primera reacció instintiva pot consistir a augmentar el rendiment diari dels molls mitjançant l'ampliació de l'horari de treball i arribar fins i tot a una jornada contínua de 24 hores diàries».

Això no obstant, *l'aplicació indiscriminada d'horaris de treball amplis és poc realista,* a qualsevol port del món.

En relació a l'ocupació de molls i a l'espera dels vaixells, l'«Estudio...» conclou que quan l'índex d'ocupació dels molls s'apropa al 40 %, comencen a augmentar les esperes del vaixells i aquestes esperes es fan antieconòmiques a partir del 50 %, per la qual cosa, en aquest entorn cal començar a analitzar els temps d'estada dels vaixells i a considerar l'ampliació dels molls.

En el cas de les línies de tràfic ro-ro, l'espera mitjana des que el vaixell arriba fins que atraca augmenta de 5,32 h. a 10,30 h., si no s'amplia el port. En canvi, l'espera del vaixell atracat abans d'ésser descarregat no varia pràcticament, la qual cosa significa que aquesta *espera no és per manca d'equips de manipulació de contenidors.*

L'augment de les hores d'espera per vaixell, que pràcticament es dupliquen, és equivalent a un increment de 1.190 dies d'espera l'any solament en els tràfics de vaixells portacontenidors del tipus ro-ro.

El cost d'espera dels vaixells s'avalua en uns 1.200 milions de pessetes l'any, cas de no ampliació del port. Aquest cost repercutiria en el port, ja sia per l'increment dels nolis o per la pèrdua de tràfics.

L'«Estudio...» recomana l'ampliació del port per tal d'evitar una congestió molt elevada dels molls terminals de contenidors. L'ampliació que es recomana seria suficient fins a l'any 2005.

A partir de l'any 2005, l'expansió del port de Barcelona s'hauria de produir més enllà de l'actual llera del Llobregat.

Les hipòtesis en les quals s'ha basat la previsió de tràfic són les següents:

– Creixement tendencial general acumulatiu del 2 % excepte per als tràfics; hi ha raons concretes per suposarne un creixement superior o menor al 2 %.

– No s'ha tingut en compte la possibilitat de retracció de la demanda per manca d'una oferta portuària adient. És evident que l'oferta es sempre igual a la demanda i que si l'oferta es redueix en capacitat i qualitat del servei, el tràfic es desviaria cap a altres ports propers, del país o estrangers, que ofereixin millors facilitats portuàries, especialment aquells tràfics de transbord que no depenen de l'hinterland local.

– Tampoc no s'ha valorat el possible canvi de tendència de la demanda com a conseqüència d'una política agressiva de captació de nous tràfics.

– No s'ha tingut en compte la repercussió en el tràfic del port de l'ingrés al Mercat Comú.

– L'estudi es refereix exclusivament al tràfic portuari de tipus comercial, sense modificar l'estructura general de l'actual port com a conseqüència de la implantació d'indústries relacionades amb ell i generadores de nous tràfics específics.

Per tant, cal entendre l'«Estudio...» i el Pla director que l'acompanya com una prospectiva realista.

Cal concloure, per tant, com feia el document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament per a la redacció del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana i la modificació del PGM que:

– L'evolució de la demanda i del moviment portuari els darrers anys (vegeu quadre «a») permet afirmar que la capacitat del port, amb l'ampliació actual de 120 ha, és suficient per absorbir les necessitats en un horitzó a mig termini (2005).

– A llarg termini, no es poden hipotecar l'expansió i l'ampliació del port cap al sud, que és la direcció adient per a l'ampliació de la zona portuària i, per tant, cal reservar una quantitat suficient de sòl per el desenvolupament futur del port.

– La competitivitat del port de Barcelona, enfront de la resta de ports mediterranis (Marsella, Gènova,...) (vegeu quadre «b») comporta un esforç de millora de les instal·lacions, l'augment del calat per a vaixells de gran tonatge, la millora de la infrastructura viària de transports i la creació d'una zona industrial portuària moderna que permeti la instal·lació d'activitats econòmiques especials.

— Cal tenir en compte també, l'evolució dels sistemes de tràfic portuari i la possibilitat que el port de Barcelona-el Prat incrementi la funció de feeder, *canalitzador i distribuïdor de les mercaderies de les grans companyies cap a ports menors. Els ports* feeder *necessiten una major superfície de molls per a l'espera de les mercaderies en trànsit.*

— El caràcter eminentment territorial del problema de l'ampliació del port i del desviament del riu obligarà a una solució territorial de conjunt. També caldrà arbitrar els instruments tècnics, jurídics, econòmics i financers adients.

Les dàrsenes de ponent del port de Barcelona i el moll de contenidors. El transport marítim amb contenidors creixerà espectacularment seguint la tendència mundial. Els molls de contenidors necessiten una major superfície que els tradicionals.



Quadre A

Evolució del tràfic:
nombre de vaixells i tràfic de mercaderies. T.R.B.

Any	Nombre vaixells	Tràfic mercaderies	T.R.B.
1960	5.159	3.711.671	15.588.654
1964	6.539	5.664.729	20.493.717
1965	7.295	6.706.772	22.470.761
1966	7.491	6.960.328	24.045.211
1967	7.677	6.961.990	25.808.735
1968	7.621	7.465.786	26.260.069
1969	7.932	8.277.896	28.202.822
1970	8.496	8.083.936	28.693.801
1971	9.143	9.335.380	31.833.059
1972	9.235	10.264.407	34.799.947
1973	8.857	11.391.549	35.318.815
1974	8.471	11.842.062	35.309.540
1975	9.110	11.650.922	39.644.856
1976	9.011	13.398.695	42.308.253
1977	8.905	15.104.237	42.282.679
1978	7.996	14.867.358	39.443.157
1979	7.794	15.825.423	42.300.633
1980	7.518	16.364.438	41.720.595
1981	7.043	17.730.508	40.389.675
1982	6.965	18.030.599	40.731.584
1983	6.971	19.497.436	40.493.071

Quadre B

Dades comparatives dels ports
de Barcelona, Marsella i Gènova

Instal·lacions	Barcelona	Gènova	Marsella
Superfície terrestre	3.280.000	2.250.000	
Metres moll	17.000	28.000	30.628
m^2 Dipòsits, coberts i edificis	252.000	467.000	572.414
Terrenys descoberts utilitzables	558.000		1.773.000
Grues de moll, mòbils i de pòrtic	279	380	199
Grues flotants	3	26	5

Índex de relació	Barcelona	Gènova	Marsella
Participació líquids (%)	33,7 %	70, 4 %	77,6 %
Participació mercaderia general	25,15 %	13,84 %	10,4 %
Relació entrades/sortides	1,4	8,9	4,1
Percentatge tràfic exterior	68,0 %	82,3 %	96,9 %
Tones mercaderia general/any/m.1.moll	262	233	332

11. Anàlisi comparada de les zones industrials annexes a àmbits portuaris semblants al de Barcelona

Es tracta de l'avanç d'un estudi més ampli que analitzarà el futur del port fins l'any 2010, la capacitat d'atraure nous fluxos de mercaderies i recomanarà actuacions de marketing i planificació del port.

L'estudi presenta una breu descripció de les característiques dels ports de Rotterdam (Holanda), Anvers (Bèlgica), Zeebrugge (Bèlgica), Dunkerque (França), Marsella (França) i Nagoya (Japó).

Els resultats d'aquesta breu descripció es resumeixen a la taula annexa. El tret més característic del port de Barcelona respecte d'altres ports és la poca superfície de sòl comparada amb la longitud dels molls. Barcelona té unes 10 ha/km mentre que la mitjana dels altres ports és de 30 ha/km. Aquest ratio s'ha mantingut pràcticament constant des de fa vint anys mentre que la resta de ports l'ha augmentat de manera significativa.

L'estudi considera que, si no es millora aquest ratio, difícilment el port de Barcelona podrà mantenir el nivell d'eficiència necessari per ésser competitiu a nivell nacional i internacional.

També es considera que el port de Barcelona té una proporció de sòl dedicat a usos industrials molt baixa. La relació entre àrea de transport i àrea industrial dins del conjunt de la zona portuària varia normalment entre 1:1 i 1:2 però, en canvi, a Barcelona és només d'1:0,15. Cal assenyalar, però, que l'estudi no inclou la Zona Franca que, de fet, es pot considerar com a zona industrial annexa al port.

Les tendències dels altres ports són d'ampliar les facilitats de localització d'indústries relacionades amb el port.

L'última part de l'estudi dóna una llista de les activitats industrials que poden tenir més interès, per localitzar-les dins del port o a zones contigües. Es distingeix entre activitats industrials relacionades amb els molls i activitats industrials relacionades amb el port, serveis portuaris i serveis relacionats amb el port. L'estudi posterior assenyalarà el tipus d'activitat a instal·lar al port de Barcelona i les seves necessitats quant a superfície ocupada.

En un annex a aquest primer estudi, es fan les següents precisions:

– *En base a les projeccions per a l'any 2000, les superfícies portuàries necessàries es poden situar en unes 434 ha. Actualment, hi ha unes 320 ha útils excloent la part antiga del port a convertir en altres usos, l'ocupada actualment per indústries i les 120 ha encara no ocupades fins al riu Llobregat. Per tant, les superfícies utilitzables cobreixen les necessitats comercials i industrials.*

– *S'assenyala que, per aconseguir una planificació del port que afavoreixi la implantació d'activitats econòmiques, cal que es produeixin les següents circumstàncies:*

– Consens entre els diferents nivells de govern (nacional, regional i local) per donar suport a aquesta expansió.

– El «master plan» ha de ser coordinat entre les autoritats portuàries, el sector industrial i els interessos locals.

– ha d'integrar activitats industrials i comercials.

Typical approximate port indicators

Port	Year	General cargo incl. containers/ro-ro			Dry Bulk			Líquid Bulk			
		Area[1]) berth length	Berth[2]) prod.	Area[3]) prod.	Area[1]) berth length	Berth[2]) prod.	Area[3]) prod.	Area[1]) berth length	Berth[2]) prod.	Area[3]) prod.	Approx. ratio: area for transshipment to port rel. ind.
Rotterdam	1955	8	620	7.8	10	6000	60	55	4000	7.3	2:1
	present	26	2000	7.7	22	8500	38.6	80	10000	12.5	1:1
Anvers	1960	12	275	2.3	20	7500	37.5	21	2500	11.9	1:1
	present	20	430	2.2	30	4100	13.7	32	5000	15.6	1:2
Zeebrugge	1970	50	1900	3.8	13	1300	10	8	4000	50	3:2
	present	47	1550	3.3	13	3000	23.1	8	4400	55	3:2
Dunkerque	1970	20	440	2.2	43	3000	7	133	5600	4.2	1:1
	present	32	480	1.5	43	7300	17.0	133	7300	5.5	3:4
Marsella	1960	15	280	1.9	18	1100	6.1	83	6400	7.7	1:2
	present	30	520	1.7	30	3100	10.3	140	13500	9.6	1:2
Nagoya	1970	62	2700	4.4	67	7300	10.9	71	2200	3.1	3:7
	present	65	3100	4.8	73	8300	11.4	73	4500	6.2	1:2
Barcelona	1960	9.8	220	2.3	19.3	2060	10.7		not relevant		1:0.14
	present	10.0	355	3.6	15.5	3360	21.6	31.2	2140	6.9	1:0.15

[1])in ha/km [2])in t/annum - m^1 [3])in t/annum - m^2

12. Estudi de la incidència del desviament del Llobregat sobre l'aqüífer del delta

En el resum i conclusions de l'«Estudio de la incidencia del desvío del río Llobregat en la salinidad de las aguas subterráneas» realitzat per la Direcció de Serveis de la CMB (juny de 1985), com a conseqüència de la necessitat de valorar la repercussió que pugui tenir en la salinització de la sub-llera del delta, l'alternativa de desviament que formula el document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament per a la redacció del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana, es formulen les següents consideracions:

a. L'estructura geològica del delta implicat no varia de la franja delimitada per la llera actual del riu al traçat d'una nova llera amb la gola desplaçada cap al sud, segons demostra a bastament la informació existent de pous i sondeigs mecànics de reconeixement. Onze d'aquests sondeigs han estat construïts per realitzar l'«Estudio», així com els reconeixements geofísics (cales elèctriques) per validar la correlació entre els sondeigs anteriors.

b. En ambdues alternatives (llera actual i llera desplaçada) els aqüífers subjacents (superficials i profunds) estan separats pel tascó semipermeable de llims de color negre-gris orgànics.

c. Entre el pont de Mercabarna i la gola, el riu és efluent, és a dir, drena l'aqüífer superficial en ambdues riberes i pel fons.

d. Al marge dret del riu, la piezometria de l'aqüífer superficial dibuixa una àmplia cúpula amb màxims superiors a 2 m.s.n.m. que s'associa a la recàrrega per les aigües de rec del canal de la dreta. El drenatge del riu a aquesta cúpula és apreciable, tal i com indiquen l'elevat gradient hidràulic i la direcció de les línies del flux.

e. Al marge esquerre (Zona Franca) l'efluència és menor per causa dels més suaus gradients hidràulics, atès que, llevat de la zona de Mercabarna (efecte de bombeigs en l'aqüífer superficial) el nivell freàtic se situa per sobre de + 0,5 m.s.n.m. (d'uns 10 a 30 m per damunt del nivell del riu).

f. La intrusió marina en els aqüífers profunds s'ha agravat del 1965 ençà per causa del manteniment, pel bombeig en pous, d'una piezometria deprimida molts metres per sota del nivell del mar, de tal manera que, des de 1977 ençà, els dos tascons salins que atacaven el delta (un envoltant la Zona Franca i l'altre frontalment cap el Prat) ja s'han unit a causa del consum d'aigua dolça del Polígon Pratenc. La tendència a prosseguir l'avançada del front salí és palesa.

g. Les característiques químiques de les aigües de l'aqüífer superficial no han variat significativament des de l'enregistrament de 1965.

De tot això es conclou, com a primera impressió, que *un canvi en el traçat* del tram final del riu, com el que proposa el document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament, no tindria cap efecte important sobre les aigües subterrànies; *resultaria gairebé indiferent i fins i tot beneficiós* en el cas del marge esquerre atès que:

1. Ni millora ni empitjora la salinització dels aqüífers profunds, les causes de la qual són independents de la posició d'aquest tram final.

2. En ésser el tram final del riu efluent, segons les condicions en què s'efectuï l'anul·lació de la llera actual, es pot afavorir un lleuger ascens piezomètric al marge esquerre, encara que el més probable és que resti igual que ara, si no canvien en excés les condicions d'explotació dels aqüífers (en regressió) la qual cosa sembla improbable, com a mínim a mig termini, atesa la mala qualitat de les aigües subterrànies, la salinització de les quals les fa inservibles per a la major part d'usos.

3. Al marge dret, un nou canal de desguàs drenaria lateralment l'aqüífer superficial, provocant una lleugera depressió del nivell freàtic al seu entorn. La zona més afectada seria probablement la compresa entre els dos canals (l'actual i el futur) on l'esmentat nivell de saturació podria arribar a baixar uns 0,5 m, sense que per això es modifiqués en excés i encara localment, la posició de la interfase aigua dolça-aigua salada a l'aqüífer superficial.

4. Entre les diferents solucions que s'estudien, en relació al destí que s'hagi de donar al tram del riu abandonat, cal fer les següents precisions:

— *Si es deixa sense reomplir, és convenient garantir l'existència d'un llindar de tanca a la gola del riu, que privi l'accés directe de l'aigua marina al canal.*

En aquest cas, encara hi hauria un cert flux d'aigua com a conseqüència del drenatge de l'aqüífer superficial en ambdós marges, encara que potser seria insuficient per a una bona renovació de les aigües que impedís una certa salinització. Qualsevol que sia la solució que s'adopti, cal valorar l'efecte negatiu de les aigües estancades. L'aportació de sobrants de canals o d'aigües residuals ben tractades mantindria un flux desitjable. Potser seria possible destinar aquesta zona a usos de lleure i d'esport, la qual cosa ajudaria a més a més a preservar l'entorn.

Si es reomple la llera actual, el rebliment hauria d'afavorir la connexió entre ambdós marges per tal d'aconseguir un efecte beneficiós del nivell de l'aqüífer superficial del marge esquerre.

5. Es remarquen els greus problemes de contaminació i de destrucció dels embassaments subterranis del delta del Llobregat, com a conseqüència d'un procés d'intrusió marina prou conegut i respecte al qual, el canvi de traçat del riu en el tram final no té cap incidència.

6. Al marge de les anteriors conclusions i com a norma de seguretat, l'estudi es pronuncia per un seguiment dels processos explicats mitjançant el control sistemàtic dels nivells i la qualitat química de les aigües subterrànies de la xarxa piezomètrica existent, la qual s'hauria de completar, en el futur, amb nous punts d'amidament. Aquest control sistemàtic inclou el manteniment, la reparació i la reposició dels punts d'amidament i del material hidromètric.

7. L'estudi considera que el nivell de coneixements assolits pel conjunt d'estudis realitzats sense interrupció des de 1984, amb el complement dels actuals, és suficient per definir, amb un nivell de confiança raonable, el funcionament geohidrològic dels aqüífers del delta en vista a donar resposta a l'efecte del desviament del riu sobre les aigües subterrànies. En aquest sentit, s'afirma que el coneixement dels embassaments subterranis del delta del Llobregat és superior al de la majoria dels sistemes aqüífers, tant de la península com a escala mundial.

13. Estudi de geomorfologia

L'estudi «Aportacions geomorfològiques al Pla especial d'ordenació de la Zona Costanera Metropolitana» analitza en profunditat el fenomen de la subsidència. La canalització total del riu representa l'anul·lació pràcticament definitiva de l'aportació natural de terres cap a la plana deltoïdal, procés que aixeca el nivell de les zones deprimides i pot compensar la subsidència. En l'actual situació d'ocupació humana del delta, però, aquest procés, que en gran part va ésser el responsable de la construcció d'aquest territori, es pot avaluar com un impacte negatiu. La necessitat de controlar les crescudes del riu és palesa i prima sobre qualsevol altra consideració.

El problema fonamental és que la llera del riu, en qualsevol punt, ha de tenir una capacitat tal que permeti evacuar, sense sobreexir, l'aigua del tram anterior. El cabal d'aigua s'ha avaluat com a mínim en 4.000 m^3/seg.

La subsidència és un enfonsament gradual de la superfície de la terra a escala regional o local. Al delta del Llobregat, la subsidència és provocada per processos geològics naturals i per l'activitat humana. La subsidència per compactació està relacionada amb el gruix de materials susceptibles d'ésser compactats sobre el sòcol de materials consolidats. El sòcol el formen els materials més antics (plio-quaternari). La forma d'aquest sòcol s'identifica a la figura «A». Sobre el sòcol, hom pot identificar els materials que formen l'anomenat complex detrític inferior que recobreixen el territori (figura «B»). El gruix d'aquesta segona capa (isopaques) es representa a la figura «C» (M.A. Marquès i R. Julià).

14. L'ordenació del front litoral de llevant

El front litoral, a llevant del port de Barcelona, és un continu urbà sobre el qual es plantegen intervencions de caràcter portuari, de defensa de la costa i d'ordenació de les platges i de les àrees urbanes immediates. Algunes de les intervencions, per la seva naturalesa, només poden ésser proposades a nivell indicatiu o alternatiu, com és ara l'obertura del dic de llevant del port de Barcelona o la decisió de construir un nou port esportiu a Montgat o a Badalona.

Altres intervencions, com les que comporten determinacions sobre el règim urbanístic del sòl, s'han de concretar amb la precisió necessària.

En síntesi, les propostes més significatives són les següents:

Figura «A»: Representa la topografia de la superfície d'erosió plioquaternària.



Figura «B»: Representa la topografia de la superfície de l'última etapa de la transgressió flandriana.

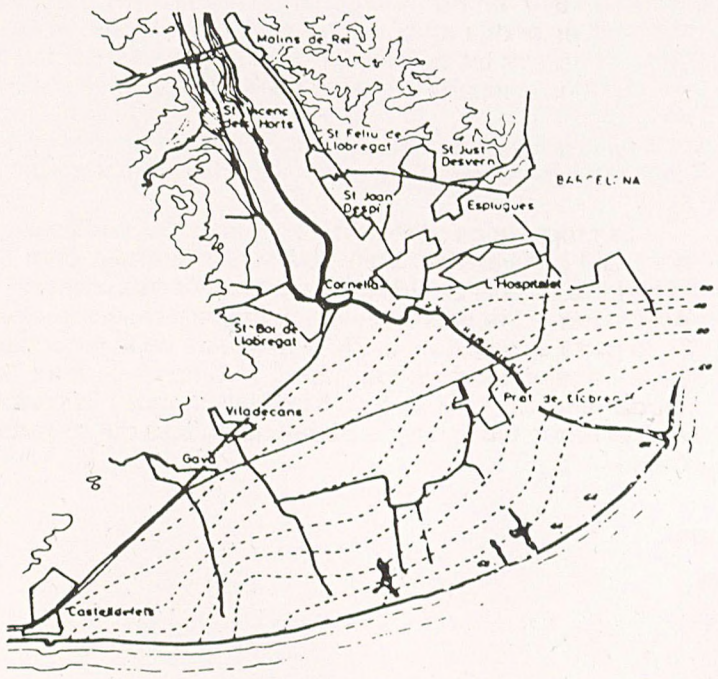
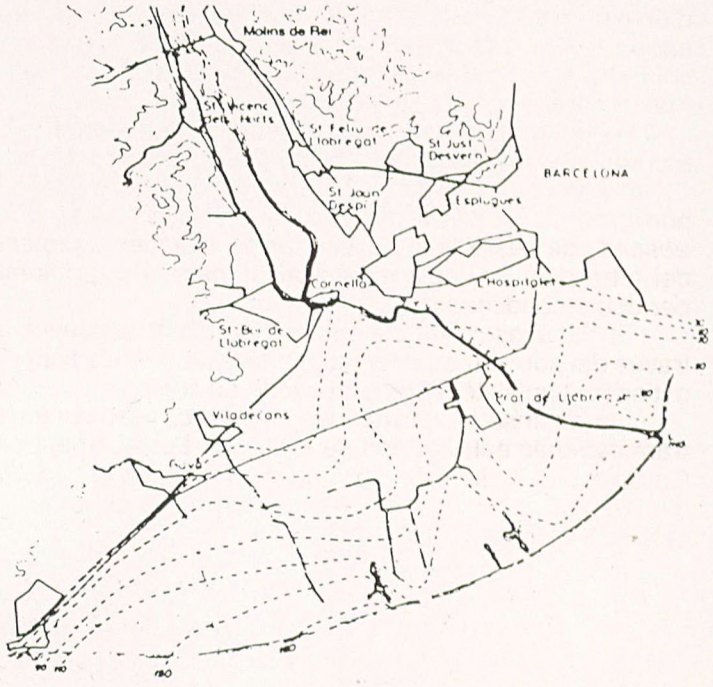


Figura «C»: Representa les isopaques dels materials del complex detrític inferior.



– El port de Montgat

Aquest Pla recull la proposta de construcció d'un port esportiu d'àmbit metropolità, recolzat en el turó de Montgat.

Des del punt de vista de la dinàmica litoral, aquesta ubicació del port sembla escaient i permetria la recuperació de l'antiga platja dels Banys de Montgat a llevant del dic, però obligaria a defensar progressivament les platges de Montgat i de Badalona situades a ponent del port.

En el cas de construcció del port, caldria garantir l'estabilitat de totes les platges del sud, com a mínim en el tram comprès entre el propi port i el moll de la Campsa a Badalona.

El terme de Montgat està situat en el punt on confluexen les dues grans vies de la xarxa viària metropolitana que accedeixen a la costa del Maresme: l'autopista A-19 i el projectat Segon cinturó que conflueix amb aquesta autopista, precisament al terme municipal de Montgat. Aquestes dues vies són els col·lectors del trànsit costaner de totes les poblacions que graviten sobre la vall del Besòs i és a Montgat on arriben per primera vegada a la costa. Al sud de Montgat, la densa trama urbana de Badalona dificulta la permeabilitat de l'accés al mar. Es pot afirmar que les poblacions interiors de la vall del Besòs, a l'àmbit de la Corporació, tenen el seu primer contacte viari amb el mar al terme de Montgat i que el possible port de Montgat podria ser un equipament de caràcter metropolità al servei d'aquestes poblacions.

La superfície de servei del port ocuparia majoritàriament els terrenys de l'antiga fàbrica Barrau, qualificats com a zona urbana industrial pel PGM. Aquesta fàbrica ha minvat considerablement la seva activitat i ha romàs pràcticament inactiva durant llargs períodes.

La firma Casamitjana Mensa, S.A. ocupa els terrenys immediats al futur port i desplega una activitat (fàbrica de llexiu) que és incompatible amb la proximitat d'un port esportiu i de lleure. Caldrà arbitrar el progressiu enderrocament de la fàbrica i la transformació de l'ús del sòl perquè sigui més compatible amb l'activitat que podria generar el port de Montgat.

Gairebé totes les propostes de l'Ajuntament de Montgat en relació al port semblen raonables.

L'aspiració de l'Ajuntament de Montgat, però comporta, com s'ha dit, la necessitat d'obtenir *una garantia absoluta* de l'estabilitat de les platges situades a ponent del futur port. Aquesta estabilitat només es pot obtenir per dos procediments:

El transvasament de sorres de llevant a ponent a través del port i la realimentació de les platges de ponent mitjançant un sistema d'aportacions de sorra.

I la defensa integral de les platges de Badalona, al tram comprès entre el port de Montgat i l'establiment de Campsa. Aquesta defensa s'hauria de realitzar mitjançant la construcció de tòmbols i d'espigons submergits o semisubmergits.

La política de costes del MOPU aconsella la solució d'aportació i transvasament de sorres i no la de construcció d'obres de defensa que canviarien la morfologia de la platja de Badalona i n'alterarien seriosament la conformació, transformant l'actual platja continua en un seguit de platges en arc.

La construcció del port de Montgat s'ha de condicionar, per tant, a la garantia absoluta de *by-pass* d'uns 100.000 m^3 de sorra l'any. Aquest transvasament es podria efectuar mitjançant la instal·lació d'una draga i d'una estació de bombeig que xuclés la sorra a la banda de l'espigó de llevant del port i que, a través del moll, l'impulsés a la banda de ponent, restablint així, artificialment, el corrent de sorra que es desplaça de llevant a ponent al llarg de la costa metropolitana.

La solució alternativa és la rigidització total de la platja de Badalona. S'estima que la defensa més lleugera comportaria la construcció de tòmbols o dics submergits o semisubmergits d'una llargària aproximada de la meitat de la platja a defensar. La llargada de les platges de Badalona a defensar és de 3,5 km.

La solució de transvasament no solament s'estima com a més econòmica sinó que comporta una menor alteració del medi. En qualsevol cas, però, caldrà arbitrar l'aportació *continuada* de recursos per tal que es pugui garantir la continuïtat de les operacions de transvasament. Sense aquesta garantia, el cost de la qual hauria de gravitar sobre l'explotació del port de Montgat, no s'hauria d'autoritzar la construcció d'aquest port, llevat que s'adoptés l'alternativa de rigidització de les platges de Badalona, abans esmentada.

El cost del transvasament no s'altera significativament en augmentar el tamany del port, ja que la llargada del front portuari no creix en una proporció comparable econòmicament amb l'augment de la superfície de l'aigua abrigada. És per aquesta raó que, com a alternativa al port de 600 amarratges, sol·licitat per l'Ajuntament de Montgat, es podria ampliar la capacitat fins a 900 amarratges i ocupar tot el front litoral des del propi turó de Montgat fins a la partió de les finques Barrau i Casamitjana Mensa.

Amb aquesta ampliació, el cost de transvasament a repercutir en els amarratges es mantindria pràcticament igual.

La proposta de planejament comporta la modificació del PGM i la transformació dels sòls qualificats com a industrials en sòls qualificats com a sector relatiu al port. Així mateix, comporta un ajustament entre el sector relatiu al port i el sector de la ZMT. L'objecte de la proposta és la transformació de tots els sòls compresos entre la via del ferrocarril, el turó de Montgat, el mar i la partió amb el terme municipal de Badalona en sòls del sistema relatiu al port.



L'entrada dels petrolis als dipòsits de Campsa s'efectua mitjançant una monoboia i una canonada.

– Ordenació de la façana marítima de Badalona:
les instal·lacions de Campsa i els establiments industrials de l'àrea costanera.

Campsa té, a la banda de llevant de l'àmbit de planejament, dues grans instal·lacions: els dipòsits de carburants de Badalona i la planta d'envasament de lubricants.

Els dipòsits de carburants estan situats a l'extrem occidental de la zona d'equipaments costaners de la platja de Badalona. És la primera gran instal·lació de caràcter industrial en aquest indret, a partir del centre urbà de la població. El complex d'emmagatzematge conté només olis pesants (fuel) i actua com a centre de subministrament de les centrals tèrmiques del Besòs, a les quals està connectat amb una canonada d'impulsió, i com a centre de distribució d'olis pesants a la part nord de Catalunya. El complex té un important ramal ferroviari per a la càrrega de vagons cisterna.

L'entrada dels petrolis al centre de distribució s'efectua per mar, a partir d'una monoboia situada mar endins. Aquesta monoboia és una important instal·lació per a l'atracament dels vaixells petrolers. La monoboia de Campsa fa de Badalona el tercer port de Catalunya en tones brutes transportades.

La fàbrica d'envasament de lubricants està situada al terme municipal de Badalona, prop de la partió amb el de Sant Adrià. És una instal·lació de construcció relativament recent dedicada a l'envasament d'olis minerals i està connectada amb el magatzem principal i amb l'apartador ferroviari mitjançant una canonada de transport.

La concessió a Campsa és vigent fins a l'any 2018.

Inclosa Campsa, la zona industrial marítima de Badalona s'estén per uns 900 m de front litoral, en una franja d'una amplada mitjana de 200 m, entre la via del ferrocarril i el mar. El primer establiment industrial, de llevant a ponent, és l'antiga fàbrica de l'Anís del Mono i el darrer, la central tèrmica de Fecsa en el límit del terme municipal de Sant Adrià de Besòs.

El PGM qualifica els 234.000 m^2 de sòls compresos entre la fàbrica de l'Anís del Mono, el límit amb Sant Adrià de Besòs, la línia del ferrocarril i el mar com a zona industrial, 26.000 m^2 dels quals pertanyen a les instal·lacions d'emmagatzematge de Campsa.

Com s'ha dit, l'Ajuntament de Badalona proposa, a la proximitat del centre de distribució de Campsa, una important actuació consistent a l'eliminació dels dipòsits de carburant i la construcció d'un port esportiu de grandària mitjana.

Aquest port compliria dues funcions: la de gran equipament final de la transformació de la platja urbana de Badalona com a instal·lació esportiva i de lleure i la de reforçament de la transformació residencial de la zona de ponent de la ciutat com a gran equipament costaner en correspondència amb l'equipament interior que representaria el nou centre urbà de la plaça dels Països Catalans. Aquesta operació podria ser considerada com a raonable, cas que s'obtingui la cancelació de la concessió a Campsa i cal preveure el canvi de qualificació urbanística dels sòls.

La zona central residencial de Badalona s'ha anat expandint cap a ponent, els darrers anys, de manera que la construcció residencial ha anat ocupant els sòls encara lliures entre el nucli originari de la ciutat i la zona industrial de ponent. En alguns casos, aquest creixement residencial s'ha produït damunt de sòls abans ocupats per establiments industrials esdevinguts obsolets. Així, l'àrea residencial s'estén avui, amb intermitències, fins al carrer de Tortosa. A la zona compresa entre els carrers de Cervantes, de la Indústria, de Sant Ignasi de Loiola i d'Eduard Maristany són nombrosos els establiments industrials sense activitat o en procés de transformació.

La cara nord del carrer de la Indústria és gairebé tota ella de caràcter residencial, en el front d'aquest àmbit. Si hom vol obrir la ciutat de Badalona al mar, cal pensar en una transformació d'aquesta àrea industrial. Així ho ha fet l'Ajuntament de Badalona, el qual propicia la transformació d'usos que doni coherència a l'àmbit residencial de ponent de la ciutat i permeti, en el futur, la transformació del front litoral.

Al propi front litoral, a la zona compresa entre la via del ferrocarril i el mar, el nombre d'establiments industrials obsolets és molt important. A ponent de les instal·lacions de Campsa, que són el primer establiment incompatible amb la recuperació del front litoral, la situació dels establiments industrials és com segueix:

– *Una antiga fàbrica d'olis vegetals avui inactiva transformada en magatzem d'aquest producte.*
– *Les ruïnes d'una antiga fàbrica de cotó.*
– *Les instal·lacions de la fàbrica Cros, inactives en gran part, totalment obsoletes i en procés de desarmament.*
– *La fàbrica de la Metalúrgia Badalonense, S.A., avui fàbrica Targa.*
– *Les instal·lacions de la Productora del Bòrax.*
– *Les instal·lacions de l'antiga central tèrmica de Fecsa.*

En conjunt es pot dir, sense gaire possibilitat d'error, que, amb l'excepció de Targa, Bòrax i la Tèrmica, totes les instal·lacions industrials del front marítim de Badalona estan en procés de transformació i que si la ciutat vol recuperar el front marítim litoral per a l'ús industrial renovat o, en un futur, per a un ús públic residencial o d'equipament de lleure, l'única barrera a superar és la dels dipòsits d'emmagatzematge de Campsa. La petita fàbrica de l'Anís del Mono no solament no representa cap entrebanc sinó que, tant per les seves dimensions reduïdes, com per la qualitat del seu edifici central i per la naturalesa de la instal·lació industrial que conté, és perfectament integrable en el procés de recuperació de la façana marítima.

El perill i les molèsties que causa la instal·lació de Campsa en el context del teixit urbà que pretén recuperar l'Ajuntament de Badalona, no es limiten a les que deriven del propi magatzem, sinó que afecten d'altres indrets de la ciutat, ja que el transport de carburants per camió o per ferrocarril que genera aquesta instal·lació fa que el perill potencial s'estengui molt més enllà dels propis límits del magatzem. Cal no ignorar tampoc el perill de contaminació marítima.

Es proposa qualificar, en part, els terrenys que actualment ocupa Campsa com a sistema relatiu al port.

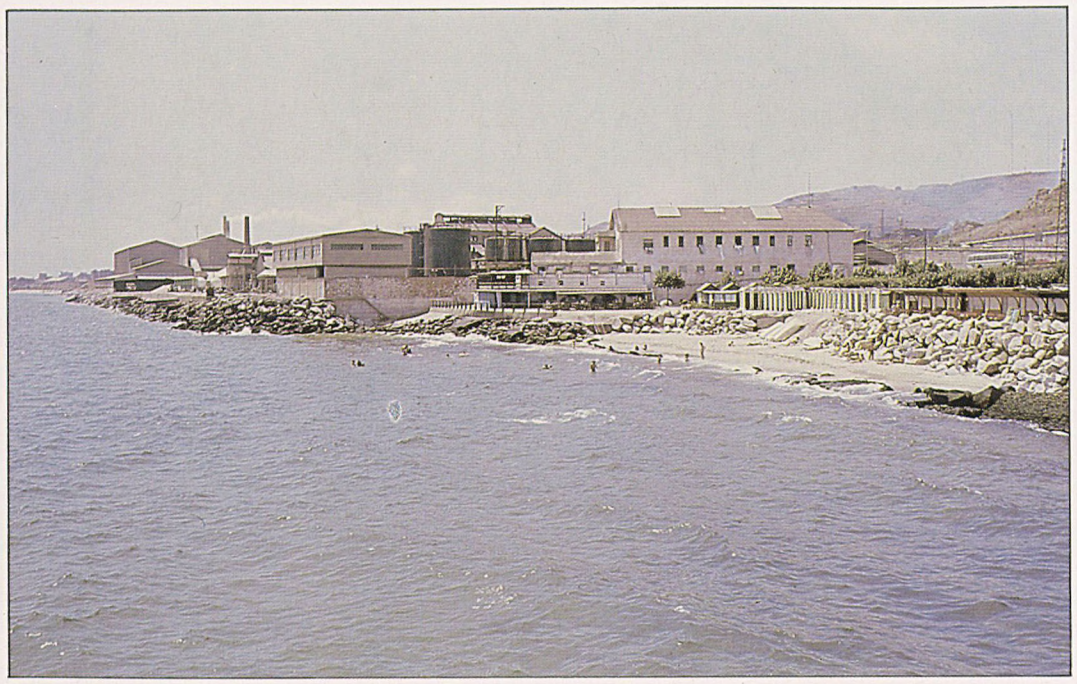
La transformació que es proposa per a aquest terreny és la de territori interior d'un futur port o base nàutica, al front marítim de l'entorn urbà de Badalona comprès entre la plaça dels Països Catalans i el mar.

La resta de la zona industrial costanera, entre el carrer de Cervantes i el límit del terme municipal, seria objecte de remodelació amb la mateixa qualificació industrial i, en aquest sentit, es recull la proposta de l'Ajuntament de *redacció d'un Pla especial d'ordenació de la zona* que contempli no solament l'ordenació interna del sector sinó també l'accés i el tractament del front litoral. En aquest Pla especial, els accessos s'hauran de realitzar a diferent nivell sobre la via del ferrocarril i, com a mínim, a la prolongació del carrer de Monturiol.

Aquest pas seria imprescindible per a l'accés a la base nàutica de Badalona.

L'empresa Cros, S.A. hauria de materialitzar la cessió del pont particular d'accés als terrenys de la factoria per damunt de la via del ferrocarril i també la cessió dels sòls necessaris per a l'ampliació del carrer d'Eduard Maristany (sud) fins a 15 m i per a la construcció del passeig Marítim en el seu front litoral.

La platja dels Banys de Montgat i la fàbrica Barrau. L'alliberament dels terrenys que ocupa la fàbrica és el primer pas per a la construcció del port.

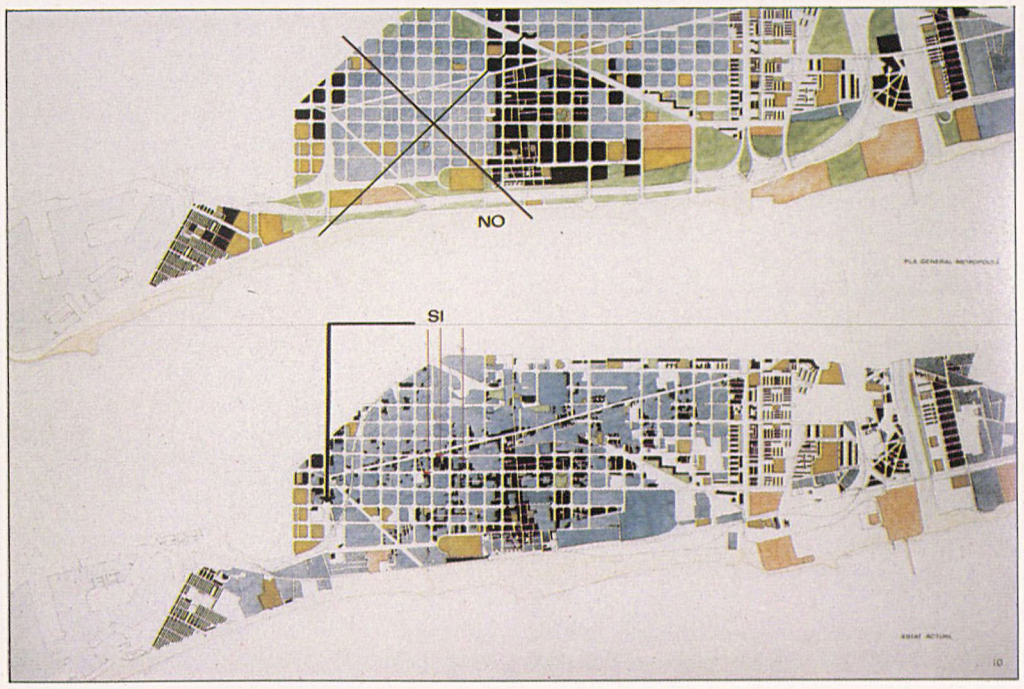


El port esportiu i pesquer de Badalona se situaria a l'indret que ocupen les instal·lacions de Campsa. El front residencial costaner de Badalona es prolongaria per mitjà de la recuperació dels terrenys que avui ocupen algunes instal·lacions industrials abandonades.





La zona industrial de Badalona s'estén per uns 900 m de front litoral, amb una amplada mitjana de 200 m entre el ferrocarril i el mar.



Al Pla General Metropolità la qualificació urbanística simplifica la realitat.
Al territori urbà del Poblenou s'alternen i es barregen els teixits urbans residencials, industrials, d'equipaments i de serveis.
Les grans àrees industrials que resultarien del desenvolupament del Pla General Metropolità comportarien el trencament de la relació entre la ciutat residencial i les platges de llevant.

Pel que fa a l'ordenació del front marítim, a l'àmbit urbà residencial central de Badalona, es mantenen les propostes de l'Ajuntament, amb la matisació que abans d'emprendre la construcció dels aparcaments subterranis d'automòbils s'hauria de fer un estudi detallat de rendibilitat d'aquesta instal·lació.

Al sector comprès entre la riera de Canyadó i el terme de Montgat, es proposa mantenir l'ordenació general formulada per l'Ajuntament i es dóna una solució alternativa a l'accés de la carretera de Tiana per sobre de la via del ferrocarril: es proposa que la cruïlla d'aquesta carretera amb la CN-II i amb el ferrocarril es resolgui mitjançant un pas inferior de gàlib restringit, ja que l'accés a la platja amb gàlib lliure es pot fer també des de la connexió de la CN-II amb el port de Montgat, per sobre de la via.

Des de la perspectiva dels interessos locals, els dos municipis reclamen un port esportiu al seu propi terme municipal.

Com és natural, els representants de cada Ajuntament valoren el propi terme municipal com a lloc idoni per a la instal·lació d'un port: els de Montgat com a port metropolità i els de Badalona com a port local.

Independentment de la decisió que es pugui adoptar, des d'un punt de vista de racionalitat tècnica, sembla evident que es pot fer la següent valoració dels factors tècnics que influeixen la decisió de construir, o no, els ports esportius de Badalona i de Montgat.

1. Sembla millor construir un gran port (600-900 amarratges) que dos de petits (400-600 amarratges). A igual nombre d'amarratges, la solució d'un port sembla la més racional. El cost de construcció és menor. El cost de manteniment és també menor. El transvasament de sorres només s'ha d'efectuar una vegada i amb un recorregut molt més curt, etc.

2. L'àmbit del port ha d'ésser metropolità atesa la seva grandària i les expectatives de la demanda local els propers 20 anys (vegeu l'Estudi del pla de ports esportius). D'altra banda, un port metropolità pot assumir també el paper de port local, mentre que la situació inversa és més problemàtica.

3. Qualssevulla que siguin la situació i la grandària, el port ha de permetre la circulació de sorres al llarg de la unitat fisiogràfica de la Zona Costanera Metropolitana. En aquest sentit, la viabilitat econòmica del port estarà condicionada pel cost del transvasament que garanteixi aquesta circulació.

4. L'àrea proposada per l'Ajuntament de Montgat té una accessibilitat metropolitana més alta. L'àrea suggerida per l'Ajuntament de Badalona pot tenir un gruix d'entorn urbà de major entitat.

El planejament urbanístic ha de preparar les condicions tècniques i legals per a l'estructuració general i orgànica del territori, perquè es pugui construir el port o els ports esportius a partir de la valoració que s'haurà de fer de les diferents alternatives en el moment que es plantegin les opcions concretes.

En aquell moment, caldrà incloure a la valoració la consideració de les variables polítiques, econòmiques i socials que puguin influir la determinació del nombre, la prelació, la grandària i la situació del port o ports a construir. I el Pla d'urbanisme haurà de permetre que la consideració d'aquestes variables sigui possible sense que el propi Pla esdevingui un impediment per a cap d'elles. Cal plantejar les modificacions puntuals PGM que permetin fixar la qualificació urbanística dels territoris que ocupen les infrastructures i dels que les envolten. I això no solament per adaptar les qualificacions urbanístiques a les infrastructures sinó també per definir de quina manera s'estableix la relació definitiva de les àrees urbanes residencials i industrials amb els territoris costaners. Una relació que, en bona lògica, no sembla aconsellable fer per la via del criteri que seguia el PGM de traçar una ratlla de frontera entre les àrees industrials i residencials del Poblenou i les zones de sistemes generals costaners. La ciutat és un organisme més complex. Si es volen integrar en un tot orgànic i harmònic els seus diferents components, no es pot recórrer a l'expendient de traçar una ratlla de 3,5 km de llargada que separi a una banda la ciutat i a l'altra un conjunt d'infrastructures viàries, de parcs i d'equipaments que s'estengui en una superfície de més de 150 ha. A la ciutat, la grandària i la relació entre els diferents usos del territori s'estableix a una escala menor i en unes condicions de relació molt més subtils. Al territori urbà del Poblenou, s'alternen i es barregen teixits urbans residencials, industrials, d'equipaments i de serveis, en un ordre específic, que ha de tenir una lògica correspondència en el front litoral, si es vol que arribi la ciutat al mar.

Aquestes matisacions són les que no conté el Pla especial d'infrastructures de les platges de llevant, segurament perquè no és el document que les ha de realitzar. D'altra banda, aquest document ofereix una visió finalista del sistema de protecció de l'àmbit costaner i, si bé conté un pla de quatre etapes al llarg de nou anys, cal relativitzar-ne les propostes en funció de la dimensió de l'obra a emprendre, de les capacitats tècniques, econòmiques i financeres de les administracions que l'hagin de portar a terme i de la necessària relació que s'ha d'establir entre el procés de recuperació del front litoral i el procés de transformació i adaptació del territori urbà interior immediat per tal d'acompassar adequadament el ritme de les operacions.

D'altra banda, la posició relativa de les platges i de les instal·lacions singulars, com la base nàutica, el parc Marí o el pavelló nàutic, pot adoptar solucions alternatives en funció del procés d'execució de les obres prioritàries, tant les de defensa com les que es realitzin a l'interior, per a la recuperació dels teixits urbans del Poblenou. El procés de realització hauria de coordinar en el temps i en l'espai ambdues operacions per tal d'aconseguir la màxima rendibilitat econòmica i social de l'operació.

En aquest sentit, la possibilitat de la celebració dels Jocs Olímpics a Barcelona i la voluntat política d'aprofitar aquest esdeveniment per accelerar la, d'altra banda necessària, operació de remodelatge del Poblenou i de l'obertura de la ciutat al mar, pot aconsellar solucions alternatives en la posició dels components del projecte.

Al front urbà del Poblenou hi ha quatre possibles punts principals de penetració real de la ciutat actual al mar, que són:

- *El passeig de Carles I*
- *La Rambla del Poblenou*
- *El carrer de Bac de Roda*
- *El passeig de Prim*

Cal valorar, però, de manera diferent, cada una d'aquestes penetracions, perquè la consistència dels teixits urbans que els donen suport no és homogènia.

La penetració pel passeig de Carles I és avui inexistent, ja que el pas està barrat per la presència de les infrastructures ferroviàries a nivell, que constitueixen una impenetrable barrera física que s'afegeix a la que representen els usos actuals dels territoris que solca l'hipotètic traçat del passeig.

La rambla del Poblenou és la possible penetració de major consistència, ja que és un veritable eix cívic en ple funcionament i amb una llarga tradició. Conté tots aquells elements que qualifiquen el territori urbà central i s'hi dóna la confluència de les diverses activitats (residència, comerç, equipaments) que són el necessari suport de la vida urbana. A més, ocupa un lloc central en l'àmbit territorial comprès entre el parc de la Ciutadella i el Besòs. Superada la barrera del ferrocarril, la rambla del Poblenou pot ser el primer i més important eix de penetració de la ciutat al mar. Però en el tram comprès entre el carrer del Taulat i el Mar, el caràcter d'eix cívic de la rambla del Poblenou es perd; caldria per tant introduir-hi un element d'atracció urbana prou potent per reforçar-lo.

El carrer de Bac de Roda és, més que una penetració urbana immediata, un gran nexe viari de relació amb els barris interiors de la ciutat, ja que si bé el seu traçat s'estén fins a Horta i al Turó de la Peira, en l'actualitat no constitueix un eix cívic important. De tota manera, a partir de les operacions de remodelació privada residencial que es desenvolupin, en el moment que es pugui eliminar la fàbrica de gas, aquest carrer, en el seu tram final, pot canviar de caràcter i convertir-se en un eix cívic de connexió ciutat-mar.

El passeig de Prim és la via de cohesió urbana dels barris del sud-oest del Besòs i l'Ajuntament de Barcelona té en curs de realització el projecte de transformació d'aquesta via en un passeig cívic, tipus bulevard, de caràcter molt diferent a la via de trànsit ràpid que projectava el PGM.

El document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament per a l'ordenació de la Zona Costanera Metropolitana formulava les següents propostes:

Situar la base nàutica al tram de costa comprès entre els emissaris del Bogatell i del carrer Ferrocarril, en construcció. Això permet obtenir *immediatament* una superfície de sòls estabilitzats que podrien oferir un front d'activitat marina, al llarg de tot l'any, al front d'activitat urbana més important del Poblenou. L'obertura de la ciutat al mar, per la banda de llevant, es podria fer efectiva amb el mínim de trencament de les estructures de relació. L'estacionalitat de l'activitat nàutica és molt menor que la de les platges, l'ús de les quals es redueix als períodes de temps plàcid.

A més a més, les obres exteriors de protecció de les sortides dels emissaris estaven ja completament determinades. Sense dependre d'eventualitats aleatòries, es pot comptar amb un territori estable a curt termini i, per tant, es podria disposar, sense excessives despeses, d'un àmbit d'avantport de suficient dimensió per poder acollir-hi tots aquells elements d'entitat urbana que configurin els espais de contacte de la ciutat amb el mar.

Vorejada per les obres de protecció dels dos emissaris, la base nàutica estaria pràcticament protegida. Només caldria, per completar l'estructura exterior del port, emprendre la construcció dels dics de prolongació dels espigons, paral·lels a la costa, que protegeixen la sortida dels emissaris. La boca del port protegida, a llevant, s'hauria de situar al mig de l'espai abrigat. D'aquesta forma, l'entrada de les embarcacions a la base no es veuria afectada per les sortides d'aigües pluvials dels emissaris.

A llevant de l'emissari del carrer del Ferrocarril es formaria la platja de la Mar Bella. Aquesta platja és la platja tradicional del Poblenou i hauria d'ésser protegida per un espigó perpendicular a la costa justament a la prolongació de l'eix del carrer de Bac de Roda. Aquest espigó només caldria que es prolongués amb un martell paral·lel a la costa per la banda de ponent. D'aquesta manera, es podrien realitzar totes les obres d'infrastructura (dics a 45°, dic submergit en arc, etc.) necessàries per a la conservació i l'estabilització de la platja de la Mar Bella.

A llevant de l'espigó de Bac de Roda, es formaria una platja natural, en un front litoral relativament curt i la resta de la costa, fins a la sortida de l'emissari situat a la prolongació del passeig de Prim, s'hauria de protegir amb una escullera lineal per tal d'evitar l'erosió del mar sobre els terrenys guanyats recentment. El traçat de l'escullera seria una línia paral·lela a la directriu sud-oest-nord-est de la trama Cerdà. Estaria situada a uns 750 m del carrer de Ramon Llull. Aquesta escullera de protecció, que seria una obra relativament econòmica, s'entén com una defensa provisional del territori guanyat al mar fins que la ciutat transformi els usos del sòl a l'àmbit comprès entre el carrer dels Provençals i el passeig de Prim.

De moment, no semblava aconsellable el trasllat de la factoria de Macosa, ja que l'activitat d'aquesta empresa es veuria fortament afectada si fos implicada en un procés de renovació urbana com el que es definia al PGM. La permanència de Macosa en la seva actual posició i els usos del sòl que fixa el PGM per als territoris costaners situats a llevant de la factoria, fins a la desembocadura del Besòs, no propicien especialment la creació de platges urbanes en aquest front litoral. Es tracta d'un front de 2,5 km de llargada els territoris urbans immediats al qual romandran durant bastants anys destinats als usos industrials o de serveis tècnics, en una fondària no inferior als 400 m des de la línia de la costa.

En aquestes condicions no sembla que, en una intervenció a curt termini, sigui aconsellable realitzar una operació de recuperació de grans extensions de terreny al mar, com la que es programa a la segona etapa del «Pla general d'infrastructures de les platges de llevant». El que sí cal és defensar, amb el mínim d'inversió possible, el terreny guanyat al mar en aquest indret i canalitzar el desguàs de la riera d'Horta enfront del passeig de Prim. La solució que es proposa permet escurçar en més de 300 m la canonada que condueix a la boca de desguàs de l'emissari de la riera d'Horta. Aquest desguàs està fortament condicionat per la manca de pendent del seu tram final i qualsevol disminució de la distància entre la terra ferma i el punt de desguàs és aconsellable. Finalment, cal remarcar que aquesta proposta no és contradictòria amb la realització, en el futur, de l'operació, de molta més volada, de la construcció de la platja artificial anomenada del Maresme que es projecta al Pla especial repetidament esmentat. L'escullera es coronaria amb la prolongació del passeig Marítim fins a la riera d'Horta. El territori comprès entre el passeig Marítim i el cinturó Litoral, que és un àmbit en forma de triangle rectangle d'unes 17 ha, es destinaria a un parc esportiu d'usos extensius. Eventualment, aquest parc podria contenir les instal·lacions del parc Marí lligades al parc Zoològic.

A ponent de la base nàutica es proposa la creació d'un front de platges i l'estabilització del territori a l'àmbit comprès entre la sortida de l'emissari del Bogatell i la del carrer de Ginebra. Aquest front de platges es complementaria amb la ubicació d'un equipament públic (un auditori cobert o similar) enfront del passeig de Carles I.

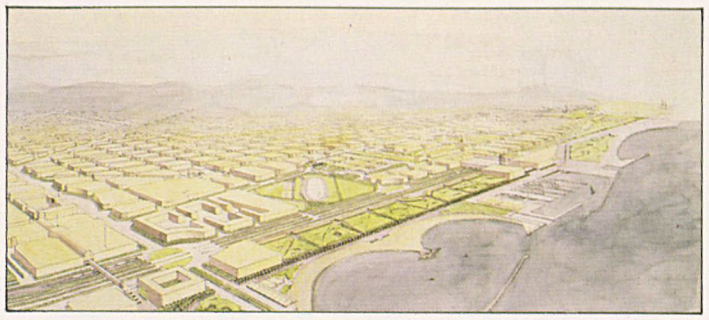
A ponent de l'emissari del carrer de Ginebra i fins a la zona que actualment ocupen els Banys de Sant Sebastià, caldrà observar l'evolució de la platja de la Barceloneta i recórrer, si s'escau, a les defenses que es projecten al Pla especial.



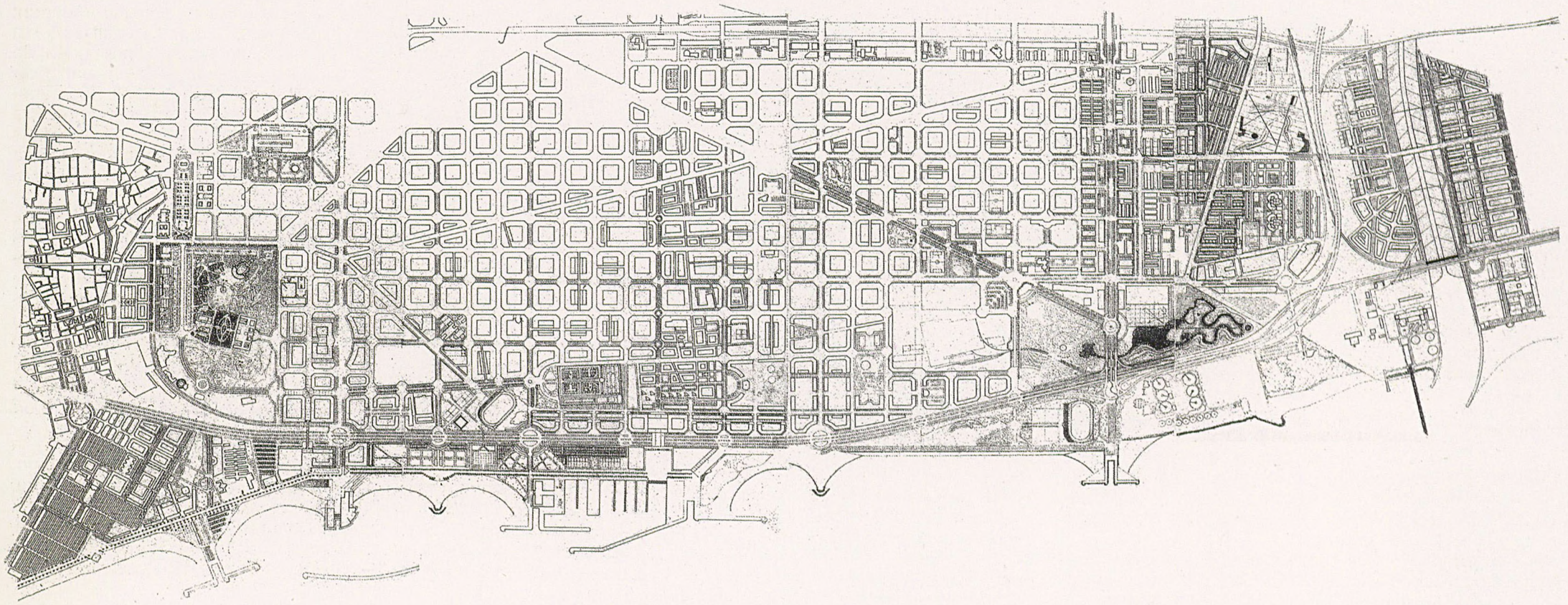
La prolongació del passeig de Carles I fins al mar està interrompuda per les vies del ferrocarril i pels establiments industrials que ocupen l'hipotètic traçat del passeig.

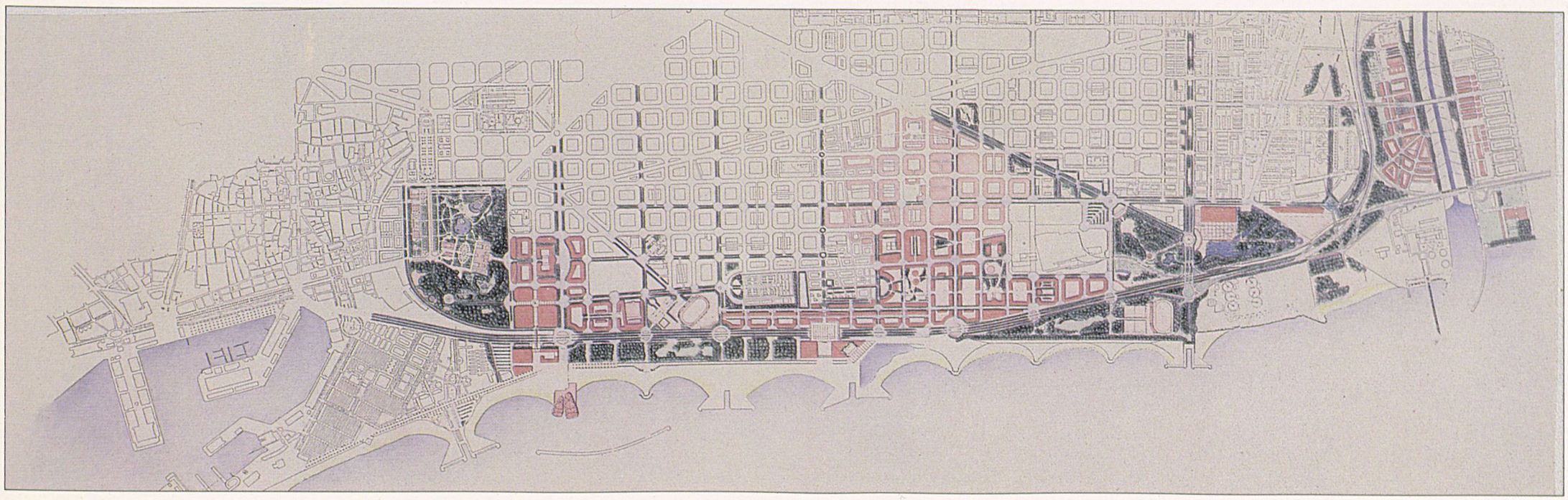
Proposta d'ordenació formulada al document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament per a la zona del Poblenou. El passeig de Carles I, la rambla del Poblenou, el carrer de Bac de Roda i el carrer de Prim són els eixos de relació entre la ciutat residencial i la costa.
L'avinguda del Litoral és una via urbana. Entre l'avinguda i el mar es projectava el parc litoral i un port o base nàutica, recolzat en els espigons de protecció dels sobreeixidors del Bogatell i del carrer del Ferrocarril.

En un segon esquema s'abandonarà la idea de construir la base nàutica entre els sobreeixidors del Bogatell i del carrer del Ferrocarril.



La platja lineal d'avui es transformaria en una successió de platges en arc, recolzades en els espigons de protecció dels sobreeixidors. Proposta del document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament.





– El port de Barcelona com a port esportiu i pesquer

El Pla especial d'infrastructures de les platges de llevant conté documents gràfics de la compatibilitat de les obres marítimes per a la defensa de les platges amb l'obertura del dic de llevant del port. Aquesta obertura permetria la comunicació de la dàrsena de la Indústria amb el mar obert, sense que les petites embarcacions pesqueres i esportives que fondegen a les dàrsenes interiors del port haguessin de recórrer els més de 5.000 m que separen aquestes dàrsenes de la bocana. Aquesta és una aspiració llargament sentida per la ciutat de Barcelona des de fa més de 50 anys i que ha estat proposada a bon nombre d'estudis tècnics i urbanístics. Entre d'altres, el Pla urbanístic del GATCPAC de l'any 1932 ja plantejava la qüestió.

L'avantprojecte de Pla General del port i de la seva ampliació, redactat per la Direcció del Port de Barcelona, l'any 1966, també inclou aquesta proposta. El plantejament de l'avantprojecte condicionava la possibilitat real d'executar aquesta modificació a la seva factibilitat econòmica i financera i a la construcció prèvia de molls i d'instal·lacions comercials equivalents als que es perdrien. La proposta d'aquest avantprojecte consistia en tallar el port en dues seccions independents mitjançant la construcció d'un nou moll transversal, paral·lel al de Barcelona, que s'estendria des de la Porta de la Pau, enfront de l'actual edifici de la Junta d'Obres del Port, i que es prolongaria fins al moll Nou i dividiria el port en dues meitats. El segon port s'obtindria mitjançant l'obertura d'una nova boca, a l'indret aproximat de les instal·lacions dels Banys de Sant Sebastià. La part oriental del port estaria destinada a les embarcacions de pesca i a les esportives i la part occidental es destinaria exclusivament al port comercial. L'operació es justificava econòmicament per a l'obtenció de 34 ha de sòl procedents de l'enderrocament de part de les dàrsenes interiors, de les quals 20 ha es destinaven a l'edificació. Aquesta idea no passà de l'etapa d'avantprojecte.

L'any 1967, l'Estudi d'ordenació de les platges de la comarca de Barcelona reprenia de manera indicativa el suggeriment i proposava una ordenació semblant del port, si bé sense incloure-hi el guany de nous terrenys al mar amb l'enderrocament de les dàrsenes actuals.

La ciutat i el Port Autònom de Barcelona han iniciat, els darrers temps, un important esforç conjunt de col·laboració per a l'arranjament de la façana marítima als sectors del moll de Bosch i Alsina (moll de la Fusta) i de la Barceloneta. Els primers resultats d'aquesta col·laboració s'estan materialitzant en la urbanització del front del passeig de Colom, cosa que suposarà un canvi important en les relacions de la ciutat amb el mar. El sentit d'aquest canvi és, evidentment, el desplaçament cap a ponent de totes les activitats portuàries que comporten la manipulació de mercaderies en orri o de grans volums que generen trànsit constant de vehicles pesants i la progressiva ocupació de les àrees de llevant del port per activitats menys dures, amb important presència humana, que no generin altre trànsit, terra endins, que el de vehicles lleugers.

Aquest procés de canvi està plenament assimilat, tant per la comunitat urbana de Barcelona, com per les entitats responsables de l'ordenament de la ciutat, en general, i de la gestió del port, en particular. La qüestió, però, es planteja en la manera de realitzar l'operació d'obrir la nova boca del port i d'establir la concreció d'usos de les diverses dàrsenes. Tots els projectes, però, tenen una constant: la nova boca del port es pot construir travessant el moll Nou des de la dàrsena de la Indústria, a l'àmbit comprès entre l'establiment dels Banys de Sant Sebastià i el moll de Catalunya.

En canvi, es plantegen diverses alternatives a la qüestió de si la divisió del port s'ha de materialitzar o no. En relació amb aquest tema hi ha diverses opcions que, en síntesi, es redueixen a dues:

– *La unió del moll de Catalunya amb el moll de Barcelona mitjançant la construcció d'un nou moll que separi els dos ports i faciliti l'accés viari als molls adossats al dic de l'est.*

– *La penetració al dic de l'est, a través de la nova bocana oberta al moll Nou, salvada mitjançant un pont o túnel.*

La segona solució es formulà en aquest estudi, després d'haver contrastat les dues alternatives amb la Direcció i els Serveis Tècnics del Port.

Les raons que abonen aquesta alternativa són les següents:

a. No minva sensiblement la capacitat del port comercial i permet una adaptació progressiva al procés de transformació de l'ús de les dàrsenes interiors al nou ús esportiu.

b. Permet la renovació de les aigües de les dàrsenes interiors del port ja que ambdós ports romandrien comunicats entre ells i oberts per aquesta nova bocana de llevant.

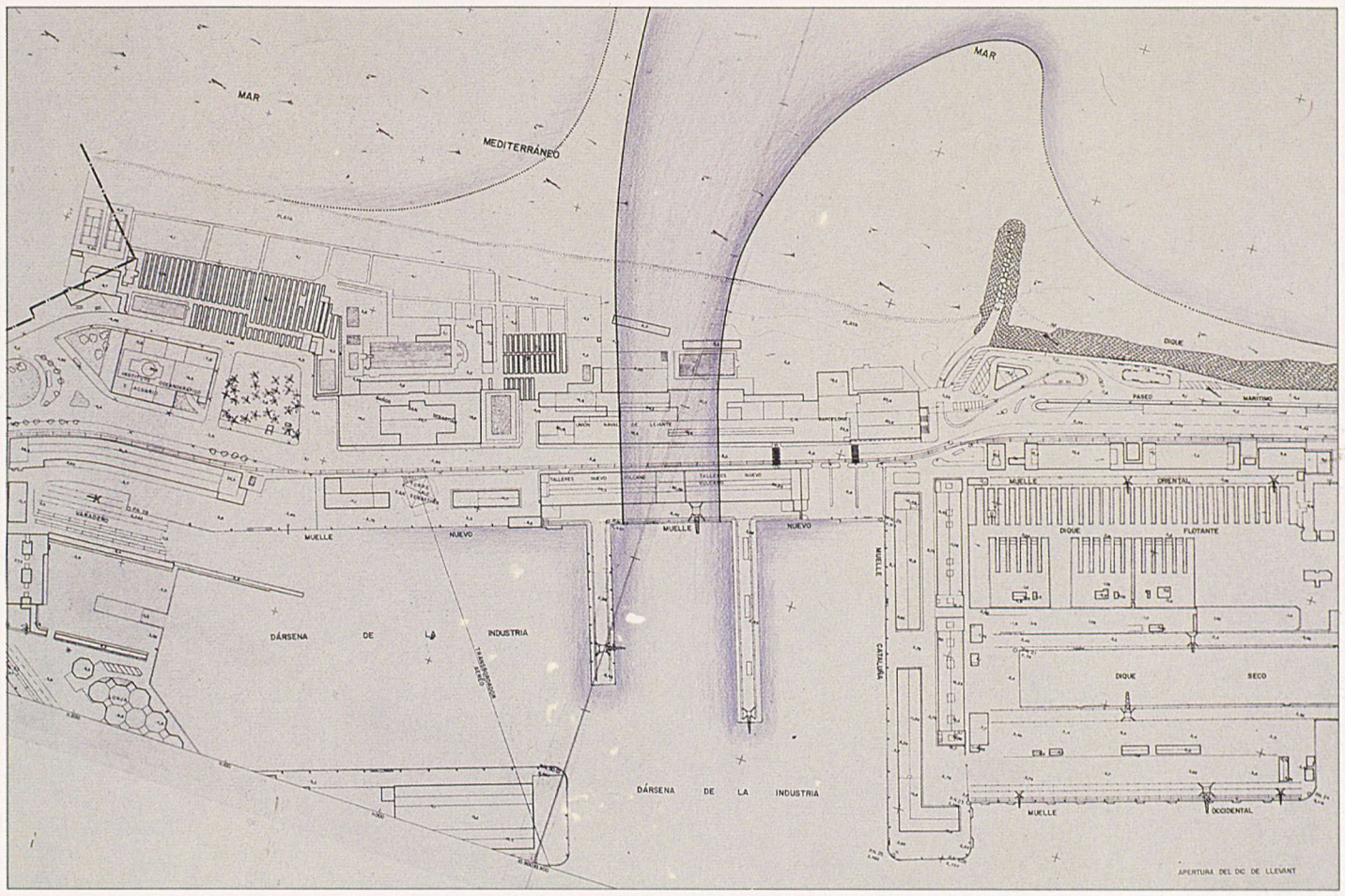
c. Permet la continuïtat en l'ús de l'estació marítima principal i la de les Balears i la transformació del moll de Barcelona, que és la veritable porta marítima de la ciutat.

L'amplada de la nova boca, a través del moll Nou, seria de 60 m i se situaria a uns 100 m a llevant del moll de Catalunya, de manera que quedaria centrada entre els dos molls perpendiculars al moll Nou. La solució afectaria l'edifici dels tallers Nuevo Vulcano de la Unió Naval de Llevant, que estan situats al bell mig de les dàrsenes de la Indústria, al moll Nou. També afectaria el taller de la mateixa firma que està al costat de l'edifici del Club Natació Barcelona i part de les instal·lacions d'aquest club, entre elles la piscina a l'aire lliure, un frontó i l'edifici dels vestuaris.

El pas d'accés al moll del dic de l'est i a les instal·lacions de reparació de vaixells del dic sec i del dic flotant es faria per mitjà d'un pont fix amb una llum d'uns 18 m pel damunt de la costa del moll Nou. Això representaria uns 21 m per sobre del pla d'aigua. La calçada d'aquest pont tindria 10 m d'amplada i hauria de permetre la circulació de camions de gran tonatge. Les rampes d'accés al pont serien helicoïdals amb un radi mínim de 30 m a l'eix de la calçada. El pendent, a la vora interior de la corba, no seria superior al 6 %. L'alçada del tauler del pont seria aproximadament la mateixa que la de la cornisa de l'actual edifici dels tallers de Nuevo Vulcano que es proposa d'enderrocar. Les instal·lacions afectades a Nuevo Vulcano es podrien reconstruir al moll de Catalunya o al moll del dic de llevant.

Una solució alternativa seria la construcció d'un túnel submarí.

Les instal·lacions afectades, al Club Natació Barcelona, es podrien reconstruir a l'espai recuperat a Vulcano i al territori guanyat al mar. Una solució alternativa per al Club Natació Barcelona seria la utilització de les instal·lacions que actualment ocupen els Banys de Sant Sebastià, cas de no renovar-se la concessió d'aquestes instal·lacions.





Possible canal d'accés directe a les dàrsenes pesqueres i esportives del port.

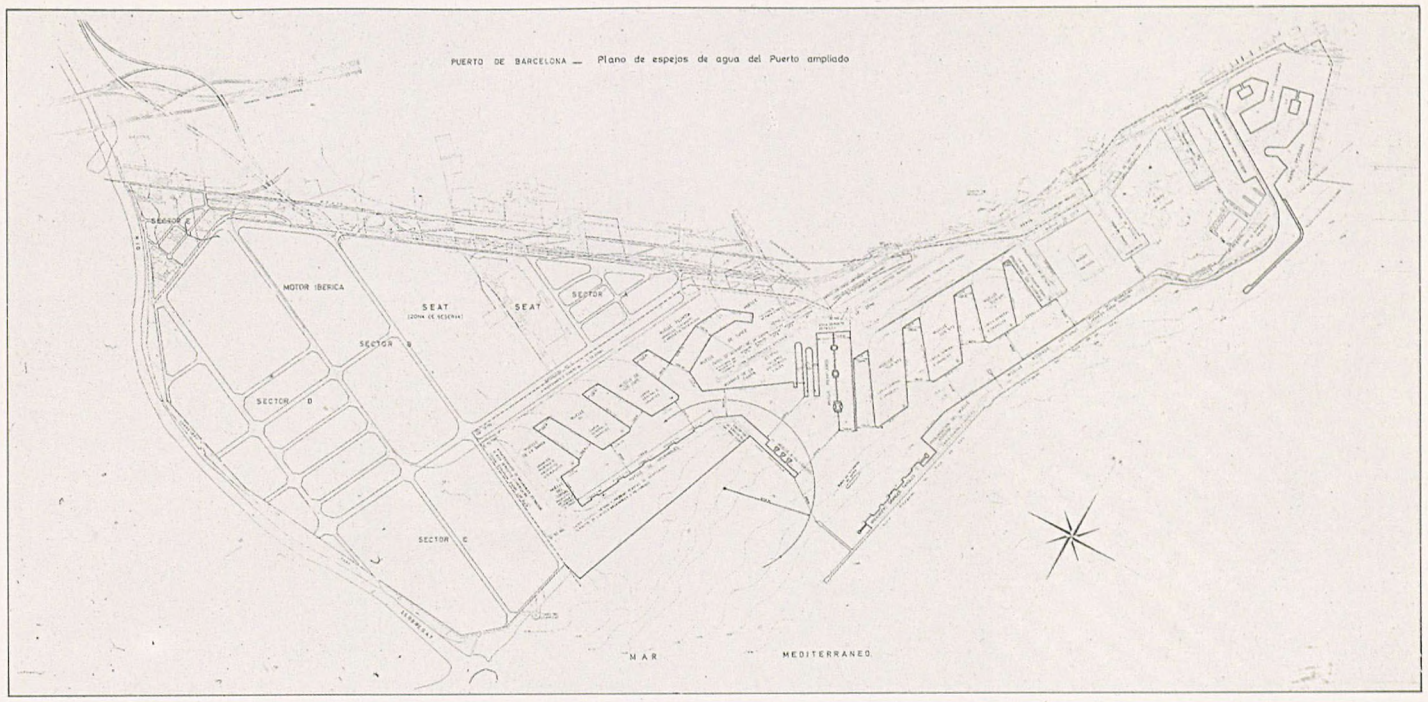
L'obertura del canal per comunicar les dàrsenes interiors del port directament amb el mar es podria realitzar per aquest indret. El canal s'obriria pel lloc que ocupen els tallers de Vulcano.

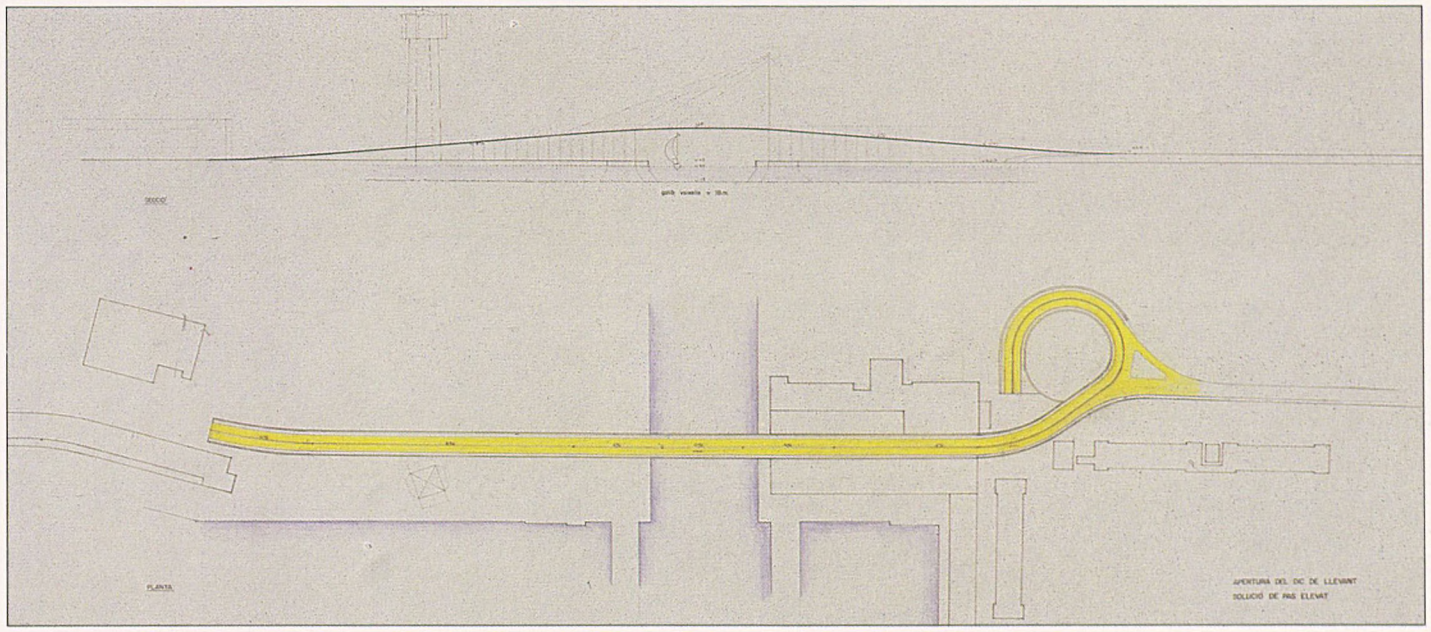
– El futur del port comercial de Barcelona

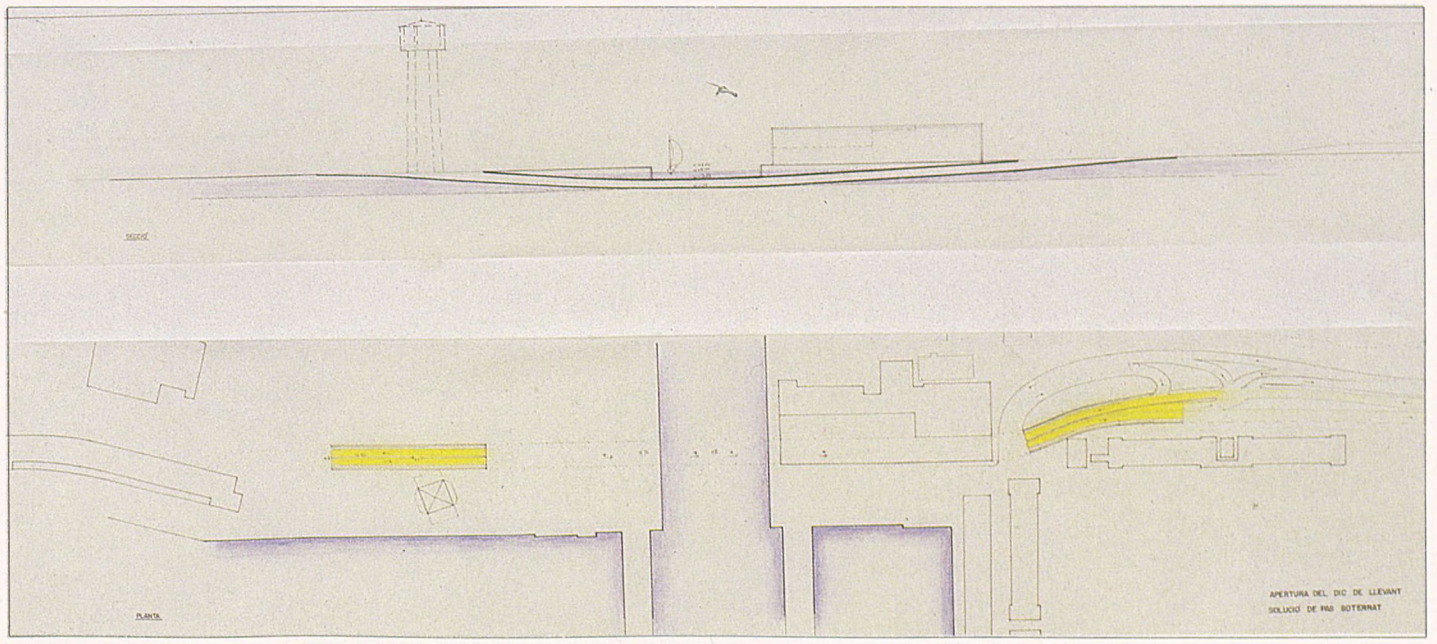
Cal prendre en consideració que, amb l'adquisició de les finques de Can Malet i de Ca n'Aguilera, a la Zona Franca, el port de Barcelona ha ocupat ja tots els territoris costaners entre la Barceloneta i el riu Llobregat, de manera que, entre l'escullera del moll d'inflamables i la desembocadura, només queden avui 950 m per defensar.

Si es contempla el plànol del creixement del port de Barcelona des de 1750 fins avui, es pot constatar la importància de les etapes entre 1951 i 1981, l'extensió superficial de les quals és més del doble de la que tenia el port els 200 anys anteriors. L'expansió darrera del port s'ha fet prioritàriament dragant dàrsenes al delta del Llobregat, un procediment comparativament menys costós que el de la creació del port exterior, que ha permès donar una major empenta a l'ampliació. Però els territoris del port, al delta, ja arriben fins a la llera de riu Llobregat i l'expansió terra endins de les instal·lacions portuàries ja no és possible sense afectar els territoris que ocupen instal·lacions industrials consolidades a la Zona Franca com la factoria SEAT i d'altres de semblant importància. Aquesta expansió no solament no és possible sinó que tampoc no és aconsellable ja que el dragat del port afecta seriosament l'aqüífer profund del Llobregat i provoca un augment de la salinització de les aigües de la subllera. Per aquestes dues raons, cal excloure qualsevol futura ampliació del port de Barcelona terra endins a llevant de l'actual llera del Llobregat.

Les expansions dels molls i dels dics mar enfora també són relativament difícils. Les cotes batimètriques, a la prolongació del dic, estan a uns 25 m sota el nivell del mar, i el cost de la formació d'esculleres i molls a partir d'aquesta fondària es fa insuportable. A més a més, la superfície dels molls de possible construcció entre l'actual moll d'inflamables, l'actual llera del Llobregat i el dic, és d'ampliació limitada. L'espai amb prou feines té 2.000 m de llargada.



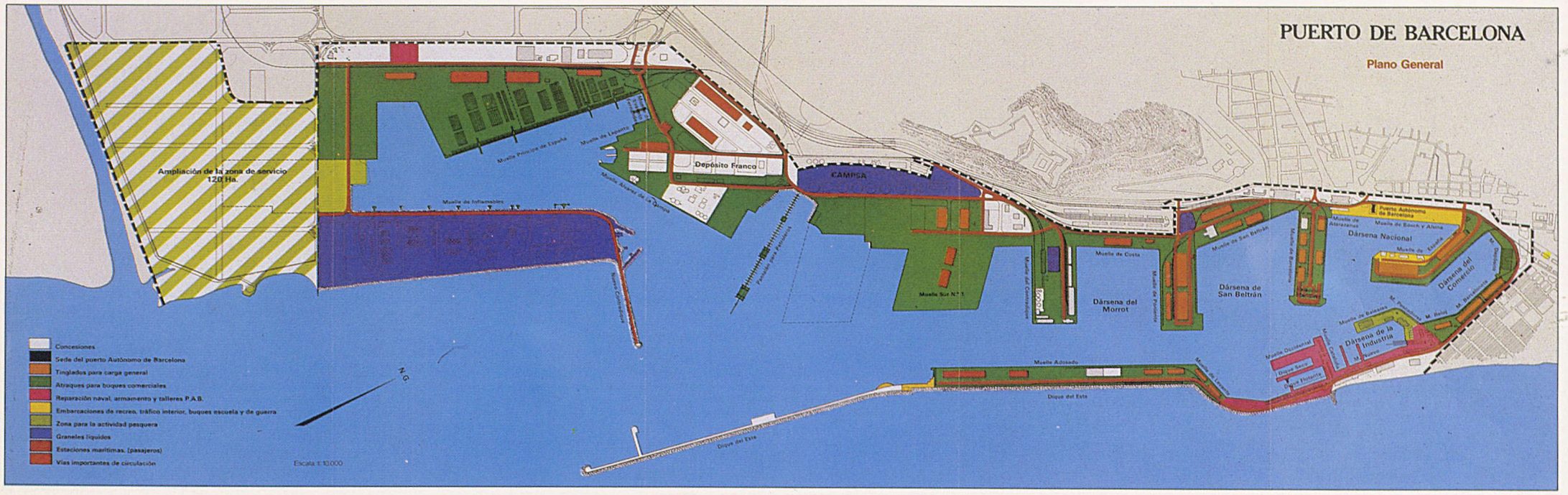


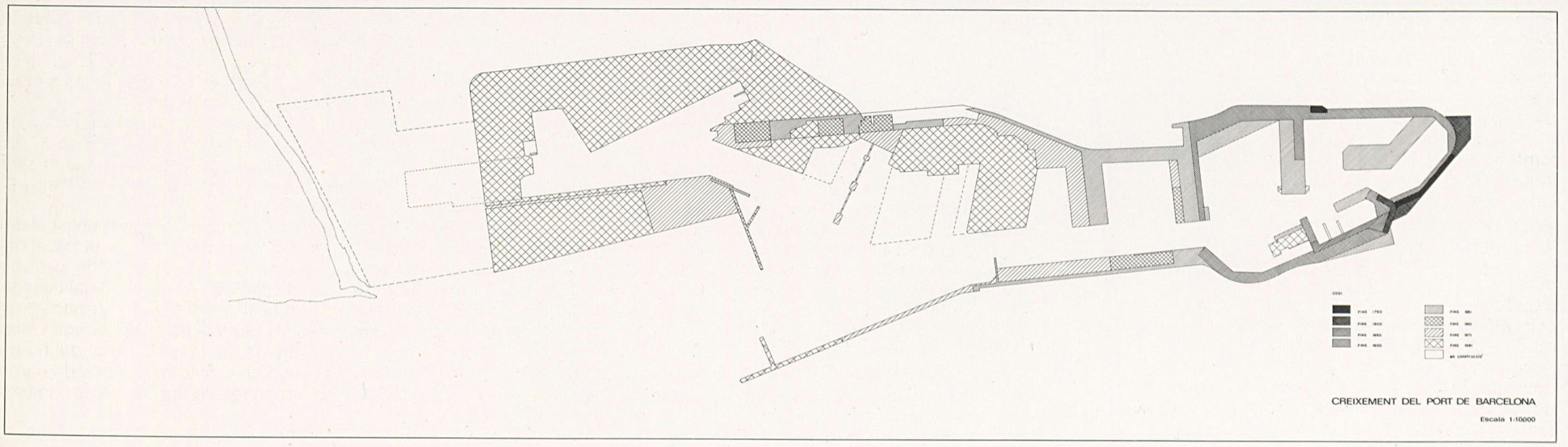


Avantprojecte de Pla General del port (1966). Conté la proposta d'obertura del dic de llevant i la divisió del port mitjançant la construcció d'un nou moll paral·lel al moll de Barcelona.

Possibles solucions de connexió dels molls de llevant amb la Barceloneta per mitjà del nou canal.

Plànol general del port de Barcelona. Amb la compra de les 120 ha de les finques de Can Malet i de Ca n'Aguilera al marge esquerre del Llobregat, el port s'ha estès fins a la llera del riu.





El procés d'expansió del port de Barcelona des de 1750.

15. La canalització del Llobregat en el tram comprès entre el pont de Mercabarna i el mar

La canalització del tram final del Llobregat és una actuació que condiciona l'ordenació del territori del delta en el tram comprès entre l'aeroport i el port però, sobretot, la possibilitat d'expansió del port de Barcelona.

La llera actual del riu és la partió entre els termes municipals de Barcelona i del Prat de Llobregat. A llevant del riu, el sòl està ocupat pel desenvolupament del Polígon Industrial Pratenc que s'estén fins al canal de la sèquia del centre. A partir d'aquest canal i fins a l'àmbit ocupat per l'aeroport i l'estany de la Ricarda, els sòls són predominantment agrícoles, si bé l'activitat agrària està en regressió per causa de la creixent salinització dels sòls i de la progressió del mar a la línia costanera. Algunes finques de les quals es té constància documental al Registre de la Propietat, estan avui submergides dins el mar.

L'any 1966, la Confederació Hidrogràfica del Pirineu Oriental elaborà un primer projecte de canalització del riu que seguia aproximadament la llera actual. El PGM, però, proposava la canalització del Llobregat per una nova llera que desguassava al mar a l'indret de l'antiga caserna de carrabiners situada uns 4 km a ponent de la gola actual. Sobre aquest traçat s'havia elaborat, l'any 1970, un projecte de desviament que, aprovat el 1974, fou recollit pel PGM. L'any 1983, la Confederació Hidrogràfica ha confegit un nou projecte de canalització del riu per l'actual llera.

La qüestió es complica si hom té en compte que el territori, a la desembocadura del riu, és per naturalesa inestable, en confluir en aquest punt les accions d'erosió i aportacions fluvials i marines de signe variable. Les dificultats de desguàs del Llobregat són atribuïbles, en part, a la direcció del traçat del tram final del riu en direcció a llevant, que és precisament la direcció dels temporals dominants de la zona. Aquesta situació pot ser una de les causes de la particular gravetat d'aquests temporals en coincidir les grans avingudes del riu amb l'empenta del mar en sentit contrari, cosa que dificulta el desguàs. Aquesta afirmació la corrobora el fet que, durant els temporals de llevant, l'aigua del mar ha penetrat fins al pont de Mercabarna, segons constaten a bastament els informes dels experts en la matèria.

En aquest sentit, el canvi de direcció del traçat del tram final del riu vers el sud, que proposava el PGM, hauria permès un millor control d'aquest fenomen, si bé deixaria desproveït de les aportacions de sòlids del riu tot el territori situat entre la desembocadura i les defenses del port.

Fins el 1947, el Llobregat aportava 110.000 m^3 de sòlids l'any. A partir de la regulació dels embassaments de Sant Ponç i de la Baells, aquestes aportacions han minvat a 90.000 m^3 l'any. La capacitat de transport de les ones és de 210.000 m^3 l'any. Abans de 1857, el delta del Llobregat creixia entre 110.000 m^3 i 33.000 m^3 a l'any. En interrompre's les aportacions del sistema Besòs-Maresme per l'ampliació del port de Barcelona, s'inicià l'erosió del marge esquerre del riu, fins al port i, a partir de 1884, aquesta erosió assolia els 100.000 m^3 l'any aproximadament. D'altra banda, les extraccions a la platja del Prat per a la construcció del port, realitzades entre 1947-1957, suposen una minva de 2,5 milions de m^3 (vegeu: Carles Garau i Sagristà. *Informe sobre el desvío del río Llobregat y las playas del Delta.* CMB, febrer 1983). Si s'amplia el port, és a dir, si es protegeix el territori entre la desembocadura del riu i l'escullera del port per tal d'evitar qualsevol erosió del mar en aquest indret, desviar el riu és avantatjós perquè orienta la direcció de la sortida en el sentit de l'alimentació de les sorres a les platges a ponent de la desembocadura.

D'altra banda, desviar el riu significaria restituir-lo a la llera que tenia els segles IX i X i és una solució tan d'acord amb l'actual configuració deltoïdal com ho és la llera actual, especialment des del punt de vista del *sistema de drenatge i del funcionament hidràulic de l'aqüífer* (Garau, 1983).

D'altra banda, la consolidació de la urbanització i la construcció de fàbriques en el Polígon Industrial Pratenc sentencia, ja de manera definitiva, el destí dels territoris compresos entre l'actual llera i la sèquia del centre, com a territoris de caràcter industrial.

Des de l'estricta lògica de l'ordenació dels usos del territori, una infrastructura lineal de la potència i la importància de la canalització del Llobregat la qual, en el tram final, té més de 350 m d'amplada, és una barrera difícilment salvable per les estructures de relació que s'han d'establir entre territoris d'ús tan similar i d'intensitat d'activitat tan alta com tindran la Zona Franca, el port i el Polígon Industrial Pratenc en el moment que es consolidi la utilització integral d'aquestes zones. A més a més, una barrera d'aquesta naturalesa és un bon fre a les interferències que es poden produir entre les usos industrials intensius de la Zona Franca i del Polígon Industrial Pratenc i l'ús agrícola o de reserva ecològica que cal que mantinguin els terrenys situats a ponent d'aquest darrer polígon.

El projecte de canalització del riu per l'actual traçat, redactat per la Confederació Hidrogràfica, ha d'afectar necessàriament alguns elements ja construïts a les riberes, alguns tant importants com les pistes de la Federació Catalana de Tennis i els traçats d'algunes infrastructures en avançat estat de realització com la de la línia dels Ferrocarrils Catalans, ja que la llera actual no té capacitat per desguassar en els moments de les grans avingudes i tant per la banda del Polígon de la Zona Franca com per la banda del Polígon Industrial Pratenc les obres d'urbanització i de construcció realitzades han minvat la secció de la canalització fins a límits inacceptables per a una correcta sortida del riu al mar.

Per aquestes raons i principalment per la previsió de l'expansió del port en un futur a mig o llarg termini, atesa la relació lògica de l'estructura viària de connexió entre activitats d'igual naturalesa i la superació dels conflictes que es puguin produir en els territoris de frontera entre activitats de naturalesa tan diferent com la industrial i portuària i l'agrària, és aconsellable el desviament del Llobregat a ponent de l'actual traçat.

La proposta del PGM de desviar el riu fins a la finca de Can Dalí, damunt de les ruïnes de l'antiga caserna de carrabiners, redueix considerablement l'entitat dels territoris compresos entre el riu i l'aeroport. A més, talla totes les estructures territorials de canals, camins i sistemes de drenatge que s'han anat conformant en el procés de consolidació agrària d'aquest territori, de tal manera que es podria qüestionar la continuïtat de l'explotació agrària, cas d'adoptar-s'hi aquesta solució.

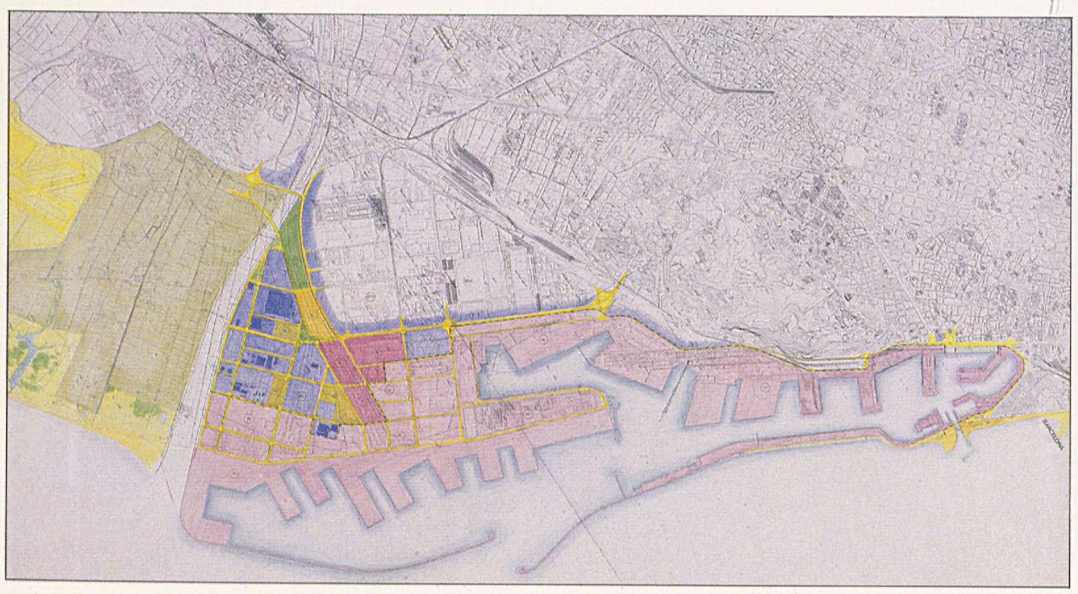
Per això, en aquest document es proposa com a alternativa a la canalització per la llera actual, el desviament del Llobregat per una nova llera que seguiria aproximadament la sèquia del centre per damunt de la finca de Ca n'Arana i pel límit de l'actual urbanització del Polígon Industrial Pratenc. El nou traçat compliria totes les funcions que s'han anat reclamant el llarg del present raonament i a més a més, seria el camí més curt per al desguàs del riu al mar, és a dir, aquell que en igualtat de condicions de la infrastructura de desguàs produiria unes menors afectacions territorials ja que, cas d'efectuar el desviament, el traçat de l'actual llera del riu es podria recuperar enterament com a territori útil.

A més a més, la nova llera no afectaria l'equilibri de l'aqüífer profund. En canvi, permetria una ampliació del port mar endins a uns costos acceptables i amb una extensió que podria cobrir les necessitats d'un llarg període.

El PGM qualifica els territoris del terme municipal del Prat de Llobregat, entre la llera actual del riu i el traçat del desviament per l'indret de l'antiga caserna de carrabiners, en funció d'aquest últim traçat. A llevant del desviament, tots els sòls són qualificats com a sòls urbans d'ús industrial o com a sòls del sistema general portuari i costaner. Només l'àmbit que ocupa la llera actual del riu es qualifica alternativament com a sistema general de parcs i jardins o com a sistema general d'equipaments comunitaris.

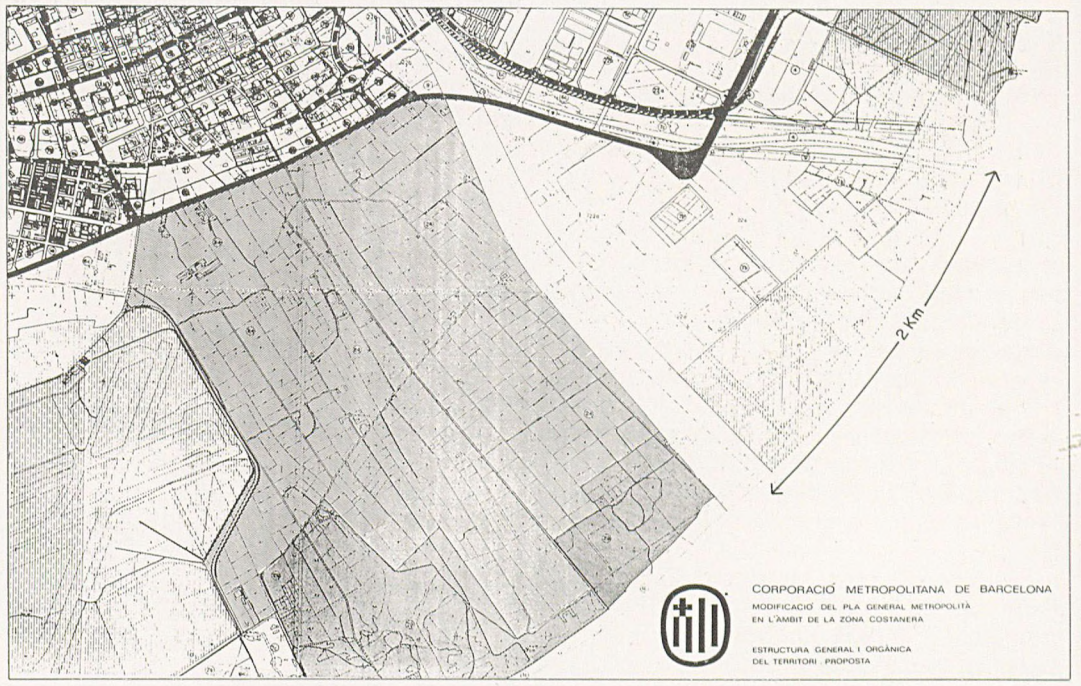
El Pla General Metropolità proposa canalitzar el Llobregat i situar la gola del riu 4 km al sud de l'actual. El sector relatiu al port s'estendria en una franja de 1.300 m paral·lela a la costa.





L'extensió del port de Barcelona podria ser doble de l'actual. Alhora, les àrees agrícoles i els espais naturals del marge dret del riu romandrien separats de les zones industrials per la barrera de 350 metres d'amplada que formaria el riu canalitzat.

La proposta de canalitzar el riu i situar la gola a 2 km de l'actual permet separar les zones industrials del marge esquerre de les àrees agrícoles i dels espais naturals del marge dret. Alhora, possibilita l'expansió del port fins al doble de l'actual extensió.
(Vegeu la fig. inferior esquerra)





La platja del Prat de Llobregat està sotmesa a un retrocés continu d'erosió. Aporta una part important dels materials sedimentaris que desplaça cap a ponent la força dinàmica del mar. La finca de Ca n'Arana, prop de la gola del Llobregat, és un dels indrets on el retrocés és més evident.

La decisió que es prengui en relació al destí d'aquests territoris ha de tenir en compte la multiplicitat de fenòmens naturals, humans i sòcio-econòmics que s'interaccionen mútuament.

Entre els fenòmens naturals, cal destacar els que deriven de l'acció dinàmica del mar que repercuteix directament en l'estabilitat de la costa i els que deriven de les aportacions de cabals d'aigua i sòlids que transporta el riu. A la vegada, cal valorar les repercussions que ambdós fenòmens tenen en les capes més profundes del territori deltoïdal per l'afectació dels aqüífers superficials i profunds. Aquests temes han estat abundosament estudiats per experts en les diferents matèries, des de molt diverses perspectives.

L'acció d'aquestes forces naturals contraposades sobre la qualitat de la terra ha estat analitzada en estudis edafològics recents, així com també la protecció dels sòls rústics per garantir-ne la rendibilitat agrària.

Sobre aquest mateix territori incideixen les grans infrastructures metropolitanes del port i de l'aeroport Internacional, així com traçats significatius de la xarxa viària i ferroviària metropolitana.

Els sòls són sol·licitats per a usos de diversa naturalesa i la contraposició ciutat-camp té en el delta del Llobregat una de les seves expressions més dramàtiques per l'avanç de les instal·lacions industrials del Polígon Industrial Pratenc sobre un dels sòls agrícoles més rendibles de Catalunya. El resultat d'aquesta contraposició gairebé és sempre en detriment de l'explotació agrària, que minva en extensió tant per l'acció de fenòmens naturals incontrolats com per les ocupacions indegudes del sòl agrícola. Les actuacions mal planificades se sumen a les espontànies en el procés de canvi d'aquest territori i el signe del canvi és sempre en la mateixa direcció. Els magatzems de ferralla, les extraccions d'àrids, els magatzems de contenidors de mercaderies són avui algunes de les activitats no controlades o amb llicències provisionals que s'afegeixen a les activitats mal planificades per accelerar la desaparició de l'agricultura. La situació actual, però, encara permet distingir territoris de diferent naturalesa i vocació els quals, per mitjà d'una adequada ordenació urbanística, es podrien habilitar per acollir, sense conflictes, els sistemes d'activitats que es desenvolupen sobre aquest àmbit territorial.

Mentrestant, una qüestió és certa: si no s'adopta en el temps més breu possible una solució definitiva per a la canalització del Llobregat que resolgui, en part, la inestabilitat d'aquest territori, es pot córrer el perill, no solament que continuï la indefinició urbanística i per tant la possibilitat de proliferació d'usos i d'activitats depredadores, sinó que es perpetua el perill, encara més greu, que unes inundacions com les que s'han produït en temps recents provoquin gravíssims danys materials a les instal·lacions i explotacions agràries i industrials de la zona.

16. Les platges del delta del Llobregat

A ponent de la desembocadura del Llobregat, l'àrea costanera de l'àmbit de la Corporació s'estén fins al massís del Garraf, en una platja contínua de 18 km de llargada. Aquesta platja pertany als termes municipals del Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels i Sitges (les Botigues) i constitueix la més important reserva per a les activitats de lleure costaner de l'àmbit de la Corporació.

Les platges estan sotmeses a fenòmens dinàmics d'erosió i crescuda que han estat llargament estudiats pels especialistes, els darrers 30 anys (vegeu Carles Garau i Sagristà, *Informe sobre el desvío del río Llobregat y las playas del delta,* Barcelona, 1983).

El procés d'erosió només es pot contrarestar artificialment. L'actuació és urgent, ja que anualment es perden uns 210.000 m^3 d'arenes per l'efecte de la dinàmica marina que erosiona la costa sense compensació suficient de les aportacions fluvials. Dels 210.000 m^3/any d'arenes que es perden en el fons del mar, uns 40.000 m^3/any procedeixen de les aportacions del Llobregat i la resta o sia 170.000 m^3/any de les erosions de sòls, sobretot en el terme municipal del Prat de Llobregat. Al Registre de la Propietat hi ha constància documental de finques rústiques que avui estan dins del mar.

La taxa d'erosió superficial entre els anys 1963-1973 s'estima en uns 16.000 m^2 any.

Aquests 210.000 m^3 d'arena l'any es desplacen cap al sud-oest de manera que, en conjunt, la situació presenta les següents característiques:

– La platja del terme municipal del Prat està sotmesa a un retrocés continuat i aporta una part important dels materials sedimentaris que constitueixen el transport d'arenes cap a ponent desplaçades per la força dinàmica del mar.

– Les platges de Viladecans són sensiblement estables, però estan subjectes a un important condicionament d'aportacions de cabals sòlids (arenes).

– Les platges de Gavà han minvat considerablement i avui estan defensades per esculleres lineals.

– Les platges dels termes de Castelldefels i de Sitges (les Botigues) experimenten un creixement lent fins a l'inici dels espadats costaners del massís del Garraf.

Finalment, la major part del material sedimentari arrencat i transportat per la dinàmica del mar va a parar al fons i redueix la profunditat de les cotes batimètriques enfront del massís del Garraf.

Les aportacions del riu Llobregat són elements importants en el sistema funcional del front deltoïdal i, per tant, el riu sempre ha de quedar a ponent del port per garantir-ne la participació en la realimentació de les platges del delta. Aquesta realimentació s'estroncaria si el riu desguassés a l'interior del port. Per tant, la solució de dividir el port en dues unitats amb el riu al mig s'hauria d'escloure, des del punt de vista de la dinàmica de les costes del delta i qualsevol ampliació del port de Barcelona hauria de deixar el riu a ponent.

El desviament del Llobregat que es propugna a l'apartat anterior està tan d'acord amb l'actual configuració deltoïdal com ho pot estar la llera actual, especialment des dels punts de vista del sistema de drenatge i del funcionament hidràulic de l'aqüífer.

Cal enfrontar l'estabilització de les platges del delta de manera que, sense modificar excessivament la posició de l'actual línia de la costa, s'anul·li o es redueixi considerablement el transport net de sediments i això es pot fer seguint dues alternatives:

a. Anul·lant el transport brut amb l'estabilització total de la costa.

b. Incidint selectivament en la minva del transport d'arenes cap el sud-oest mitjançant obres artificials que compensin la capacitat de transport de les ones.

La primera alternativa té diverses solucions, però són de cost elevat i alteren de forma notable el paisatge natural. En general, consisteixen a la formació d'espigons en forma de «T» perpendiculars a la costa, com els que ja s'han construït en altres indrets de Catalunya (Sant Antoni de Calonge, Cubelles, etc.).

La segona alternativa té dues solucions: la formació de tòmbols exempts o la creació de dics submergits en forma de calaix o de pantalles obliqües que retinguin el transport d'arenes cap al sud-oest. En el primer cas, s'obtindria una platja fraccionada en multiplicitat de cales artificials; en el segon cas, es podria mantenir la configuració lineal de la costa.

Ambdues solucions requeririen d'una actuació simultània al llarg de tot el front litoral però, mentre que les solucions clàssiques haurien de realitzar-se simultàniament al llarg dels 18 km de costa, la solució de les pantalles obliqües podria emprendre's per etapes, ja sia realitzant en una fase les pantalles que corresponguin a diversos intervals i posteriorment les intermèdies, ja sia allargant progressivament les pantalles.

Cal repetir que l'obra s'ha d'emprendre simultàniament al llarg de tot el front litoral, car de no fer-ho així es podrien produir greus desequilibris locals per erosió de les àrees no controlades. Cal tenir present que les obres d'ampliació del port de Barcelona, mar endins, accentuarien la frenada de sorres provinents del sistema Besòs-Tordera, reduirien les aportacions sòlides al front del delta i agreugerien, en conseqüència, els fenòmens d'erosió.

Des del punt de vista urbanístic, el problema més important de les platges del delta és l'accés. En relació a l'accés es presenten situacions diferenciades en els diversos termes municipals:

– Al Prat de Llobregat, l'accés lliure a la platja es produeix únicament a l'entorn de la urbanització de Can Camins i l'àrea realment accessible es redueix a poc menys d'un km en un front litoral de 8 km.

– Al terme municipal de Viladecans, l'accés lliure a la platja està barrat per la presència dels càmpings que ocupen tot el front litoral d'aquest municipi i que controlen els camins d'accés a la costa ja des de l'autovia de Castelldefels.

– Al terme de Gavà, l'accés a la platja és puntual i només es produeix per mitjà dels carrers, relativament estrets, que acaben en atzucac justament a la Zona Marítima-Terrestre.

– Al terme municipal de Castelldefels, l'accés a la platja és lliure gairebé en tot el front litoral, ja que l'existència del traçat del passeig marítim el facilita.

De tota manera, a la part oriental del front litoral de Castelldefels hi ha més de 2 km de platja, esquitxats per una sèrie d'edificacions abusives sobre la ZMT, que no solament barren el pas, en alguns indrets, sinó que degraden l'entorn.

El PGM tractava de manera diferenciada l'ordenació de l'àmbit litoral, en funció de la situació real de consolidació de la urbanització, en el moment de confegir el planejament.

Als termes del Prat de Llobregat i de Viladecans, en els quals la zona costanera estava molt escassament urbanitzada, es qualificaven grans extensions de territori com a sistemes generals d'equipaments comunitaris de nova creació a nivell metropolità i com a sistemes generals de parcs i jardins urbans o parcs i àrees forestals. Només l'àmbit de la urbanització de Can Camins, al terme municipal del Prat de Llobregat, es qualificava com a zona residencial en edificació unifamiliar aïllada. L'accés a la costa es propiciava mitjançant una via de nova creació que unia el camí de les Filipines, de Viladecans, amb la prolongació del carrer A de la Zona Franca de Barcelona, passant entre l'aeroport i el mar.

Als termes de Gavà i Castelldefels, en els quals la urbanització estava fortament consolidada, el PGM proposava la continuació del passeig Marítim en una llargada de 10 km entre les Botigues de Sitges i l'estany de la Murtra. Aquesta via havia de garantir l'accés a les platges d'aquests termes municipals. Les àrees no consolidades compreses entre el passeig Marítim i la ZMT es qualificaven gairebé totes com a sistemes generals d'equipaments o de parcs i jardins.

La situació actual ha experimentat escasses modificacions, en els 8 anys que han transcorregut de l'aprovació del PGM, sobretot pel que fa a la millora dels equipaments públics costaners en quantitat i qualitat.

La iniciativa privada ha anat consolidant de mica en mica les situacions abusives anteriors sense que es pugui dir que hi hagi un veritable pla de conjunt, coherent amb els objectius del PGM.

Els únics documents que s'han redactat són els Plans d'usos de platges dels diferents termes municipals. Però no sempre les determinacions d'aquests plans han estat fetes en coordinació amb les determinacions del PGM. Així, el Pla provisional d'usos de platges de l'Ajuntament de Castelldefels (1983) delimita cinc àrees de serveis de la platja, al mig de la sorra, quan a l'indret immediat a la platja el PGM qualifica sòls com a sistema d'equipaments comunitaris susceptibles de transformarse en àrees de serveis de la platja.

Les restes de la caserna de carrabiners del Prat amenaçades pel desplaçament de la costa.

Al Prat de Llobregat, l'accés lliure a la platja es produeix únicament a l'entorn de la urbanització de Can Camins. L'àrea fàcilment accessible es redueix a poc menys d'un km en un front litoral de 8 km.



17. El port de la cala Ginesta a Sitges
Repercussions a l'àmbit metropolità

Una entitat privada (Port Ginesta, S.A.) ha tramitat una proposta de construcció d'un port esportiu a Vallbona enfront de la cala Ginesta, al terme municipal de Sitges.

Encara que l'àmbit estricte de situació d'aquest port no pertany al territori de la Corporació Metropolitana de Barcelona, la repercussió que una obra d'aquesta naturalesa pot tenir en el territori metropolità obliga a prendre-la en consideració.

El port esportiu de la cala Ginesta de Vallbona se situa enfront dels primers espadats del Garraf immediatament després de la platja de les Botigues de Sitges i ocupa una extensió lineal de costa d'1,20 km.

Es tracta de la promoció de ports esportius més important de Catalunya, amb una capacitat per a 924 amarratges i amb la possibilitat d'aparcament de 1.005 vehicles.

La Direcció General de Ports i Costes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ha aprovat inicialment el projecte, que actualment està en avançada fase d'execució.

L'estudi del pla de ports esportius de Catalunya contempla l'àmbit on se situa el port de Vallbona com una de les possibles àrees de construcció de nous ports esportius.

Des d'un punt de vista de la posició dels ports esportius a l'àmbit metropolità, la proposta del port de Vallbona és correcta, tant per la grandària del port com per la seva situació. A més, en el context de la dinàmica litoral del delta que, com s'ha vist a l'apartat anterior, manté un precari equilibri, la posició d'un port important en els primers espadats del Garraf no suposaria cap impacte negatiu, ja que a ponent d'aquest port, les platges que poguessin resultar afectades per la interrupció del desplaçament d'arenes cap al sud-oest són insignificants, quan no inexistents. El dic de llevant del port retindrà part de la sorra que en aquest moment es perd als fons del mar situats enfront de les costes de Garraf i es produirà un recreixement progressiu de la platja de les Botigues. Alhora, amb la interrupció del desplaçament d'arenes, s'evitaran bona part dels problemes d'aterrament de la bocana del port de Garraf.

El port de Vallbona està situat a l'extrem sud de l'àmbit de la Corporació, en un punt d'alta accessibilitat metropolitana, ja que la cala Ginesta està situada en un indret on conflueixen les vies de comunicació del delta amb la zona costanera al sud de Catalunya (autovia de Castelldefels i autopista del marge dret del Llobregat).

Això no obstant, i per raó de la confluència en aquest indret, de geografia difícil, d'importants infrastructures de comunicació, l'accés immediat al port de Vallbona presenta una sèrie de dificultats que convé tenir en compte per la seva repercussió en el territori metropolità.

El projecte inicial del port contemplava un únic accés per mitjà del passeig Marítim de Castelldefels i de les Botigues de Sitges. Aquest accés, l'Ajuntament de Sitges el considerà totalment insuficient atès que la construcció del port incrementaria la circulació del passeig, sobretot a l'estiu quan és més gran la saturació. A la vegada, el projecte inicial no resolia l'accés de vehicles des de la carretera N-246 en direcció Sitges-Barcelona. L'únic accés alternatiu al port es feia per mitjà d'un pas inferior a la via del ferrocarril, enfront de l'indret de la Casablanca.

L'Ajuntament de Sitges proposà, en un acord del 3 de febrer del 1983, la construcció d'un accés directe des de la carretera C-246 a l'indret de la cala Ginesta i també millorar l'accés de llevant (únicament per a vehicles de turisme).

També proposà el projecte d'un vial, situat entre les edificacions del port i l'espadat, que unís aquesta entrada amb el passeig Marítim de les Botigues i de Castelldefels. Aquest vial seria l'únic accés al port.

El mateix Ajuntament de Sitges, en sessió del 7 d'abril de 1983 acordà, però, revocar l'acord del 3 de febrer de 1983 i decidí que l'accés principal del port es pugués realitzar pels túnels existents sota la via del ferrocarril mitjançant la construcció d'un ramal de desviament de la C-246 a la banda nord de l'esmentada carretera i la creació d'un nou túnel sota la via del ferrocarril seguit de l'adaptació dels túnels actuals a les necessitats del trànsit. Provisionalment, per a l'execució de les obres del port esportiu, l'Ajuntament acordà que es podrien iniciar abans de la construcció del nou túnel i del ramal de desviament, tot mantenint, però, la prohibició d'accés des del passeig Marítim.

Pel que fa a l'accés per la banda oest, l'Ajuntament en condicionà la definició a allò que resulti del nou Pla General d'Ordenació Urbana d'aquesta població actualment en redacció i a la compatibilitat de l'esquema viari de l'interior del port amb la connexió d'aquest nou accés.

18. La Zona Marítima-Terrestre

El conjunt d'aquestes intervencions comporta la necessària modificació del límit actual de la ZMT, sobretot en els àmbits territorials situats a llevant del port de Barcelona, fins al futur port de Montgat i també en els termes municipals de Gavà i Castelldefels, on es propugna la fixació de la línia límit entre el règim de la ZMT i el territori interior mitjançant la construcció d'un passeig Marítim.

En aquest sentit, cal tenir en compte que els termes del litoral actualment vigents són, en alguns casos, totalment obsolets i no corresponen a la situació real de la costa. Els termes del litoral de Barcelona i part dels de Sant Adrià de Besòs (fins al riu Besòs) foren aprovats per la Reial Ordre del 20 de setembre de 1923 i encara que posteriorment es realitzà una nova fixació de límits per variacions apreciables en la línia de la costa (1956), aquesta no ha estat mai aprovada.

A la resta dels municipis de llevant, els termes foren aprovats per les Ordres Ministerials següents:

Montgat, Ordre Ministerial de 3 d'octubre de 1969.

Badalona, Ordre Ministerial del 10 de març de 1970.

Sant Adrià de Besòs (entre el riu i Badalona), Ordre Ministerial del 18 de febrer de 1972.

És evident que, en aquestes zones, s'han produït canvis importants del territori immediat a la costa.

En alguns punts s'han guanyat, per aportacions del mar o per aportacions de terres, extensions de territori de més de 400 m d'amplada. Aquests territoris, en el moment que es defensin de forma adient de l'erosió del mar, s'hauran d'incorporar necessàriament als àmbits urbans immediats i caldrà arbitrar els procediments per adequar-ne el règim jurídic a la nova realitat urbanística. En aquest sentit, la proposta del Pla especial d'infrastructura de les platges de llevant de Barcelona és que aquests territoris s'incorporin al patrimoni municipal per mitjà de la Llei del 24 de juliol de 1918 sobre el projecte de passeig Marítim de Barcelona, que a l'article 2n disposa que els terrenys guanyats al mar se cediran a l'Ajuntament de Barcelona o als altres ajuntaments del litoral que el govern acordi (article addicional) amb la condició que aquests no podran vendre ni cedir cap part dels esmentats terrenys fins a completar el passeig.

3. Sistema relatiu a l'aeroport

1. El sistema relatiu a l'aeroport. Determinacions del P.G.M. *65*
2. Proposta. *67*

3. Sistema relatiu a l'aeroport

1. Determinacions del PGM

El PGM delimita el sistema general relatiu a l'aeroport en un àmbit que comprèn l'aeròdrom o aeroport de Barcelona i la seva zona de servei. L'àrea que envolta l'aeroport, constituïda pel territori sotmès a les servituds aèries, està subjecte a allò que disposa la legislació especial en la matèria i que estableix la normativa del PGM.

A la zona exterior de l'aeroport i a la seva àrea de servei hi són permesos els usos actuals d'aire lliure com són l'agrícola, el forestal, el de jardins botànics, el d'hivernacles, el de factories de piscicultura, el d'emmagatzematge, el d'aprofitament de terrenys mitjançant canals (les Marines) i l'esportiu. A més, s'hi mantenen les afectacions a serveis tècnics d'interès públic (com ara plantes de depuració i de tractament d'aigua; estacions de bombeig; dipòsits i parcs mòbils; subestacions d'energia elèctrica i similars) i el seu millorament i ampliació, així com a cementiris.

A les edificacions d'aquesta zona són admesos, a més dels usos permesos en sòl no urbanitzable, els següents:

a. Usos comercials de consum domèstic i els que es concreten a l'exposició, emmagatzematge i venda de flors, mobiliari, embarcacions, vehicles terrestres i aeris, maquinària i peces de recanvi i materials de recuperació i de reciclatge;

b. hotels, motels, restaurants, cafeteries, bars i similars;

c. estacions de servei de carretera (subministrament de gasolina o altres subministraments relacionats amb els vehicles), tallers de reparació d'automòbils i d'embarcacions, i

d. magatzem de materials de construcció, béns d'equipament, maquinària i similars, indústries d'embotellament i d'envasament de productes sense operacions de transformació.

També s'admeten en aquesta zona estacions terminals de taxis, camions i autobusos, aparcaments i tots els usos relacionats amb l'aeroport i amb el seu servei que prestin o subministrin als usuaris o al servei públic de l'aeroport una utilitat que hi estigui directament relacionada.

L'àmbit del sistema relatiu a l'aeroport s'estén a llevant de l'autovia de Castelldefels fins a l'actual carretera d'accés a l'aeroport a la cruïlla d'aquesta carretera amb l'antic carrer de València. Amb aquest camí com a límit nord, l'àmbit es prolonga fins al traçat de desviament del Llobregat. El límit sud és una línea irregular que incorpora les instal·lacions dels senyals lluminosos de la pista principal de l'aeroport i la separa dels terrenys del càmping El Toro Bravo i del club de golf del Prat. El límit sudest és la tanca de l'actual recinte aeroportuari i la seva prolongació fins a la llera del Llobregat que projectava el PGM. L'àmbit comprèn tots els sòls que actualment té tancats l'aeroport i a més, una important extensió per la banda de llevant, des del camí d'accés a la platja del Prat fins a la nova llera del riu, situada a uns 1.800 m de l'actual tanca.

Aquesta ampliació de l'àmbit aeroportuari, en relació a l'aeroport actual, permetria la construcció d'una nova pista entre les actuals instal·lacions i el camí de València. L'any 1974, la Subsecretaría de Aviación Civil definí les superfícies a expropiar en l'àmbit aeroportuari.

A més, l'any 1965, quan es publicaren les primeres servituds de l'aeroport, es considerava la part nord com a zona de primera necessitat per a l'ampliació i construcció de la nova pista. Aquesta solució permet el manteniment de totes les instal·lacions actuals i el seu desenvolupament. També permet mantenir l'actual accés per ferrocarril sense modificacions i els accessos per carretera amb molt petites variants. L'aeroport ampliat permetria l'operació conjunta de la nova pista i de l'actual sense sobrevolar la zona urbana del Prat.

De tota manera, l'espai d'ampliació entre l'actual pista i el nucli urbà del Prat és molt escàs i causa de problemes.

Els problemes que deriven de l'ampliació projectada són els següents:

Una disminució de la capacitat operativa que seria possible obtenir en una configuració de dues pistes paral·leles, com a conseqüència que la distància màxima entre els eixos de les pistes seria només de 1.285 m, la qual no permet la realització d'aproximacions simultànies d'aeronaus, atès que les recomanacions de l'OACI estableixen una distància mínima de 1.500 m per a aquest tipus d'aproximacions. Cal remarcar, però, que la distància de 1.285 m permet l'operació instrumental en «Z» i cal esperar que, en el futur, un perfeccionament dels instruments de control de la navegació aèria possibiliti aproximacions instrumentals simultànies en distàncies menors que les mínimes actuals de 1.500 m.

Els problemes més greus de la pista nord serien les repercussions sobre el nucli urbà del Prat de Llobregat, el qual es veuria afectat per un nivell elevat de soroll i de contaminació, per un risc superior d'accidents i per una major gravetat d'aquests, cas de produir-se sobre una zona urbana.

La Subsecretaría de Aviación Civil, però, ha redactat un nou projecte que preveu la construcció d'una pista alternativa al sud de l'actual, en els territoris compresos entre l'àrea del sistema relatiu a l'aeroport i el mar. Aquest nou projecte significaria la pràctica substitució de les instal·lacions actuals i la construcció d'un nou aeroport. L'espai del sistema relatiu a l'aeroport s'hauria d'estendre en direcció al sud i ocupant pràcticament tots els territoris compresos entre l'autovia de Castelldefels, el nucli urbà del Prat, la llera del Llobregat i el mar, fent pràcticament impossible qualsevol ús alternatiu dels espais costaners afectats.

La construcció de la nova pista s'hauria de realitzar sobre els terrenys deltoïdals, de formació molt recent, que actualment són aiguamolls d'escassa capacitat mecànica de resistència, incapaços de suportar, sense una gran obra de consolidació, una infrastructura d'aquesta mena. El cost de les noves instal·lacions seria molt elevat i el drenatge dels terrenys de molt difícil solució. A més, en la configuració que resultaria de l'aeroport, l'operació conjunta de les pistes s'hauria de fer sobrevolant necessàriament el nucli urbà del Prat de Llobregat. El balisament intermedi i exterior del sistema d'ajudes d'aproximació de la nova pista s'hauria de bastir dins del mar.

Finalment, la construcció de la pista sud obligaria a crear una nova àrea terminal i a abandonar les instal·lacions de l'actualment existent, així com a construir un nou sistema d'accessos tant per carretera com per ferrocarril. La construcció de la pista sud significaria la destrucció definitiva de la zona costanera incloses les pinedes i els estanys del Remolar i de la Ricarda.

La CMB ha redactat recentment un estudi sobre la previsió de la demanda de l'aeroport de Barcelona (J. Moreno Acelay, enginyer aeronàutic) i ha fet una anàlisi de la capacitat màxima admissible de les instal·lacions actuals de l'aeroport. D'aquest estudi es dedueixen les següents conclusions:

Previsió del tràfic anual de passatgers. S'estudia seguint tres métodes de prospecció amb els següents resultats:

Anys	Previsió Mètode Tendència	Previsió Mètode Economètric	Previsió Mètode Exponencial
1990	8.810.510	8.799.452	9.950.078
1995	10.260.480	10.601.725	12.249.320
2000	11.710.440	12.690.796	14.802.301

El tercer mètode, que és el menys rigorós, és, a la vegada, el que dóna la xifra més optimista. Aquesta xifra és la que marca la pauta, a l'informe, per establir les necessitats aeroportuàries de la manera més racional possible.

El mateix estudi determina les previsions de necessitat d'aparcament de vehicles. Són les següents:

Any	Vehicles
1990	5.560
1995	6.559
2000	7.638

La capacitat general de les instal·lacions actuals es valora com segueix:

Pistes
140.000 operacions FR/any
40 operacions hora punta
5.000 passatgers hora punta
14.800.000 passatgers l'any

Edifici terminal
7.348.100 passatgers de capacitat

Estacionament de vehicles
3.200 vehicles de capacitat actual

L'esmentat informe conclou amb el següent resum de previsions fins a l'any 2000.

Any 1985:

Saturació de l'edifici terminal de passatgers amb un tràfic de 3.051 passatgers hora punta. Necessitat urgent d'ampliació. L'estàndard de l'ampliació és de 12 m^2/passatger hora-punta.

Necessitat d'ampliació de l'aparcament de vehicles fins a 4.575 places.

Construcció de la via de sortida ràpida situada a 2.250 m del llindar 25 de la pista 07/25.

Any 1990:

Ampliació de l'aparcament de vehicles fins a 5.550 places.

Any 1995:

Ampliació de l'aparcament de vehicles fins a 6.559 places.

Any 2000:

Ampliació de l'aparcament de vehicles fins a 7.638 places.

Saturació de l'estacionament d'avions.

Saturació de la pista 07/25 a 40 operacions hora punta per vol i FR.

En qualsevol cas, la construcció i l'ampliació dels diferents elements de l'aeroport han d'ésser coherents i per tant, les capacitats de cadascun han d'estar condicionades per la del de màxima capacitat.

A la vista d'aquestes previsions es conclou que l'aeroport de Barcelona, en la seva configuració territorial actual, té capacitat per absorbir les previsions del trànsit fins l'any 2000 si s'adeqüen les instal·lacions de menor entitat a les necessitats en l'àmbit territorial del Sistema relatiu a l'aeroport delimitat pel PGM.

La pista nord projectada per ampliar l'actual aeroport presentaria greus inconvenients per l'afectació que suposaria per a la població del Prat de Llobregat i, a més, estaria situada a una distància excessivament petita de la pista actual. Permetria, en canvi, aprofitar gairebé la totalitat de les instal·lacions existents.

La pista sud comportaria la necessitat de modificar el PGM, prèviament a l'ocupació dels territoris costaners, que quedarien pràcticament inutilitzats per qualsevol altre ús alternatiu, en una llargada de més de 6 km.

El cost de realització d'aquesta pista, sobre terrenys de difícil drenatge i la construcció de les noves instal·lacions en substitució de les actuals podria fer inviable i desaconsellable l'operació.

La reserva dels terrenys necessaris per a la construcció d'un segon aeroport sembla la postura més prudent a adoptar com a previsió a la saturació de l'actual aeroport del Prat. Aquesta previsió ja es plantejà al Pla director de l'àrea metropolitana de Barcelona (1966).

De tota manera, no és objecte d'aquest document proposar opcions d'aquesta naturalesa.

2. Proposta

Les determinacions que afecten el sistema relatiu a l'aeroport es limiten a

– Mantenir les qualificacions del sistema relatiu a l'aeroport que figuren al PGM dins l'àmbit actual de la tanca que limita les instal·lacions.

– Modificar els usos dels sòls situats fora de l'àmbit estricte de la tanca de l'aeroport i qualificar-los com a sòl rústic protegit de valor agrícola o com a reserva natural.

– Instar la modificació del Pla director de l'aeroport i acotar qualsevol tipus d'ampliació.

Les normes del PGM no distingeixen separadament els usos del sòl possibles a la zona exterior de l'aeroport i a la seva àrea de servei. Al contrari, es consideren la zona exterior i l'àrea de servei com a sòls sotmesos a les mateixes condicions d'ús.

Tampoc no s'ha redactat cap pla especial que separi l'àrea de servei de l'aeroport de la zona exterior i assigni a cadascuna els usos que li corresponen.

D'altra banda, el detall dels usos que figuren a les esmentades normes sembla redactat més per legalitzar situacions de fet existents en el moment de la redacció, que no una regulació d'usos coherent amb l'explotació de l'aeroport o amb els que haurien de tenir terrenys en espera d'ésser ocupats per a l'ús aeroportuari.

No té cap sentit que, en els sòls del sistema general relatiu a l'aeroport, es permetin edificacions per a l'emmagatzematge i venda de mobiliari, d'embarcacions, de maquinària de peces de recanvi i s'hi puguin instal·lar tallers de reparació d'embarcacions, magatzems de materials de construcció, béns d'equip, maquinària i similars i indústries d'embotellament i d'envasament.

El resultat d'aquesta norma ha estat la consolidació i la proliferació d'usos marginals de l'aeroport que han afectat seriosament la continuïtat de l'explotació agrària dels terrenys de la zona exterior a l'aeroport, no necessaris per a l'estricte ús aeroportuari.

Així, s'han destinat parcel·les agrícoles a l'emmagatzematge, en altura, de contenidors del port, s'han estès els tancats de magatzems d'automòbils vells i s'han generat al mig de les parcel·les agrícoles activitats que no estan relacionades amb l'explotació agrària i que la perjudiquen seriosament.

El Pla especial proposa limitar l'àmbit del sistema general aeroportuari a la tanca actual de l'aeroport. A la banda de llevant, aquesta tanca coincideix pràcticament amb el marge dret de la carretera del Prat a la platja. Els terrenys situats entre la tanca de l'aeroport i la llera que proposava el PGM per a la canalització del Llobregat i que estaven assignats al sistema general aeroportuari, es proposa de classificar-los com a sòl no urbanitzable i qualificar-los com a sòl rústic protegit de valor agrícola.

El cementiri del Prat de Llobregat es qualifica com a equipament comunitari i dotació actual.

L'àrea compresa entre el polígon residencial de Sant Cosme, la carretera d'accés a l'aeroport i la tanca de l'aeroport es proposa qualificar-la com a sistema de parcs i jardins urbans actuals i de nova creació a nivell metropolità.

Així mateix, a l'indret de l'estany del Remolar i del Club de Golf del Prat, el límit del sistema aeroportuari s'ha ajustat a la tanca de l'aeroport i els terrenys no estrictament aeroportuaris s'han qualificat també com a sistema general de parcs i jardins.

A l'àmbit de planejament, la superfície destinada a sistema general aeroportuari, que en el PGM era de 1.113 ha, ha quedat reduïda a 764 ha.

4. Sistema general ferroviari

1. Situació actual. *71*

2. Acords previs al planejament. *73*

3. Estudis i projectes realitzats. *74*
– Estudi previ de depressió i soterrament de la línia de la costa.
– Estudi dels problemes especials del soterrament de la línia de la costa.
– Estudi del soterrament del ramal Glòries.

4. Les propostes ferroviàries de l'Ajuntament de Montgat. *74*

5. Les propostes ferroviàries de l'Ajuntament de Badalona. *75*

6. Propostes inicials. *75*
– Estació de França.
– Línia de la Costa.
– El ramal Glòries.
– El ferrocarril de la Generalitat al marge esquerra del riu Llobregat.

7. El sistema ferroviari de la zona costanera de llevant en el PGM (Pla del 1976). *75*

8. Propostes de la Comissió Tècnica CMB-Generalitat. *76*

9. Proposta del Consell d'Administració de Renfe. *76*

10. Acord de la Comissió de Govern de la CMB. *76*

4. Sistema general ferroviari

1. Situació actual

L'àmbit de planejament està solcat per quatre línies del Sistema general ferroviari metropolità:

– La línia del ferrocarril de Mataró que travessa els termes municipals de Montgat, Badalona, Sant Adrià de Besòs i Barcelona en un traçat sensiblement paral·lel a la línia de la costa i gairebé sempre arran de la línia límit de la ZMT. Amb el desarmament de les vies del moll de la Fusta, aquesta línia acaba avui a l'estació de França i a l'estació de rodalies (Renfe)

– El ramal d'enllaç de la línia de la costa amb les estacions de Sant Andreu (Comtal) i del Clot, que segueix un traçat sensiblement paral·lel al tram final del Besòs i que conté l'encreuament, tipus Salt del boc, amb la connexió de Sant Andreu (Comtal)-estació de França (Renfe).

– L'anomenat ramal Glòries, que connecta l'estació de França amb la del Clot i amb la línia del carrer d'Aragó a través de la plaça de les Glòries (Renfe).

– La línia, que segueix el marge esquerre del Llobregat, arriba fins a la Zona Franca i el port (Ferrocarril de la Generalitat de Catalunya).

El PGM delimita els àmbits del Sistema general ferroviari i especifica els règims de limitacions a què queden sotmesos els territoris afectats i els del seu entorn immediat.

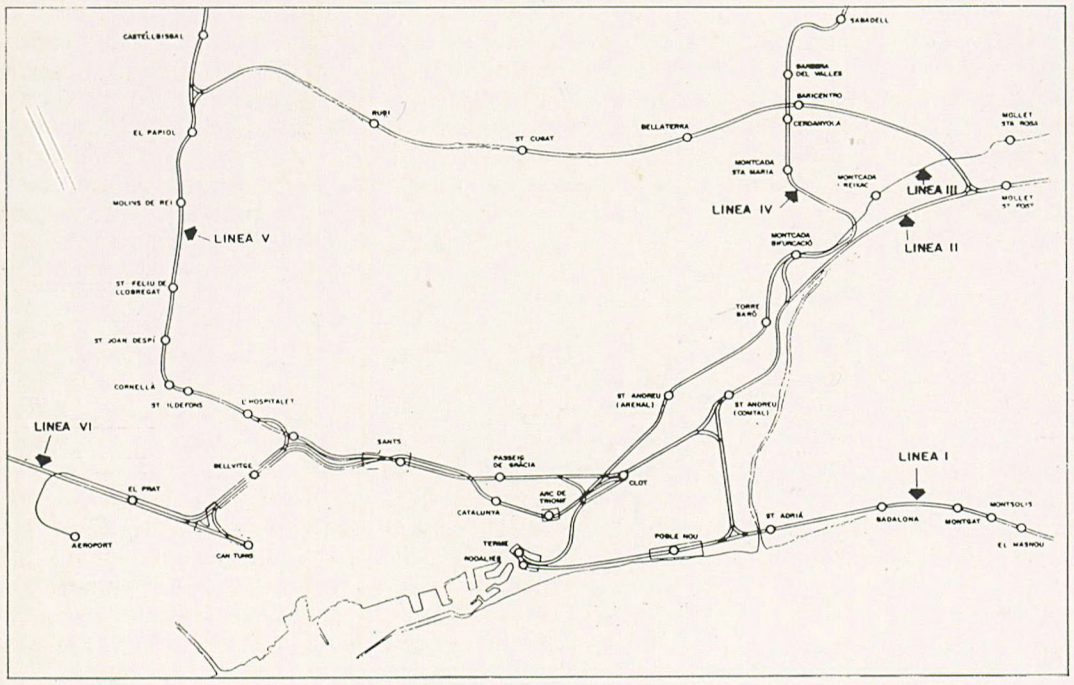
La configuració urbana de la zona costanera de llevant de l'àmbit metropolità ha estat fortament marcada per la incidència de les instal·lacions del ferrocarril. La construcció de la línia Barcelona-Mataró, el primer ferrocarril de la península, l'any 1848, ha marcat de manera decisiva tant el destí dels sòls que solca com la vida de les antigues poblacions que travessa. El desenvolupament urbà del Poblenou, de Sant Adrià, de Badalona i de Montgat ha estat condicionat per l'existència del ferrocarril i pels usos industrials, als quals es destinaren majoritàriament els territoris costaners induïts per la possibilitat del transport ferroviari. Si bé avui són ja molt escasses les indústries directament connectades a la xarxa de la Renfe, fins fa molts pocs anys els apartadors ferroviaris de les instal·lacions industrials de la costa metropolitana de llevant formaven gairebé un doble teixit ferroviari connectat a les vies principals. Les estacions de mercaderies de Badalona, del Bogatell i del Poblenou completaven el paisatge d'un territori fortament condicionat per la presència del tren.

El tòpic que la comunitat urbana metropolitana viu d'esquena al mar és en bona part originat per la presència de la barrera insalvable del ferrocarril, de les seves instal·lacions complementàries i de les indústries que l'embolcallen i formen una muralla que s'estén impenetrable des de l'estació de França fins al turó de Montgat. En tot aquest àmbit territorial, els passos a diferent nivell que salven les instal·lacions ferroviàries són molt escassos i de molt precària condició. En un front litoral de gairebé 13 km només se salva el ferrocarril a diferent nivell en tres punts:

El viaducte de l'avinguda d'Icària, el viaducte del Camp de la Bota i el viaducte privat de l'empresa Cros a Badalona.

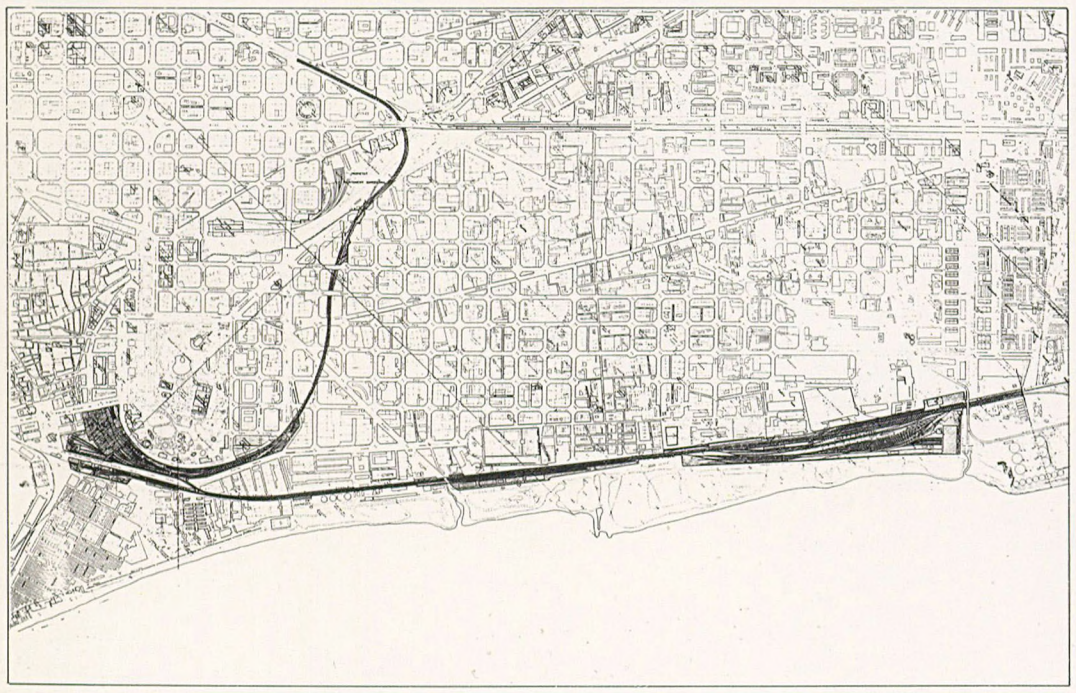
Al front urbà del Poblenou, les instal·lacions del ferrocarril ocupen més de 40 ha. Avui, però, la presència del ferrocarril, en connexió amb l'activitat industrial, ha minvat considerablement. Moltes de les antigues fàbriques han desaparegut o estan en procés de desarmament. Al Poblenou, els únics apartadors ferroviaris en funcionament són els de l'empresa Macosa i els dels tallers del tren Talgo lligats a l'explotació del ferrocarril. Les instal·lacions de la Maquinista Terrestre i Marítima, a la Barceloneta, han desaparegut. L'antic apartador dels magatzems generals de Crèdit i Docks és una via morta i les estacions del Bogatell i del Poblenou amb prou feines enregistren cap activitat. A Sant Adrià, Badalona i Montgat, la desaparició o transformació de les antigues empreses industrials comporta la fatal obsolescència dels apartadors ferroviaris que les servien. Avui, hom pot afirmar que el nombre d'instal·lacions ferroviàries sense ús apreciable és molt més elevat que el de les que estan en funcionament i que, si es vol convertir en realitat el projecte d'obrir la comunitat metropolitana al mar, cal superar la barrera física funcional i psicològica d'un entorn ferroviari industrial degradat que és l'origen de la imatge del territori costaner en el subconscient de la comunitat metropolitana.

La xarxa ferroviària actual. La línia de la costa està connectada a la resta de la xarxa per mitjà del ramal que uneix l'estació de França i el nus de la plaça de les Glòries, i per mitjà del ramal que segueix el marge dret del Besòs fins a Sant Andreu.



Entre el passeig de Picasso i el de Carles I, la relació de la ciutat amb el mar està condicionada pels dos ramals ferroviaris.





La incidència de la xarxa ferroviària a l'àrea urbana del Poblenou. El ramal Glòries talla la relació paral·lela a la costa. El ramal de la costa i les estacions de mercaderies del Bogatell i del Poblenou-Camp de la Bota són una barrera impenetrable. Les instal·lacions ferroviàries ocupen unes 40 ha.



El ramal Glòries envolta el parc de la Ciutadella, l'antic mercat del Peix i les casernes del carrer Wellington.

L'estació de classificació de vagons de mercaderies del Poblenou és una barrera impenetrable.





El ramal de la costa i el ramal Glòries a la sortida de l'estació de França.

2. Acords previs al plantejament

El 14 d'abril de 1983, l'Ajuntament de Barcelona i Renfe signaren un acord marc, algunes de les clàusules del qual afecten directament el Pla d'ordenació de la costa. Entre elles, unes bases d'actuació conjunta que es reprodueixen a continuació:

A qualsevol alternativa de solució per als futurs enllaços ferroviaris de Barcelona, l'estació de França haurà de mantenir el servei ferroviari actiu en la seva situació actual.

L'enllaç d'aquesta estació amb la xarxa ferroviària de Barcelona, per raons urbanístiques, ha de realitzar-se en subterrani, per un traçat sensiblement paral·lel a l'actual de l'estació de França-plaça de les Glòries-bifurcació Aragó, i assegurar les mateixes relacions que en l'actualitat. Per tant, s'ha de començar d'immediat el projecte tècnic corresponent.

L'aixecament del ramal de la Marina, entre l'estació de França i el Besòs, resta condicionat:

a. a la construcció del ramal, entre l'estació de França i la plaça de les Glòries, esmentat al punt anterior;

b. a les conclusions de l'estudi que haurà de realitzar-se sobre el futur dels enllaços ferroviaris de Barcelona i llur incidència en la trama urbana de la ciutat.

Aquest estudi haurà de tenir en compte, en qualsevol cas, les següents alternatives:

– Possibilitat de construcció d'una nova estació terminal per a viatgers, amb funcions semblants a les de l'actual de Sants, a la Sagrera i utilització com a centre de tractament tècnic del material, si de cas, de l'estació de Sant Andreu (Comtal).

– Trasllat als terrenys de Renfe, a la Llagosta, de les instal·lacions necessàries de molls i platges de mercaderies, substitutòries de les actuals del Bogatell i del Poblenou.

Aquest estudi ha d'integrar-se dins del Pla ferroviari de Catalunya, patrocinat per la Comissió Permanent Renfe-Generalitat, als documents de la qual hauran d'incorporar-se els representants de l'Ajuntament i de la Corporació Metropolitana de Barcelona en l'àmbit dels enllaços ferroviaris d'aquesta ciutat.

El sistema ferroviari que definia les conclusions de l'estudi serà inclòs, via revisió o modificació, al PGOU de Barcelona amb l'objecte de garantir la possibilitat de la seva realització.

3. Estudis i projectes realitzats

La Direcció de Serveis de Transports de la CMB ha desenvolupat diversos estudis sobre aspectes concrets de la xarxa ferroviària i ha confegit un document d'anàlisi de la problemàtica i solucions alternatives de la infrastructura ferroviària a l'àmbit territorial de la Corporació (Barcelona, gener 1984). Alguns d'aquests estudis són alternatives parcials a la problemàtica ferroviària de la zona costanera, entre ells els següents:

– *Estudi previ de depressió i soterrament de les vies i estacions de Renfe des de l'estació de Barcelona (França) fins al riu Besòs (Barcelona, gener de 1983 AYC Eng.).*

– *Estudi dels problemes especials derivats del soterrament de les vies de Renfe en el tram estació de França-Besòs (Barcelona, gener 1984).*

– *Estudi de factibilitat relatiu a la línia de ferrocarril de Renfe denominada ramal Glòries (Barcelona, juliol 1983, AYC Eng.).*

A més, els ajuntaments de Montgat i de Badalona, en els Plans especials d'ordenació de les respectives zones costaneres, han formulat diverses propostes que afecten el sistema general ferroviari i que tendeixen a reduir l'impacte negatiu de la presència del ferrocarril com a barrera entre les respectives poblacions i la franja costanera.

– L'Estudi previ de depressió i soterrament de la línia de la costa

L'Estudi previ de depressió i soterrament del tram comprès entre l'estació de França i el riu Besòs es desenvolupà en dues alternatives:

– *La primera amb una proposta de quatre vies soterrades.*

– *I la segona només amb tres vies soterrades.*

El túnel s'estendria des de la prolongació del carrer de Joan d'Àustria fins a la prolongació del carrer del Maresme en unes zones semideprimides, corresponents a les rampes de penetració, que s'estendrien pel costat de l'estació de França fins a l'Hospital del Mar i pel costat del Besòs fins a les cotxeres de Transports de Barcelona a la ronda de Sant Raimon de Penyafort.

El cost de la primera alternativa seria de 3.500 milions de pta. i el de la segona de 2.685 milions de pta.

L'obra es podria realitzar sense entrebancs doncs gairebé en tot el recorregut no s'afectarien altres edificis ni propietats que els de la pròpia Renfe, que caldria desmantellar un cop realitzat el soterrament. L'únic problema el pot presentar el pas del túnel per sota del Bogatell, a unes cotes inferiors a les del nivell freàtic, però aquesta qüestió es resol amb l'aplicació de tècniques constructives conegudes i practicades al nostre país.

El traçat té unes característiques acceptables tant en planta com en perfil.

– Estudi dels problemes especials de soterrament de la línia de la costa

Un cop iniciades les tasques de planificació de la zona costanera objecte del present document, la CMB realitzà un estudi complementari dels problemes de soterrament de la línia de la costa, entre els quals els que segueixen:

a. Obres i projectes en curs corresponents al pla d'ordenació de la costa de llevant de Barcelona.

b. Serveis tals com:

– *Clavegueram.*

– *Gas a baixa, mitjana i alta pressió.*

– *Electricitat.*

c. Restitució de les instal·lacions pròpies de Renfe que han de ser traslladades o adaptades, tals com les del tren Talgo, Macosa, etc.

d. Adequació de les vies, línies aèries i instal·lacions de seguretat de Renfe a la modificació de la sortida de les vies de l'estació de França.

e. Adaptació del «Salt del boc» del Besòs, restitució dels desviaments a Sant Andreu-Sagrera i de la via general a Massanet-Massanes per Mataró.

f. Compatibilització de la construcció del soterrament amb el servei de Renfe i amb les obres de les seves pròpies instal·lacions.

g. Problemes geotècnics específics de l'obra.

Aquest estudi és un inventari de solucions per a la resolució dels problemes que es puguin plantejar en la realització del soterrament de les vies.

Atès que la implantació del nou túnel correspon a un terraplenat recent, molt pròxim al mar, es proposa, com a solució constructiva, l'execució en murs pantalla prefabricats perforats amb llot-ciment i amb juntes segellades per garantir la impermeabilitat de les filtracions d'aigua. Es proposa tractar el fons del túnel per evitar el sifonament de les sorres. L'excavació del túnel es faria amb l'ajut de pous filtrats. Per controlar l'efecte de les aigües es podria emprar la bentonita supersòdica amb barreges de llot ric. El formigó hauria d'ésser en ciment especial puzolànic.

La solució dels problemes que generarien les obres de construcció del túnel sobre els serveis de clavegueram, gas a baixa, mitjana i alta pressió i electricitat, així como la restitució de les instal·lacions pròpies de Renfe que han d'ésser traslladades o adaptades, com les de Talgo o Macosa, s'estudiarien a un nivell d'avantprojecte en una fase posterior. També seria objecte d'aquest estudi posterior, l'adequació de les vies, línies aèries i instal·lacions de seguretat de Renfe, la modificació de la sortida de l'estació i el tractament del «Salt del boc» del Besòs.

En relació al clavegueram cal remarcar, però, que el túnel de nova execució afecta els col·lectors i, en la fase provisional, afecta particularment tots aquells col·lectors amb cotes de nivell per sobre de la cota útil del nou túnel, per la qual cosa seria necessari realitzar desviaments provisionals per salvar-los.

– Estudi del soterrament del ramal Glòries

L'Estudi de factibilitat de soterrament del ramal Glòries proposa dues alternatives de recorregut:

La primera, anomenada solució Lepanto, comporta el soterrament de la via pel carrer de Francesc d'Aranda fins a la Meridiana i la derivació pel carrer de Lepant fins a connectar amb el carrer d'Aragó a l'alçada de la Diagonal. Aquesta solució presenta greus problemes de pendents i per aquesta raó s'ha estudiat la segona alternativa, l'anomenada solució Diagonal, que pel seu més llarg recorregut, aproximadament pel traçat actual de la via en superfície, permet uns pendents més suaus.

Ambdues solucions, però, presenten un traçat tortuós, que difícilment s'adapta a la trama Cerdà de la ciutat. Els radis de curvatura són mínims, de 200 a 240 m. En alguns trams els pendents són molt forts, fins a 21,11 per mil en la solució Diagonal i fins al 25 per mil en la solució Lepant. Els edificis, obres i serveis afectats en ambdues solucions són nombrosos. I, sobretot a l'indret de la Meridiana, els traçats no resolen de manera definitiva la integració del ferrocarril a la ciutat.

Les dificultats dels traçats en soterrani d'aquest ramal deriven no solament de la presència de l'edificació consolidada segons la trama Cerdà, sinó també de l'existència dels túnels del ramal Catalunya i de les dues línies del Ferrocarril Metropolità (línies I i II, que obliguen a canvis de rasant sobtats).

El cost de la solució de desarmament del tram estació de França-riu Besòs i soterrament del ramal Glòries, és d'uns 7.500 milions de pessetes. El termini d'execució de les obres s'estima en uns 40-65 mesos.

4. Les propostes ferroviàries de l'Ajuntament de Montgat

L'Ajuntament de Montgat proposa quatre alternatives:

– *El trasllat de la via a l'interior.*

– *L'aixecament de la línia del ferrocarril en viaducte.*

– *La desaparició de la línia de la costa.*

– *El soterrament de la via del ferrocarril en una rasa.*

L'estudi tècnic de l'Ajuntament es pronuncia per aquesta darrera solució, que suposaria l'alliberament del túnel que travessa el turó i la seva conversió en unes galeries comercials que connectarien amb el passeig marítim de Montgat a banda i banda d'aquest accident geogràfic. Com a proposta transitòria, l'Ajuntament de Montgat indica la possibilitat «d'envoltar el traçat actual del tren per una gàbia metàl·lica calada amb escales adossades per trams que permetessin travessar d'una banda a l'altra, amb la possibilitat de ser transitable per sobre en una mena de passeig marítim panoràmic en alçada».

5. Les propostes de l'Ajuntament de Badalona

L'Ajuntament de Badalona, per la seva banda, proposa també, en el document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament del seu Pla especial de la Zona Costanera, la permeabilitat de la barrera que representa la via del ferrocarril mitjançant la creació de nous passos a diferent nivell, tant per a vehicles com per a vianants, i la millora dels passos existents per a vianants. Totes aquestes obres les entén l'Ajuntament de Badalona com a provisionals i a mig o curt termini, dins d'un planejament que, a llarg termini, pressuposa el pas del ferrocarril en rasa o túnel, al llarg de tota la costa.

6. Propostes inicials

Com a conseqüència dels estudis i contactes realitzats fins aquella data pels serveis tècnics de la CMB, el document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament per a la redacció del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana de 1984 efectuava les següents propostes:

– Estació de França

Mantenir l'estació de França en els termes de l'acord del 14 d'abril de 1983, fins que es produeixi la natural amortització de l'edifici o s'adopti un nou esquema de la xarxa que permeti el traçat de la prolongació de la línia de la costa cap a ponent en forma d'un tercer *by-pass* de Barcelona. Si això es produís en un futur a mig o a llarg termini, l'estació de França s'hauria de complementar amb una estació de pas probablement subterrània. L'actual edifici es podria mantenir com a estació terminal de formació de trens o, si de cas, destinar-la a altres usos. Mentrestant, l'estació seguiria funcionant com a destinatària de part dels trens de rodalies nord, de part dels trens regionals i dels trens de llarg recorregut. Les instal·lacions de tractament del correu es mantindrien en la seva actual configuració.

– La línia de la costa

A partir del pont de senyals es proposà iniciar el soterrament de la línia de la costa, que hauria d'estar completament soterrada en l'encreuament amb el passeig de Carles I. La distància entre el pont de senyals i el traçat projectat per al passeig de Carles I és d'uns 500 m i permet la construcció de la rampa de penetració al túnel amb un pendent inferior al 15 per mil i amb un traçat gairebé rectilini. A partir del passeig de Carles I i fins al carrer del General Manso, es proposà el soterrament de la via del ferrocarril en túnel, passant per sota del Bogatell i de les altres clavegueres.

Al centre del tram soterrat i just enfront de la rambla del Poblenou, es construiria la nova estació subterrània. A partir del carrer del General Manso, la via començaria a sortir en rampa fins a la superfície. La cruïlla amb el passeig del General Prim es faria amb el ferrocarril en superfície i amb el passeig sobreelevat.

Es proposà fer sense cap pas a nivell l'accés a l'apartador ferroviari de Macosa. En el tram d'acord entre la línia general i aquest apartador el tren passaria a través del parc urbà del Besòs i per sobre de la línia caldria construir un túnel, convenientment recobert de terres, per tal de donar continuïtat al parc, sense interferir el lliure recorregut del ferrocarril.

La cruïlla de l'apartador de Macosa amb el carrer de la Selva de Mar s'hauria de salvar també a diferent nivell, fent passar el carrer en viaducte pel damunt de la via del tren. Per a la construcció d'aquest viaducte es podrien emprar els materials de l'actual viaducte de l'avinguda d'Icària, que es podria desmuntar una vegada realitzada la sistematització del sistema general viari.

En el triangle que formen la línia de la costa amb la derivació cap a l'interior, al terme de Sant Adrià de Besòs, es proposa la realització dels encreuaments al mateix nivell.

Pel que fa al traçat ferroviari, a partir de Sant Adrià de Besòs, es proposa el manteniment de l'actual estructura i la reducció dels efectes de barrera del ferrocarril mitjançant la supressió de tots els passos a nivell i dels ramals fora d'ús.

Al terme municipal de Sant Adrià de Besòs es proposa suprimir el pas a nivell de la Catalana, ja que l'accés a aquesta central tèrmica es pot fer des del passeig del General Prim, seguint el recorregut de l'actual via d'accés a l'incinerador d'escombraries. El pas a nivell del carrer de la Barca es transformaria en un pas inferior, complementat amb un altre de gàlib reduït, al costat de la llera del Besòs.

Als termes municipals de Badalona i de Montgat es recolliren les propostes dels ajuntaments pel que fa a la supressió dels actuals passos a nivell i la construcció de passos a diferent nivell sobre el traçat de la via actual.

El pas a nivell de la riera de Jornet (avinguda de Sant Ignasi de Loiola) a Badalona se situaria en un pas inferior.

Al carrer del Mar se suprimiria el pas de vehicles.

El pas a nivell del carrer de l'Iris se substituiria per un pas de gàlib reduït per la riera del Canyadó.

El pas a nivell del carrer de la platja, a l'estació de Montgat-Tiana, se suprimiria. L'accés al port es faria per un nou pas a diferent nivell a l'indret del turó de Montgat. Per això es proposa la prolongació del túnel que travessa el turó de Montgat per ambdues boques, per tal de permetre la connexió dels vials d'accés al port.

Aquesta prolongació s'hauria de realitzar amb el màxim respecte a la conservació de l'obra de fàbrica de les entrades, la qual s'hauria de traslladar o reproduir a les noves boques.

El pas a nivell de carrer del Túnel també se suprimiria i el substituiria una passarel·la segons el projecte de Renfe, així com el pas a nivell del carrer de la Platja.

En relació a la proposta de soterrament del ferrocarril, al terme de Montgat, es considera que, en principi, no és necessari ja que, com s'ha dit, l'entitat de les àrees urbanes d'aquest terme municipal no és tal que justifiqui intervencions d'aquesta naturalesa i més quan la barrera del ferrocarril pot ésser salvada.

Finalment, es proposa construir, restituir o substituir un tancament continu en tota la línia de la costa, entre la rampa de sortida del carrer del General Manso a Barcelona i el nucli de Monsolís, al terme municipal de Montgat.

– El ramal Glòries

Pel que fa al ramal Glòries, es proposa permeabilitzar la trama urbana de la ciutat mitjançant l'alternativa de desarmament d'aquest ramal.

– El Ferrocarril de la Generalitat al marge esquerre del Llobregat

La línia del Ferrocarril de la Generalitat al marge esquerre del Llobregat no estaba prevista al PGM amb el traçat que actualment s'està construint. D'altra banda, a l'indret comprès entre els carrers A i E de la Zona Franca, el traçat d'aquesta línia entra en conflicte amb unes instal·lacions esportives, de construcció recent, de la Federación Española de Tenis. Es proposa modificar el PGM, suprimir el traçat ferroviari a ponent de la llera actual del Llobregat i qualificar com a ferroviaris els sòls que corresponen al traçat del Ferrocarril de la Generalitat, en construcció.

7. El sistema ferroviari de la zona costanera de llevant al PGM vigent (Pla de 1976)

En relació a la situació actual del sistema general ferroviari, el PGM plantejava les següents intervencions:

– Eliminació de l'estació de la Barceloneta. Els ramals que connecten al sistema es mantenen tant a llevant com a ponent. La connexió cap a ponent s'efectuava mitjançant un túnel de nova construcció paral·lel al moll de Bosch i Alsina que es prolongava fins a l'estació del Morrot.

– Desaparició de l'estació de rodalies.

– Desaparició del ramal Glòries.

– Manteniment del ramal de la costa però amb supressió de les estacions de classificació de mercaderies del Poblenou i del Bogatell. En tot el front costaner, l'àmbit assignat al sistema ferroviari quedava limitat a la superfície estrictament necessària per al pas de l'estesa d'una doble via.

– Modificació del traçat del «Salt del boc» a la zona de la Catalana. Aquesta modificació obeïa a la necessitat d'ajustar el traçat de l'autopista-cinturó Litoral que afectava aquesta estructura.

La superfície del sistema general ferroviari a l'àmbit del Pla especial de la Zona Costanera era de 219.000 m^2.

En síntesi, el PGM proposa el manteniment de la línia de la costa i el seu reforçament com a tercer *by-pass*, a través de Barcelona, de la xarxa ferroviària metropolitana. El *by-pass* es projectava en túnel en el front de la ciutat vella. També es proposava l'eliminació del ramal Glòries i la permanència de l'estació de França com a terminar secundària i d'impulsió de trens al sistema ferroviari.

8. Propostes de la Comissió tècnica CMB-Generalitat

La Comissió analitzà la documentació de projectes, avantprojectes i estudis realitzats sobre la xarxa ferroviària de l'àmbit metropolità. Les reflexions es feren des d'un doble objectiu: de regeneració urbana dels sectors de la ciutat deprimits per l'existència d'instal·lacions ferroviàries i de millora de les relacions entre la ciutat i el sistema ferroviari per incrementar la satisfacció de la demanda de transport públic.

Totes les reflexions tingueren en compte la possible celebració a Barcelona dels Jocs Olímpics de 1992, no com a eventuals generadors d'instal·lacions de prestigi, sinó com a motors de reajustament en el temps d'operacions de construcció d'infrastructures necessàries per a la ciutat.

En un primer document d'esborrany redactat com a síntesi de les reflexions tècniques, la Comissió considerà que el futur esquema ferroviari de Barcelona podria materialitzar-se per dos camins:

a. Mitjançant una solució que impliqui conservar l'estació de França amb un únic accés ferroviari. Aquest accés estaria soterrat i emplaçat al llarg de la costa en situació anàloga a l'actual ramal de la Marina.

b. Mitjançant una solució que impliqui desafectar l'estació de França i en conseqüència també desmuntar el ramal de la costa.

De les dues solucions, aquesta Comissió recomanava, inicialment, l'adopció d'aquella que implicava conservar l'estació de França i soterrar la línia de la costa, tot i saber:

a. Que la solució implica augmentar de 5.000 milions de pessetes a 6.000 milions de pessetes la inversió.

b. Que la solució proposada és la més flexible ja que permet optar, en el futur, per qualsevol dels esquemes ferroviaris considerats anteriorment com a correctes.

c. Que la solució permet complir els terminis als quals obligaria la celebració dels Jocs Olímpics amb el major grau de garantia i facilita les negociacions amb totes les institucions afectades.

El document definitiu, però, signat pels tècnics de la Comissió, matisa les consideracions del document inicial en el sentit d'invertir l'ordre de les propostes i considerar més racional, funcional i econòmica la de desafectar a curt termini l'estació de França i, com a conseqüència, també el ramal de la costa. Els tècnics de la Comissió, però, puntualitzen que:

«La brevetat dels terminis vinculats als Jocs Olímpics i als antecedents dialèctics pel que fa a les anteriors propostes de desafectació de l'estació de França, aconsellen que es pugui prendre en consideració l'alternativa que implica la conservació, de moment, de l'esmentada estació i el soterrament de la línia de la costa, sabent:

a. Que la solució suposa un augment de cost d'uns 6.000 milions de pessetes que en un futur podrien no tenir cap utilitat, però:

b. Que la solució satisfà el planejament cronològic amb les majors garanties, i:

c. Que la solució proposada facilita les negociacions amb totes les institucions i entitats afectades».

La Comissió posa èmfasi en la viabilitat del Pla i en l'esforç financer, administratiu i tècnic que és justificat per l'existència dels Jocs Olímpics. També palesa que una demora de les decisions polítiques, una demora administrativa, una demora per indecisions competencials, una demora en l'elaboració dels projectes i de les obres o una demora per dificultats econòmiques i financeres imprevistes farien inviable l'objectiu del Pla amb evidents repercussions sobre el conjunt de plans ciutadans elaborats en el context dels Jocs Olímpics.

Aquest document fou elaborat el mes de desembre de 1984.

9. Proposta del consell d'administració de Renfe

El 8 de febrero de 1985, el Consell d'Administració de Renfe, a petició del president de la CMB, acordà aprovar una proposta per a la xarxa d'enllaços ferroviaris de Barcelona que, des del punt de vista de la ciutat, té com a objectius bàsics els que segueixen:

1. L'obertura urbanística de Barcelona al mar i la recuperació de la franja costanera compresa entre el riu Besòs i la Barceloneta, amb una possible utilització immediata per a instal·lacions olímpiques i la recuperació generalitzada dels sòls per a equipaments.

2. La integració de les instal·lacions ferroviàries amb els plans de la ciutat en desenvolupament o en projecte.

3. L'augment de l'accessibilitat del sistema de rodalies a l'àrea de Barcelona.

Aquests objectius repercuteixen en la instal·lació ferroviària de Renfe en les següents qüestions:

a. La supressió d'una de les dues penetracions a l'estació de França.

b. El trasllat de les instal·lacions d'aquesta penetració cap a un nou emplaçament.

c. L'encaminament dels trens de rodalies de la línia de Mataró, que actualment utilitzen aquesta penetració, cap a un nou recorregut.

d. La minva de la capacitat global de la xarxa d'enllaços i l'augment de la saturació amb nous colls d'ampolla.

El nou model d'explotació comportaria el manteniment del sistema ferroviari actual per als trens de passatgers de llarg recorregut. Es mantindria l'actual model de dues grans estacions terminals (Sants i França) amb intercomunicació entre ambdues estacions per mitjà del ramal de la plaça de les Glòries.

El servei de rodalies es modificaria en el sentit que els trens de la línia de Mataró travessarien la zona central de Barcelona fins a l'Hospitalet de Llobregat pel carrer d'Aragó. L'estació de l'Hospitalet seria la nova estació capçalera, la qual cosa comporta un increment potencial de viatgers.

Pel que fa al tràfic de mercaderies, s'haurà de crear un nou complex ferroviari a la Llagosta que permeti substituir les estacions del Bogatell i del Poblenou.

Els serveis complementaris es traslladaran a uns altres indrets. Els tallers Talgo se situaran a l'estació de Sant Andreu-Comtal.

El nou model d'explotació produirà uns colls d'ampolla que exigeixen les següents actuacions:

— Quadruplicar la via del ramal Besòs-Sagrera per tal de separar-hi els trànsits.

— Construir una nova cruïlla ferroviària tipus «Salt del boc» a l'estació de Marina-Vilanova, per tal d'incrementar la capacitat suplementària de l'encaminament dels trens de rodalies del Maresme a l'estació de França.

— Construir les instal·lacions de telecomandament centralitzat per a tot el sistema de rodalies de Barcelona.

— Remodelar l'estació de l'Hospitalet com a capçalera dels trens de rodalies del Maresme, per tal d'alliberar l'estació de Sants i d'obtenir una capacitat suplementària del sistema.

Els projectes s'hauran de desenvolupar en dues fases que conclouen el 30 de juny de 1986.

10. Acord de la Comissió de Govern de la CMB

La Comissió de Govern de la CMB, en la reunió celebrada el 19 de setembre de 1985, acordà la «inclusió en el Pla de la Zona Costanera del conveni suscrit entre Renfe i l'Ajuntament de Barcelona». Més endavant en nota —clarificadora de l'acord— del president de la Comissió Informativa d'Urbanisme es concretà que el que s'havia d'incloure eren: «Les variacions en els traçats ferroviaris que s'adeqüin al que assenyala l'acord del Consell d'Administració de Renfe del dia 8 de febrer de 1985».

A més a més de les determinacions que es deriven de l'ampliació d'aquest acord, es proposaren les següents intervencions:

Montgat i Badalona

En els termes municipals de Montgat i Badalona les modificacions del Sistema general ferroviari es limiten a la perllongació del túnel de Montgat, l'eliminació de les vies innecessàries dels antics apartadors. L'eliminació dels passos a nivell i l'aïllament físic i la integració urbana del tren.

Sant Adrià de Besòs-Poblenou

Es proposa:

La desaparició de la línia de la costa des de la Barceloneta fins a la connexió tipus «Salt del boc» situada a ponent del barri de la Catalana i la nova qualificació com a sòls destinats al Sistema general ferroviari de l'estació de rodalies de Renfe i del ramal ferroviari comprès entre l'estació de França i la plaça de les Glòries.

5. Sistema general viari

1. Estudis i projectes realitzats. *79*
– Pla de Carreteres de Catalunya.
– Pla de Vies Bàsiques de l'Ajuntament de Barcelona.
– Pla Especial de la façana marítima de Montgat.
– Pla Especial de la façana marítima de Badalona.
– Informe de la Subcomissió d'Estudis de Trànsit.

2. El Passeig Marítim de Montgat-Badalona-St. Adrià. *82*

3. El Passeig Marítim de Barcelona. *84*

4. El Cinturó Litoral de Barcelona. *85*

5. La Via Zona Franca-Viladecans per la costa. *86*

6. El Passeig Marítim de Gavà-Castelldefels-Les Botigues. *87*

5. Sistema general viari

El PGM conté una completa definició del traçat de les vies que constitueixen el sistema general viari però les seves normes especifiquen que «els traçats que figuren als plànols dins dels límits zonals reservats per a la xarxa viària són els esquemes orientatius del funcionament dels enllaços, calçades, passos a diferent nivell i altres elements semblants, a fi de reservar terreny suficient per a l'execució dels projectes que posteriorment siguin redactats i aprovats. Quan sigui el cas, els sobrers que no s'utilitzin com a vials seran destinats, en fases intermèdies d'execució, a espais lliures de protecció o verds».

En el moment de la redacció del PGM, algunes de les vies de la xarxa viària bàsica del territori costaner no tenien encara totalment definit el seu caràcter; la distinció sobre els trams d'autopistes urbanes, distribuïdors bàsics, artèries urbanes i artèries cíviques i vies de la xarxa local no havia arribat al grau de precisió que avui s'ha assolit, sobretot per la tasca de la Subcomissió d'estudis de trànsit per a la xarxa arterial de Barcelona i comarca, creada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en col·laboració amb la CMB i amb l'Ajuntament de Barcelona.

Els estudis d'aquesta comissió permeten precisar amb molt més detall la definició d'alguns elements importants de la xarxa viària dels territoris costaners. Tant el caràcter de les vies com els traçats, nusos i cruïlles, han experimentat alguns canvis en relació a les propostes del PGM.

1. Estudis i projectes realitzats

Els estudis redactats últimament, que més directament afecten la xarxa viària bàsica de l'àmbit costaner, són els següents:

– *Pla de carreteres de Catalunya. Direcció General de Carreteres, Direcció General de Política Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.*

– *Pla de vies bàsiques. Proposta de xarxa de circulació. Redactat pel Servei de Planejament de la Unitat Operativa de Transports i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona.*

– *Informe de la Subcomissió d'estudis de trànsit de la xarxa arterial de Barcelona i comarca, gener del 1984.*

– *Pla especial d'ordenació de la façana marítima. Criteris, objectius i solucions generals de planejament, abril de 1983. Ajuntament de Montgat.*

– *Pla especial d'ordenació de la façana marítima. Criteris, objectius i solucions generals de planejament (1983). Ajuntament de Barcelona.*

Com es pot deduir, es tracta d'estudis de molt diferent naturalesa que incideixen en aspectes diversos del sistema general viari. Alguns d'aquests estudis, els de caràcter general, contenen apreciacions que només indirectament afecten la xarxa costanera metropolitana.

– Pla de carreteres de Catalunya

El Pla de carreteres de Catalunya, redactat el gener de 1983, és el document bàsic de referència del planejament de la xarxa nacional. A l'escala metropolitana conté un estudi de la xarxa bàsica actual amb l'anàlisi del trànsit (IMD de 1980) i la velocitat de recorregut de vehicles lleugers el 1981, i un estudi complet d'accessibilitat amb una anàlisi del traçat de vies i de la velocitat dels vehicles en temps i cost de funcionament. També conté la definició d'una xarxa de camins mínims (en temps).

El Pla de carreteres proposa un esquema de xarxa bàsica, elabora unes projeccions de trànsit i defineix les IMD fins l'any 2001. El Pla també concreta el disseny, en secció, de les vies tipus de la xarxa primària.

– Pla de vies bàsiques de l'Ajuntament de Barcelona

El Servei de Planejament de la Unitat Operativa de Transports i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona ha redactat una proposta de xarxa de circulació (març 1983) que conté la definició de les vies bàsiques de la ciutat. Aquest Pla opta pel model de xarxa en dos sentits ortogonals i elimina les diagonals com a vies bàsiques a tot arreu on és possible. A l'àmbit de planejament comprès entre el Besòs i la ciutat vella, les vies bàsiques són les següents:

En sentit paral·lel a la línia de la costa

– La Gran Via i el carrer de Cristòfol de Moura i la seva prolongació a través de la Diagonal pels carrers de Tànger i Ali-Bey.
– El carrer del Pallars.
– El carrer de Ramon Llull.
– El carrer del Taulat i la seva prolongació cap a l'est fins al carrer del General Prim i cap a l'oest fins a l'avinguda d'Icària.
– El cinturó Litoral.
– El passeig Marítim.

En sentit perpendicular a la costa es proposa

– El cinturó Litoral en el tram del marge dret del Besòs.
– El carrer de Sant Raimon de Penyafort.
– L'avinguda del General Prim.
– El carrer de Cantàbria i la seva prolongació pel carrer del General Manso.
– El carrer de la Selva de Mar.
– El carrer de Bac de Roda.
– El carrer de Bilbao.
– El carrer de la Llacuna.
– El carrer de Badajoz.
– El carrer d'Àlaba.
– El carrer de Joan d'Àustria
– El carrer de Francesc d'Aranda

De tots aquests carrers, tenen particular importància pel nivell de connexió entre zones extremes de la ciutat que s'hi assoleix, els que s'esmenten a continuació:

En sentit paral·lel al mar

– La Gran Via.
– El carrer de Cristòfol de Moura-Tànger-Ali-Bey que en la seva continuació cap a Sant Adrià de Besòs enllaçaria aquesta població i la zona industrial de Badalona amb el centre de Barcelona.
– El cinturó Litoral.

En sentit perpendicular al mar

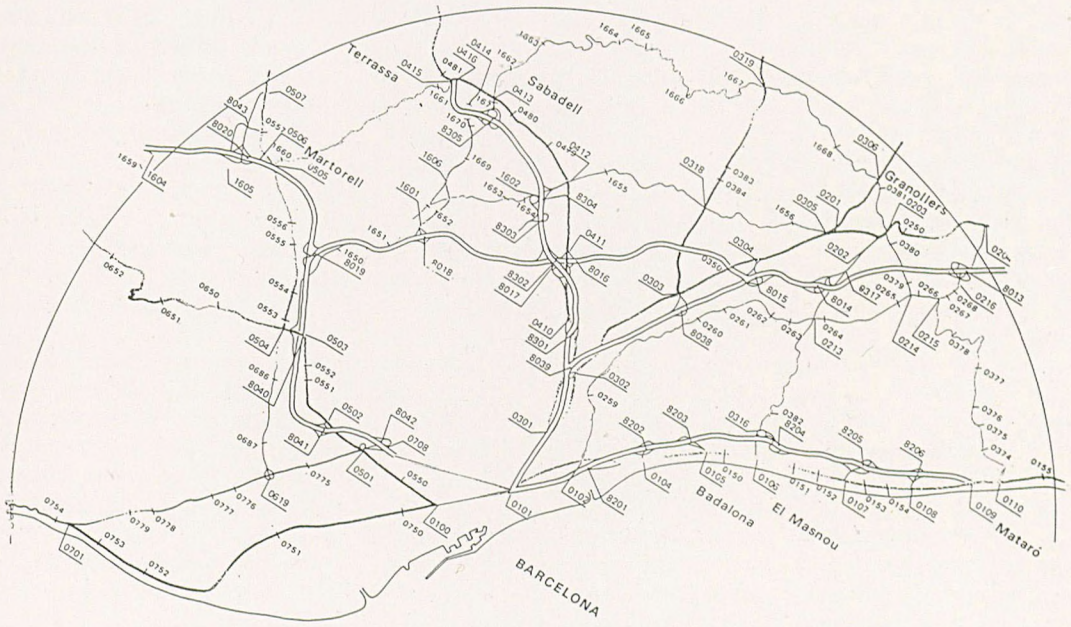
– El cinturó Litoral en el tram del marge dret del Besòs.
– L'avinguda del General Prim.
– El carrer de Bac de Roda.
– El carrer de Bilbao.
– El carrer de Joan d'Àustria.
– El carrer de Francesc d'Aranda.

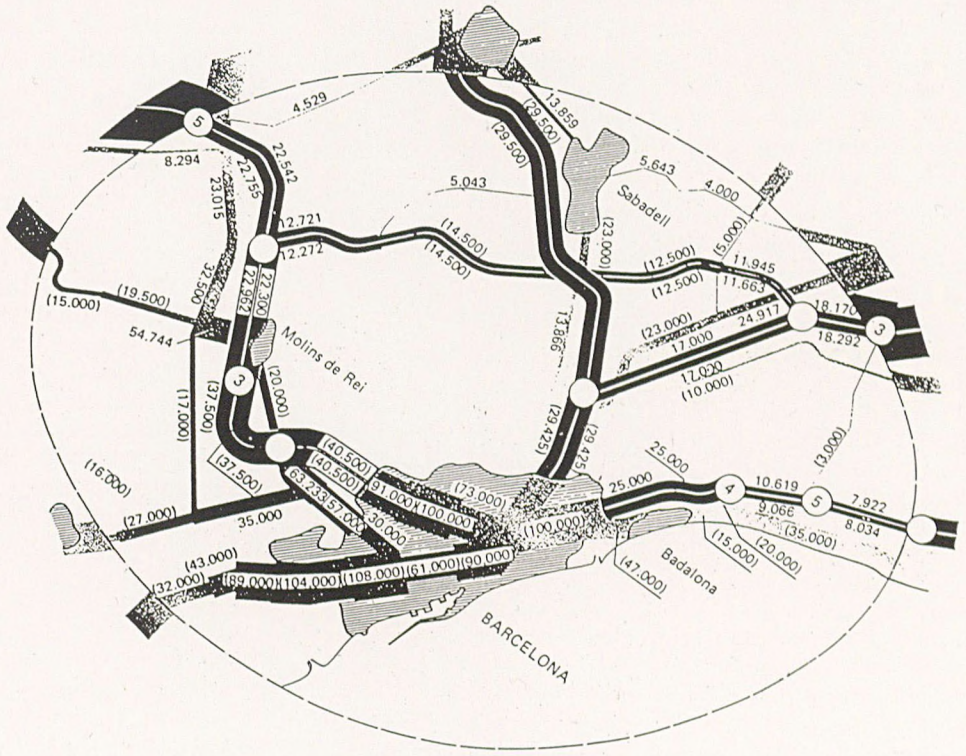
El sistema viari bàsic en el PGM.



El Pla de vies bàsiques de l'Ajuntament de Barcelona.
Aquest Pla opta pel model de xarxa en dues direccions ortogonals i pels carrers de sentit únic agrupats en parelles.

Pla de carreteres de Catalunya. Detall àrea metropolitana de Barcelona.
Xarxa bàsica actual: nusos i subnusos.





Pla de carreteres de Catalunya. Detall àrea metropolitana de Barcelona.
Trànsit IMD. 1.980. Trànsit IMD. 2.001.

– Pla especial d'ordenació de la façana marítima de Montgat (1983)

L'Ajuntament de Montgat proposa una ordenació global de la xarxa viària de població que estructuri i relligui els vuit nuclis dispersos que s'assenten sobre l'accidentada orografia del terme municipal.

Una peça important de la xarxa és el passeig marítim, que en l'avanç del Pla especial d'ordenació de la façana marítima es planteja sobre el traçat, en subterrani, de la via del tren. Es pretén que el passeig connecti amb el passeig Marítim de Badalona i de Masnou, si bé, a la proposta, el passeig acaba enfront del nucli de Monsolís. El passeig té un caràcter diferent a llevant i a ponent del turó. El tram de llevant «té un caràcter més local de reequipament i d'obertura pel barri de pescadors, molt ofegat en l'actualitat». La part central del passeig, enfront del turó, s'entén com una esplanada, en forma de gran plaça panoràmica sobre el mar, que articula els dos trams. El passeig occidental es lliga al port i és l'eix estructurador de les activitats que es desenvolupen en aquesta nova implantació. El túnel del ferrocarril es manté com a galeria comercial que uneix el passeig marítim oriental i l'occidental.

Pel que fa al trànsit de vehicles, el passeig marítim no tindria continuïtat i es dividiria també en dos sectors separats pel turó.

El sector oriental que seguiria en tot el seu recorregut el traçat del ferrocarril connectaria amb la carretera N-II enfront de la plaça de l'Ajuntament i es prolongaria fins a la torre Masnou.

El sector occidental derivaria cap a l'autopista A-19 per mitjà d'un nou túnel per sota de la carretera N-II situat a la cara de ponent del turó.

Com ja s'ha comentat en tractar del sistema general ferroviari, la proposta de l'Ajuntament de Montgat de soterrar la línia del ferrocarril de la costa no sembla viable a curt termini i molt menys en l'horitzó que es planteja aquest Pla. És per aquesta raó que s'ha de partir de la base de la permanència de la via del ferrocarril per a qualsevol alternativa d'ordenació de la xarxa viària de Montgat.

El passeig marítim no podria, per tant, adoptar el traçat i la configuració que proposà inicialment l'Ajuntament.

Al Pla d'ordenació del tram de costa comprès entre Barcelona i el port esportiu del Masnou redactat per la Direcció General de Ports i Costes del Departament de PT i OP de la Generalitat, encara no aprovat, el mateix equip redactor del Pla especial de la façana marítima de Montgat proposa, per al passeig marítim d'aquesta població, una solució a partir de la permanència de la línia del ferrocarril.

– Pla especial d'ordenació de la façana marítima de Badalona (1983)

L'Ajuntament de Badalona, en el seu Pla especial, també preveu un passeig marítim com a suport de les activitats esportives i de lleure i com a enllaç dels passeigs per a vianants des del centre urbà cap al port.

En el sector entre l'avinguda de Sant Ignasi i el Club Natació de Badalona es proposa una important àrea d'aparcament en superfície i en el front del passeig del Mar es proposa la construcció d'un aparcament subterrani que, en una primera etapa, podria ser una instal·lació superficial deprimida en una cota que deixés lliures les visuals des del passeig al mar. L'aparcament subterrani interfereix el col·lector interceptor de les aigües residuals de les poblacions de llevant.

L'existència d'aquest interceptor i d'un important col·lector que hi connecta plantejaria alguns inconvenients a la construcció d'aquest aparcament subterrani, inconvenients que detecta el Pla especial de l'Ajuntament i als quals es donen diverses alternatives. El Pla es pronuncia per desplaçar el col·lector a una posició immediata al ferrocarril al costat d'una important canonada de gas. Amb aquesta solució l'aparcament podria assolir la capacitat màxima, però el cost suplementari del col·lector seria important.

En el tram entre la riera de Canyadó i el terme de Montgat el passeig marítim es tracta com a «cinta poc formalitzada entre camps de joc i aparcaments de superfície».

El Pla s'estén sobre la connexió dels barris de Badalona amb la façana marítima de la població i sobre l'estudi de la xarxa arterial promogut per l'Ajuntament, un estudi en el qual el passeig marítim és considerat com un vial de trànsit restringit que recull l'estructura viària perpendicular a la costa i actua com a distribuïdor local. La vialitat proposada té per objecte aconseguir l'enllaç exterior industrial i portuari, la connexió dels barris entre ells i la façana marítima i la millora general de l'accessibilitat.

Per salvar la barrera del ferrocarril es proposen una sèrie de passos a diferent nivell per al trànsit rodat o per a vianants. A l'àrea central, els passos de trànsit rodat es projecten per sota de la via del ferrocarril, amb un gàlib restringit de 3 m, per permetre el pas únicament a vehicles de turisme i al transport lleuger sense afectar la imatge urbana amb viaductes per sobre del tren. Això comporta la consideració que el trànsit del passeig marítim és lent, local i restringit i evita les possibles intrusions de trànsit pesant incompatible amb les activitats de lleure a les quals es destinaria prioritàriament la zona costanera. Als extrems del recorregut, però, es projecten passos elevats que permeten la circulació sense restricció de gàlib i l'accés, cas de bloqueig dels passos inferiors per l'acció d'una tempesta.

Els passos són els següents: avinguda del Maresme (elevat), Cros, S.A. (elevat), carrer de Narcís Monturiol (elevat), avinguda de Sant Ignasi (subterrani), avinguda de Martí Pujol (subterrani), riera Canyadó (subterrani) i carretera de Tiana (elevat).

El carrer d'Eduard Maristany es transformaria en l'eix d'intercanvi a ambdós costats de les instal·lacions ferroviàries, en una solució que l'avanç de Pla considera costosa i que podria afectar alguna via del ferrocarril.

– Informe de la subcomissió d'estudis de trànsit

Aquest informe té per objecte una avaluació del disseny del cinturó Litoral de Barcelona. Les determinacions sobre l'ordenació de la zona costanera han de comptar amb aquesta avaluació.

L'estudi es planteja seguint el següent mètode:

– Anàlisi de l'origen-destinació del trànsit a partir de la determinació d'uns punts d'enquesta.

– Assignació al cinturó Litoral del trànsit, el qual experimentaria una millora en temps i en comoditat, en utilitzar el cinturó en lloc dels itineraris actuals. Aquesta suposició no té en compte les possibles restriccions de la capacitat previsible, per exemple al passeig de Colom.

– Anàlisi de la descàrrega de la ciutat com a conseqüència de l'entrada en servei dels cinturons, realitzada mitjançant un model de simulació que inclou una xarxa bàsica simplificada i la matriu origen-destinació deduïda de la informació de les enquestes.

– Reducció del volum de trànsit del cinturó Litoral.

Les conclusions de l'estudi són que el volum futur de trànsit del cinturó Litoral és força variable al llarg del seu traçat. La major demanda és al passeig de Colom, on se sobreposaran el trànsit industrial de pas i el del port, al trànsit local de la ciutat, especialment en el tram tangent al recinte de la ciutat antiga, la qual pel seu traçat de carrers no té altra alternativa de pas.

Al cinturó Litoral, el trànsit comercial serà més del 30 % en el tram que va des del port cap a ponent. Al passeig de Colom aquest trànsit és actualment del 20 %, qüestió que caldrà tenir en compte en el projecte del ramal de llevant, entre el passeig de Colom i el Besòs, ja que per la banda del Besòs els accessos experimentarien una presència de vehicles comercials superior al 10 %.

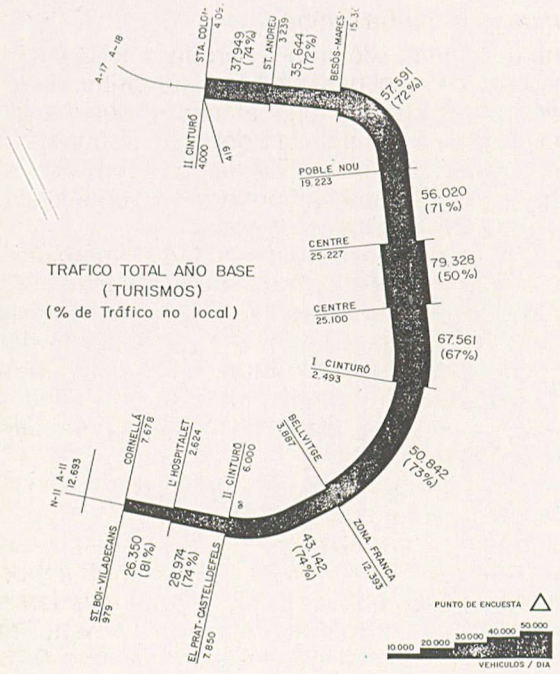
En l'assignació del trànsit pel cinturó Litoral es considera que aquesta via s'acabarà alhora que el segon cinturó, de manera que es tanca l'anella que envolta Barcelona.

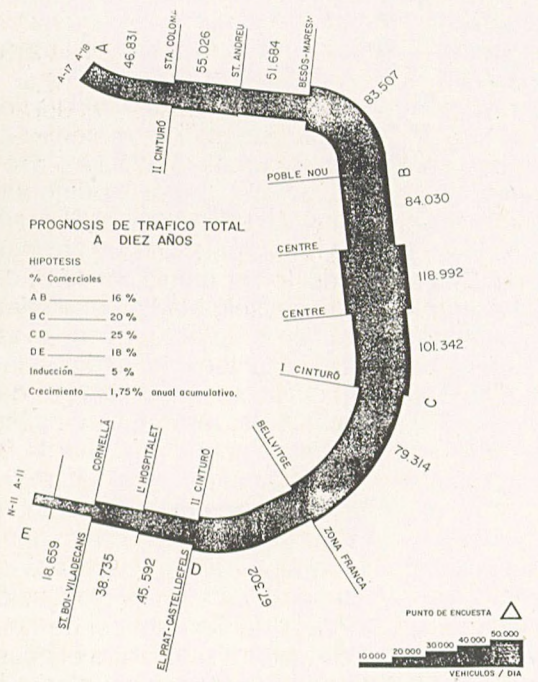
És probable que, si només existís el cinturó Litoral i el segon cinturó no estigués construït en tota la seva llargada, des de Montgat fins al Prat de Llobregat, el cinturó Litoral hauria de suportar un volum de trànsit superior al que preveu l'estudi, sempre que la capacitat del tram passeig de Colom-moll de la Fusta ho permetés.

L'alta densitat de residència, de serveis i de llocs de treball secundaris i terciaris a la franja costanera de la ciutat i l'absència d'una xarxa alternativa, provocaran segurament una incidència important del trànsit local en el cinturó, sobretot en el seu tram central, des del Poblenou fins al port, ja que aquestes zones són l'origen o la destinació de la gran majoria dels viatges sobre el cinturó.

El centre atreu en l'actualitat 50.000 turismes i el Poblenou i la Zona Franca n'atreuen 19.000 cadascuna. D'ací l'evidència de la importància d'aquest trànsit en relació als 80.000 turismes que passen pel passeig de Colom.

Trànsit total al cinturó Litoral. A la zona centre s'estima en 79.328 vehicles el 50 % dels quals pertanyen al trànsit no local. Al Poblenou, la proporció del trànsit no local creix fins al 71 %.





Prognosi de trànsit total pel cinturó Litoral. A la zona centre, la intensitat mitjana diària s'estima en 118.992 vehicles i al Poblenou en 84.030.

L'estudi formula una prognosi de trànsit total, a 10 anys, en la qual es demostra que el tram del passeig de Colom serà el de major densitat, 119.000 vehicles/dia, si no fos per la notable restricció de capacitat que, segons els autors, presenta la solució que proposa el projecte, en realització, del moll de la Fusta.

Al tram comprès entre la Gran Via i el passeig de Colom, a la zona del Poblenou, el trànsit oscil·la al voltant dels 80.000 vehicles/dia.

L'informe conclou indicant que gairebé 120.000 vehicles poden obtenir algun avantatge en la utilització del cinturó Litoral en el tram més carregat del passeig de Colom. Aquesta xifra només representa uns 20.000 vehicles/dia més que els actuals. Això implica que per la part central del cinturó ja circula la gran majoria dels vehicles que podrien tenir interès a fer-ho. L'informe recomana una revisió de les premisses de disseny del passeig de Colom entre l'estació de França i l'accés a Montjuïc, ja que la solució que s'hi està construint en aquests moments no canalitzaria la demanda potencial prevista i només amb dificultat pot absorbir el trànsit actual.

L'informe precisa, finalment, que els gairebé 85.000 vehicles/dia que utilitzaran el cinturó Litoral entre l'estació de França i la Gran Via-Besòs poden circular per un carrer amb cinc carrils per sentit, amb semàfors, respectant els girs i les incorporacions precises per servir l'important trànsit local del Poblenou. Això implica que el cinturó, al Poblenou, pot funcionar perfectament amb un disseny a nivell, amb semàfors. Per garantir una velocitat escaient en el dos sentits (70 km/hora), tot el tram de Trinitat a Colom s'ha de dissenyar sense possibilitat d'aparcament a les vies ràpides.

Les dimensions mínimes dels elements de la secció que es considera són els següents:

Voreres	5 m
Carrils d'aparcament	2 m
Carrils de les calçades laterals	3 m
Carrils de la calçada central	3,25 m
Mitjanes amb possibilitat de gir	3,5 m
Separadors central-lateral	4 m
Cunetes	0,5 m

2. El passeig Marítim Montgat-Badalona-Sant Adrià de Besòs

El PGM projectava, entre la via del ferrocarril i el mar, un passeig marítim que s'estenia des del passeig Marítim de Barcelona fins al torrent de Vallmajor de Badalona. Aquest passeig marítim travessava els fronts costaners de Sant Adrià de Besòs i Badalona i tenia com a úniques connexions a diferent nivell del ferrocarril dos enllaços als seus extrems: un amb la via que seguia pel marge esquerre del Besòs i l'altre amb el torrent de Vallmajor. A Sant Adrià, aquesta via passava pel costat del ferrocarril, a uns 400 m de la costa.

En plantejar la reestructuració de tot el front s'ha de reconsiderar també l'esquema viari que dóna accés al passeig marítim. El canvi d'ús del front litoral de Montgat i la possibilitat de transformació de l'ús industrial en ús relatiu al port, permet prolongar el passeig marítim de Sant Adrià de Besòs-Badalona-Montgat fins al turó d'aquesta última població i obliga a reconsiderar el sistema de connexions d'aquest passeig marítim amb la xarxa viària bàsica metropolitana.

En aquest sentit, el document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament proposava les següents intervencions:

– La construcció de passos superiors al ferrocarril, als carrers de Monturiol a Badalona i del Maresme a Sant Adrià de Besòs, per connectar aquests carrers, sense restricció de gàlib, amb el passeig marítim Badalona-Montgat.

– La creació de dos passos a nivell inferior al del ferrocarril, a les avingudes de Martí Pujol i de Sant Ignasi de Loiola, a Badalona, per connectar aquestes avingudes amb el passeig marítim.

– La creació d'un pas inferior al ferrocarril, de gàlib restringit, a la riera de Canyadó a Badalona.

– La supressió de la connexió del torrent de Vallmajor amb el passeig marítim. Al PGM, aquesta connexió es feia de forma molt forçada, amb un pas inferior a la carretera i pel damunt de la via del ferrocarril, de molt difícil construcció sense aixecar la rasant de la carretera. Es proposa que el torrent de Vallmajor es lliuri directament a la carretera N-II.

– La prolongació del passeig Marítim de Montgat, des del turó fins al passeig Marítim de Badalona, a l'indret del torrent de Vallmajor. Aquesta prolongació comporta l'estudi de l'enllaç de la carretera de Tiana amb un pas inferior a la via del ferrocarril de gàlib limitat, ja que el trànsit sense restricció de gàlib pot accedir al passeig Marítim des del turó de Montgat.

– La creació d'un nou accés a la costa i al barri de l'Ajuntament i a la urbanització turó del Mar de Montgat. Aquest accés es realitzaria com a prolongació de la sortida de l'autopista cap a la carretera N-II, en direcció a Mataró. Comporta la prolongació del túnel del ferrocarril per sota del turó, a ambdós extrems, i la restitució de la forma del turó de Montgat al front litoral. Aquesta restitució es pot aconseguir mitjançant l'aportació de terres contingudes i estabilitzades pel sistema de terra armada.

El projecte de restauració del turó hauria de realitzar-se amb la màxima cura des dels punts de vista tècnic, de paisatge i de tractament del túnel del ferrocarril.

Com a conseqüència de les al·legacions presentades en el període de consulta pública, restaren dues qüestions pendents d'un estudi més detallat:

– La qüestió plantejada per l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, en relació a la construcció del passeig Marítim en el front costaner d'aquest terme municipal fins a Badalona.

– La qüestió plantejada per l'Ajuntament de Montgat, en relació a la connexió de la carretera N-II amb l'autopista A-19 a l'alçada de la riera de Can Matas i per sota de Can Regent, alliberant de peatge el tram fins a aquesta connexió.

En relació a aquestes dues qüestions, cal fer les següents consideracions:

El Pla general dels municipis del Maresme afectats pel traçat de l'autopista A-19 proposa la variant de la carretera N-II com a calçada lateral a ambdós costats de l'autopista. Aquesta proposta de variant afectaria el terme municipal de Montgat fins a l'indret del camí de Can Regent, on la carretera N-II s'incorporaria tant a la pròpia A-19 com al segon cinturó metropolità.

El Pla recull aquesta alternativa, que coincideix amb la proposta de l'Ajuntament de Montgat de connectar la carretera amb l'autopista, a l'alçada de la riera de Can Matas.

Pel que fa a la segona qüestió, si bé en un futur llunyà no s'exclou la possibilitat de construir un passeig Marítim en el front litoral del terme municipal de Sant Adrià de Besòs, no sembla que sigui possible la construcció d'aquesta via en el període de vigència previsible per a aquest Pla. L'existència de les dues centrals tèrmiques, la Catalana i Fecsa, a ambdós costats del riu, amb l'impediment que representa el conjunt de canonades d'aquestes centrals que penetren en el mar, aconsella, de moment, ajornar aquesta opció, com a mínim fins que s'hagi produït l'amortització d'ambdues centrals i la seva desafectació en el context del Pla energètic nacional.

El viari paral·lel a la costa, a primera línia de mar, està condicionat per la possibilitat de reestructuració del front litoral en funció de les actuacions de defensa o d'estabilització que es puguin realitzar a cada tram.

Així, de llevant a ponent, les característiques del passeig Marítim seran les següents:

Al terme municipal de Montgat

Des de la partió amb el terme municipal del Masnou fins al turó, el passeig es projecta com una via de 10 m d'amplada destinada preferentment a l'ús dels vianants. La via estaria compresa entre el límit del ferrocarril i la platja de Llevant. La Dirección General de Puertos y Costas del MOPU pretén recuperar aquesta platja amb una aportació inicial de sorres i una realimentació continuada. En aquest indret, per tant, el vial de 10 m esdevindria la via d'accés a la platja recuperada, un accés reservat als vianants i als serveis d'emergència i de conservació en els moments de màxima afluència a l'estiu, i obert al trànsit de vehicles a l'hivern.

Aquesta secció es mantindria fins a l'indret immediat al turó de Montgat i en el front del propi turó, on el traçat adoptaria una planta semicircular envoltant la plataforma existent. A llevant del turó, l'àrea de confluència entre el tram lineal paral·lel a la via del tren i el tram semicircular que envolta el turó s'ordenaria en forma d'una plaça mirador sobre el mar que seria el principal accés de la població a la platja.

A partir del turó i en direcció a ponent, el passeig seguiria linealment la platja en tot el front de l'actual fàbrica Barrau i fins a la riera de Sant Jordi que separa aquesta fàbrica de la indústria Casamitjana Mensa. En aquest indret, el passeig Marítim s'incorporaria al moll principal del possible port esportiu i pesquer de Montgat i tindria dues connexions en sentit perpendicular a la costa, l'una a diferent nivell de la via del ferrocarril, a l'indret de l'actual instal·lació dels Banys Montgat, que connectaria el passeig Marítim amb l'actual carretera N-II i amb l'autopista A-19, i l'altra en un nou carrer que es projecta damunt de la riera de Sant Jordi. En aquest tram, el passeig Marítim tindria un doble caràcter: de pas preferent de vianants i de pas limitat als vehicles al servei del moll del possible port.

El trànsit principal de vehicles es canalitzaria per un carrer paral·lel i immediat a la via del tren que doblaria el passeig Marítim, en la seva continuació en direcció a Badalona. Aquest vial, que tindria 8 m de calçada lliure, estaria destinat preferentment a la circulació de vehicles i es prolongaria envoltant el turó fins al carrer de Mateu Alsina. La via del ferrocarril i la carretera els salvarien a diferent nivell:

– La via del ferrocarril mitjançant la prolongació del túnel per la boca nord o per la construcció d'un viaducte.

– La carretera N-II, aprofitant l'actual túnel prolongació del carrer de Mateu Alsina, que podria ésser ampliat fins a 10 m, amb una secció única o desdoblada que permeti una calçada de vehicles d'amplada mínima de 8 m i una altra de vianants d'una amplada mínima de 2 m.

A partir de la riera de Sant Jordi i fins al límit dels termes de Montgat i de Badalona, el passeig Marítim continua amb el mateix criteri de desdoblament: una calçada immediata a la via del ferrocarril, que en alguns indrets ocuparia els apartadors ferroviaris sobrers a partir del trasllat de les indústries i una calçada immediata al litoral. Entre ambdues calçades se situarien les àrees d'equipament al port i a la platja, una petita zona residencial i una important superfície d'aparcament al servei de totes aquestes àrees.

A la partió dels termes municipals de Montgat i de Badalona la connexió del vial amb la carretera de Tiana es produeix mitjançant un pas inferior de gàlib restringit. Encara que aquesta obra obligui a un cert volum d'inversió en la modificació del traçat de la infrastructura de sanejament, aquesta és la solució més adient per resoldre la connexió de la carretera de Tiana amb el passeig Marítim. (El tram de col·lector-interceptor és d'uns 500 m.)

Al terme municipal de Badalona

A partir de la connexió amb la carretera de Tiana i en direcció cap a ponent, el passeig Marítim mantindria una secció conceptual idèntica fins al carrer del General Prim: una calçada de vianants al front de mar, una calçada de vehicles immediata a la via del ferrocarril i enmig d'ambdues calçades, l'aparcament de vehicles en línia o en bateria en funció de l'amplada disponible.

En alguns indrets, l'espai que ocuparia l'aparcament es destinaria a equipaments complementaris de la platja. En aquest tram, el passeig Marítim tindria dues connexions amb la xarxa viària de l'interior: una per la riera Canyadó i una altra pel carrer immediat al del General Prim. Al llarg d'aquest tram es projecten una sèrie de passos per a vianants per sota del ferrocarril (aproximadament cada 150 m o 200 m).

A partir del carrer del General Prim i fins al carrer del Mar, el passeig Marítim recuperaria el caràcter de via unificada d'ús preferent per als vianants. Enfront de la rambla es construiria un aparcament subterrani amb cabuda per a 280 automòbils, els accessos al qual estarien situats enfront del carrer del Mar i del carrer de Sant Pau. La secció del passeig, en aquest indret, tindria 34 m d'amplada. Aquesta amplada permet una calçada de vehicles de 7 m d'amplada i una secció útil per al pas de vianants de 27 m. El trànsit de vehicles, en aquest tram, es podrà regular en funció d'allò que aconselli l'ús de la platja en cada moment.

En el tram comprès entre el carrer del Mar i l'avinguda de Martí Pujol es proposa desdoblar novament el passeig. Els vehicles seguirien paral·lels i immediats a la via del ferrocarril i els vianants s'acostarien a la primera línia de mar. Enmig restarien l'edifici de la Llotja, el Club Natació Badalona i les piscines municipals. Des de l'avinguda de Martí Pujol fins al límit del terme municipal de Badalona amb el de Sant Adrià, el passeig Marítim s'allunya de la via del ferrocarril. L'espai comprès entre el passeig Marítim i el carrer d'Eduard Maristany, immediat a la via del ferrocarril, cada vegada té una major entitat i es destina a diversos usos: equipaments, residència i indústria.

Entre l'avinguda de Martí Pujol i l'avinguda de Sant Ignasi de Loiola, el passeig Marítim és immediat a la platja i adopta una secció de 23 m d'amplada amb una calçada per a vehicles d'11 m. Aquest tram està connectat amb la xarxa interior de la ciutat a través de dos passos inferiors de gàlib restringit situats a la prolongació de les avingudes de Martí Pujol i de Sant Ignasi de Loiola. L'aparcament de superfície que se situa entre el passeig i el carrer d'Eduard Maristany (sud) serveix alhora a la platja i a l'estació de ferrocarril.

Entre l'avinguda de Sant Ignasi de Loiola i el carrer de Cervantes, el passeig Marítim té una major amplada, com correspon al tractament que caldria, cas que es construís el possible port de Badalona. Igualment que al front portuari de Montgat, el passeig es desdobla en una secció que conté el vial de trànsit de vehicles d'11 m, l'aparcament en doble bateria, els serveis del port i el moll-passeig per a vianants, de 30 m d'amplada.

Al carrer de Cervantes es projecta una connexió amb la xarxa urbana interior consistent en un pas inferior al carrer d'Eduard Maristany i a les vies del ferrocarril.

Al tram comprès entre el carrer de Cervantes i el carrer que separa la fàbrica S.A. Cros, de la Tagra, S.A., el passeig Marítim es projecta paral·lel a la línia límite a la ZMT amb una secció variable en funció de la intersecció amb la xarxa viària de les zones residencials o industrials immediates al ferrocarril. En aquest tram es projecten dos passos superiors: l'un al carrer de Narcís Monturiol, de nova creació, i l'altre, com a adaptació de l'actual viaducte d'accés a la fàbrica Cros. A tot aquest front es reserven les superfícies necessàries per a l'aparcament d'automòbils i camions de les zones residencials i industrials immediates. A partir del carrer límit entre les fàbriques Cros i Tagra, s'interromp el passeig Marítim i el traçat viari comprès entre el carrer d'Eduard Maristany (sud) i el mar per tal de no afectar la central tèrmica de Fecsa. Això no obstant, la proposta d'ordenació defineix «indicativament» el traçat viari que es podria adoptar en el moment que fos previsible l'eliminació de la central tèrmica de Fecsa i la transformació dels sòls industrials que actualment ocupen les indústries Tagra, S.A. i Productora del Bòrax, S.A. a Badalona i Procolor i Agna Hispània a Sant Adrià de Besòs.

Al terme municipal de Sant Adrià de Besòs

El passeig Marítim es limita al tram comprès entre el carrer de la Platja i la prolongació de la rambleta del marge esquerre del Besòs fins al mar. El front de mar es reserva als vianants i als vehicles de manteniment i seguretat. Els usuaris de la platja podran aparcar en el gran aparcament previst per al conjunt de les instal·lacions esportives que se situen entre la via del ferrocarril i el mar.

La connexió viària en sentit paral·lel a la platja es projecta mitjançant la prolongació cap a ponent del carrer d'Eduard Maristany de Badalona fins a connectar amb l'avinguda del Litoral, al marge dret del Besòs. El traçat d'aquesta via, paral·lela a la del ferrocarril, comporta la previsió d'un nou pont sobre el Besòs.

La connexió amb la xarxa urbana de Sant Adrià, situada al nord del ferrocarril, es projecta mitjançant tres passos inferiors: l'un al carrer de la Platja i els altres dos a les rambletes d'ambdós marges del riu.

Al marge dret del Besòs, la connexió amb el cinturó Litoral es pot realitzar sense encreuaments a nivell en l'àrea que deixarà alliberada l'eliminació de l'estesa de vies del «Salt del boc» del ferrocarril. En aquest punt es podrà connectar també amb la xarxa viària del barri de la Mina a través d'una plaça circular que es projecta a la cruïlla de la prolongació del carrer de Mart amb el de Ramon Llull.

Des d'aquesta plaça es projecta un ramal que dóna accés a un gran aparcament al servei del parc i de la platja de ponent de Sant Adrià de Besòs.

3. El passeig Marítim al terme municipal de Barcelona

El PGM assignava a una part del passeig Marítim de Barcelona el paper de calçada de servei de l'autopista-cinturó Litoral. L'altra calçada de servei eren l'avinguda d'Icària i el carrer del Taulat. Les connexions del cinturó Litoral amb el passeig Marítim s'establien per mitjà dels viaductes a diferent nivell del passeig de Carles I i del passeig del General Prim. Les connexions del passeig Marítim amb la xarxa de la ciutat s'establien, a més a més, pels carrers de Ginebra, de Bac de Roda, de la Selva de Mar i del General Manso.

El Pla de vies bàsiques de la Unitat Operativa de Transports de l'Ajuntament manté aproximadament la mateixa configuració.

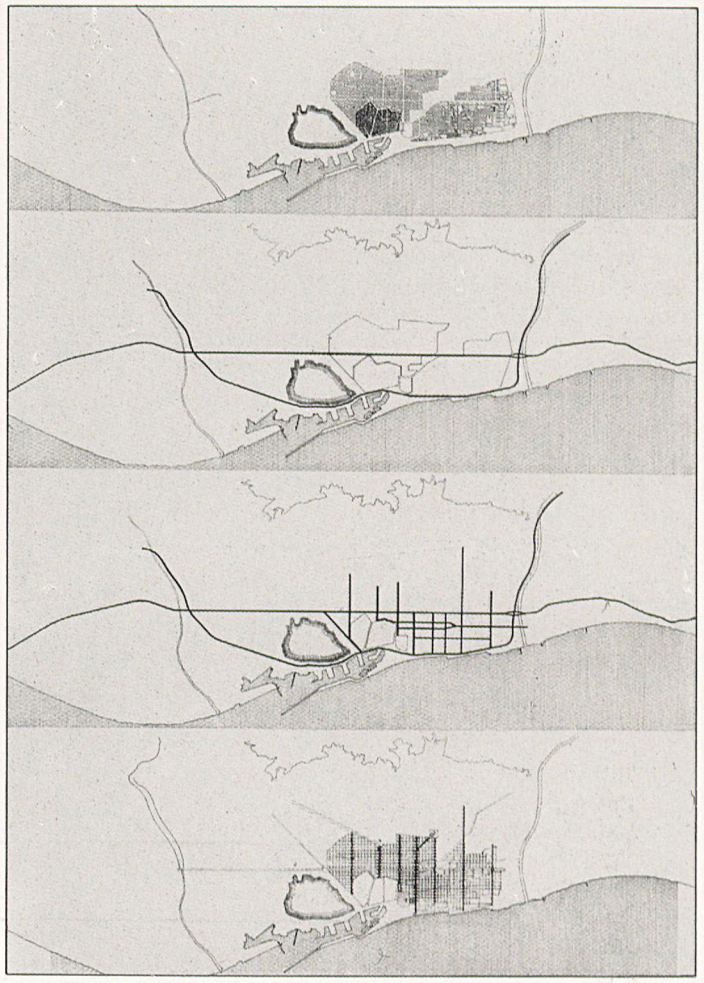
El document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament de la Zona Costanera feu una proposta que permetia considerar el passeig Marítim com una via a part de les calçades de servei del cinturó Litoral que tindria el caràcter de via lenta de distribució dels vehicles amb destinació concreta a la franja costanera i al sistema d'aparcaments al servei de les activitats que s'hi desenvolupen. Als efectes del trànsit de vehicles, el passeig Marítim s'entén com una via d'accés als aparcaments i, per tant, amb velocitat controlada i amb passos zebra que permeten el creuament dels vianants. Els trams successius serien de sentit únic i contrari i la circulació de vehicles només es produiria per accedir als aparcaments costaners.

En canvi, el passeig permetria la continuïtat del trànsit de vianants, la secció de la vorera seria regular per adaptar-se a la forma de la platja, la frontera de la qual estaria definida pel mur de separació de la ZMT amb el territori de la ciutat.

Al tram comprès entre la Barceloneta i el passeig de Carles I, el passeig Marítim seguiria el mateix traçat del tram existent. Entre el passeig de Carles I i la plaça del Mar, el traçat seria paral·lel a la trama Cerdà i, per tant, paral·lel també a la línia litoral. A la pròpia plaça del Mar i a l'indret immediat a la piscina olímpica es produiria una inflexió per acostar el traçat del passeig Marítim més terra endins, de tal manera que seguint igualment una direcció paral·lela a la trama Cerdà continués fins a la cruïlla amb la prolongació de la calçada per a vianants del passeig de Prim. Els recorreguts de vianants (o de bicicletes) es podrien realitzar sense solució de continuïtat des de la Barceloneta fins al passeig de Prim.

A la versió definitiva, el traçat del passeig s'adapta al límit de la línia de la costa resultant de les actuacions de defensa que tenen projectades l'Ajuntament de Barcelona i el Ministerio de Obras Públicas. Al llarg d'aquest recorregut, es proposa que el passeig Marítim sigui el nou límit de la ZMT. En aquest tram haurà d'ésser d'aplicació la Llei especial del passeig Marítim de Barcelona del 24 de juliol de 1918, modificada per la Llei del 28 de desembre de 1957 sobre la ZMT de Barcelona.

El passeig Marítim de Barcelona es projecta com a una avinguda de 30 m d'amplada, densament arbrada, connectada a l'avinguda del Litoral mitjançant la prolongació dels carrers principals de la trama Cerdà: Prim, General Manso, Selva de Mar, Bac de Roda, Bilbao, la Rambla del Poblenou, Badajoz i Pamplona i l'avinguda de Carles I.



El nucli antic de Barcelona i la muntanya de Montjuïc són dos obstacles en la relació viària de llevant a ponent. La Gran Via és la via bàsica més propera a la costa. El cinturó i l'avinguda del Litoral són inevitables.

4. El cinturó Litoral de Barcelona

En el document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament proposà, per aquesta via, recollir la proposta de l'Informe de la Subcomissió d'estudis de trànsit per a la xarxa arterial de Barcelona i comarca del gener de 1984 amb les matisacions que segueixen:

– El cinturó Litoral podria assolir el caràcter de via segregada des del carrer del General Manso en direcció al Besòs, ja que la cruïlla amb l'avinguda del General Prim es podria realitzar a diferent nivell passant pel damunt del cinturó. A partir de l'avinguda del General Prim, cap a ponent, es preveuen connexions del cinturó Litoral amb la xarxa urbana al mateix nivell cada tres illes, als carrers del General Manso, de la Selva de Mar, de Bac de Roda, de Bilbao, de la Llacuna, de Badajoz i de Pamplona i al passeig de Carles I.

– La connexió amb el carrer de la Selva de Mar, però, no es podrà realitzar fins que es tanqui el procés de renovació urbana que comporta la desaparició de la fàbrica de Macosa. Si bé la desaparició de Macosa està projectada al PGM, no és previsible que es pugui materialitzar a curt o a mig termini i, per tant, la connexió del carrer de la Selva de Mar amb el cinturó Litoral s'hauria de substituir per una altra connexió pel carrer dels Provençals.

– Una altra variació en relació a les previsions del PGM i del Pla de vies bàsiques de l'Ajuntament és la prolongació del carrer de Bilbao fins al cinturó Litoral, no prevista com a via bàsica al PGM.

– Finalment, les connexions dels carrers de la Llacuna, de Badajoz i de Pamplona amb el cinturó Litoral tampoc no estaven previstes al PGM, amb la qual cosa el nivell de connectivitat de la xarxa del Poblenou amb el cinturó Litoral era relativament escàs.

El Pla de vies bàsiques de l'Ajuntament proposava assolir aquesta connectivitat connectant el cinturó Litoral als carrers d'Àlaba, de Joan d'Àustria i de Francesc Aranda, però sembla més adient que, si és possible mantenir el criteri de connectar les grans vies als eixos de la trama Cerdà cada 400 m, això es faci també per al cinturó Litoral.

El cinturó Litoral, des de l'avinguda del General Prim fins a la Barceloneta, tindria el caràcter de via urbana amb semàfors amb connexions a nivell cada 400 m (tres illes de la trama Cerdà). La secció es compondria de quatre calçades, les dues centrals per al trànsit ràpid i les dues laterals per a la distribució del trànsit local. Les calçades centrals tindrien tres carrils en cada sentit separats per una mitjana; les calçades laterals tindrien dos carrils de circulació cadascuna i un d'aparcament en línia. Les voreres tindrien una amplada mínima de 6 m des de l'alineació de l'edificació i tindrien arbres plantats. Les voreres de separació entre les calçades centrals i les laterals tindrien un mínim de 4 m i tindrien també plantats arbres i arbustos a tota l'amplada i la llargada. La mitjana central tindrà una amplada mínima de 3,5 m i permetrà també la plantació d'arbustos i arbres. La secció total del passeig tindrà una amplada mínima de 61 m que es descompon de la següent manera:

2 Voreres de 6 m	12 m
2 Calçades laterals de 8 m	16 m
2 Voreres intermèdies de 4 m	8 m
2 Calçades centrals de 10,75 m	21,5 m
1 Mitjana de 3,5 m	3,5 m
Total	61, m

El cinturó Litoral seguirà un traçat paral·lel a la trama Cerdà, en l'àmbit comprès entre el passeig de Carles I i el carrer de Bilbao, a partir del qual s'adaptarà en una corba suau en la línia de la costa fins a empalmar amb la traça prevista al barri de la Catalana. En aquest barri es proposa acostar el cinturó Litoral el màxim possible a la via del ferrocarril, per la qual cosa caldria coordinar els dos projectes del ferrocarril i del cinturó Litoral en tots els aspectes.

Les cruïlles serien del tipus «rotonda partida» que permet el pas en línia recta del trànsit ràpid i la necessitat de seguir la corba en les incorporacions. Serien de dos tipus: les que corresponen al passeig de Carles I i als carrers de Badajoz i de Bac de Roda serien de major entitat que les que corresponen als altres carrers. A partir de la rotonda del passeig de Carles I, la calçada lateral en direcció al port se separaria de la resta de calçades i seguiria pel carrer de la Circumval·lació fins a la cruïlla del passeig de Picasso amb el passeig de Colom i deixa enmig el traçat de les vies del ferrocarril a la rampa de penetració al túnel de la costa.

La connexió del cinturó Litoral, a partir de la Barceloneta, sobretot al tram comprès entre la Via Laietana i el Poblenou, s'adaptarà a allò que s'arbitri per resoldre la permeabilitat del passeig de Colom al tram del moll de la Fusta.

A més, aquest document feia tota una sèrie de consideracions de detall sobre les cruïlles de l'avinguda del Litoral amb els diversos carrers perpendiculars al mar.

L'Àrea de Transports i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona informà la proposta com segueix:

Per acord del dia 19 de setembre de 1985, la Comissió de Govern de la Corporació Metropolitana de Barcelona decidí la disposició de l'avinguda del Litoral en dues calçades separades, de conformitat amb l'avanç d'ordenació específica d'aquest sector, realitzat per iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona en col·laboració amb la mateixa CMB. En virtut d'aquest acord es rectificaren les propostes en les següents qüestions:

– La reserva d'espai per al cinturó Litoral es materialitza en una franja d'amplada variable compresa entre 120 i 200 m.

– Les cruïlles en rotonda partida es podran eliminar i el cinturó es podrà desdoblar en dues calçades separades per una mitjana de dimensió variable, la mida de la qual s'ajustarà al projecte d'urbanització en funció de les calçades. L'espai central entre les vies es destinarà a parc urbà.

– El paral·lelisme amb el traçat Cerdà no es pren en consideració i en canvi s'adopta per al límit nord de l'avinguda del Litoral un traçat sensiblement paral·lel a l'avinguda d'Icària que segueix aproximadament el traçat del ferrocarril.

– Com a conseqüència del nou traçat del ferrocarril al ramal Glòries, la calçada lateral de l'avinguda del Litoral en direcció al port, que es projectava a partir del passeig de Carles I, connectada amb el passeig de la Circumval·lació del parc de la Ciutadella, ja no és possible, atès que el traçat d'aquesta calçada seria interromput per la trinxera de penetració del ferrocarril al túnel. Per aquesta raó l'avanç presentat per l'Ajuntament de Barcelona proposava la connexió del passeig de la Circumval·lació amb l'avinguda d'Icària. Així ho recull aquesta proposta d'ordenació.

L'avinguda d'Icària

Al PGM el cinturó Litoral està concebut com a una autopista urbana amb el trànsit completament segregat i l'avinguda d'Icària és, juntament amb l'avinguda del General Prim, una de les vies de connexió de la xarxa urbana amb l'autopista litoral. Per aconseguir aquesta connexió, el PGM projectava un viaducte a diferent nivell seguint aproximadament l'alineació de l'avinguda del Bogatell. L'avinguda d'Icària es prolongava com a via urbana cap a llevant pel carrer del Taulat fins al carrer de la Selva de Mar; i en direcció cap a ponent es desdoblava pel passeig de la Circumval·lació i pel seu actual traçat fins a connectar amb el passeig de Colom. L'avanç de Pla es proposà transformar l'avinguda d'Icària en una via cívica urbana. Aquesta proposta de l'avanç de Pla es confirma en la seva totalitat.

5. La via Zona Franca-Viladecans per la costa

El PGM projecta com a via bàsica la prolongació de la via A de la Zona Franca cap a ponent, passant entre l'aeroport i el mar, fins al terme de Viladecans on aquesta via enllaçaria amb l'autovia de Castelldefels C-246 i amb la carretera cap al camí de les Filipines, que comunica la costa de Viladecans amb el nucli urbà d'aquesta població. Aquesta via salva el Llobregat mitjançant un pont de nova construcció i està també connectada amb la carretera tangent al marge dret del riu.

La carretera travessa els sòls agrícoles situats entre el riu i l'aeroport, les zones de parcs i jardins urbans i àrees forestals on està instal·lat el Club de Golf del Prat; així mateix, també travessa l'àrea d'equipaments comunitaris situada entre els estanys de la Murtra i del Remolar abans de lliurar-se en un nus de considerable complexitat i de dimensions més que regulars, amb l'autovia de Castelldefels i el camí de les Filipines.

La construcció d'aquesta carretera facilitaria un recorregut alternatiu per a l'accés a les platges del Prat i Viladecans, però comportaria també un canvi de caràcter de tota la zona costanera del Prat que podria resultar modificada en relació als usos del sòl actuals i els que es pretenen en el futur. El trànsit de vehicles pesants que es produiria amb la connexió directa de la Zona Franca amb l'autovia de Castelldefels a través d'una àrea de reserva ecològica o del Club de Golf del Prat, és difícilment compatible amb aquestes activitats; per altra banda l'accés multitudinari a la zona costanera que seria previsible, en cas de construir-se aquesta carretera, també erosionaria negativament les àrees de reserva.

En un esquema d'ordenació que pretén la preservació del medi natural a les platges del Prat de Llobregat, preservació que va acompanyada de la restricció de l'accés multitudinari a aquest territori, aquesta carretera no té massa sentit, ja que pel seu traçat no aporta altre avantatge circulatori que la de descarregar l'autovia de Castelldefels del trànsit multitudinari que pogués accedir a les platges del Prat de Llobregat.

Per això es proposa la supressió d'aquesta carretera i la derivació de la via A de la Zona Franca cap al camí antic de València, la capacitat del qual hauria de resultar reforçat per acollir el trànsit que l'esquema metropolità assignés a la via que es proposa de suprimir.

– La carretera de les Filipines

La carretera de les Filipines, prevista al PGM, és la via que donava continuïtat a l'esmentada a l'anterior apartat. Es proposa de mantenir aquesta carretera en el traçat que fixava el PGM, simplificant-ne, però, el nus d'enllaç amb l'autovia de Castelldefels C-246. Aquest nus es proposa com a accés principal al triangle d'equipaments que formen la pròpia autovia de Castelldefels, el límit de l'aeroport, l'estany del Remolar i l'estany de la Murtra.

El projecte de l'enllaç de l'autovia de Castelldefels amb la carretera de les Filipines està redactat per la Direcció General de Carreteres del Departament de PT i OP de la Generalitat.

– L'autovia de Castelldefels des de l'accés a l'aeroport fins a les Botigues de Sitges

La Direcció General de Carreteres del Departament de PT i OP de la Generalitat està projectant, en aquests moments, l'ampliació a sis carrils d'alguns trams de l'autovia de Castelldefels. Així mateix, projecta les obres de fàbrica de les cruïlles, a diferent nivell, de les vies d'accés a la costa. Algunes d'aquestes obres ja han estat realitzades i han entrat en funcionament. Altres es projecten per a actuacions immediates. El punt més conflictiu, però, és el nus de Castelldefels on conflueixen, a diferent nivell, l'autovia, la via del ferrocarril i la projectada autopista del marge dret del Llobregat. Aquesta autopista seria paral·lela a la carretera N-245 i passaria al sud dels nuclis urbans de Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. La cruïlla és un veritable embut per al trànsit metropolità, comparable, per la seva complexitat, al de Montgat a l'extrem de llevant de l'àmbit metropolità. En ambdós casos, l'accidentada orografia obliga a passar les vies de comunicació per un territori relativament estret i pot causar considerables estralls a les estructures urbanes que resultin afectades pel pas de les vies de comunicació.

6. El passeig Marítim de les Botigues, Castelldefels i Gavà

El PGM preveia la construcció d'un passeig marítim entre l'estany de la Murtra i les Botigues de Sitges. Aquest passeig marítim era el límit amb la platja en el terme municipal de Gavà però s'endinsava cap a l'interior en bona part del terme municipal de Castelldefels. En el tram comprès entre el carrer de l'Argentina a Castelldefels i la Casablanca a Sitges, el passeig marítim tornava a constituir-se en línia divisoria entre la platja i les àrees urbanitzades de l'interior. Els sòls compresos entre el passeig marítim i la platja en el terme de Castelldefels estan qualificats majoritàriamente com a sistemes d'equipament i de parcs i jardins urbans, però també hi ha algunes àrees de sòls urbans residencials com les urbanitzacions Mas Font i Company Torres. És en aquestes àrees on hi ha una sèrie de carrers perpendiculars al passeig marítim que acaben en atzucac a la platja. Per altra banda aquesta zona és una de les àrees amb més alta intensitat d'utilització de la platja que està ocupada per tota una sèrie d'instal·lacions complementàries de molt diversa naturalesa, tals com:

– *El lloc de comandament de la Creu Roja, amb instal·lacions com la de la Segona Companyia de Salvament Nàutic i un heliport.*
– *Diversos llocs de socors de la Creu Roja.*
– *Instal·lacions de la Comandància de Marina.*
– *Àrees de serveis de l'ús de la platja.*
– *Club Nàutic de Castelldefels, etc.*

L'accés tant a la platja com a tota aquesta sèrie de serveis de la platja es fa de manera relativament precària a través dels carrers en atzucac.

En l'avanç de Pla es proposà relligar tots aquests carrers en atzucac mitjançant una calçada de servei del passeig marítim. Aquesta calçada és contínua al llarg de tot el front litoral per al pas de vianants, però no ho és per al pas de vehicles, la presència dels quals es limita a un únic carril de circulació per accés a uns aparcaments en bateria en el front de la platja. La calçada de vehicles deriva cap a l'interior en els llocs on hi ha les instal·lacions o equipaments de major volum o més endinsats a la platja, tals com l'establiment de Banys de Castelldefels, el Club Nàutic, l'Hotel Playafels o la Comandància de Marina, però el passeig de vianants no té solució de continuïtat i permet recórrer tot el front litoral sense perdre la visió del mar.

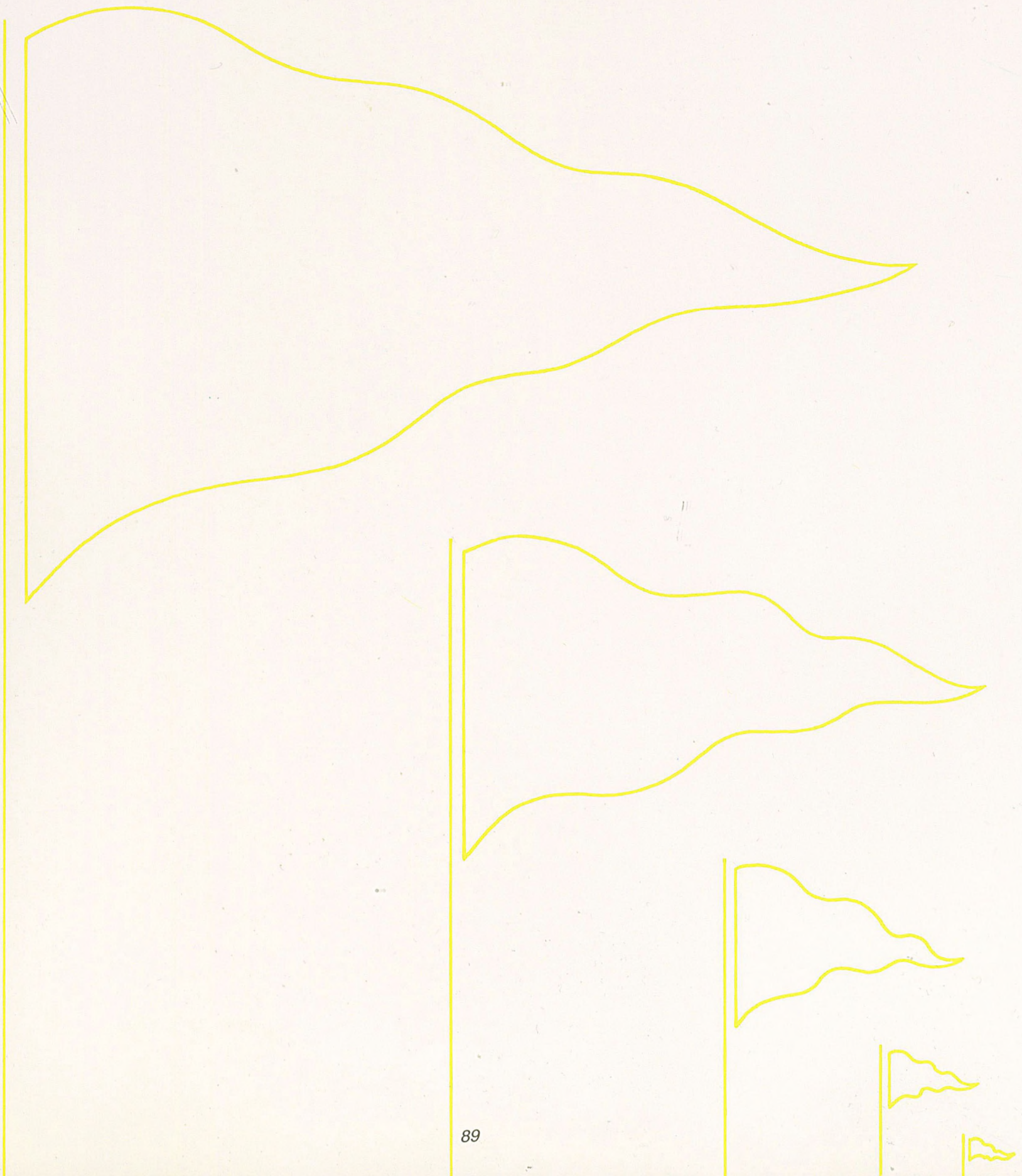
La vorera del passeig de vianants recull totes les instal·lacions complementàries de l'ús de platja abans esmentat de manera que s'integrin al territori urbanitzat i que la frontera entre la ZMT i els elements construïts quedi perfectament definida.

Aquesta proposta de l'avanç de Pla es manté en la versió actual de planejament i es grafia en els plànols de la sèrie A, a escala 1:2.000, del núm. A-17 fins al núm. A-22. La definició del passeig marítim en el límit amb la platja es proposa com a delimitació de la línia límit de la ZMT, que de conformitat amb l'acord de la Comissió de Govern de la CMB del 12 de setembre de 1985 s'haurà de sol·licitar al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo previ coneixement de la Comissió informativa d'urbanisme de la pròpia CMB.

En el PGM el passeig marítim desapareixia, sense excessiva definició, sota una espectacular cruïlla entre la carretera C-246 i l'autopista de la costa. Com que en aquest punt també conflueix el ferrocarril i les traces dels projectes de les dues alternatives de l'autopista no estaven encara elaborades, era gairebé obligat que el PGM tractés aquesta àrea amb un important grau d'indefinició.

Ja que la Direcció General de Ports ha autoritzat la construcció del port de la cala Ginesta i que el port està en un avançat estat de construcció, és per això que es proposa modificar, en aquest indret, el PGM continuant el passeig marítim de les Botigues fins al port de la cala Ginesta i connectar aquest passeig amb la carretera C-246 a través d'un doble pas sota la via del ferrocarril.

6. Sistema general de serveis tècnics



6. Sistema general de serveis tècnics

El PGM conté l'ordenació de les infrastructures dels serveis tècnics (d'electricitat, d'abastament d'aigües, de gas i d'altres) i, atenent aquesta finalitat, el dels complementaris (com són les estacions depuradores d'aigua, les terminals del clavegueram i d'altres) i estableix les reserves necessàries de sòls i les de protecció. Aquestes reserves de sòl inclouen també les referents a abocadors i altres instal·lacions de tractament i d'eliminació de deixalles.

Els espais lliures d'edificació que constitueixen l'entorn d'aquests serveis seran considerats com a espais verds.

El desenvolupament dels serveis d'infrastructura i el destí de les reserves de sòl necessàries per als serveis tècnics metropolitans han d'ésser concretats mitjançant la redacció de plans especials que en fixin la situació, el traçat i les característiques dels elements.

Amb posterioritat a l'aprovació del PGM, la Corporació Metropolitana de Barcelona ha redactat, entre d'altres, el Pla especial de sanejament metropolità aprovat el 21 de gener de 1983.

Aquest Pla ha seguit els criteris bàsics del PGM, però el major grau de detall i la major precisió dels estudis realitzats obliga a la introducció d'algunes modificacions puntuals en el PGM per tal d'ajustar les qualificacions del sòl a les determinacions específiques dels projectes i de les obres d'urbanització realitzades.

Per altra banda algunes instal·lacions que, tècnicament, es poden considerar com a infrastructures dels serveis tècnics metropolitans, com ara la central tèrmica de Fecsa, a Badalona i a Sant Adrià de Besòs, són situades sobre terrenys qualificats com a zona industrial, en evident contradicció amb el seu ús real i amb la qualificació que s'atorga a instal·lacions de la mateixa naturalesa en indrets immediats, com ara la central tèrmica d'Hidroelèctrica de Catalunya al propi terme municipal de Sant Adrià de Besòs.

El canvi tecnològic, en alguns aspectes, dels serveis tècnics comporta una reconsideració important pel que fa a les àrees de sòl que convé reservar per a les instal·lacions. Tal és el cas de la producció de gas que, si bé segons el PGM no hi havia una reserva específica de sòl per a la implantació de les instal·lacions, convé, ara, efectuar aquesta reserva a la vista de les possibilitats de situar en un medi urbà les estacions de mescla de gas natural amb aire abans d'injectar aquest combustible a la xarxa de subministrament.

Finalment convé, en alguns casos, ajustar els límits de les àrees de serveis tècnics al millor coneixement que es pugui tenir, tant de la situació com de la dimensió i de les possibles conseqüències de la implantació concreta a les àrees de diferent qualificació urbanística que les envolten.

Un bon nombre d'aquestes consideracions afecten instal·lacions de l'àmbit costaner metropolità. Entre elles les següents:

– *Estació de bombeig del col·lector-interceptor a Badalona i Sant Adrià de Besòs.*
– *Central tèrmica de Fecsa a Badalona-Sant Adrià.*
– *Cremador d'escombraries a Sant Adrià de Besòs.*
– *Cotxeres i tallers d'autobusos.*
– *Depuradora del Bogatell.*
– *Unitat operativa de la Societat General d'Aigües de l'avinguda d'Icària.*
– *Centre representatiu, operatiu i serveis tècnics de Catalana de Gas i Electricitat.*
– *Reserva per a una estació depuradora i un cremador d'escombraries a la Zona Franca-Llobregat.*
– *Estació depuradora de Viladecans.*

Estació de bombeig de Badalona
i de Sant Adrià de Besòs

Es delimiten els àmbits del sòl que ocupen les estacions de bombeig projectades i construïdes conjuntament amb el col·lector de llevant als fronts costaners de Badalona i de Sant Adrià de Besòs.

L'estació de bombeig de Badalona està situada al carrer que separa les actuals instal·lacions de S.A. Cros dels de la Productora del Bòrax, S.A. L'estació de Sant Adrià està situada a la vora del marge esquerre del Besòs.

Central tèrmica de Fecsa
a Badalona-Sant Adrià de Besòs

La central tèrmica de Fecsa a Badalona-Sant Adrià de Besòs ocupa una superfície de 70.125 m^2 al terme municipal de Badalona i de 39.400 m^2 al terme municipal de Sant Adrià de Besòs. El seu àmbit està delimitat pel carrer d'Eduard Maristany, paral·lel a la via del ferrocarril i per dos carrers sensiblement perpendiculars a la costa. Al PGM la superfície que ocupa la central tèrmica de Fecsa està qualificada com a sòl urbà industrial. Aquest Pla especial proposà incialment de qualificar aquesta àrea com a Sistema de serveis tècnics.

Cremador d'escombraries a Sant Adrià
de Besòs. Cotxeres i tallers d'autobusos

Al marge dret del Besòs, el PGM qualificà com a Sistema de serveis tècnics una àrea, sensiblement rectangular, al costat de la gola del riu. L'extensió superficial d'aquesta àrea, que conté la central tèrmica d'Hidroelèctrica de Catalunya i un cremador d'escombraries, no es modifica, però sí la seva forma.

El canvi de forma es justifica per aconseguir que tota la petita platja de Sant Adrià, situada al marge dret del Besòs, pugui tenir front a la zona verda que reserva el PGM entre la tèrmica i el cremador, per una banda, i l'estació depuradora del Besòs per una altra. Aquesta platja, que té una llargada d'uns 450 m, quedarà així limitada totalment per un espai de parc, més adient amb l'ús de lleure que no el de la central cremadora d'escombraries.

La modificació no comporta cap alteració significativa en l'extensió superficial de l'àrea qualificada com a Sistema de serveis tècnics.

Al triangle ferroviari de Sant Adrià de Besòs, situat entre els barris de la Mina i de la Catalana, es proposa de mantenir la qualificació de sòl de renovació urbana de transformació de l'ús existent en ús de protecció de sistema general, atorgada pel PGM.

Així mateix, es reserva una àrea de 41.680 m^2 destinada a les cotxeres i tallers d'autobusos del servei de transport públic.

Depuradora del Bogatell

No es modifica l'àmbit que actualment ocupa aquesta instal·lació, traspassada a la Corporació Metropolitana de Barcelona.

Unitat operativa de la Societat General d'Aigües de l'avinguda d'Icària.

La Societat General d'Aigües és propietària d'una parcel·la de 12.092 m^2 situada a prop del parc de Maquinària Municipal del carrer del Cèrvol. Aquesta finca, que era de propietat municipal, fou permutada a la Societat General d'Aigües de Barcelona a canvi del parc de les Aigües.

Es proposa de suprimir l'àrea qualificada com a renovació urbana: transformació de l'ús existent en serveis tècnics que qualificà el PGM al mateix indret amb una extensió superficial de 26.000 m^2, i substituir-la per una àrea de serveis tècnics de 12.092 m^2, destinada al servei de manteniment i d'oficines de la Societat General d'Aigües.

La posició i delimitació d'aquesta àrea es definirà simultàniament amb l'ordenació volumètrica específica del sector al qual pertany.

Centre representatiu i serveis tècnics de Catalana de Gas i Electricitat i centre operatiu

Actualment, la ciutat compta amb dues factories de producció de gas: la de la Barceloneta i la de Sant Martí de Provençals. A més a més, a la Barceloneta hi ha instal·lada la unitat operativa de conservació de la xarxa de Catalana de Gas i Electricitat, S.A., empresa concessionària del servei de producció i subministrament de gas canalitzat per a la ciutat de Barcelona i d'altres municipis de l'àrea metropolitana.

La companyia és propietària també dels sòls de l'antiga fàbrica de l'Arenal, que actualment estan destinats a l'emmagatzematge de canonades i accessoris per a l'estesa de la xarxa de gas i les operacions de preparació de conjunts per a la construcción i la reparació d'aquesta xarxa.

La fàbrica de Sant Martí està alimentada per una canonada submarina de naftes lleugeres. Com annex a aquesta fàbrica, Catalana reivindica uns terrenys de la platja del Poblenou ocupats pels serveis del Sea-Line.

Catalana de Gas té uns 430.000 abonats, uns 300.000 dels quals reben gas manufacturat produït a les fàbriques de la Barceloneta i de Sant Martí. A la resta se'ls subministra gas natural. El conjunt de la xarxa instal·lada actualment té una llargada de 1.225 km.

Les superfícies de les finques que ocupen les diverses instal·lacions de Catalana de Gas i Electricitat són les següents:

- *Fàbrica de l'Arenal* *38.600 m^2*
- *Fàbrica de Sant Martí de Provençals* *59.287 m^2*
- *Sea-Line* *3.332 m^2*
- *Fàbrica de la Barceloneta* *78.950 m^2*

A més a més, la companyia és propietària d'una de 127.280 m^2 situada al Camp de la Bota, la qual no està lligada a la producció de gas.

En relació a les quatre primeres finques, el PGM qualificava els sòls com segueix:

L'Arenal	
Sistema general ferroviari (3).	4.000 m^2
Sistema general viari (5).	10.280 m^2
Renovació urbana, transformació de l'ús existent a parcs i jardins urbans (17/6).	24.320 m^2
Total	38.600 m^2

Sant Martí de Provençals	
Sistema general viari (5)	14.447 m^2
Remodelació privada residencial (14b)	36.240 m^2
Renovació urbana, transformació de l'ús existent a parcs i jardins urbans (17/6).	8.600 m^2
Total	59.287 m^2

Sea-Line	
Sistema general viari (5)	740 m^2
Sistema general de parcs i jardins urbans (6 c).	2.592 m^2
Total	3.332 m^2

Fàbrica de la Barceloneta	
Sistema general ferroviari (3)	4.140 m^2
Sistema general viari (5)	19.356 m^2
Sistema general de parcs i jardins (6 a)	1.804 m^2
Remodelació pública (14 a)	9.710 m^2
Renovació urbana, transformació de l'ús existent a parcs i jardins urbans (17/6).	8.720 m^2
Renovació urbana, transformació de l'ús existent a sistema general d'equipaments	35.220 m^2
Total	78.950 m^2

Tal i com es dedueix de l'anterior detall de qualificacions del sòl a les finques que ocupa Catalana de Gas, el PGM ja preveia la transformació que hauria d'experimentar, en els anys a venir, la producció de gas. Les qualificacions de renovació urbana, transformació de l'ús existent, que permet de mantenir en servei els usos existents sense deixar-los fora d'ordenació, mentre no es porti a terme la transformació prevista, eren adients per a unes instal·lacions que experimentarien en el futur una pregona transformació.

Avuí, Catalana de Gas té projectada la substitució de la producció de gas manufacturat que s'efectua a les fàbriques de Sant Martí i de la Barceloneta per un sistema de subministrament de gas natural barrejat amb aire, el qual permet de reduir la superficie de la unitat de producció a uns 2.400 m^2 de sòl. És per aquesta raó que es proposa incorporar a aquesta modificació del PGM la reserva d'una àrea de 2.350 m^2 situada a ponent i a migdia de l'avinguda de Salvat Papasseit i de l'avinguda del Litoral, a la Barceloneta. Aquesta modificació ha estat incorporada al Pla especial de la Barceloneta.

També es recull una altra zona amb la qualificació de serveis tècnics, d'una superfície de 5.934 m^2, situada a ponent de l'Hospital del Mar i proposada pel mateix Pla especial de la Barceloneta. En aquesta àrea, on es conserven alguns edificis d'arquitectura industrial de notable interès, es proposa una normativa específica que fixi els paràmetres per a la possible construcció de la nova seu social de Catalana de Gas i Electricitat amb respecte a l'edificació existent que interessi de conservar.

Reserva per a una estació depuradora
i per a un cremador d'escombraries
a la Zona Franca-Llobregat

Al PGM figura una reserva per a zona de serveis tècnics al marge dret del Llobregat, al costat de la ribera i a mig camí entre el nucli urbà del Prat de Llobregat i el mar. La superfície d'aquesta àrea és de 122.500 m^2.

La modificació del traçat de la llera del Llobregat al tram final, entre el pont de Mercabarna i el riu, i la qualificació com a sòls no urbanitzables agrícoles protegits que es proposa per a tots els sòls agrícoles situats a ponent de la llera del riu, deixaria aquesta zona de serveis tècnics enmig dels camps, la qual cosa pot significar un impacte negatiu per a l'agricultura a causa de la presència continuada d'activitat, transport per camions, etc., que generen aquestes àrees.

A més, amb data 21 d'abril de 1983 s'aprovà una modificació puntual del PGM que qualificava una zona de serveis tècnics entre el polígon de la Zona Franca i el port de Barcelona. Aquesta àrea té una superfície de 337.500 m^2 i una forma sensiblement trapezial. Està situada al sud de la via «A» i al marge esquerre del riu entre la llera actual del Llobregat i el port. Per la seva forma i posició, aquesta àrea penetra a l'entorn portuari, de tal forma que, en el futur, podria afectar la circulació interior dels molls i la comunicabilitat entre diferents sectors del port.

Amb la canalització del riu Llobregat per la nova llera que es proposa en aquesta modificació del PGM, s'alliberarà una important superfície de terreny a la llera actual. Aquests terrenys pertanyen segons el PGM al Sistema general portuari, però si l'opció de desenvolupament del port de Barcelona que s'adopta és la de formació d'un port exterior, aquests terrenys estan situat a una distància dels molls que podria considerar-se excessiva.

És per aquesta raó que es proposa de destinar part dels terrenys de la llera actual del riu als serveis tècnics, d'unificar l'àrea de serveis tècnics en aquest indret i també de modificar els límits de l'àrea trapezial, prèviament existent, la pèrdua de superfície de la qual quedaria compensada amb escreix.

La superfície de l'àrea de serveis tècnics en aquest indret seria de 509.500 m^2.

Estació depuradora de Viladecans

Es proposa d'incloure com a zona de serveis tècnics l'àrea qualificada pel PGM i ampliada posteriorment mitjançant la modificació aprovada en data 21 d'abril de 1983.

La depuradora del Besòs rep les aigües negres del col·lector interceptor de Llevant. Està situada a la partió dels termes municipals de Sant Adrià i Barcelona.



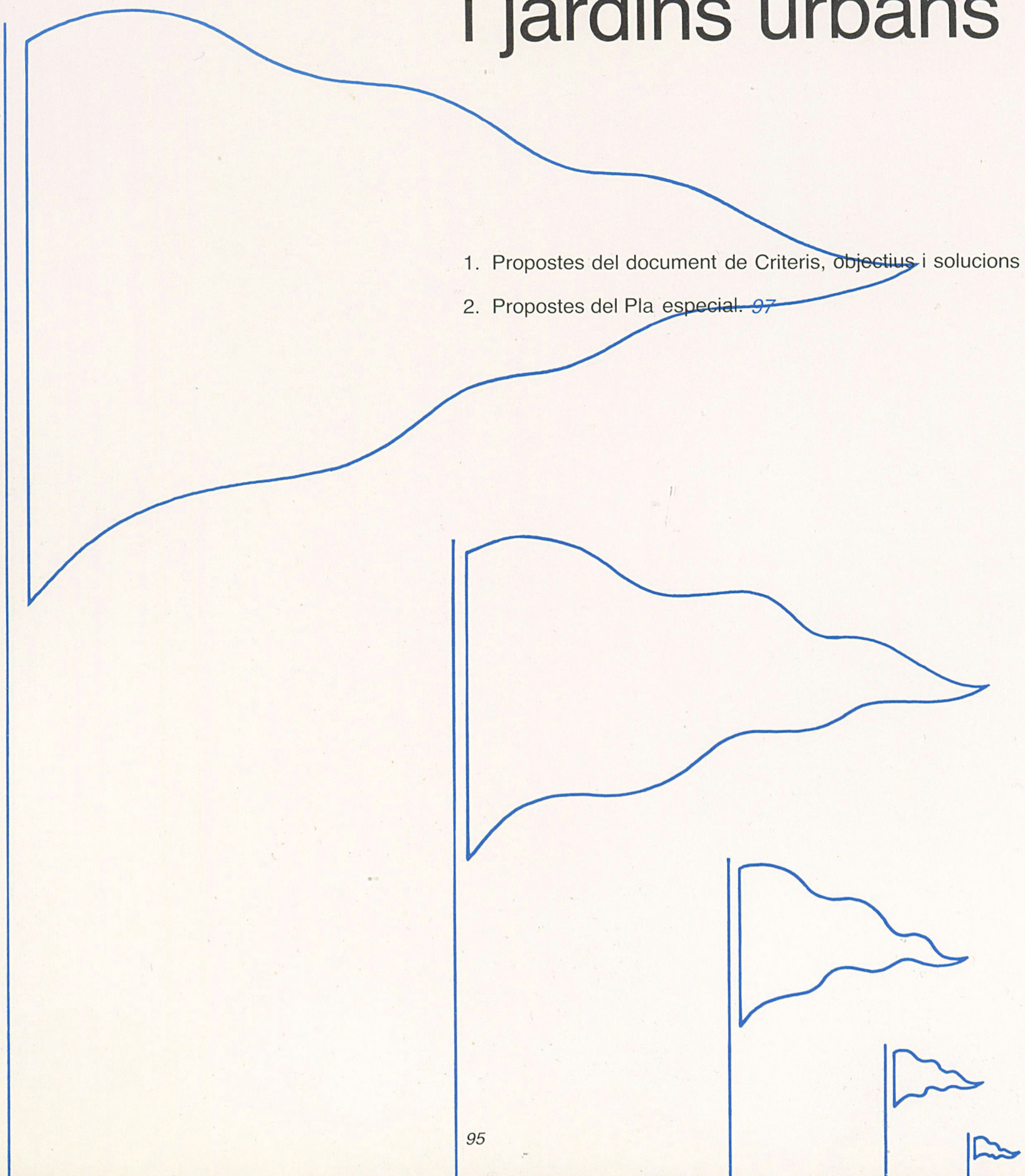


La central tèrmica de Fecsa a Badalona.

7. Sistema general de parcs i jardins urbans

1. Propostes del document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament. *97*

2. Propostes del Pla especial. *97*



7. Sistema general de parcs i jardins urbans

El PGM distingeix, en el Sistema general de parcs i jardins urbans, tres tipus de sòls.

– *Els actuals de caràcter local.*
– *Els de nova creació de caràcter local.*
– *Els actuals i de nova creació de caràcter metropolità.*

A les normes s'especifica que són parcs urbans els sòls destinats a espais verds de gran superfície (més de 12.000 m^2).

A les àrees de parc urbà, sense perdre en cap cas la naturalesa de domini públic, només s'hi admeten els usos públics i col·lectius.

També es preveu, en zones de renovació urbana, la transformació de l'ús a zones verdes. Són els terrenys amb edificacions i usos inadequats, però aptes per absorbir els dèficit de zones verdes.

1. Propostes del document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament

A l'àrea de Montgat i de Badalona no es proposa cap modificació important de les previsions del PGM en relació al Sistema general de parcs i jardins. Les modificacions de detall s'orienten en tres direccions:

– L'ajustament del perímetre de les àrees qualificades que resultin afectades per la definició dels sistemes generals de les grans infrastructures.
– La incorporació al Sistema de parcs i jardins d'aquelles dotacions de zones verdes que resultin de les operacions de remodelatge o de renovació urbana.
– Les àrees recuperables de la ZMT com a conseqüència de la defensa de la costa s'incorporaran al patrimoni municipal del sòl i al Sistema general de parcs i jardins o d'equipaments.

A la consulta pública es presentaren diverses propostes en relació al Sistema general de parcs i jardins. La majoria eren qüestions de detall que es recullen, sense fer-ne esment específic, a l'ordenació dels diferents sectors.

L'informe tècnic a les al·legacions suggerirà, però, les següents propostes de més ampli abast:

– Es proposa de qualificar com a parcs i jardins urbans d'àmbit metropolità els sòls no susceptibles d'explotació agrària que formen part de l'entorn dels aiguamolls costaners del delta del Llobregat i que estan situats entre la llera que s'adoptarà definitivament per al riu i l'estany de la Ricarda. Els terrenys susceptibles d'explotació agrària situats en aquest indret es podrien qualificar com a sòl rústic protegit de valor agrícola. L'entorn de la Ricarda es podria mantenir com a parc forestal de reserva natural, d'acord amb la qualificació del PGM.

Els sòls no susceptibles d'explotació agrària ni d'ésser considerats com a parc natural, que formen part de l'entorn dels aiguamolls costaners del delta, situats entre la llera futura del Llobregat i la Ricarda, es proposa de qualificar-los com a parcs i jardins urbans d'àmbit metropolità.

– A la vegada, es proposa de qualificar com a parc urbà els sòls compresos entre l'aeroport, el barri de Sant Cosme i la carretera de l'aviació, al propi terme municipal del Prat de Llobregat.
– També es proposa de mantenir la qualificació de verd privat protegit pels sòls situats a la zona costanera, a ponent de l'estany de la Ricarda.

2. Propostes del Pla especial

Amb posterioritat a l'informe de les al·legacions del document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament es realitzaren nous estudis i determinacions en relació al sistema general de parcs i jardins.

L'aprofitament a l'estudi detallat dels diferents sectors i la realització de treballs com l'estudi de «Repercussions del desenvolupament del PGM i del Pla especial d'ordenació de la Zona Costanera Metropolitana sobre l'ecosistema dels aiguamolls del delta del Llobregat» determinaren també algunes de les propostes puntuals de modificació dels límits de les àrees destinades al sistema general de parcs i jardins urbans.

Aquestes modificacions de límit no significaren, però, en cap cas, una minva de les superfícies destinades a aquest sistema general; al contrari, a la majoria dels casos, representà un increment, tant a escala municipal com a escala de tot el sistema costaner metropolità.

Les modificacions més significatives són les següents:

Al terme municipal de Castelldefels

Es mantenen les previsions del PGM.

Només es reajusten els límits de les àrees situades al sector Lluminetes i a l'entorn del carrer de Mèxic per tal de concretar-les amb una major definició de la vialitat o de l'ordenació.

Al terme municipal de Gavà

– A ponent de l'àrea de reserva natural que envolta l'estany de la Murtra es proposa modificar la qualificació urbanística dels sòls compresos entre aquesta reserva i el límit nord de l'autovia C-246. Aquests sòls que el PGM qualificava com a parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local es proposa qualificar-los com a parcs i jardins urbans a nivell metropolità. La mateixa qualificació es proposa per a una part dels sòls qualificats com a equipaments comunitaris i dotacions de caràcter metropolità immediata a l'anterior.
– Al propi terme municipal de Gavà s'introdueixen diverses especificacions de detall en les qualificacions del sòl de les àrees de sòl urbanitzable no programat.
– També es defineixen unes qualificacions urbanes concretes per al sector de les Marines, qualificat inicialment com a sòl urbanitzable no programat però que ha esdevingut sòl urbà com a conseqüència de sentència del Tribunal Suprem.
– La major part de les àrees destinades al sistema general de parcs i jardins en el front litoral de Gavà s'han situat a primera línia de mar, immediates al passeig Marítim. Aquestes àrees coincideixen amb la pineda propera a la platja i podran ésser utilitzades com a parcs al servei dels usuaris de la platja. El mateix destí podran tenir les àrees reservades per a sistema general de parcs i jardins urbans en la proximitat de l'autovia de Castelldefels.

Al terme municipal de Viladecans

– L'entorn de l'estany de la Murtra es qualifica com a reserva natural per tal de propiciar la recuperació d'aquest estany que serà possible a partir de la connexió a la depuradora de les aigües residuals que actualment s'aboquen al propi estany.

A llevant de l'estany de la Murtra es qualifica com a sistema general de parcs i jardins urbans una àrea de 40.300 m^2 compresa entre l'autovia de Castelldefels i la platja. Aquesta àrea podrà ésser utilitzada com a suport del propi ús de la platja.

Al terme municipal del Prat de Llobregat

– També hi ha la mateixa àrea de qualificació ambigua damunt de la llera del riu. Aquesta àrea es proposa destinar-la en la seva totalitat a protecció dels sistemes generals per tal de permetre la construcció del canal sobreeixidor del riu en el moment que es pugui procedir al seu desviament, i també la conducció de salmorra.

– En el marge dret de la llera que per al Llobregat projectava el PGM, es proposa una nova qualificació per a les àrees del sistema de parcs i jardins urbans situades entre la perllongació de la via A (que se suprimeix) i el mar. Aquests sòls es proposa qualificar-los, en part, com a rústics protegits de valor agrícola, qualificació més adient amb l'activitat agrària que s'hi desenvolupa i s'hi proposa mantenir. La part d'aquests sòls no explotada agrícolament, que correspon als aiguamolls costaners, es qualificarà com a reserva natural.

– Entre el camí de València i la tanca de l'aeroport del Prat i entre l'antiga carretera d'accés a l'aeroport i la carretera de la platja del Prat el sòl que el PGM qualificava com a sistema general aeroportuari es proposa de qualificar-lo com a sistema general de parcs i jardins de nova creació a nivell metropolità. Aquests sòls inclouen el parc que ha rehabilitat recentment l'Ajuntament del Prat de Llobregat.

– La pineda de Can Camins i l'àrea que ocupa el Club de Golf del Prat es proposa qualificar-la com a sistema general de parcs i jardins.

En canvi, el front litoral de Can Camins que el PGM qualificava com a sistema general de parcs i jardins urbans es proposa qualificar-lo com a equipaments comunitaris per tal de possibilitar els equipaments de la platja del Prat.

En relació a la zona de verd privat protegit de la zona de la Ricarda, es proposa transformar-la en verd privat d'interès tradicional per considerar-la més adient a la situació real d'aquest indret.

L'entorn de l'estany de la Ricarda és un paratge gairebé intacte, que es proposa de mantenir com a reserva natural, d'acord amb la qualificació del PGM.





Els sòls situats a la zona costanera a ponent de l'estany de la Ricarda.

Els sòls rústics protegits de valor agrícola al marge dret del Llobregat. La part d'aquests sòls no explotada agrícolament, que correspon als aiguamolls costaners, es qualificà com a reserva natural.



Les pinedes de la zona costanera de Viladecans.





L'estany del Club de Golf del Prat, situat entre la pista transversal de l'aeroport i el mar.

Al terme municipal de Barcelona

– Entre el carrer de Prim i el de Granada, l'espai comprès entre l'alineació sud del cinturó Litoral proposada pel Servei de Planejament de l'Ajuntament de Barcelona i el possible traçat del passeig Marítim es qualifica com a sistema general de parcs i jardins urbans actuals i de nova creació a nivell metropolità.

Cal precisar, però, que la posició de l'alineació Nord del traçat del cinturó Litoral coincideix aproximadament amb l'actual límit de la ZMT. Per tant, el cinturó Litoral i l'àrea de parcs i jardins situada entre el cinturó Litoral i el mar estarien inclosos en aquesta zona, tal i com succeeix també al PGM. La delimitació precisa d'aquesta àrea es formularà en el moment que s'hagi fixat la defensa de la costa del tram comprès entre l'escullera de la depuradora del Besòs i els espigons de protecció del sobreeixidor del carrer del Ferrocarril i el del Bogatell.

– Els terrenys de la fàbrica SUMCO situats a ponent del passatge que connecta el carrer de Juncà amb el carrer de Llull, que el PGM qualifica com a sòls de renovació a parcs i jardins urbans, es proposa de qualificar-los com a sòls de transformació en equipaments, per tal de permetre la rehabilitació de l'edifici actualment existent i el seu possible canvi d'ús.

– En el marge esquerre del Llobregat el PGM qualificava la llera del riu en el tram comprès entre el pont de Mercabarna i la via A de la Zona Franca alternativament com a sistema de parcs i jardins urbans o sistema d'equipaments.

Es proposa suprimir aquesta ambigüitat de qualificació i destinar al sistema general de parcs i jardins els sòls compresos entre la via del ferrocarril de la Generalitat, de nova construcció, i el riu, en el tram comprès entre el pont de Mercabarna i el carrer D de la Zona Franca. La resta, entre el carrer D i la via A de la Zona Franca, es destinaria al sistema general d'equipaments.

Al terme municipal de Sant Adrià de Besòs

S'ajusten els límits entre l'àrea destinada al sistema de serveis tècnics que ocupa el cremador d'escombraries i l'àrea immediata de parcs i jardins urbans per tal d'aconseguir un major front de contacte entre la platja que pretén recuperar l'Ajuntament i l'àrea de parcs i jardins urbans de nova creació situada entre el cremador i la depuradora del Besòs. Aquest canvi de límits no comporta cap modificació de l'àrea de parcs i jardins urbans.

– Al límit dels termes municipals de Sant Adrià de Besòs i de Badalona, la desaparició de la línia del ferrocarril de la costa permet eliminar traçats ferroviaris que el PGM conformava com a «Salt del boc», entre aquesta via i el ramal paral·lel al Besòs. Així mateix, una major definició del traçat del cinturó Litoral en aquest indret permet ajustar les superfícies de sòl destinades al sistema general viari i la seva protecció. Per contra, el desplaçament de la zona de serveis tècnics que ocupa l'estació terminal d'autobusos se situa a la prolongació del carrer de Ramon Llull, a la proximitat de la zona industrial de Sant Adrià. El remodelatge de tot aquest indret comporta un reajustament dels límits de l'àrea destinada a parc i jardí urbà de nova creació de caràcter metropolità.

Al terme municipal de Badalona

– Es proposa qualificar com a sistema general de parcs i jardins actuals de caràcter local l'àrea compresa entre el carrer de Murillo i la finca de Can Regalat, al barri del Manresà.

– Es proposa modificar la qualificació de l'illa delimitada pels carrers de Jacinto Benavente i d'Eduard Marquina i per la riera del Canyadó, situada al nord del carrer d'Eduard Marquina i actualment qualificada com a zona de densificació urbana semi-intensiva i qualificar-la, en part, com a sistema general de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local. Aquesta àrea es destinaria a una plaça que permetria resoldre la cruïlla entre els carrers de Sant Bru i d'Eduard Marquina, la riera de Canyadó, el carrer de Jacinto Benavente i l'antiga carretera N-II.

A l'àrea compresa entre l'autopista A-19, els carrers de Martí Pujol i de Méndez Núñez i el parc de Ca n'Arnús-Can Solei es proposen una sèrie de petites modificacions de detall que afecten l'ordenació de l'àrea de Dalt de la Vila i d'accés al cementiri i al camp de futbol de Badalona. En conjunt, aquestes modificacions comporten un increment de les àrees destinades a parcs i jardins urbans de 13.440 m^2.

– A la cruïlla dels carrers de Martí Pujol i de Sant Isidre, la plaça de Roca i Pi, davant de l'estació, es qualifica també com a zona de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local.

Finalment, davant del carrer de Méndez Núñez, en el tram comprès entre el carrer de Prim i el Parc de Ca n'Arnús-Can Solei, es proposa rectificar l'alineació de la zona de densificació urbana semi-intensiva i qualificar-lo com a sistema general de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local un espai, de forma sensiblement triangular, que permet alhora una millor solució de la vialitat i un millor accés al parc.

Al terme municipal de Montgat

– Es modifiquen els límits de l'àrea immediata al turó de Montgat qualificada com a sistema general de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local, per tal d'ajustar-los al nou traçat viari i als límits de les àrees d'equipament que l'envolten.

– Es qualifica com a sistema general de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local l'àrea immediata a l'autopista A-19, situada entre aquesta autopista i el nucli de les Mallorquines i delimitada per la carretera de Montgat a Tiana, pels carrers de Ramon i Cajal i de Pujal i per la finca d'Unión Explosivos Río Tinto (fàbrica Barrau). Aquesta àrea estava qualificada al PGM com a zona de protecció de sistemes generals o com a zona de renovació urbana, transformació de l'ús existent a sistemes generals.

8. Sistema general d'equipaments comunitaris

1. El sistema general d'equipaments comunitaris.
   Propostes del document de Criteris, objectius i solucions generals del planejament. *103*

2. Propostes del Pla especial. *107*

8. Sistema general d'equipaments comunitaris

1. El Sistema general d'equipaments comunitaris. Propostes del document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament

La conveniència de començar un estudi específic sobre els equipaments es justifica pel paper fonamental que aquests juguen com a elements estructurants del teixit urbà i humà, en la mesura que constitueixen la base física sobre la qual s'assenta la satisfacció col·lectiva de les necessitats individuals (educació i cultura, salut, lleure, etc.) que solen englobar-se en el concepte «qualitat de vida».

L'estudi no contempla tota la gamma dels equipaments col·lectius, sinó que se circumscriu a la consideració dels de tipus docent, esportiu i sanitari, atès que són els que impliquen un consum de sòl prou important com per preveure'n reserves específiques.

Els equipaments culturals i religiosos i els d'abastament i subministrament, així com els tècnics administratius i de seguretat, són en general de caràcter puntual i, per a cadascun d'ells, es materialitzarà la proposta en el moment de formular-la a cada territori urbà.

Les normes del PGM (resolució del conseller de PT i OP de la Generalitat de l'11 de març del 1982) distingeixen els següents tipus d'equipaments (art. 211):

– *equipaments públics existents i privats;*
– *equipaments de nova creació i d'interès municipal (preferentment);*
– *equipaments de nova creació i d'interès metropolità, amb preferència de titularitat pública del sòl, però amb possibilitat de gestió i fins i tot de titularitat privada.*

També es regulen com a equipaments comunitaris:

– *els espais reservats a instal·lacions de serveis tècnics municipals;*
– *els sòls qualificats de renovació urbana en transformació d'ús a serveis tècnics o a equipaments.*

Aquest Pla no modifica substancialment les proporcions de les reserves de sòls per a equipaments que fixà el Pla General Metropolità. Només s'hi introdueixen aquelles noves reserves de sòls que són necessàries per als equipaments al servei de la població de possible nou assentament com a conseqüència de les modificacions puntuals dels usos del sòl que es proposen.

Els nous sòls residencials, no contemplats al PGM, tindran un doble origen: el canvi d'ús d'alguns sòls industrials i l'existència de nous sòls obtinguts a la zona costanera com a conseqüència de la nova delimitació de la ZMT.

L'anàlisi detallada dels equipaments comunitaris es limita, per tant, a aquell àmbit territorial en el qual les propostes d'intervenció poden afectar més directament l'esquema de dotacions actualment existent. La proposta de construcció de la Vila Olímpica al Poblenou, la qual aportarà un mínim de 350.000 m^2 de sostre residencial, haurà d'anar acompanyada de les previsions de sòls destinades a equipaments de caràcter local al servei de la població que s'hi instal·larà en acabar les Olimpíades. L'ocasió permet la localització dels equipaments de nova implantació per corregir les possibles disfuncionalitats que s'observin en un estudi detallat de l'actual distribució.

Per això, tant en el document de Criteris, objectius i solucions generals com en el propi Pla es limità l'estudi detallat dels equipaments a una part de l'àmbit de planejament: la zona compresa entre el port de Barcelona i la partió amb el marge dret del riu Besòs al terme de Sant Adrià de Besòs.

Els sòls qualificats pel PGM com a sistemes generals d'equipaments comunitaris i de serveis tècnics en aquest àmbit, són:

Equipaments comunitaris i dotacions actuals	354.856 m^2
Equipaments comunitaris de nova creació a nivell local	123.669 m^2
Equipaments comunitaris de nova creació a nivell metropolità	—
Renovació urbana. Transformació en equipaments	167.450 m^2
Sistema de serveis tècnics	464.440 m^2
Renovació urbana. Transformació en serveis tècnics	27.728 m^2

Equipament docent

Els resultats de la comparació entre les disponibilitats i les necessitats d'equipaments docents donen, per al conjunt de la zona objecte d'estudi, una situació satisfactòria: no existeix dèficit de preescolar ni, pràcticament, a EGB i el de BUP pot cobrir-se externament, tal com s'especifica més endavant. L'únic nivell amb mancances de certa magnitud seria la FP.

Aquesta primera constatació queda alterada en particularitzar l'anàlisi en sectors més petits i en *introduir el condicionant dels radis màxims de servei dels centres, per causa de la desigual distribució espacial d'aquests.*

Com a conseqüència, es formularen els següents suggeriments per a la localització dels nous centres per cobrir els dèficit actuals.

– Un centre de preescolar i d'EGB de 16 unitats i 10.000 m^2 de superfície. L'emplaçament idoni seria a l'entorn de la cruïlla de Pere IV-Diagonal, important pol centralitzador futur, amb l'avantatge també de la bona comunicació i proximitat (via Espronceda) amb la densa zona residencial de l'eix Gran Via.

– Un o dos centres de preescolar i d'EGB de 24 unitats i 15.000 m^2 de superfície. L'emplaçament preferible seria a la zona compresa entre Cristòfol de Moura i la Diagonal, a ser possible al carrer del Maresme (o paral·lels immediats), consolidant així l'incipient eix vertical d'equipaments existents actualment.

– Un centre de FP de 600 places i 10.000 m^2 de superfície.

L'únic requeriment important de localització seria compensar la concentració actual de l'oferta pública a la zona del Besòs-la Mina. Qualsevol dels altres tres sectors poden ser adequats.

Si s'optés per la construcció d'un centre de nova planta, podria situar-se, per raons d'accessibilitat general, al sector 2, prop del futur nus Pere IV-Diagonal.

Altres alternatives serien, al sector 1, reutilitzar amb aquest fi alguna de les instal·lacions públiques actualment existents (com per exemple els laboratoris municipals o d'altres) que poguessin quedar vacants o, al sector 3 (on estaria més justificat per la major concentració de població), el condicionament d'algun local industrial especialment apte.

Estimació de noves necessitats

L'augment de població derivat d'operacions de creació d'habitatges —com és el cas de les propostes per al Poblenou— genera noves necessitats d'equipaments. La dificultat principal per estimar-les rau al desconeixement a priori de l'estructura d'edats dels futurs residents —factor que condiciona de manera determinant la demanda que es produirà— sense que es disposi (al contrari que quan es tracta de creixements espontanis de poblacions consolidades i conegudes, no alterades per fenòmens migratoris importants) de suficients elements de judici per pressuposar amb prou aproximació quina serà l'estructura resultant.

Per aquest motiu, com a base per a les estimacions referides a les operacions que es duguin a terme al Poblenou (encara insuficientment concretades en aspectes com la dimensió, la qualitat, el cost i la forma d'accés als habitatges, que resulten imprescindibles per definir el perfil dels seus usuaris), hem emprat dues hipòtesis que poden considerar-se alternativament o bé ser preses com a límits entre els quals se situarà probablement l'estructura dels futurs residents en edat escolar:

a) *Característiques similars a les de l'actual població.*

Aquest supòsit implicaria que els nous habitatges serien ocupats pels propis veïns del barri, ja sigui voluntàriament, ja sigui per haver quedat afectada la seva anterior residència per les operacions de remodelatge que s'endeguessin.

b) *Població d'estatus social mitjà-alt.*

Procedent de l'exterior del barri, que es traslladaria a la zona en recerca d'una millor qualitat ambiental i que disposaria dels suficients recursos econòmics per fer front a les despeses que això comporta. S'ha pres com a referència, quant a l'estructura d'edats, la corresponent als municipis de St. Cugat i de St. Just, els quals s'han constituït, els darrers anys, en les principals zones de recepció d'aquest fenomen a l'àmbit metropolità de Barcelona.

Les demandes d'equipament escolar per a les hipòtesis A i B serien les següents:

D'aquestes proporcions de demanda efectiva en resulten els llindars de població total necessària per justificar la creació de nous centres, els quals, si bé es detallen al quadre núm. 2 poden simplificar-se així:

2.000 - 3.000 hab.	2 aules PRE i 8 aules EGB
3.000 - 4.000 hab.	3 aules PRE i 12 aules EGB
4.000 - 6.000 hab.	4 aules PRE i 16 aules EGB
6.000 - 10.000 hab.	8 aules BUP
10.000 - 15.000 hab.	12 aules BUP
15.000 - 20.000 hab.	16 aules BUP i 6 aules FP
25.000 - 30.000 hab.	10 aules FP
35.000 - 40.000 hab.	14 aules FP

El procés de càlcul de necessitats seria el que es descriu a continuació:

a. *Nombre d'alumnes:* aplicació sobre la població total de les proporcions de demanda efectiva corresponent a cada nivell.

b. *Nombre d'aules:* quocient del nombre d'alumnes de cada nivell per les capacitats d'alumnes/aula òptima o màxima.

c. *Nombre de centres:* determinació del nombre de centres necessaris, ajustat preferentment a les tipologies (segons el nombre d'aules) que es proposen. Són possibles també els centres combinats de diversos nivells, principalment PRE i EGB.

d. *Necessitats de sòl:* a partir del nombre i tipus de centres obtinguts al punt c), s'obté el sòl necessari, en multiplicar-los per les superfícies òptimes o mínimes que es proposen al quadre 3 per a cada tipus de centre.

Un camí alternatiu i més simplificat és procedir a una *estimació global de les necessitats de sòl,* a partir dels estàndards de m^2/habitant que consten també a l'esmentat quadre 3.

Quadre 1

Edats (1)		Taxa d'escolarització % sobre (1) (2)	A Estruc. edats % pobl. Tot. (3)	A Demanda efectiva llocs escol. per 100 hab. (4) = (3) × (2)	B Estruc. edats % pobl. Tot. (5)	B Demanda efectiva llocs es. per 100 (6) = (5) ×
PRE	4-5	65	2,9	1,9	3,8	2,5
EGB	6-13	100	12,1	12,1	14,6	14,6
BUP/COU	14-17	50	6,6	3,3	7,2	3,6
FP	14-17	30		2,0		2,2

Quadre 2

Nivells	Alumnes per centre: Tipus de centres segons núm. aules	Capacitat òptima	Capacitat màxima	Llindars de població necessària per a la creació de nous centres: A Capacitat òptima	A Capacitat màxima	B Capacitat òptima	B Capacitat màxima
PRE	2	50	60	2.500	3.250	2.000	2.500
	3	75	90	4.000	4.750	3.000	3.500
	4	100	120	5.250	6.250	4.000	4.750
EGB	8	240	320	2.000	2.750	1.750	2.250
	12	360	480	3.000	4.000	2.500	3.250
	16	480	640	4.000	5.250	3.250	4.500
BUP	8	240	320	7.250	9.750	6.750	8.750
	12	360	480	11.000	14.500	10.000	13.250
	16	480	640	14.500	19.500	13.250	17.750
FP	6		360		18.000		16.250
	10		600		30.000		27.250
	14		840		42.000		38.250

Quadre 3

	Tipus de centres segons núm. d'aules	Capacitat màxima dels centres (núm. alumnes)	Superfície dels centres (1) Òptima	Superfície dels centres (2) Mínima	Estàndards de sòl: M^2 sòl/alumne (6) Òptim	Estàndards de sòl: M^2 sòl/alumne (6) Mínim	Estàndards referits a la població total A: Alum/habit.	A: M^2 sòl/habitant Òptim	A: M^2 sòl/habitant Mínim	B: Alum/habit.	B: M^2 sòl/habitant Òptim	B: M^2 sòl/habitant Mínim
PRE	2	60	850 (4)	630	14,2	10,5						
	3	90	1.300	950	14,4	10,5						
	4	120	1.750 (4)	1.260	14,6	10,5						
					14,5 (7)	10,5 (7)	0,019	0,275	0,200	0,025	0,365	0,265
EGB	8	320	6.000	3.680 (5)	18,8	11,5						
	12	480	8.400 (4)	5.520 (5)	17,5	11,5						
	16	640	10.200	7.360 (5)	15,9	11,5						
					17,5 (7)	11,5 (7)	0,121	2,120	1,400	0,146	2,555	1,675
BUP	8	320	5.600 (4)	4.480 (5)	17,5	14,0						
	12	480	8.100	6.720 (5)	16,9	14,0						
	16	640	10.440 (4)	8.960 (5)	16,3	14,0						
					17,0 (7)	14,0 (7)	0,033	0,560	0,460	0,036	0,610	0,505
FP	6	360	6.600	5.400 (3)	18,3	15,0						
	10	600	10.500	9.000 (3)	17,5	15,0						
	14	840	13.800	12.600 (3)	16,4	15,0						
					17,5 (7)	15,0 (7)	0,020	0,350	0,300	0,022	0,385	0,330
Total								3,305	2,360		3,915	2,775

(1) Estàndards ITEC.
(2) Estàndards «mitjans» CMB (PEE)
(3) Estàndards «mínims» CMB (PEE)
(4) Centres no considerats per l'ITEC o per la CMB (PEE). Superfícies calculades proporcionalment.
(5) Calculades proporcionalment a 40 alum./aula, a partir d'estàndards PEE (35 alum./aula).
(6) Superfícies òptimes i mínimes dels centres/capacitat màxima dels centres
(7) Mitjana adoptada per a cada nivell

Equipament esportiu. Nivells esportius

La classificació dels equipaments esportius no obeeix a una tipificació tan clara i tancada com en el cas dels docents. També la relació estructura d'edats/demanda d'equipaments és, per a l'esportiu, molt menys rígida, en resultar més difícil de precisar quins són els segments de població potencialment i efectiva usuaris.

Per aquests motius, sovint es treballa només amb un estàndard global de m^2/habitant, essent menys freqüent un detall posterior segons tipus d'equipaments.

Les pròpies determinacions legals en són un exemple: pràcticament només existeix una disposició obligatòria (Art. 10 de l'annex al Reglament de Planejament), la qual fa referència a les reserves de sòl per a equipaments esportius als plans parcials de creació de noves unitats residencials. La dotació genèrica que es fixa, per a unitats superiors als 1.000 habitatges, és de 8 m^2/habitatge, sense concretar els tipus d'instal·lacions a considerar.

Aquest estàndard equivaldria a uns 2 m^2/habitant o, més aproximadament, a uns 2,3-2,5 m^2/habitant, si el càlcul es basa en una composició familiar mitjana de 3,5-3,2 habitants/habitatge.

Prenent, en certa manera, aquests valors com a referència, diversos estudis proposen una classificació dels equipaments esportius en dos o tres grans nivells.

S'han tingut en compte principalment:

– CMB: Plan especial de equipamientos

– IPUR: op. cit.

– Ayuntamiento de Madrid. Oficina Municipal del Plan: *Metodología y criterios aplicados a la estimación de déficit y necesidades de suelo para equipamiento colectivo,* Madrid, 1982.

– Ministerio de Cultura. Consejo Superior de Deportes: *Normativa sobre instalaciones deportivas y para el esparcimiento,* Madrid, 1979.

Els estàndards ja inclouen les adequades ponderacions en funció tant de la proporció esperada d'usuaris efectius respecte a la població total, com dels requeriments de superfícies dels diversos tipus d'equipaments.

Els estàndards no inclouen, en canvi, les necessitats d'equipaments esportius de caràcter estrictament escolar, si bé alguns dels treballs esmenten la possibilitat d'obrir aquestes instal·lacions a tota la població durant certes hores.

De la comparació entre les disponibilitats actuals d'equipaments esportius i les necessitats estimades es desprèn que hi ha un superàvit d'uns 20.000 m^2 en les instal·lacions bàsiques i un dèficit d'uns 30.000 m^2 en les generals. Detallat per sectors s'observà que, pel que fa als d'abast general, hi ha petits dèficit molt homogèniament repartits entre tots ells, llevat del sector del Nucli Antic del Poblenou-Taulat que n'acumula gairebé la meitat del total. És també aquest sector (lògicament, en ser el més densament poblat i amb menor disponibilitat d'espais vacants) l'únic que presenta mancances a nivell bàsic, del qual hi ha superàvit a totes les restants.

Atenent aquests factors pot concloure's que les actuacions més aconsellables serien les destinades a satisfer les necessitats d'aquest sector tractant alhora de cobrir aquells aspectes en els quals el conjunt de la zona d'estudi és més deficitària. La qüestió queda així centrada principalment a les instal·lacions de tipus general atès que, per a les bàsiques, la major part del dèficit pot eixugar-se amb els superàvit dels sectors veïns, sense transgredir els radis d'accessibilitat admissibles.

Les propostes concretes són:

– 1 pista d'atletisme (mínim 12.000 m^2)

– 8-12 pistes de tenis (6.000-9.000 m^2). Aquest conjunt podria completar-se amb algunes instal·lacions bàsiques de les quals el sector 3 està més mancat:

– 1-2 sales o pistes tipus gimnàs, frontó, etc.

– poliesportiu i/o piscina.

– Pista de «footing» i altres instal·lacions vinculades a la platja.

Els equipaments esportius olímpics

El desenvolupament del programa olímpic comportarà la creació d'un nombre important d'instal·lacions esportives que es podran utilitzar com a equipaments de caràcter local un cop acabats els Jocs. Altres instal·lacions, les reservades a l'alta competició o les molt especialitzades, s'ha d'entendre que pertanyen al sistema general d'equipaments esportius.

Els equipaments esportius previstos al programa olímpic que afecten la zona costanera són els següents:

Transformació del mercat del Peix en sala polivalent.

Piscines del parc del Mar. Piscina olímpica i piscines d'entrenament.

– Camp de tir del parc del Llobregat.

– Canal de rem del Llobregat.

– Camp de tir amb arc del parc del Llobregat.

– Palau d'Esports del parc del Mar.

– Pista d'atletisme de vuit carrers de la Vila Olímpica.

Aquestes instal·lacions s'agrupen en dos conjunts:

– *Les que se situen a l'àmbit del Poblenou, a l'entorn de la Vila Olímpica.*

– *Les que se situen al parc del Llobregat.*

Les primeres poden col·laborar, una vegada acabats els jocs, a sobredotar l'àrea del Poblenou en relació a les necessitats previsibles en el futur i a convertir aquest barri en una zona d'oferta d'instal·lacions esportives a les altres zones de la ciutat menys dotades.

El segon grup permet iniciar la materialització del gran parc metropolità esportiu del Llobregat previst al PGM.

Pel que fa a la localització del equipaments esportius del Poblenou, es proposa situar-los a l'entorn del barri del Taulat que, com es dedueix de tot el que s'ha dit, és el menys dotat. Així, la pista d'atletisme i les pistes de tennis se situarien damunt del tram final del Bogatell entre l'avinguda d'Icària i l'avinguda del Litoral.

La piscina olímpica i les piscines d'entrenament se situarien a la plaça del Mar, al costat de la platja de la Mar Bella. Entre la piscina olímpica i la platja de la Mar Bella es preveu la construcció d'una gran instal·lació de piscines de lleure, no de competició.

El Palau d'Esports del parc del Mar es proposa situar-lo en un indret pròxim a l'Hospital del Mar.

La transformació del mercat del Peix en un pavelló esportiu també la recull aquesta proposta.

Finalment, la pista de rem, el camp de tir olímpic i de tir amb arc, poden ésser l'inici del gran parc del Llobregat en el triangle comprès entre l'autovia de Castelldefels, l'aeroport i la costa. La pista de rem es podria construir amb un cost acceptable a partir del dragat d'aquesta zona d'aiguamolls. El sanejament de l'entorn s'aconseguiria aixecant el nivell del sòl mitjançant l'abocament de les terres del dragat. La posició de la pista de rem al Llobregat, ultra permetre l'inici del parc, permetria també una elevada rendibilitat social de les instal·lacions, que gestionades de comú acord amb les set federacions agrupades a l'entorn de la de rem, podrien oferir esdeveniments esportius de competició i d'espectacle amb una freqüència considerable.

Equipament sanitari

La zona Poblenou-Besòs (que inclou també els barris de la Mina i de la Catalana, de Sant Adrià de Besòs, és una de les més desateses de Barcelona i del seu entorn, pel que fa a l'equipament sanitari i concretament a *l'hospitalari.*

Atenent aquesta realitat, el projecte de mapa sanitari elaborat per la Generalitat l'any 1980 (*) preveia la creació d'un hospital general a St. Adrià, amb capacitat de 200 llits.

Posteriorment, el Pla especial de reforma Interior del barri de la Catalana (actualment aprovat i en curs d'execució) recollia les propostes del Departament de Sanitat i destinava un emplaçament concret per a aquell hospital, amb una superfície de 1,7 hectàrees.

Recentment, els plantejaments en matèria sanitària s'han vist alterats amb l'elaboració d'una nova versió del mapa sanitari, ja aprovada pel Consell Executiu de la Generalitat i pendent de la seva tramitació parlamentària.

La nova versió difereix de l'anterior tant en certes concepcions generals com, lògicament, en la seva aplicació concreta. Així, per exemple, si bé no es fixen uns estàndards de llits/habitants per al càlcul de les necessitats, es pren la mitjana de Catalunya (3,42 llits d'aguts/1.000 habitants) com a punt de referència per a la correcció de les desigualtats de dotació existents.

Tot i reconeixent que la zona que ens ocupa és clarament deficitària, no es tracta separadament sinó integrada en el conjunt del municipi de Barcelona, el qual, amb els seus 5,65 llits d'aguts/1.000 habitants, resulta comparativament ben dotat. El dèficit de la zona —com el d'altres sectors de la ciutat— quedaria així cobert per la dotació global, amb l'inconvenient, però, que l'únic hospital existent (Ntra. Sra. del Mar) seria insuficient per atendre tota la demanda, part de la qual caldria satisfer més lluny (Hospital de St. Pau o, fins i tot, a les noves instal·lacions de Can Ruti, a Badalona).

L'actual mapa sanitari, doncs, no preveu cap nou hospital a la zona i la reserva de sòl destinada a aquests efectes al PERI de la Catalana queda lliure per a altres possibles destins.

A la vista d'aquests factors, potser seria recomanable l'establiment de converses amb el Departament de Sanitat de la Generalitat, orientades a una eventual reconsideració de les solucions als dèficit hospitalaris de la zona, sobre la base d'un estudi més aprofundit de la situació actual en tots els seus aspectes.

Pel que fa a les necessitats *d'atenció primària,* la dotació actual pot considerar-se suficient, sobretot a partir de la conclusió del procés —actualment en curs— d'ampliació d'instal·lacions, augment de personal i dedicacions i d'adaptació a la nova jerarquització funcional, del centre de la Mina (c/. del Mar, s/n., depenent de la inspecció del Poblenou), el qual inclou també un servei especial d'urgències que cobreix els horaris nocturns i els dies festius.

Com a conseqüència de les al·legacions presentades en el període de consulta pública al document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament, a l'informe de les pròpies al·legacions es proposaren les següents precisions:

Àrea de Montgat

Es proposà que l'equipament previst al barri de les Mallorquines no fós de caràcter escolar.

Àrea de Gavà-Viladecans

Per al sector central de sòl urbanitzable no programat, situat sota la C-246 a l'extrem inferior de l'avinguda de Bertran i Güell, del terme municipal de Gavà, es proposà la requalificació dels càmpings actualment existents com a equipaments comunitaris i dotacions actuals.

Aquestes propostes derivaven de les al·legacions presentades respectivament pels Ajuntaments de Montgat i de Gavà i foren aprovades per la Comissió Permanent de la CMB.

En relació a la primera modificació, la solució que proposa la versió actual del Pla és la d'incloure l'equipament en el desenvolupament del Pla especial que s'hagi de redactar per a la zona de remodelació de les Mallorquines, sense especificar-ne el destí concret. D'aquesta manera, l'Ajuntament de Montgat estarà en condicions de determinar l'equipament que millor convingui al sector.

Pel que fa als càmpings de Gavà, es considerà l'alternativa que planteja la solució més adient per als futurs usuaris de les platges. Aquesta alternativa significa la possibilitat d'obtenir, en el futur, una important superfície de sòl públic a la primera línia de mar, destinat a zones de parc complementari de l'ús de platja. Alhora, permet la permanència dels càmpings sense que, mentrestant, aquestes instal·lacions barrin el pas d'accés públic a la platja, com ara succeeix.

2. Propostes del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana

Pel que fa al Sistema general d'equipaments comunitaris i dotacions, es proposa:

Al terme municipal de Montgat

– Qualificar com a equipament de nova creació a nivell local una àrea situada a llevant del turó de Montgat. Aquesta àrea situada a la primera línia de mar seria el suport de la recuperada platja de Montgat i ocupa sòls anteriorment qualificats com a nucli antic, de substitució de l'edificació antiga.

– Se suprimeix part de l'àrea d'equipaments comunitaris i de nova creació a nivell local situada entre la carretera N-II i l'autopista A-19 al punt de connexió d'ambdues vies a ponent del turó de Montgat. Aquesta àrea, a més de ser un clot de difícil utilització per a la implantació d'equipaments comunitaris (a causa de l'impacte de les dues vies ràpides que l'envolten i per les característiques morfològiques del territori), és necessària per resoldre la connexió entre la carretera N-II, l'autopista A-19 i la zona costanera, salvant la via del ferrocarril en un pas a diferent nivell. La complexitat d'aquest nus obliga a reservar com a sistema general viari i protecció dels sistemes generals la totalitat dels sòls que l'envolten.

Al terme municipal de Badalona

– A la cruïlla de la riera Canyadó amb la futura prolongació del carrer Méndez Núñez, a l'indret immediat al parc de Ca n'Arnús-Can Solei, es proposà qualificar una part del parc com a sistema general d'equipaments comunitaris.

En aquest sector l'Ajuntament de Badalona pretén la construcció d'un centre escolar.

– Al tram final de la riera Canyadó i a ponent d'aquesta riera es proposà un canvi de qualificació d'una àrea destinada al sistema de parcs i jardins urbans, la qual esdevindria destinada al sistema d'equipaments comunitaris.

– A l'accés al cementiri es proposà una nova definició de límits de l'àrea qualificada com a equipament comunitari i dotacions per tal de possibilitar la creació d'una plaça amb suficient amplitud.

– La fàbrica d'Anís del Mono situada entre el passeig d'Eduard Maristany i el mar, qualificada al PGM com a zona industrial, es proposà qualificar-la com a zona de renovació urbana: transformació de l'ús existent en equipaments. Aquesta qualificació permet mantenir-hi en funcionament la destil·leria sense deixar-la fora d'ordenació i fins que no es programi la destinació de la fàbrica a un altre ús. La qualificació permet efectuar les obres i desenvolupar les activitats a què fa referència l'art. 368 de les normes del PGM. L'adscripció d'aquesta fàbrica a una futura transformació al sistema general d'equipaments es proposà per tal que, al moment que se extingueixi la rendibilitat econòmica, es pugui conservar la maquinària que conté i la part dels edificis que siguin d'interès. El futur destí seria el d'edifici-museu de la destil·lació de licor.

(*) Generalitat de Catalunya. Departament de Sanitat i Assistència Social.
La Sanitat a Catalunya. Barcelona, març 1980.

– Als sectors de remodelatge físic privat es proposà indicativament tota una sèrie d'usos d'equipaments. Entre ells, els més significatius són: l'antiga fàbrica De Andreis, en part propietat de l'Ajuntament de Badalona, que es destinaria a equipament de caràcter educacional. També, l'antiga fàbrica de cotó situada entre Cros i Campsa, que es destinaria a equipament de caràcter educatiu, cultural o administratiu. Es tracta d'un edifici de notables qualitats arquitectòniques que el PGM qualificava com a zona industrial.

– Finalment, l'illa compresa entre els carrers de la Indústria, de Maria Auxiliadora, d'Eduard Maristany i de Cervantes, ocupada per l'antiga fàbrica d'Esmalts Estil, també es destinaria al sistema general d'equipaments en el desenvolupament del Pla especial de la zona de renovació urbana en la qual és inclosa.

Al terme municipal de Sant Adrià de Besòs

Es proposa un ajustament dels límits de l'àrea d'equipaments de nova creació a nivell local situada entre la via del ferrocarril, la prolongació del carrer del Maresme, la platja i la llera del Besòs. Aquest reajustament es farà d'acord amb els projectes que la Corporació Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs han desenvolupat per a aquest indret.

Al terme municipal de Barcelona

–Es proposa qualificar com a sistema general d'equipaments comunitaris de nova creació a nivell metropolità part de l'àrea que ocupa l'actual edifici de les cotxeres d'autobusos de la companyia de transports. Aquest edifici està qualificat actualment com a sistema general de serveis tècnics, però la seva adequació a la funció que s'hi ha de desenvolupar és escassa i, en canvi, es tracta d'una estructura de notable entitat susceptible d'ésser destinada a altres usos d'equipaments, com ara el de contenidor de diverses activitats lligades al gran parc que es proposa a la cruïlla de la Diagonal amb el passeig de Prim. Entre altres usos, les instal·lacions d'aquestes naus es podrien destinar alternativament a pistes poliesportives cobertes o a instal·lacions fixes lligades al Zoològic, cas que se'n decidís el trasllat a aquest indret.

Es delimiten dos àmbits:

a. El primer per a un estudi posterior de l'Ajuntament de Barcelona.

b. El segon, que correspon a l'àrea de suspensió de llicències acordada per l'Ajuntament per a l'ordenació del passeig Marítim i de la façana al mar de Barcelona, al sector del passeig de Carles I i de l'avinguda d'Icària.

– Al primer d'aquests dos àmbits hi ha tres àrees de sòls qualificats com a renovació urbana, transformació de l'ús existent en sistema general d'equipaments:

La primera, damunt de l'actual fàbrica Macosa, amb una superfície de 54.950 m^2. La segona també afecta dependències de Macosa amb una extensió de 7.100 m^2. I la tercera afecta unes instal·lacions industrials al davant del carrer Taulat, a l'illa delimitada per aquest carrer i pels de la Junquera, del Perelló i de Pau Claris.

També a la prolongació dels carrers del Ferrocarril i de la Junquera i pel passeig Marítim, el PGM qualifica una àrea de 5.100 m^2 com a sistema general d'equipaments comunitaris i dotacions de nova creació a nivell local. Aquesta àrea és dins de la ZMT. Les transformacions que es proposin per a aquestes àrees d'equipament es formularan al Pla especial o als plans que redacti l'Ajuntament de Barcelona.

– L'àrea de suspensió de llicències acordada per l'Ajuntament de Barcelona conté les següents àrees destinades a equipaments:

Àrees qualificades com a sistema general d'equipaments comunitaris i de dotacions actuals

Àrea delimitada per l'avinguda del Bogatell i pels carrers de Ramon Turró, d'Àlaba i de Wad-Ras de 32.475 m^2.

Àrea delimitada pels carrers de Wellington, de Llull, de Francesc d'Aranda i de Ramon Turró, pel passeig de Carles I i pel carrer de Villena, de 75.987 m^2. Total 108.462 m^2.

Àrees qualificades de renovació urbana i transformació de l'ús existent a sistema d'equipaments comunitaris i de dotacions

Correspon, en part, als sòls ocupats per Crèdit i Docks, S.A. i per altres instal·lacions: 31.995 m^2.

El Pla Especial que redacti l'Ajuntament de Barcelona fixarà el destí d'aquestes àrees.

Al marge esquerre del Llobregat, entre la via del ferrocarril de la Generalitat, la prolongació de la via A de la Zona Franca i la prolongació de la via D d'aquest mateix polígon, es qualifica l'àrea immediata a l'actual llera del riu com a sistema general d'equipaments comunitaris de nova creació a nivell metropolità. Aquesta àrea tenia al PGM una qualificació ambigua. Aquesta modificació proposa destinar aquest indret a equipaments comunitaris al servei del Polígon de la Zona Franca i al Polígon Industrial Pratenc, situat al terme municipal del Prat de Llobregat.

Aquesta àrea d'equipaments conté les instal·lacions de la Federación Española de Tenis i podrà contenir, en el futur, altres instal·lacions d'equipaments, coherents amb l'entorn industrial.

Al terme municipal del Prat de Llobregat

– A l'àrea compresa entre la partió amb el terme municipal de Barcelona i la nova llera que es projecta per a la canalització del tram final del Llobregat, es proposa que el Pla especial que s'hagi de redactar per al Polígon Industrial Pratenc determini la superfície i la delimitació de les àrees destinades a equipaments comunitaris.

– Es proposa qualificar el cementiri del Prat de Llobregat com a àrea d'equipament comunitari actual. Al PGM estava qualificat com a sistema relatiu a l'aeroport.

– El càmping Cala Gogó, que el PGM qualificava com a equipament comunitari i dotació actual, es proposa qualificar-lo com a equipament comunitari i dotació a nivell metropolità.

– El front de la pineda de Can Camins, que el PGM qualificava com a sistema general de parcs i jardins urbans, es proposa qualificar-lo com a sistema general d'equipaments metropolitans per tal de possibilitar-hi les instal·lacions dels equipaments annexos a la platja del Prat de Llobregat.

– Així mateix, a l'espai comprès entre la pineda de Can Camins i la carretera d'accés al Club de Golf del Prat i a l'aeroport, es proposa una àrea d'equipaments comunitaris i de dotacions de nova creació, a nivell local, que permeti la instal·lació dels equipaments complementaris al parc de la Pineda.

– Es proposa també reajustar els límits de l'àrea d'equipaments comunitaris a nivell metropolità que actualment ocupa el centre esportiu i de lleure de l'Exèrcit de l'Aire.

Al terme municipal de Viladecans

Per acord de la Comissió de Govern de la CMB, en sessió del 19 de setembre de 1985, es mantenen les qualificacions del PGM a l'entorn de l'estany del Remolar.

Al terme municipal de Gavà

– Es proposa modificar la qualificació de l'àrea que ocupa el càmping Tres Estrellas i substituir-ne el caràcter d'equipament local per un equipament de nivell metropolità.

– L'entorn de l'estany de la Murtra, que el PGM qualificava com a sistema d'equipaments a nivell local, es proposa qualificar-lo com a reserva natural.

– L'àrea que ocupa la discoteca Silvys i el seu entorn immediat, que el PGM qualificava com a sòl urbà, zona d'ordenació en edificació aïllada, es proposa qualificar-la com a sistema d'equipaments comunitaris i dotacions actuals.

– Als sectors que el PGM qualificava com a sòl urbanitzable no programat s'especifiquen les diverses àrees d'equipaments comunitaris que corresponen a l'ordenació d'aquests sectors.

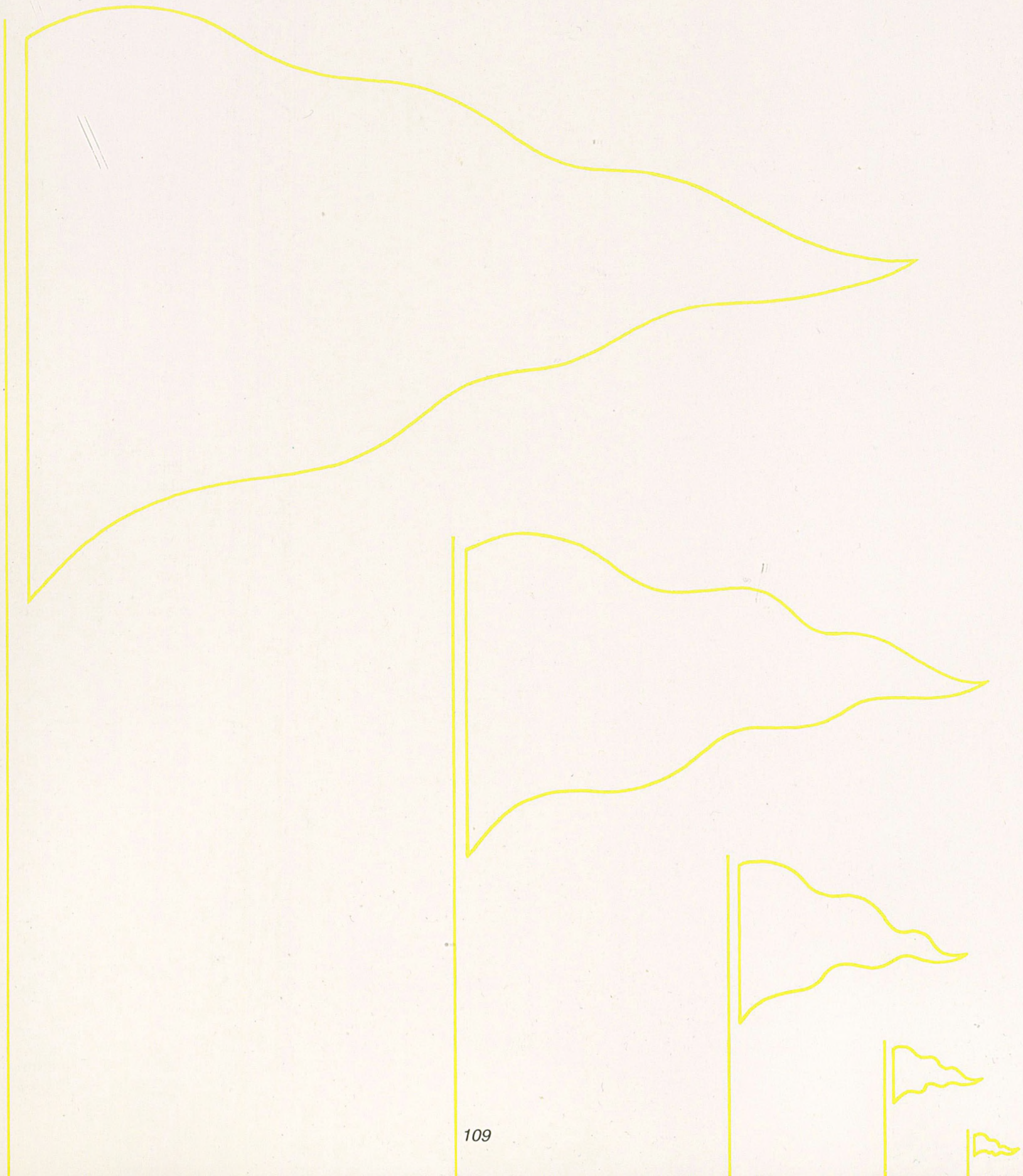
Al terme municipal de Castelldefels

– Als terrenys que actualment ocupen el càmping Estrella de Mar i l'àrea de servei de la Pava es proposa la qualificació d'equipaments comunitaris i dotacions a nivell metropolità per als sòls qualificats pel PGM de desenvolupament urbà opcional i equipaments i dotacions de nova creació a nivell local, els quals constituïen un sector de sòl urbanitzable no programat.

– A la línia costanera es manté la qualificació d'equipaments comunitaris i dotacions de nova creació a nivell local previstes al PGM; si bé en alguns punts, com són els fronts del carrer de Mèxic i del passeig Marítim, s'hi efectuen reajustaments i precisions de límits derivats d'un més precís estudi de la xarxa viària.

– Al sector anomenat Lluminetes, qualificat al PGM com a sòl urbanitzable programat, es redueix la qualificació d'equipaments comunitaris i dotacions de nova creació a nivell local i s'ajusta la quantia de sòl de cessió a les necessitats d'aquest sector.

9. Proposta



9. Proposta

El Pla de costes fa detallades propostes d'ordenació de les àrees residencials, dels equipaments, dels parcs i dels passeigs marítims...

Desenvolupa en aquests aspectes tot un seguit de suggerències, en l'ordenació dels edificis i en el tractament dels espais oberts. Aquest esforç projectual és el que ha permès fer aprehensibles per a tothom les possibilitats i els objectius de la zona costanera.

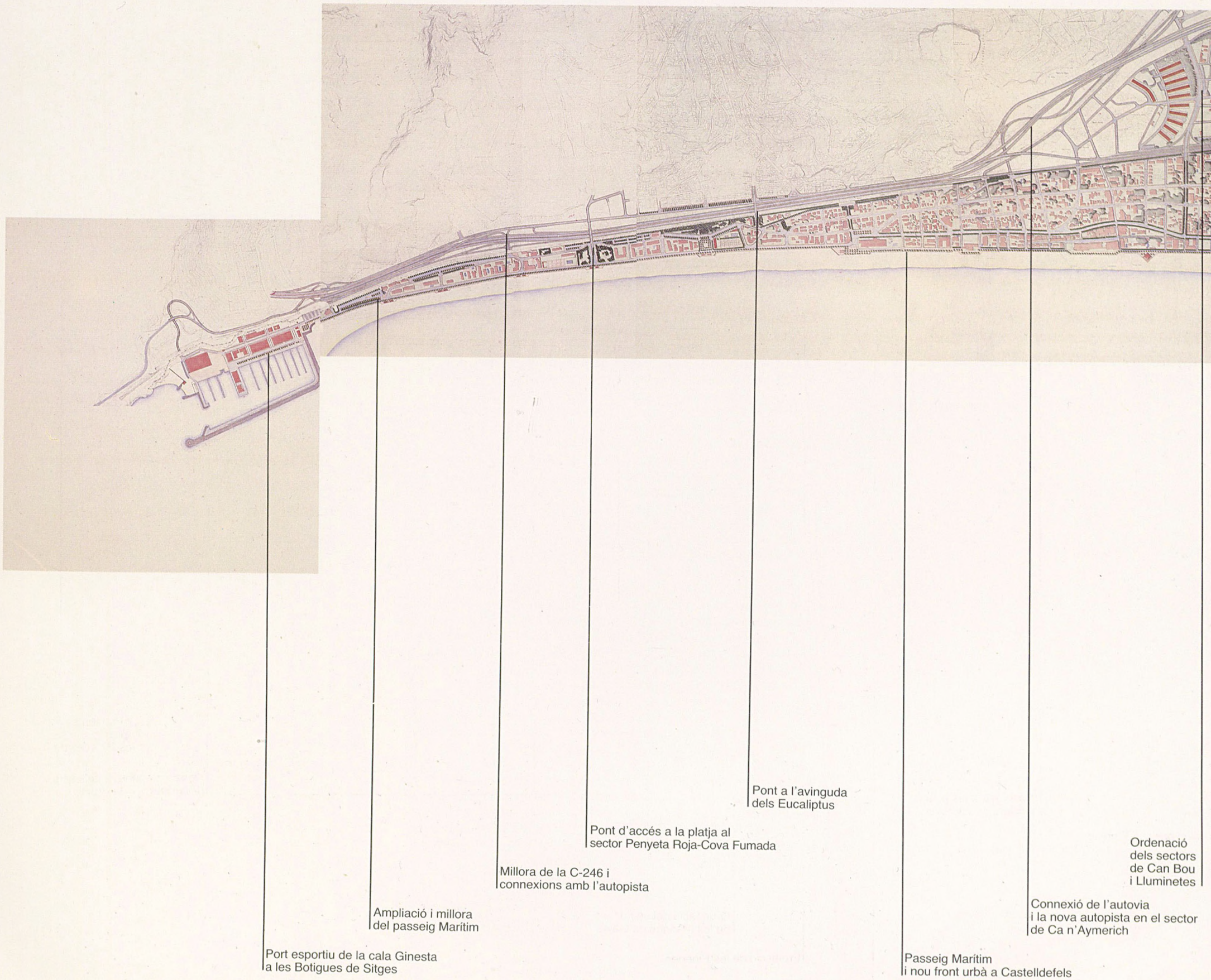
La costa metropolitana té la individualitat geogràfica que permet que sigui pensada i projectada en el seu conjunt, però la seva solució, transformació o millora real serà necessàriament desenvolupada en nombroses actuacions al llarg d'un període dilatat de temps, en el qual intervindran distints agents públics i privats. Calia doncs, que el projecte respongués a aquestes condicions imprecises d'execució, però ho fes sense renunciar a aquells objectius de figuració que haurien de proporcionar les imatges necessàries per al coneixement de la façana marítima de la ciutat metropolitana.

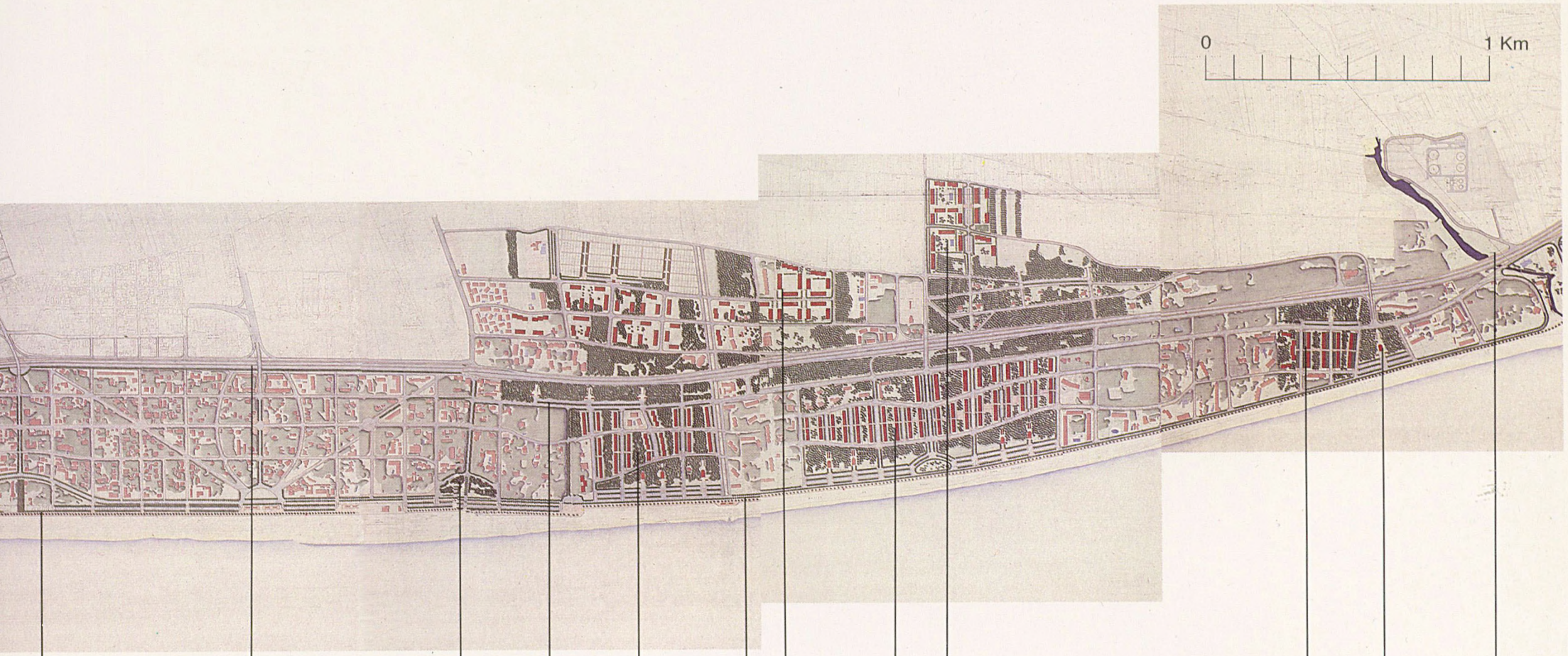
Tota l'energia propositiva generadora de suggeriments dels dibuixos d'aquest pla podia fossilitzar-se si es convertien en normes més o menys estrictes per a una actuació més o menys llunyana. És per això que es va defugir expressament de traduir les propostes en normes urbanístiques convencionals i per tant aquesta no és una proposta normativa en si mateixa, encara que és, evidentment, l'argument que dóna suport els canvis introduïts en el Pla General Metropolità.

Per tant, la finalitat de les propostes urbanístiques és donar els instruments necessaris perquè les transformacions de la realitat s'orientin segons els objectius que es persegueixen i això s'aconsegueix a través de dues línies d'actuació. Una d'elles és la identificació de les actuacions que es preveu que es produeixin en transformació o evolució de la zona costanera, actuacions caracteritzades a vegades per l'agent inversor, pel tipus d'instrument urbanístic a aplicar-hi, etc. En el capítol final d'aquest llibre se'n fa una relació detallada d'aquests àmbits d'actuació. L'altra línia es desprèn del propi mètode i intenció d'aquest treball i és complementària de l'anterior. És la que basaria la seva eficàcia en la provisió d'imatges i reflexions sobre el destí de la costa: imatges alternatives i consideracions, que per debatudes i conegudes assoleixen una acceptació general en el sentit de constituir-se en un llenguatge que explica la voluntat de canvi de la zona costanera amb una enorme riquesa expressiva, però que no és de cap manera un discurs tancat.

Projectar el futur de la costa ha portat el material per a un llarg i necessari debat sobre les seves possibilitats i opcions. Com final d'aquest procés es pot dir que la Corporació Metropolitana ha pogut pronunciar-se sobre el model de costa que desitja i ho ha fet amb coneixement acurat del que té i del que és abastable.

Front costaner dels municipis
de Sitges (les Botigues),
Castelldefels i Gavà





Nou passeig Marítim
a Castelldefels i reequipament de les platges

Accessos a les platges
i millora de l'autovia

Jardins de la Marina

Protecció de les Pinedes

Ordenació del sector
de les Marines de Gavà

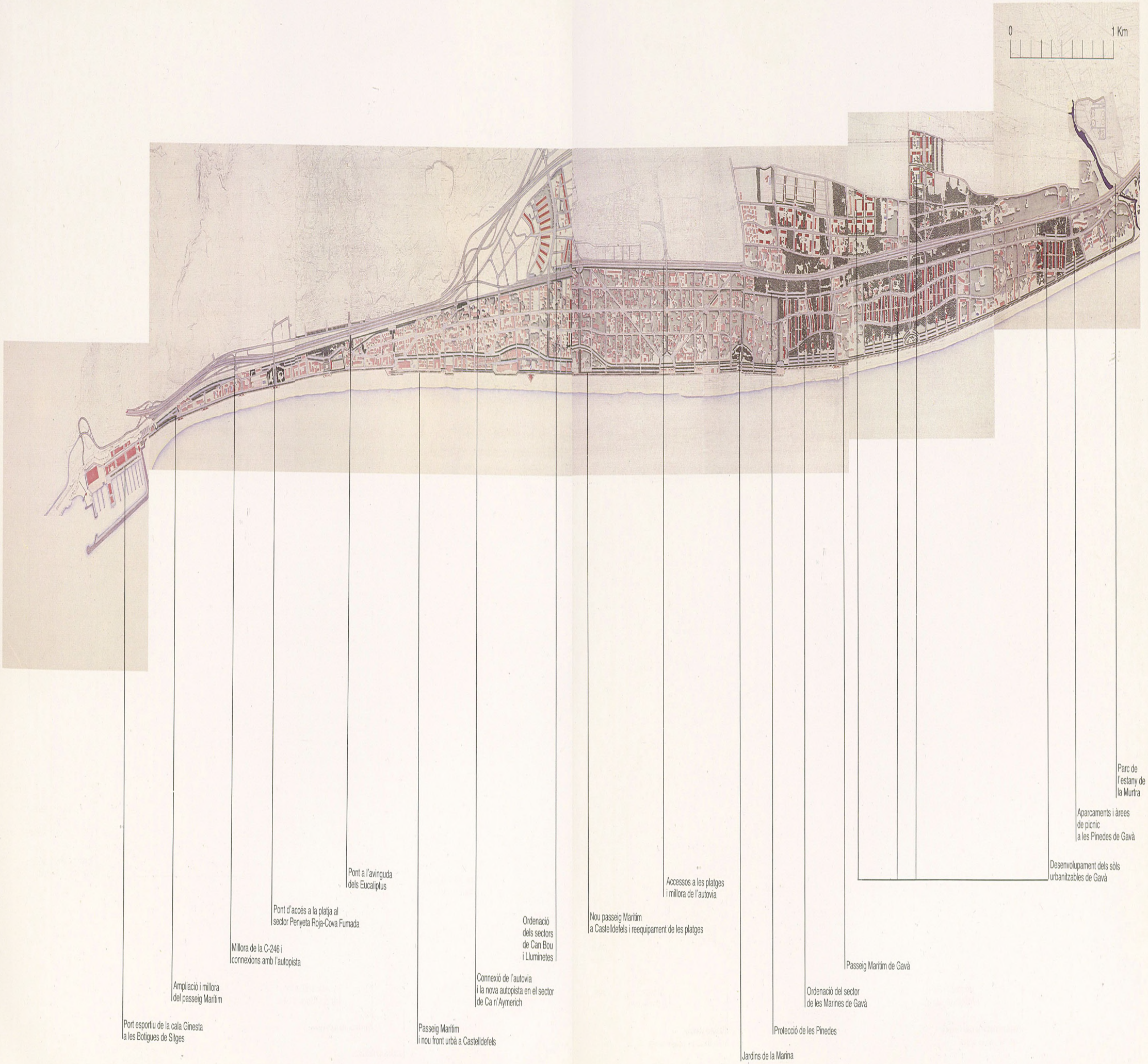
Passeig Marítim de Gavà

Desenvolupament dels sòls
urbanitzables de Gavà

Aparcaments i àrees
de picnic
a les Pinedes de Gavà

Parc de
l'estany de
la Murtra

Front costaner dels municipis
de Sitges (les Botigues),
Castelldefels i Gavà

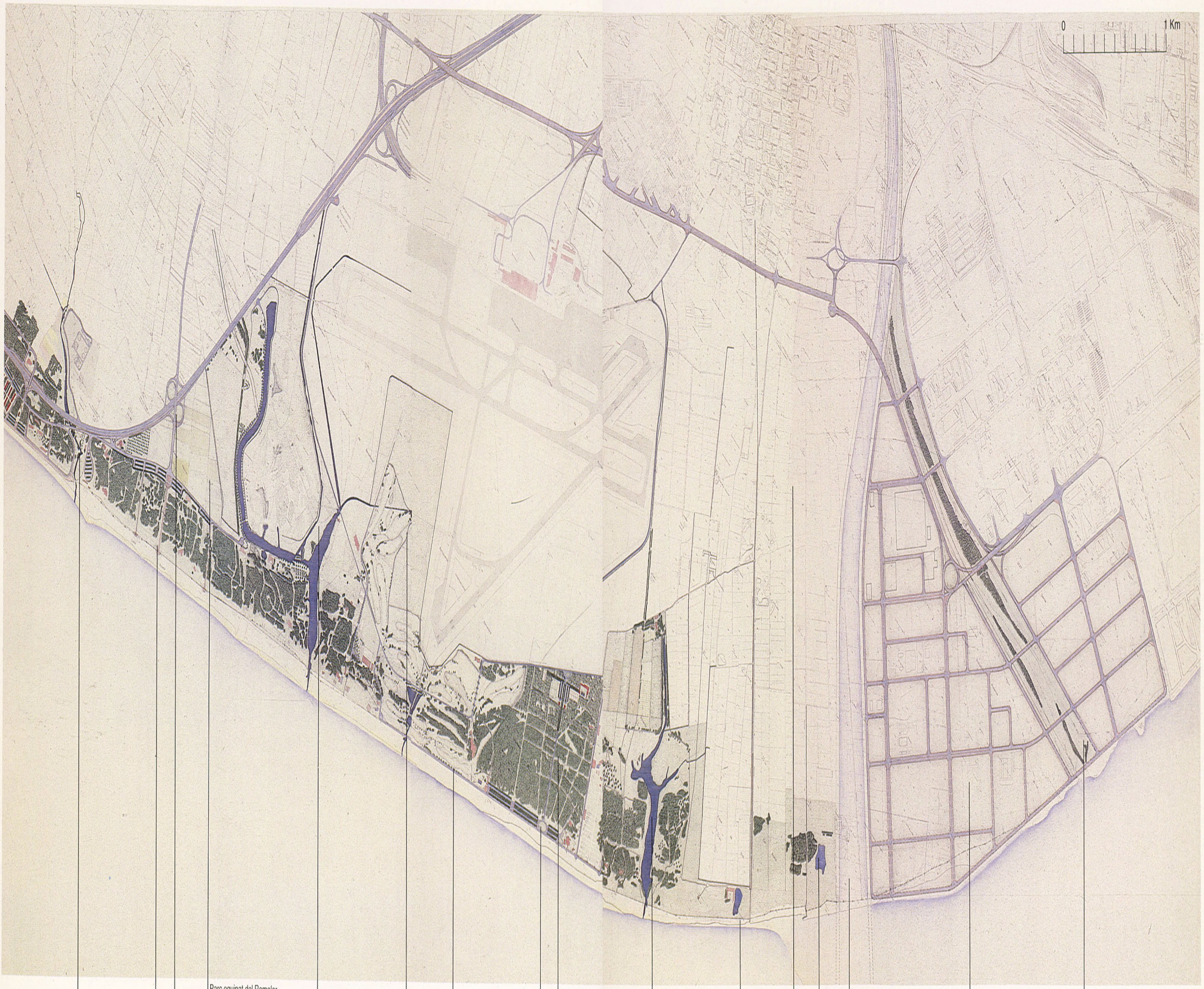


Front costaner dels
municipis de Viladecans i
el Prat de Llobregat

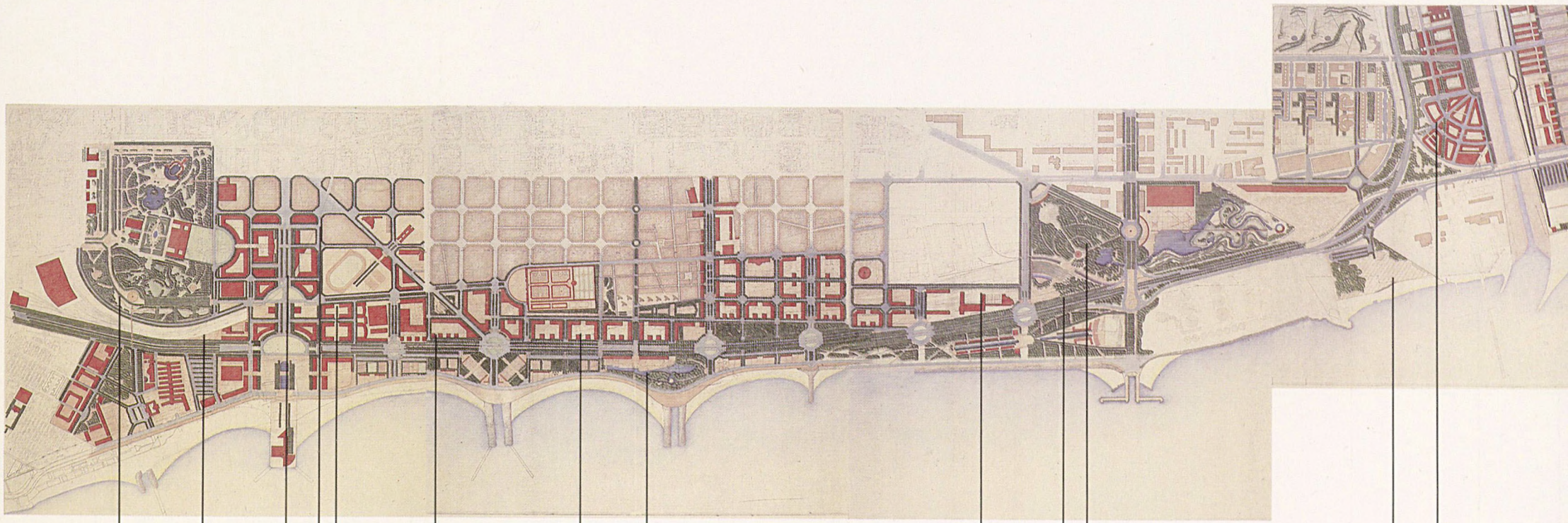



0
1 Km
Parc i reserva natural de l'estany de la Ricarda
Protecció i defensa del litoral
Protecció dels sòls agrícoles
Protecció dels aiguamolls de Ca n'Arana
Nova llera del riu Llobregat
Reordenació del Polígon Industrial Pratenc
Ampliació del port de Barcelona

Front costaner dels
municipis de Viladecans i
el Prat de Llobregat



Front costaner dels
municipis de Barcelona,
Sant Adrià de Besòs,
Badalona i Montgat



Reordenació del Parc
de la Ciutadella

Avinguda
Litoral

Perllongació
del Passeig
de Carles I

Sector de la
Vila Olímpica

Soterrament
del ramal
Glòries

Protecció i defensa del litoral

Passeig Marítim
i el parc de Mar

Nou front urbà segons les
directrius del Pla Cerdà

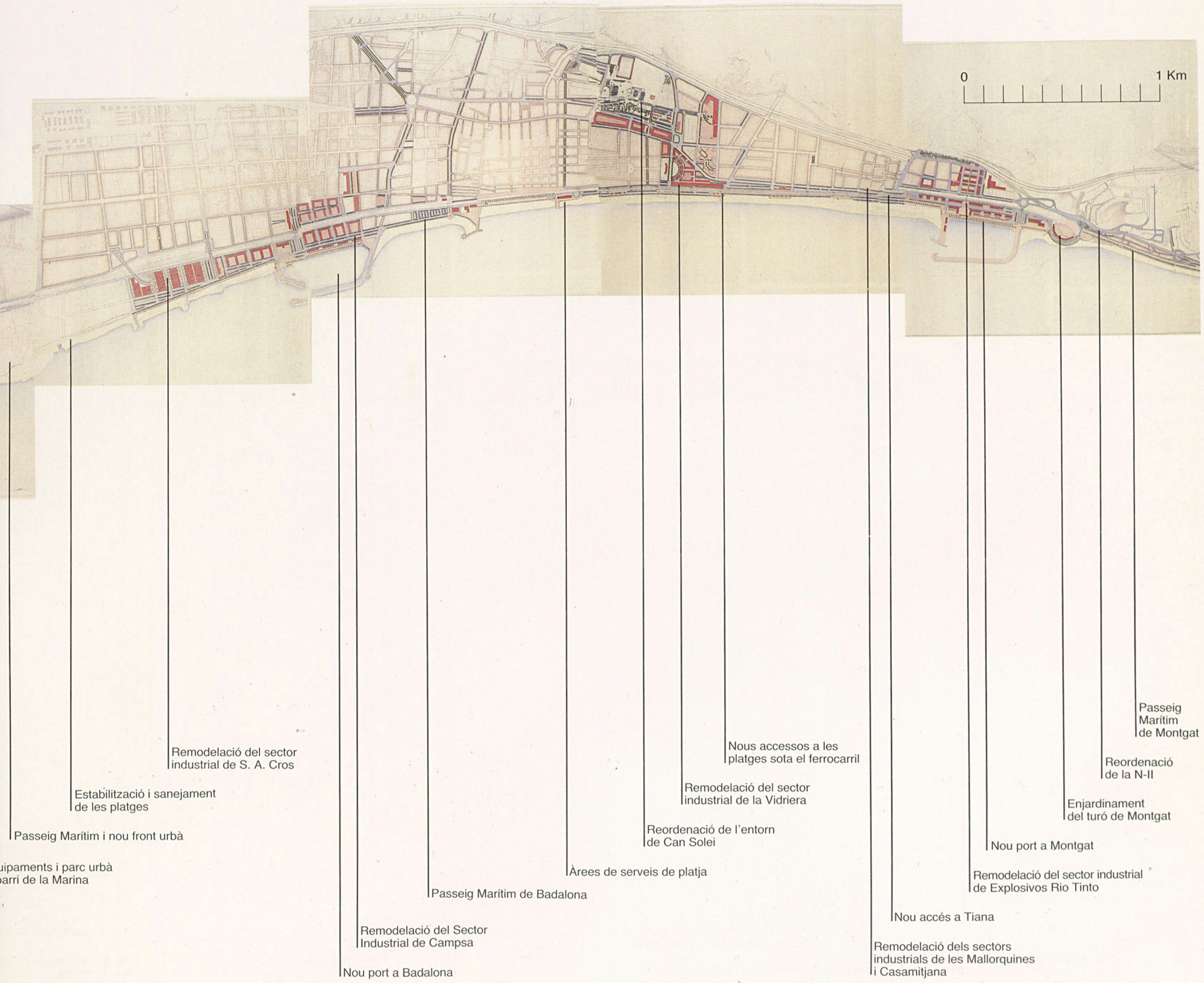
Remodelació de les
instal·lacions ferroviàries
i industrials

Parc Metropolità al final
del Passeig Prim

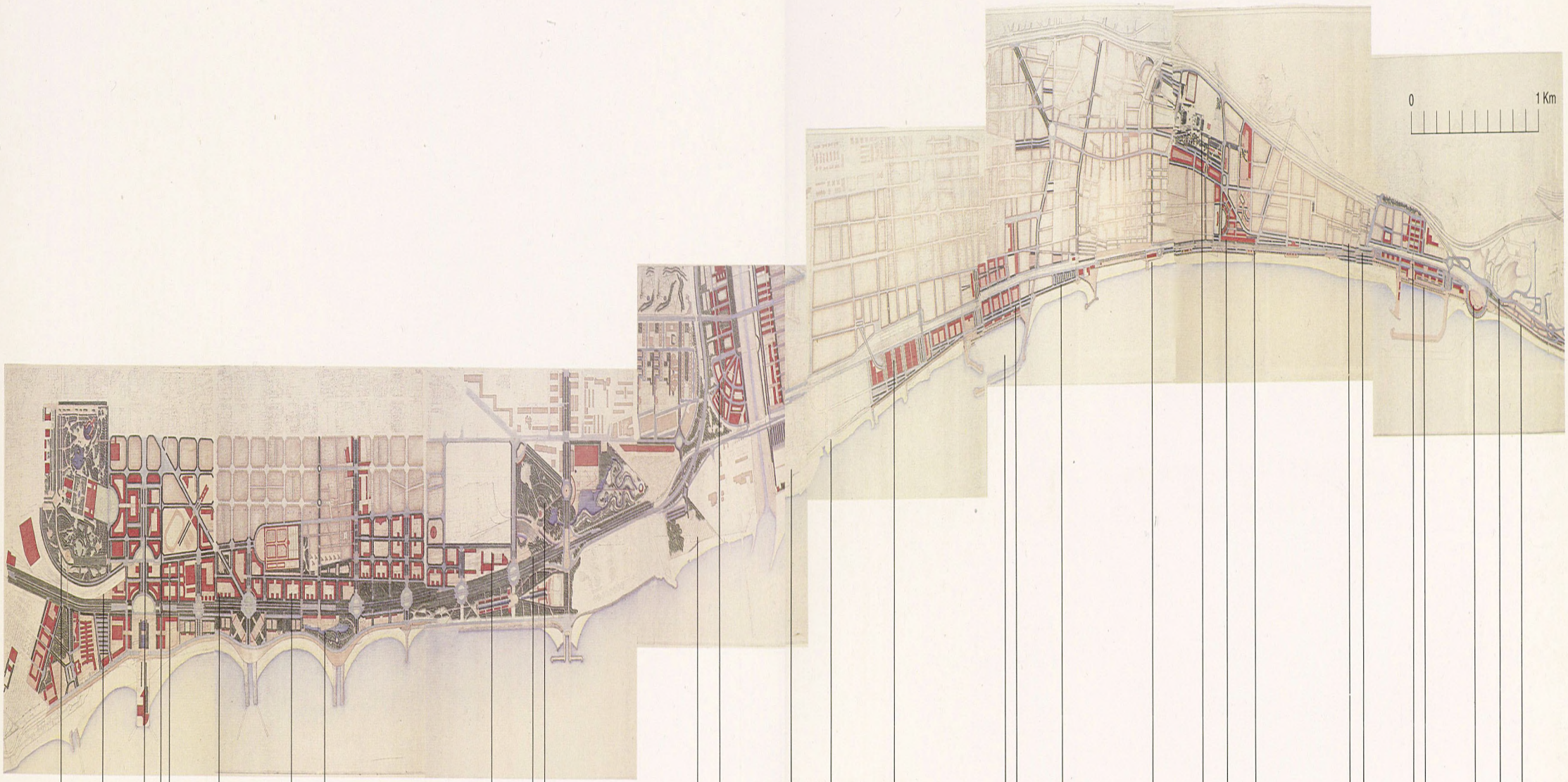
Supressió del ferrocarril
de la costa

Recuperació de les platg
de la Catalana

Remodelació del
de la Catalana
a Sant Adrià de B


0
1 Km
uipaments i parc urbà
barri de la Marina
Passeig Marítim i nou front urbà
Estabilització i sanejament
de les platges
Remodelació del sector
industrial de S. A. Cros
Nou port a Badalona
Remodelació del Sector
Industrial de Campsa
Passeig Marítim de Badalona
Àrees de serveis de platja
Reordenació de l'entorn
de Can Solei
Remodelació del sector
industrial de la Vidriera
Nous accessos a les
platges sota el ferrocarril
Remodelació dels sectors
industrials de les Mallorquines
i Casamitjana
Nou accés a Tiana
Remodelació del sector industrial
de Explosivos Rio Tinto
Nou port a Montgat
Enjardinament
del turó de Montgat
Reordenació
de la N-II
Passeig
Marítim
de Montgat

Front costaner dels
municipis de Barcelona,
Sant Adrià de Besòs,
Badalona i Montgat



Reordenació del Parc
de la Ciutadella

Avinguda
Litoral

Perllongació
del Passeig
de Carles I

Sector de la
Vila Olímpica

Soterrament
del ramal
Glòries

Protecció i defensa del litoral

Passeig Marítim
i el parc de Mar

Nou front urbà segons les
directrius del Pla Cerdà

Remodelació de les
instal·lacions ferroviàries
i industrials

Parc Metropolità al final
del Passeig Prim

Supressió del ferrocarril
de la costa

Recuperació de les platg
de la Catalana

Remodelació del
de la Catalana
a Sant Adrià de B

ipaments i parc urbà
arri de la Marina

Passeig Marítim i nou front urbà

Estabilització i sanejament
de les platges

Remodelació del sector
industrial de S. A. Cros

Nou port a Badalona

Remodelació del Sector
Industrial de Campsa

Passeig Marítim de Badalona

Àrees de serveis de platja

Reordenació de l'entorn
de Can Solei

Remodelació del sector
industrial de la Vidriera

Nous accessos a les
platges sota el ferrocarril

Nou accés a Tiana

Remodelació dels sectors
industrials de les Mallorquines
i Casamitjana

Remodelació del sector industrial
de Explosivos Rio Tinto

Nou port a Montgat

Enjardinament
del turó de Montgat

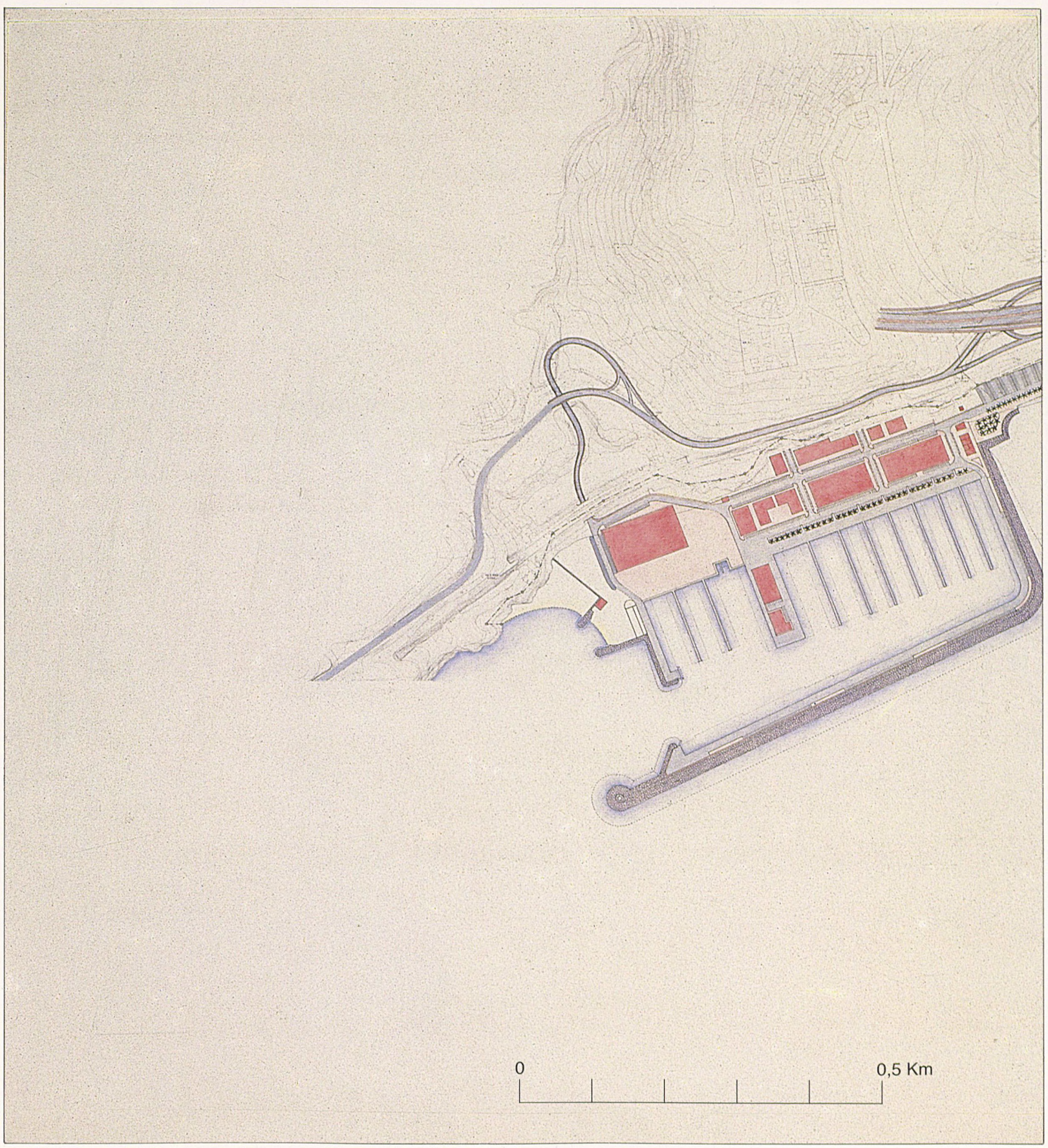
Reordenació
de la N-II

Passeig
Marítim
de Montgat

El port esportiu de cala Ginesta, en el sector de les Botigues de Sitges, s'emplaça just fora de l'àmbit administratiu de la CMB. Les sorres, que la dinàmica litoral desplaça cap a l'oest i que es perdien en els fons del Garraf, son frenades pel contradic del port, provocant la consolidació i l'augment progressiu de la platja situada al seu llevant.

La difícil accessibilitat viària al port, a causa de la topografia i les barreres creades per la carretera C-246 i la línia del ferrocarril, es resol amb un bucle a l'indret de la riera de la cala, deslliurant així el passeig Marítim del trànsit a través incompatible amb el caràcter de via cívica i de vianants que es vol aconseguir.

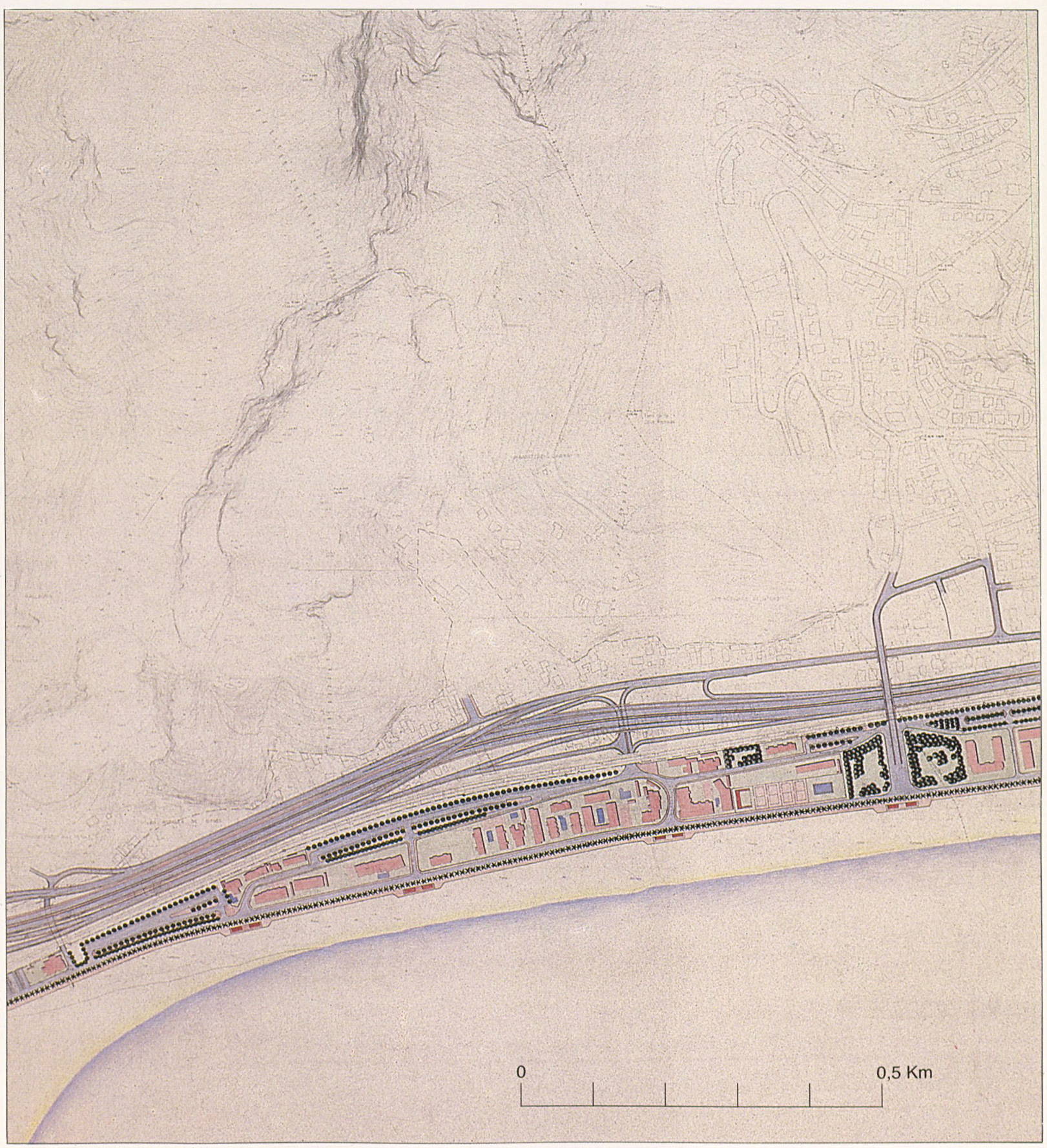
Sitges (les Botigues)



Sitges (les Botigues - Castelldefels)

L'accessibilitat metropolitana i local a les platges del sector de les Botigues de Sitges es potencia a partir de la prolongació de l'autovia de Castelldefels, la millora de l'actual carretera C-246, la connexió d'ambdues vies, la millora dels passos per sota el ferrocarril així con el nou pont que es preveu a l'indret de la Cova Fumada, i el redisseny del passeig Marítim, que amplia la seva secció disposant d'una vorera de vianants arbrada, en l'alineació de mar, així com quatre àrees de serveis i equipaments de platja.

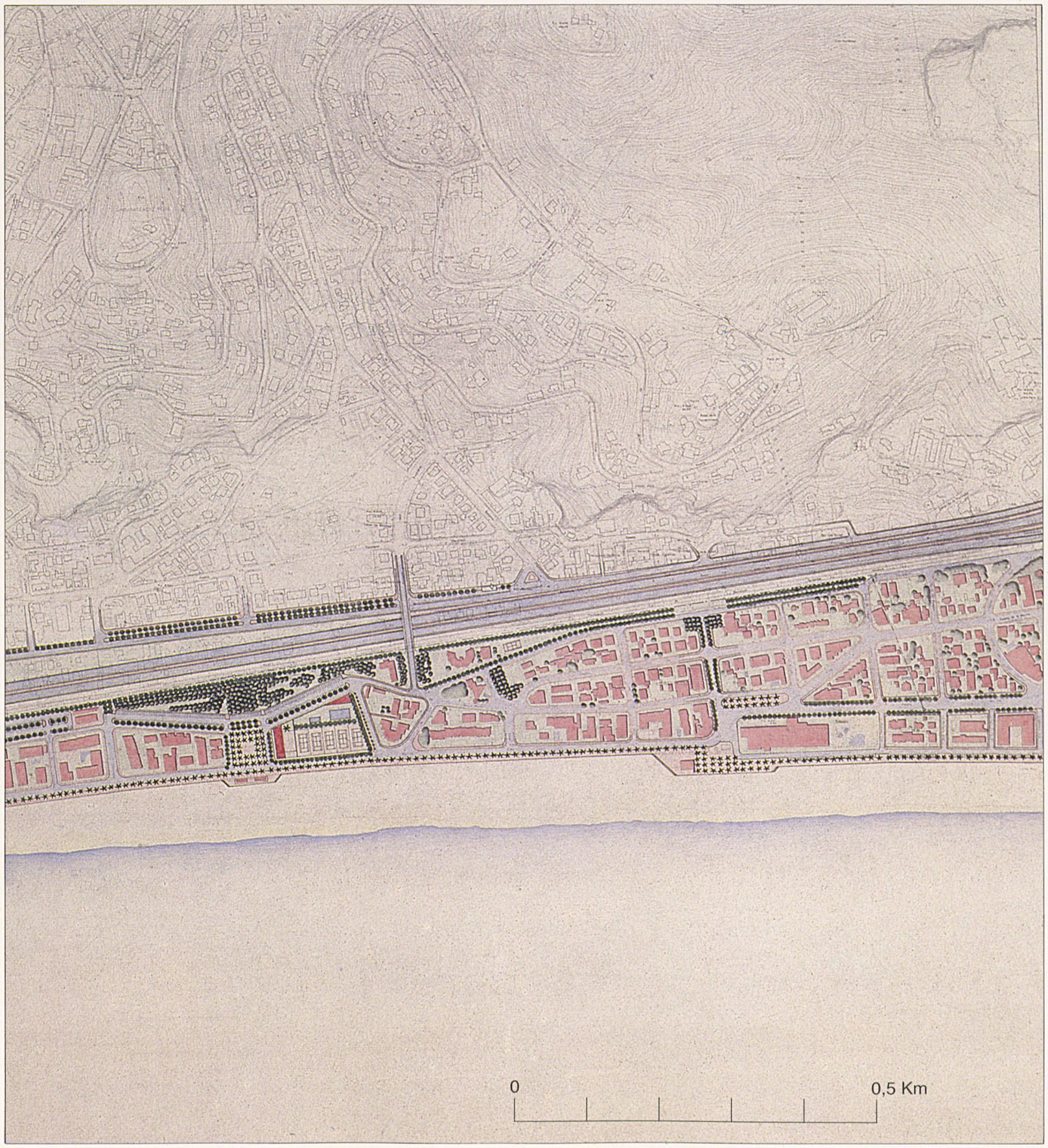
Els espais reservats per a jardins urbans i dotacions locals són objecte d'ordenació específica, posant èmfasi en la previsió d'àrees d'aparcament disposades linealment en els sòls que separen la línia del ferrocarril i els edificis residencials.



El passeig Marítim referma el caràcter de via cívica amb la creació, al voltant del carrer Mèxic, d'una plaça, així com un complexe d'instal·lacions esportives municipals. A més, la reordenació del viari local permet recuperar espais per a localitzar àrees d'aparcaments i organitzar la circulació sense interferir amb el passeig Marítim que prolonga la seva traça per davant les instal·lacions balneàries i residencials que ocupen la primera línia de mar.

El sector residencial de Bellmar situat al nord de l'actual carretera, així com els residents als nuclis veïns, milloren el seu nivell d'accessibilitat a les platges de Castelldefels amb el pont que prolonga l'avinguda dels Eucaliptus per damunt de la nova autovia i de la línia del ferrocarril.

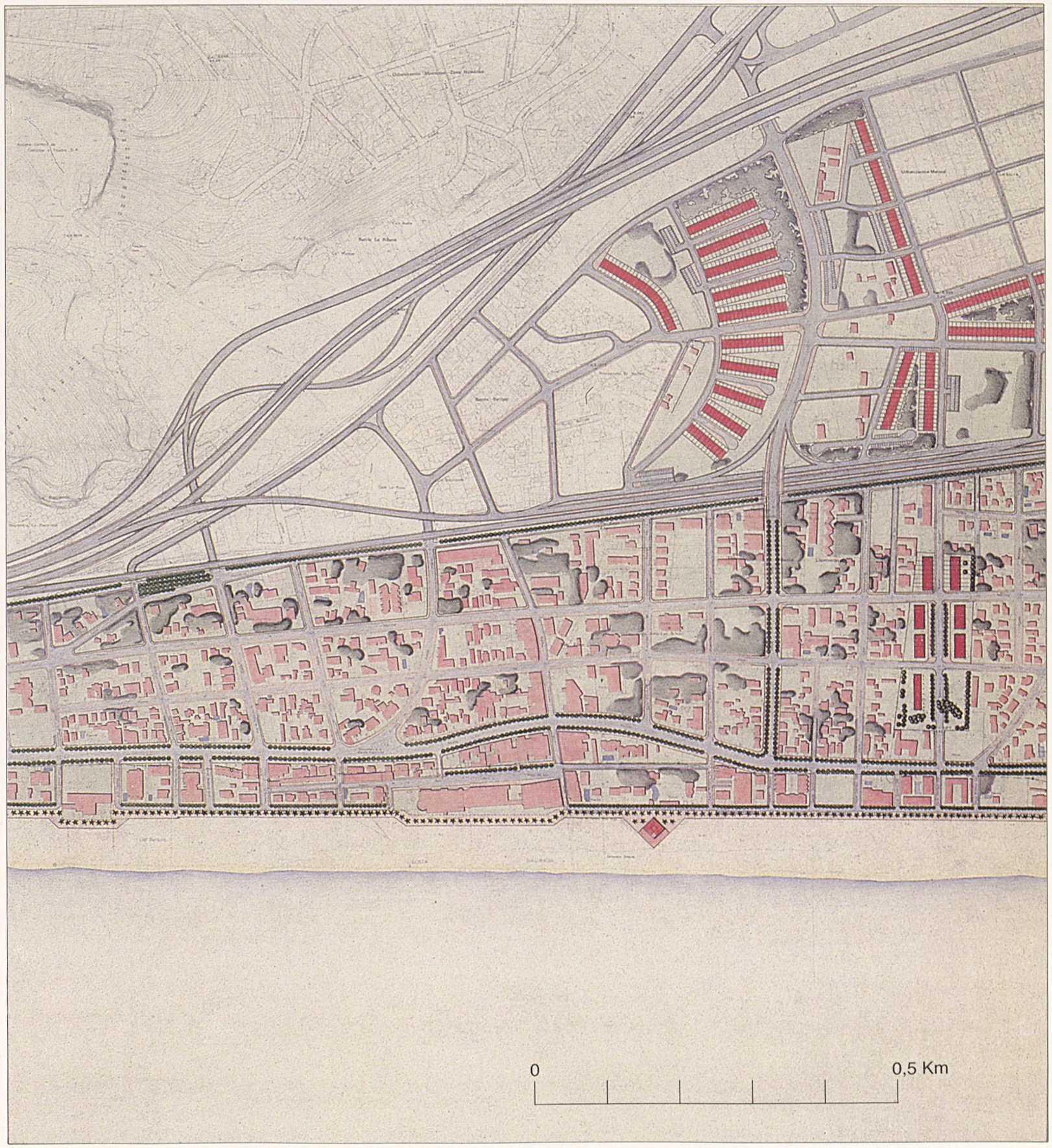
Castelldefels



En els sectors de Ca n'Aymerich i de Can Bou s'enllacen l'actual autovia, la nova autovia del marge dret del Llobregat i la prolongació de les dues cap el Garraf. La millora de l'accessibilitat a les platges es produeix a partir de la construcció d'un pont que dóna continuïtat a l'avinguda de Can Bou per damunt de l'autovia, així com pels passos soterrats previstos a l'avinguda de la Platja, carrer de les Barques i carrer Estrella de Mar.

La nova façana al mar del sector residencial de Castelldefels s'aconsegueix amb la creació d'un nou passeig marítim de caire estrictament per a vianants i d'accés a les edificacions, completant i donant continuïtat a l'actual viari que arriba a la platja en atzucac. Aquest passeig integra les àrees de servei de platja alhora que el seu disseny el fa compatible amb els diversos clubs i instal·lacions situats a primera línia de mar.

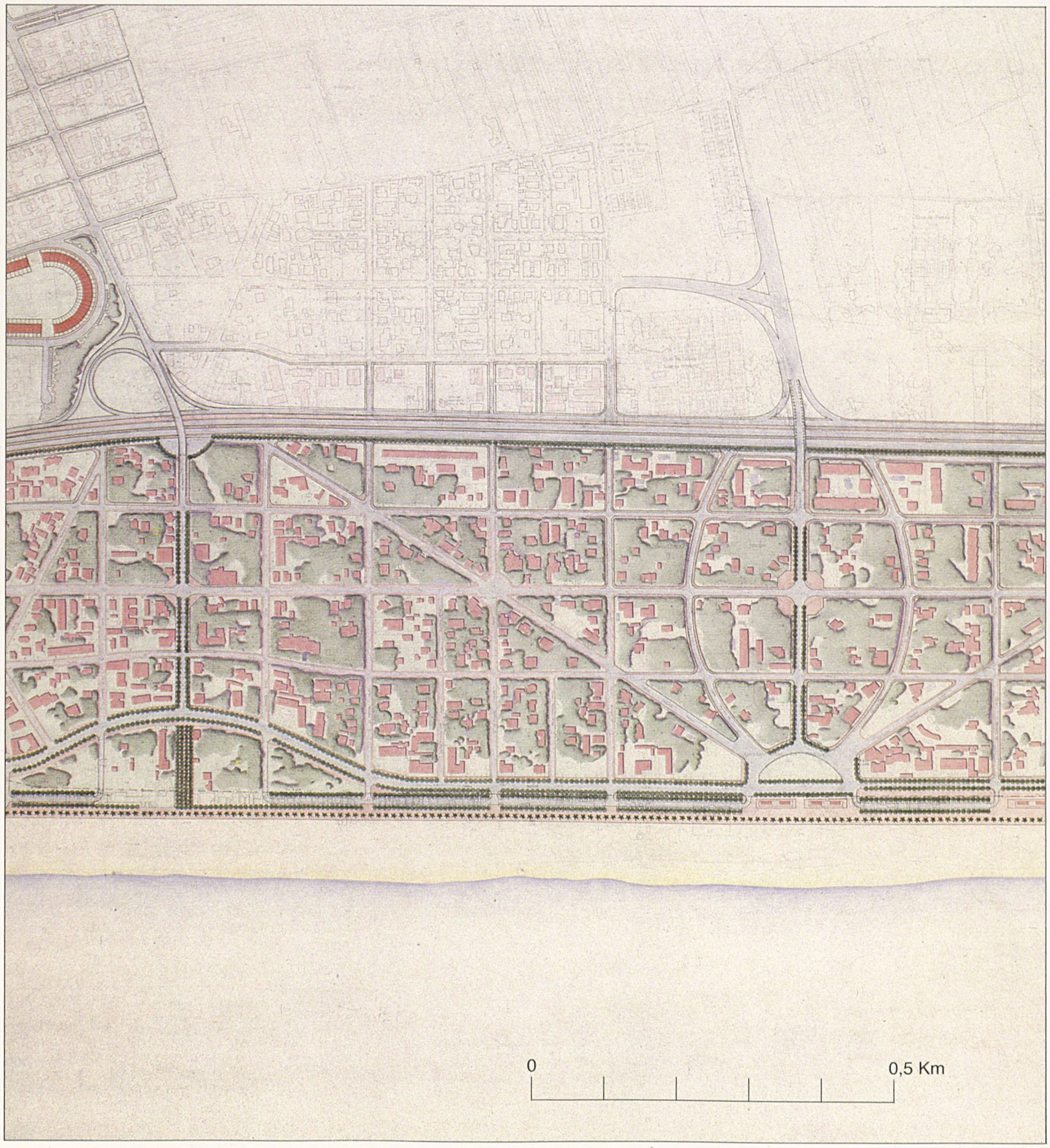
Castelldefels



Els nous ponts per damunt de l'autovia que donen continuïtat fins al mar a l'avinguda de la Pineda i al camí de la Barona, completen les millores previstes pels accessos a les platges de Castelldefels.
L'autovia incorpora un nou carril de circulació en cada sentit alhora que reordena el seu front per disposar del vial de tancament de l'actual teixit viari.

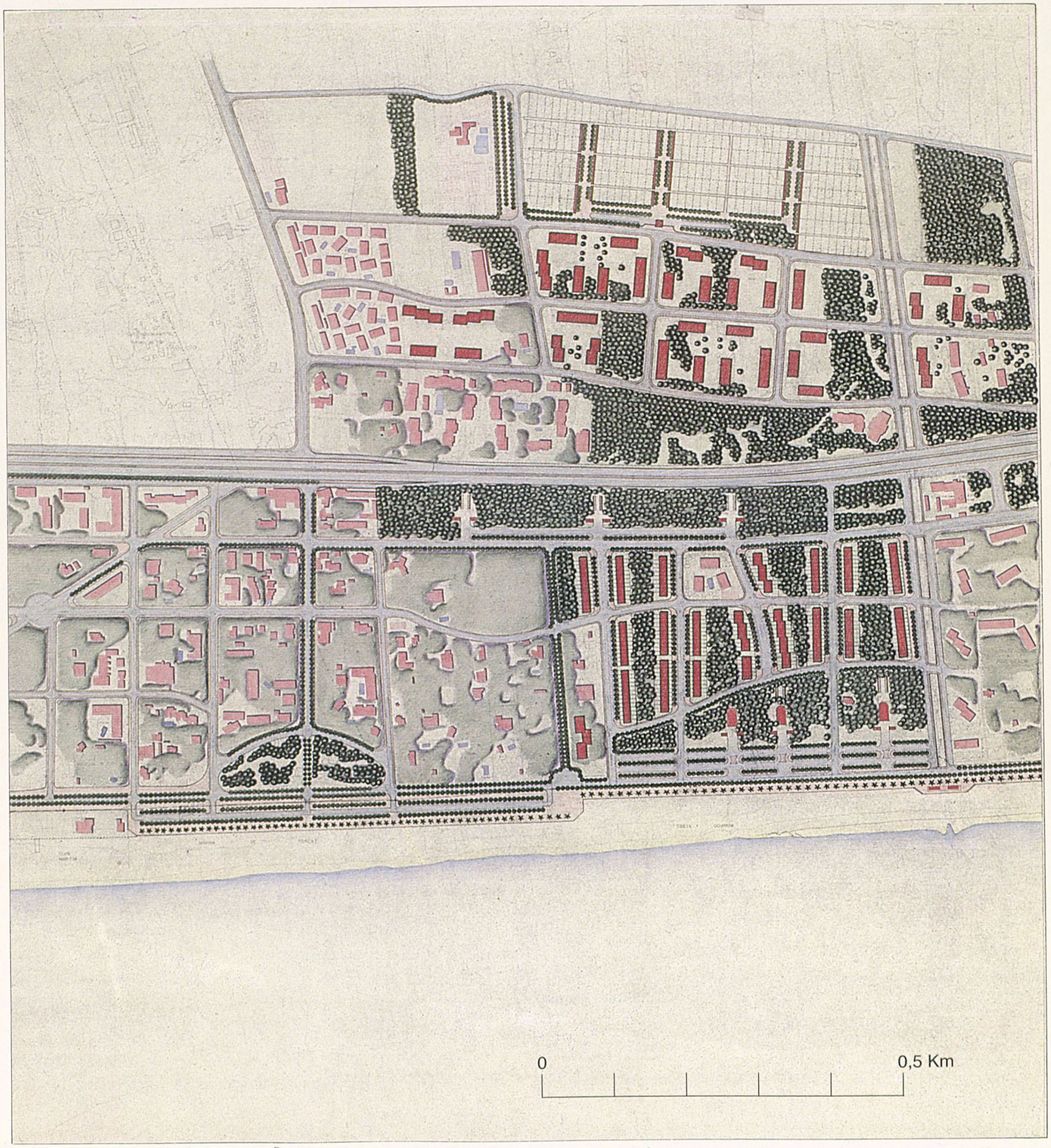
En el tram final de l'avinguda de la Pineda, comprès entre l'actual passeig Marítim i el de nova creació, es preveu una important àrea d'equipaments al servei de la platja, així com un parc urbà. A ponent d'aquest sector les dues traces del passeig s'unifiquen i permeten la creació d'importants àrees d'aparcament públic i d'equipaments al servei d'aquestes platges d'utilització massiva.

Castelldefels



Els passeigs marítims de Castelldefels i el de Gavà configuren una important plaça enjardinada en el seu creuament amb el carrer de llevant, i entre aquesta i el mar, una àrea d'aparcaments i de serveis per a la platja.
En els sòls qualificats pel Pla General Metropolità com a urbanitzables es proposa la seva ordenació a partir del màxim respecte a la pineda existent. Així, en els sòls situats entre l'autovia i el mar s'utilitza la tipologia de cases en filera recolzades en els carrers transversals per garantir la continuïtat de la massa arbrada. El nucli residencial se separa de l'autovia i del passeig Marítim per pinedes habilitades com a àrees públiques per a pic-nic i esbarjo, on també es disposen importants àrees d'aparcament.
Els nous creixements residencials al nord de l'autovia s'ordenen amb la tipologia de blocs de baixa alçada, disposats entre les clarianes de la pineda, alhora que es crea una reserva d'equipaments metropolitans, tipus horts familiars, com a barrera entre els conreus i els nuclis residencials.

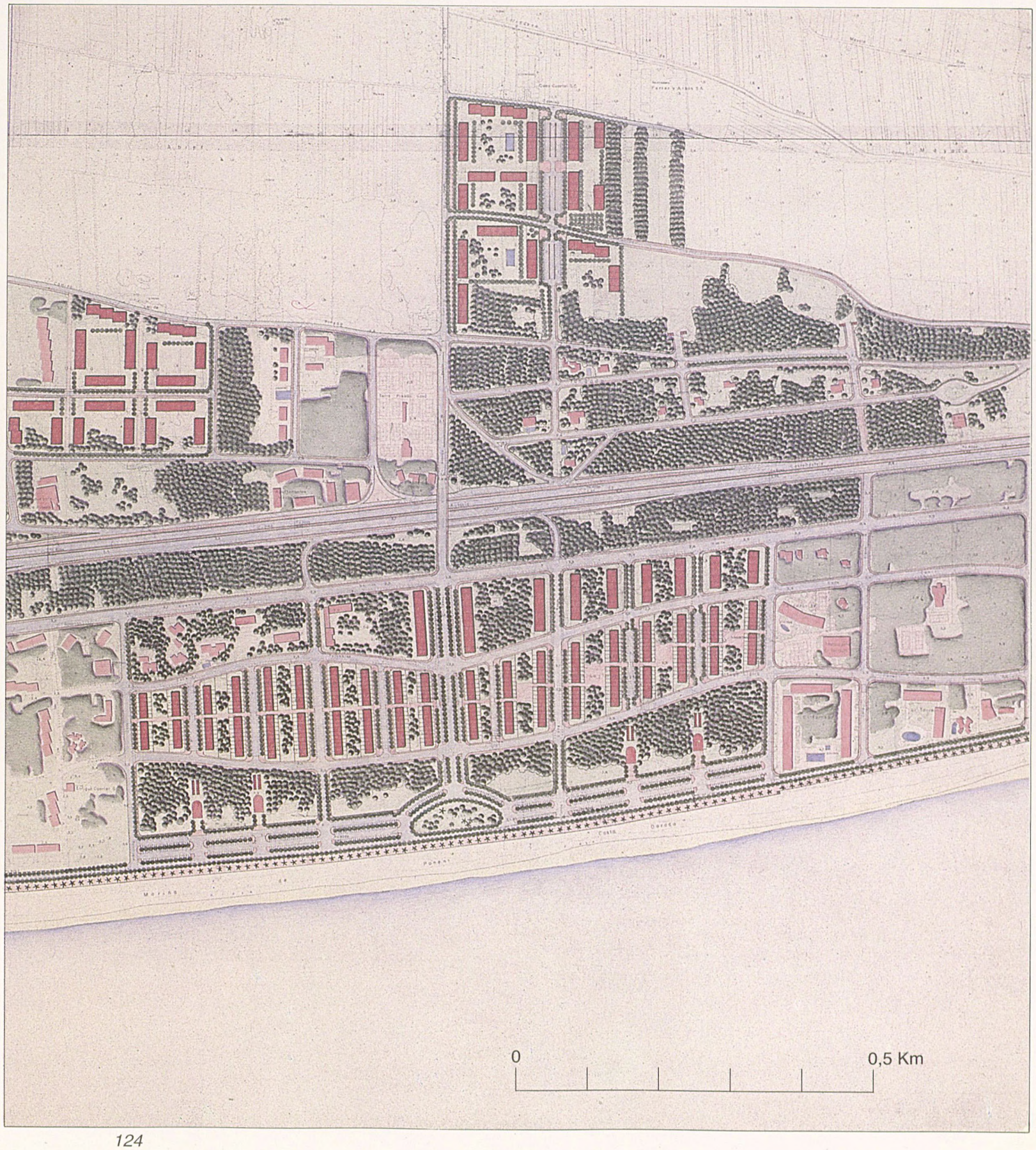
Castelldefels - Gavà



A través del desenvolupament dels corresponents programes d'actuació urbanística i dels plans parcials, s'ubiquen els sòls de cessió pública i gratuïta que se situen bàsicament en les pinedes dels dos fronts de l'autovia, així com en els terrenys de primera línia de mar. L'obertura del passeig Marítim i la disposició d'àrees d'equipaments, serveis de platja, de lleure i esbarjo s'estructura a partir del desenvolupament urbanístic d'aquests sòls.

Els nuclis residencials de nou creixement que el planejament preveu en el municipi de Gavà, al voltant de l'avinguda Bertran i Güell, es desenvolupen recollint les situacions existents de fet i respectant la pineda al màxim. La tipologia de cases en filera o de blocs plurifamiliars permet ajustar la nova reordenació de la manera més convenient per a cada sector del territori.

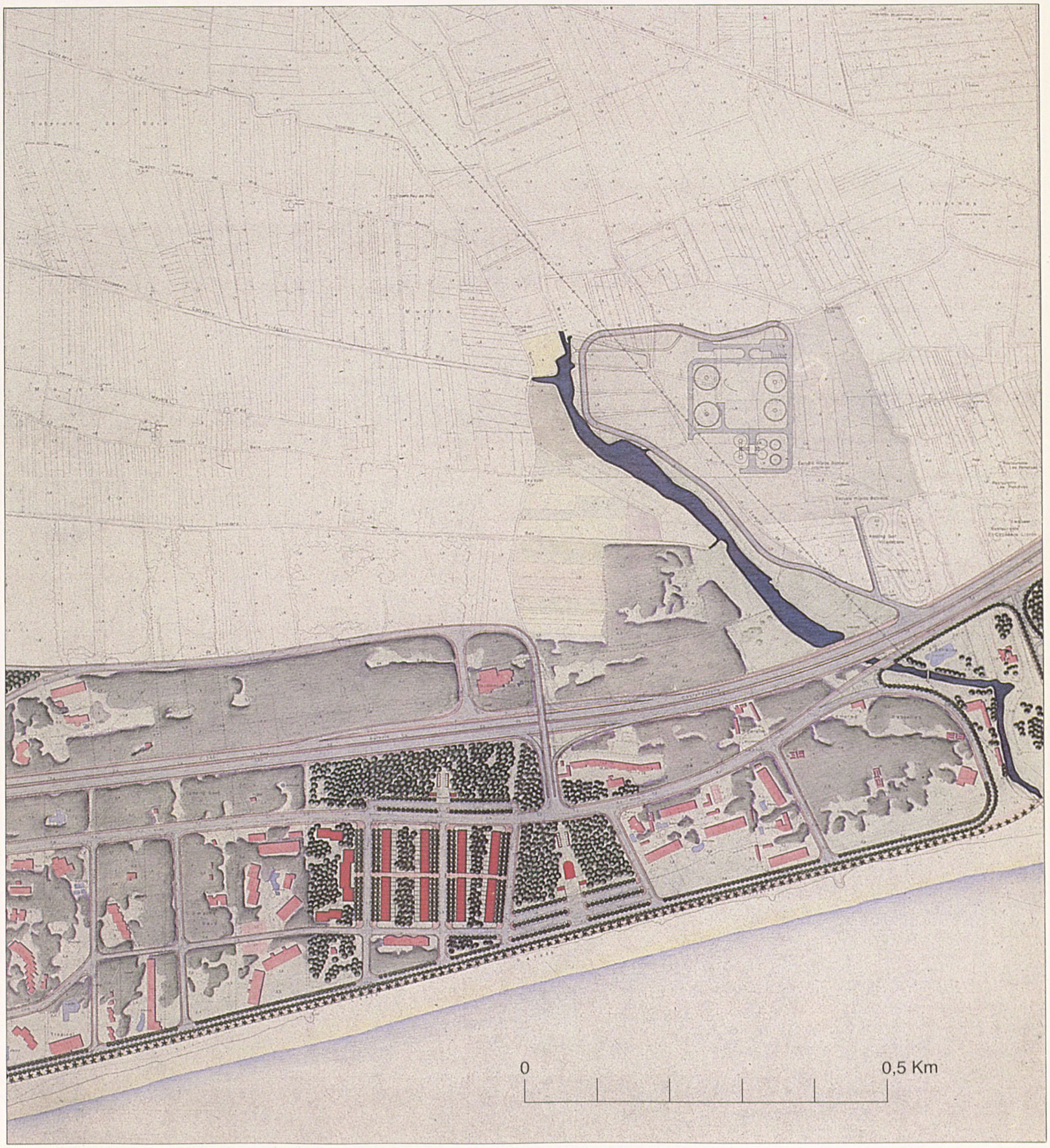
Gavà



La consolidació de la línia de la costa, en aquest tram del front costaner de Gavà, és bàsica per poder construir el passeig Marítim, ja que l'erosió és notable i s'està esgotant la platja.
El nou pont per damunt de l'autovia permetrà un accés directe a aquest sector de costa, i a través de la urbanització dels sectors residencials encara vacants es completarà el reequipament del front costaner.

La central depuradora de la Murtra, en el límit de terme de Gavà i Viladecans, és una peça clau en el Pla de sanejament metropolità que permet sanejar i possibilitar la progressiva recuperació de la llacuna i del seu entorn, en el qual es preveu la realització d'un important parc de caràcter metropolità.

Gavà - Viladecans



Viladecans - Prat de Llobregat

La supressió de l'eix viari previst en el PGM per comunicar l'autovia de Castelldefels amb el port, que travessa tots els conreus i els aiguamolls compresos entre l'aeroport i el mar, permet instrumentar més acuradament la protecció de l'estany del Remolar i del seu entorn, peça clau en l'equilibri del medi ambient per les singulars característiques de la flora i la fauna i dels valors paisatgístics que el caracteritzen i que aconsellen el seu tractament com a reserva natural.

L'accés directe a les platges de Viladecans, salvant la barrera que avui encara representen els càmpings situats a primera línia de mar, ha estat de sempre una reivindicació municipal. El nou enllaç de l'autovia amb la carretera de les Filipines i el viari de distribució previst al costat nord de les pinedes, dissenyat amb importants àrees d'aparcaments, permetrà millorar notablement l'accessibilitat facilitant el coneixement i l'ús d'aquest territori així com el de les seves platges.



Prat de Llobregat

La pineda de Can Camins, al Prat de Llobregat, és una de les més ben conservades del delta. Es proposa la preservació de la massa forestal existent i la creació d'un parc metropolità equipant amb instal·lacions esportives i recreatives els erms existents entre ella i la carretera al camp de golf del Prat. L'estany de la Ricarda, les pinedes i els aiguamolls del seu entorn, són notables pel seu interès paisatgístic i pels seus valors naturals. En aquest territori es preveu la seva protecció com àrea natural en el marc de les actuacions de les àrees humides del territori que aquest pla contempla. La millora de l'accessibilitat general a les platges del Prat, amb la creació d'un tram de passeig Marítim equipat i la seva continuïtat com a camí de ronda a través de la colònia militar d'aviació fins a connectar amb l'autovia, és una altra de les propostes bàsiques per aquest tram de costa.



La canalització del tram final del riu Llobregat està íntimament vinculada al futur desenvolupament del port de Barcelona. El desviament a ponent del Polígon Industrial Pratenc permet deslliurar amb claredat el territori industrial dels sòls de conreu, així com redefinir el sistema viari local del polígon i la seva relació amb les vies bàsiques metropolitanes.

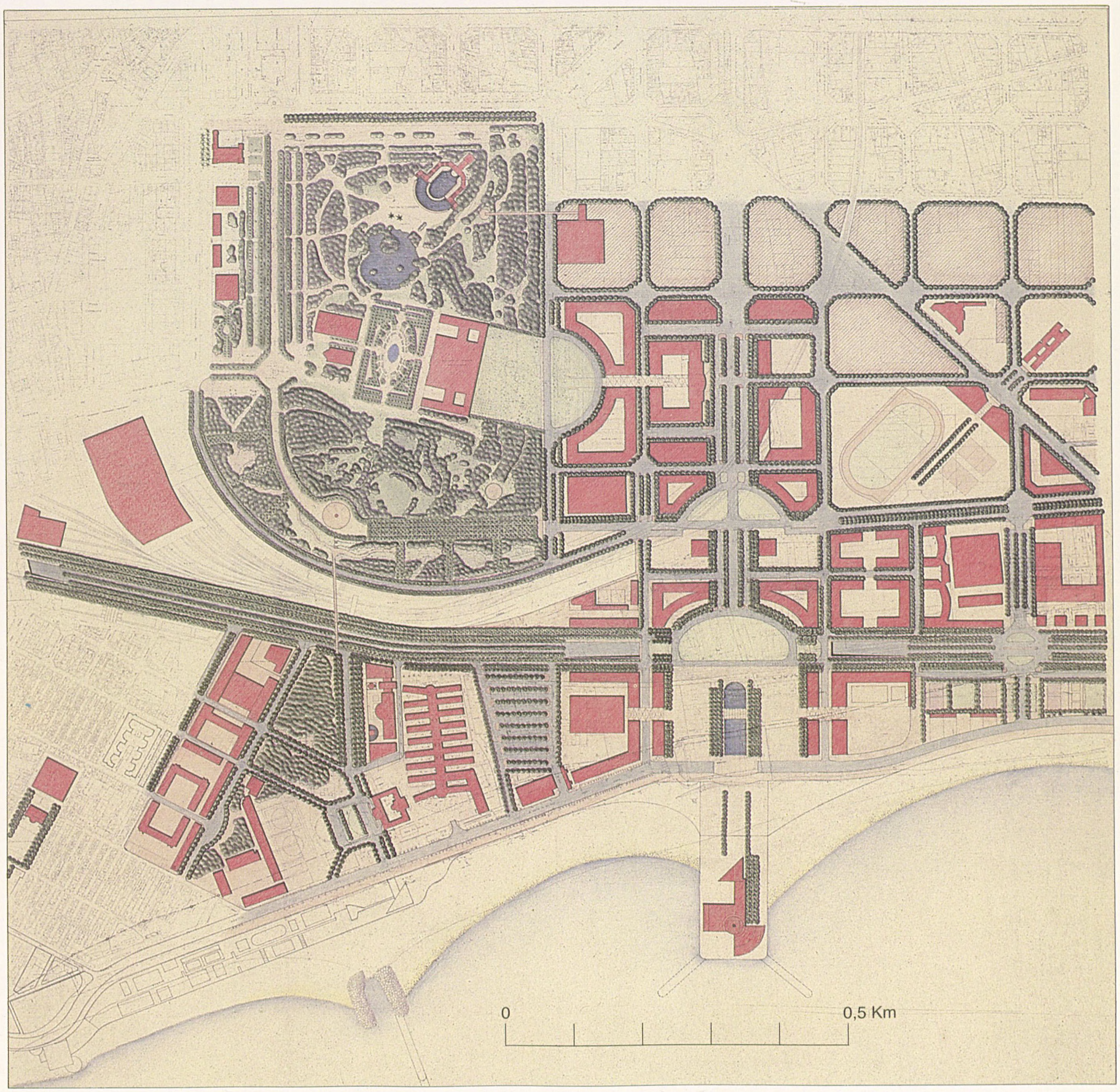
La nova via de ronda, al sur del nucli urbà del Prat, connecta amb el carrer A de la Zona Franca donant accés directe al polígon des del port i l'autovia.

Prat de Llobregat - Barcelona



La prolongació del passeig de Carles I fins al mar convertirà aquest eix en una via cívica fonamental que creua Barcelona i que uneix elements tan singulars com la Sagrada Família, la Monumental i la nova àrea de serveis i dotacions del seu tram final, acabant en un equipament singular, com un palau de convencions, obert al mar.
A partir del carrer Ramon Turró, l'eix de Carles I es preveu d'una amplada de 75 m i secció semblant al passeig de Gràcia, però, canalitzant el trànsit de vehicles pels carrers laterals com els de Francesc d'Aranda i Joan d'Àustria. En aquest eix recolza l'operació de remodelació de les 78 ha que configuren la Vila Olímpica, terrenys actualment ocupats per Renfe, així com per diverses grans indústries que a través del seu trasllat i transformació permetran obrir la ciutat al mar i la reordenació del sector oriental de la Barceloneta.
La possibilitat de traslladar el parc Zoològic permetria l'ampliació del parc de la Ciutadella i la connexió per a vianants amb l'avinguda Icària, reordenant l'espai a l'entorn del Parlament de Catalunya, d'acord amb les previsions dels nous edificis administratius situats al passeig de Carles I.
L'ordenació d'aquest sector ha estat definitivament concretada a través del Pla especial d'ordenació urbana de la façana al mar de Barcelona al sector de Carles I i de l'avinguda Icària.

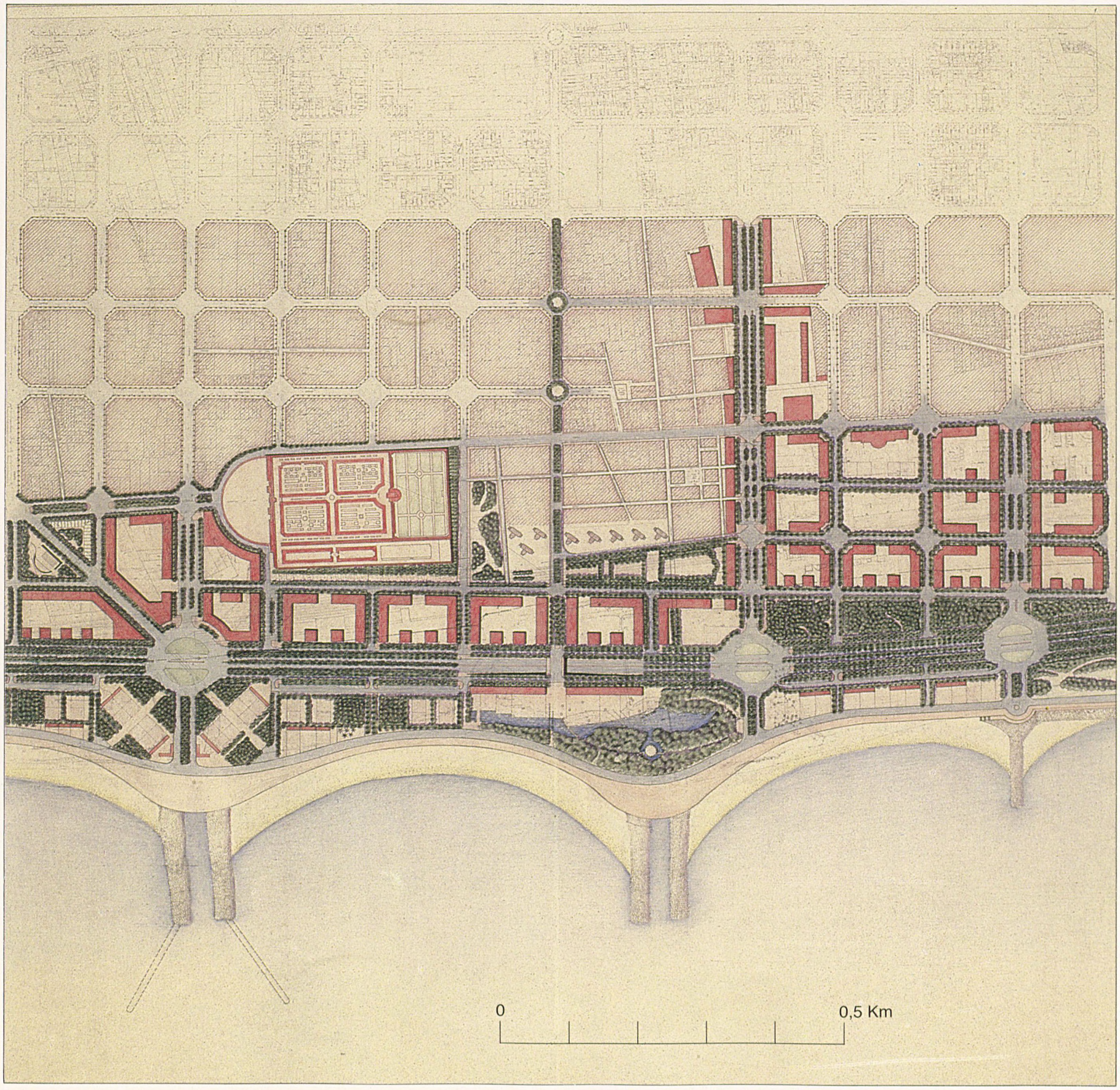
Barcelona



La consolidació i l'estabilització de la línia de la costa és una obra bàsica per a la recuperació de les platges, el seu equipament i la definició del territori comprès entre el passeig Marítim i l'avinguda del Litoral.
La configuració del nou front urbà s'articula a partir de la supressió del ferrocarril de la costa, la definició del caràcter urbà de l'avinguda del Litoral i la prolongació de l'actual trama viària fins al mar.

L'obertura dels carrers que tenen interrompuda la seva traça per velles instal·lacions industrials, com són els d'Àlaba, Granada, rambla del Poblenou, Ferrocarril, Lope de Vega, Ramon Turró, etc., consolida una malla viària segons les directrius del Pla Cerdà i l'eixamplament fins a 49 m dels carrers Badajoz, Bilbao i Bac de Roda (secció vial que resulta d'eixamplar els carrers tipus de 20 m del Pla Cerdà fins a l'aresta exterior dels xamfrans), permet disposar-hi calçades laterals de serveis, aparcaments i un passeig de vianants, configurant places circulars en la seva confluència amb l'avinguda del Litoral.

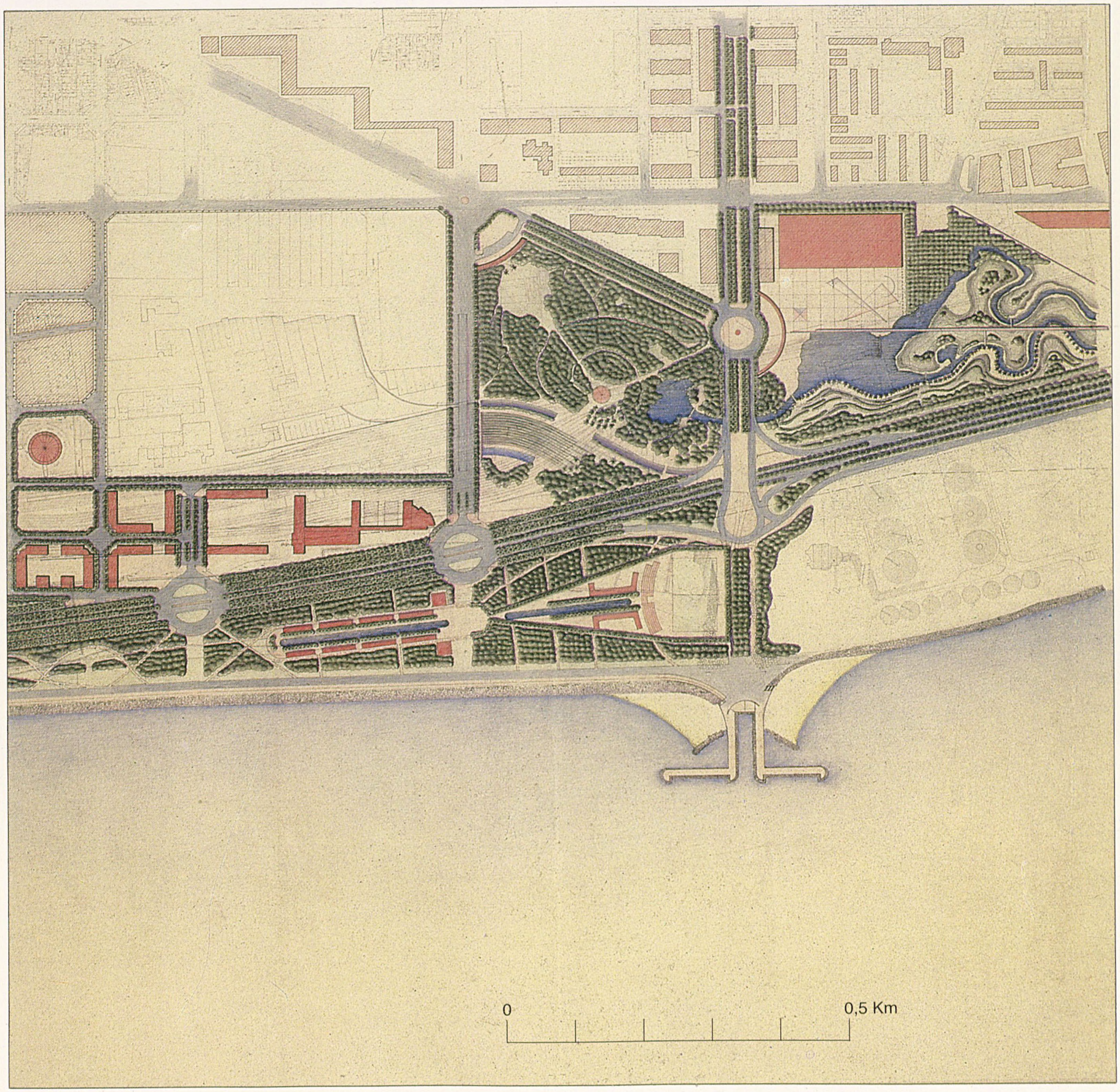
Barcelona



A la confluència del passeig de Prim, passeig Marítim i l'avinguda del Litoral es proposa la creació d'un gran parc metropolità, unitari i especialitzat —tipus parc Zoològic— com a requalificador d'aquest estratègic territori.
La supressió de la línia ferroviària de la costa no és obstacle per a mantenir l'apartador de Macosa coordinat amb el projecte ferroviari i seguint el límit nord de l'avinguda Litoral. Paral·lelament, es formalitzen els límits d'aquesta instal·lació industrial obrint fins al mar els carrers de Provençals i del General Manso.

L'obertura de l'avinguda del Litoral i la remodelació dels terrenys ocupats per instal·lacions ferroviàries i industrials que es traslladen permetrà la configuració del nou front urbà, així com el manteniment de singulars peces de territori industrial com els compresos pels carrers Llull, Selva de Mar, Turró i Provençals, o la pròpia Macosa.

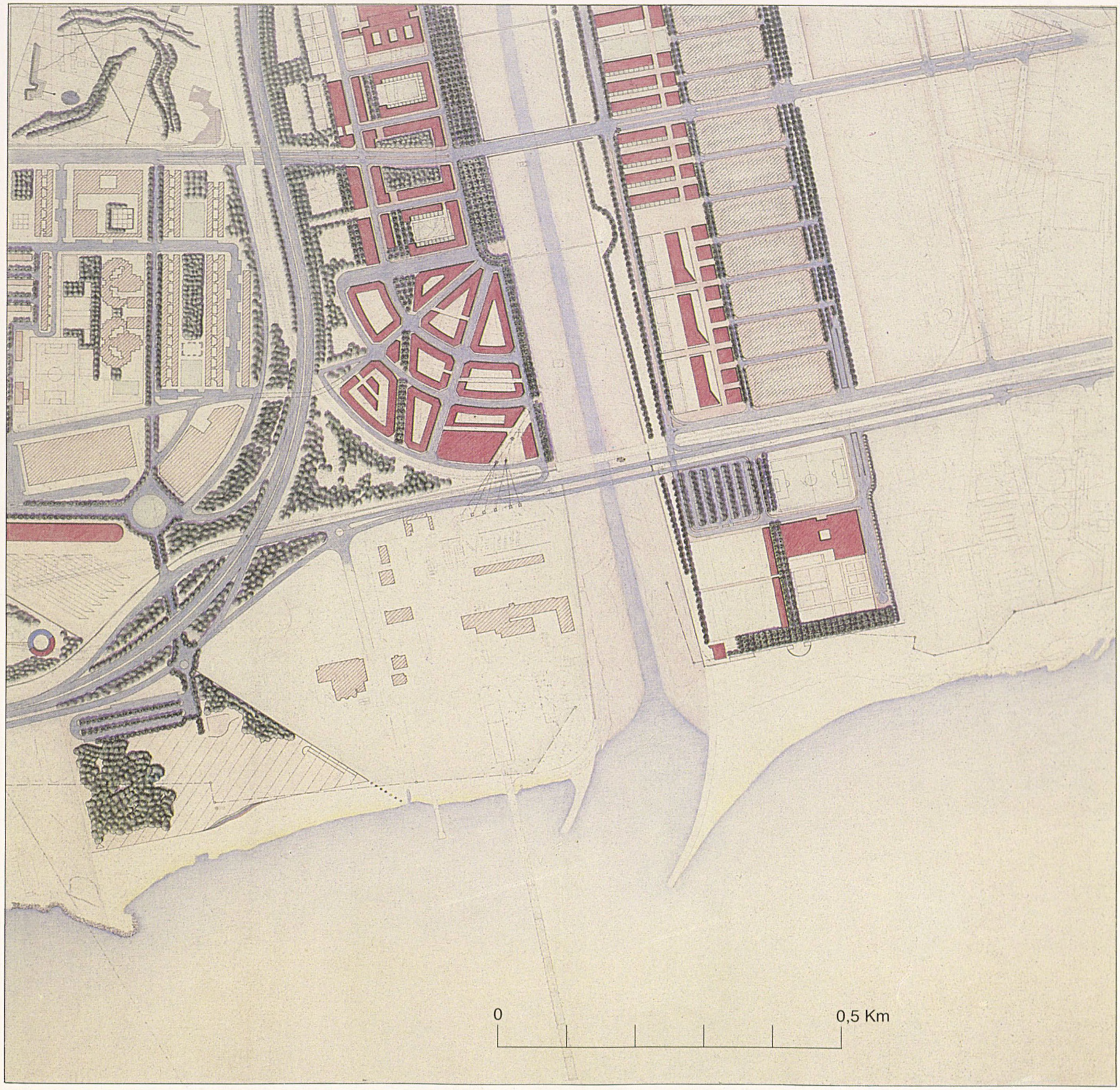
Barcelona



Sant Adrià de Besòs

El riu Besòs estructura i alhora divideix en dos el municipi de Sant Adrià. Els dos marges del riu es connecten amb les prolongacions dels carrers Cristòfol de Moura i Eduard Maristany. En el marge de llevant, el barri de la Marina és ja una realitat que caldrà ampliar amb la creació del parc esportiu situat entre el ferrocarril i el mar. En el marge de ponent, a la remodelació empresa en el barri de la Catalana, està tradicionalment marginat.

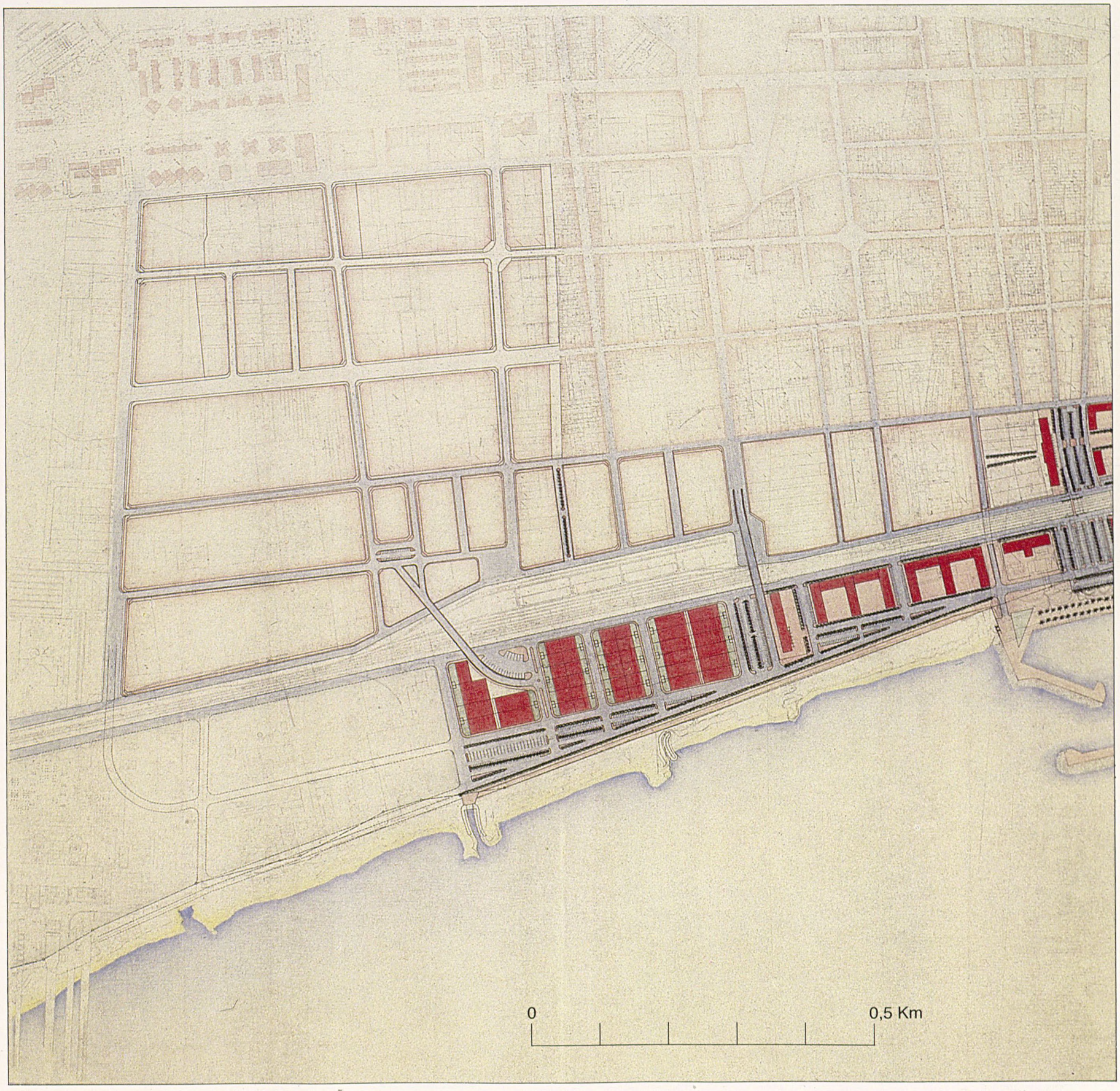
La nova traça del cinturó Litoral, el tractament arbrat dels seus marges, el parc de mar a ponent de la tèrmica i la planta cremadora d'escombraries, així com la creació de les noves instal·lacions de la Companyia Municipal d'Autobusos, són algunes de les propostes de transformació i requalificació que es proposen per aquest tram de costa.



ant Adrià de Besòs - Badalona

En els terrenys industrials, ocupats per la S.A. Cros, situats entre la línia de ferrocarril i el mar, es preveu la seva transformació en nova àrea industrial que permeti l'assentament d'indústries petites i mitjanes, així com la creació d'àrees d'aparcament al servei d'aquest polígon i de complement a les previstes en el passeig Marítim.

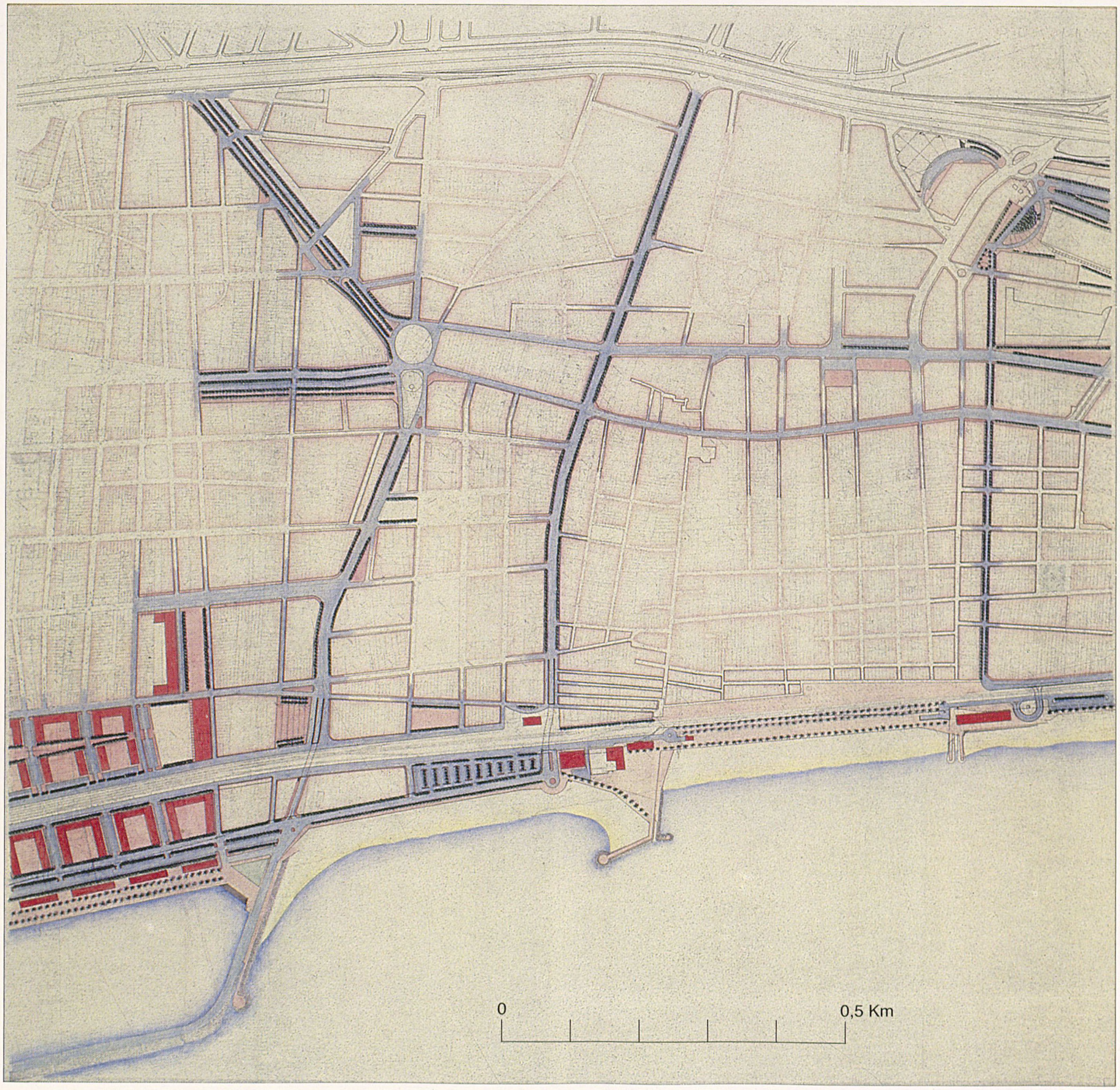
La vialitat i l'accés a la primera línia de mar es potencia amb l'ampliació de secció del carrer Maristany, el manteniment de l'actual pont de la S.A. Cros i del nou previst a la prolongació del carrer Monturiol.



Es potencia l'accessibilitat des de l'autopista a la façana marítima a través dels carrers de Sant Joan, Martí Pujol i Prim, així com la connectivitat transversal, ampliant-se el carrer Eduard Maristany per convertir-lo en un eix receptor de la trama viària lateral i connectat, per passos soterrats, als carrers Cervantes, Sant Ignasi de Loiola, Martí Pujol i Prim.
Davant de les piscines municipals es crearia una petita base nàutica i un aparcament complementari, amb tractament formal similar a la Rambla, completant així el seguit de propostes d'àrees d'equipaments i serveis que configuren el passeig Marítim.

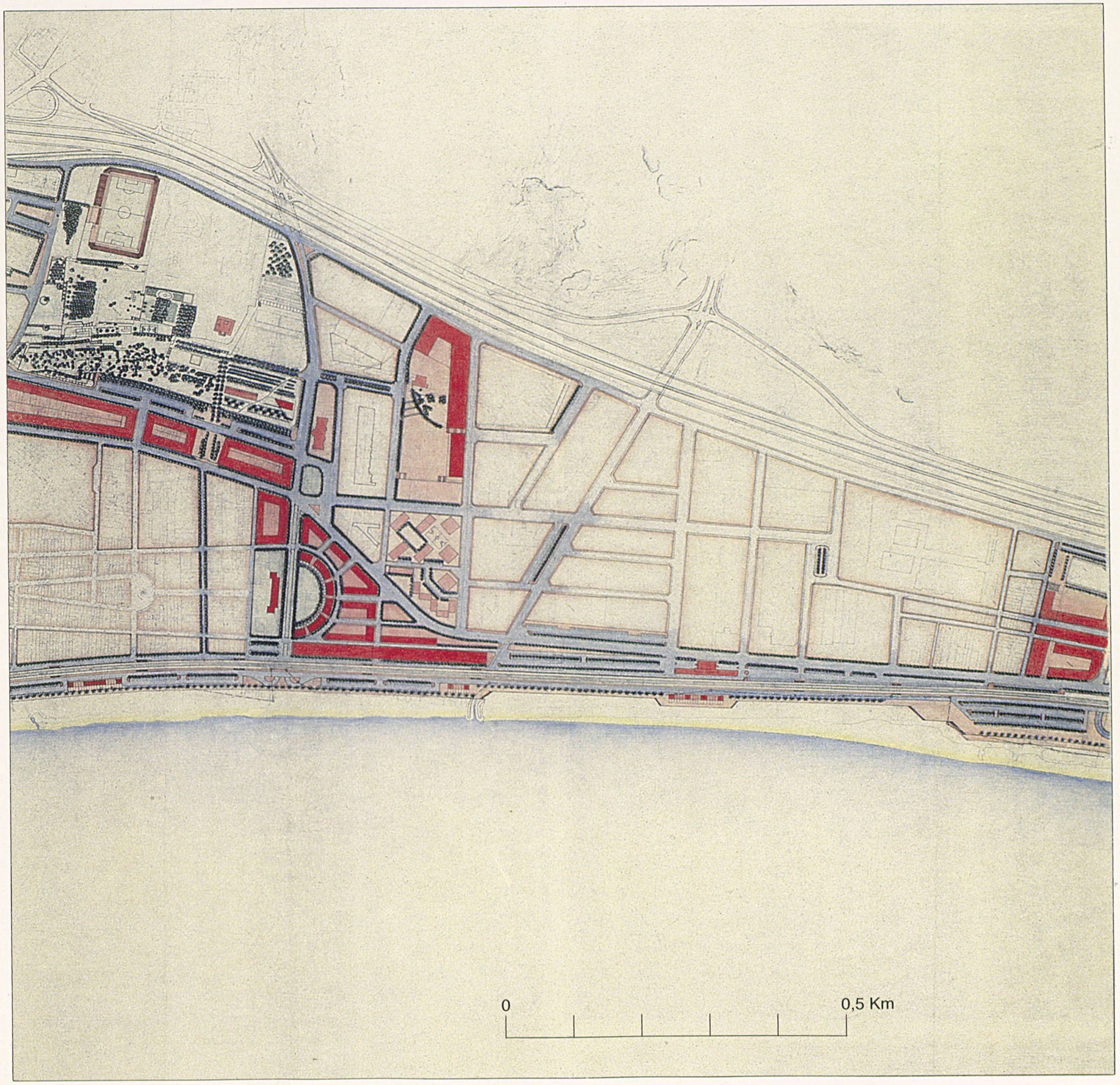
En el sector oriental del front marítim de Badalona es proposa la transformació d'algunes instal·lacions industrials: Campsa, instal·lacions de Catalana de Gas i Electricitat, etc., permetent la creació d'un nou front residencial amb els seus corresponents espais de zones verdes i equipaments. Altres instal·lacions industrials com l'antiga fàbrica de cotó es reserven exclusivament per a equipaments. Es contempla també la possibilitat d'un pont en aquest indret sempre que es garanteixi l'estabilitat de la platja.

Badalona



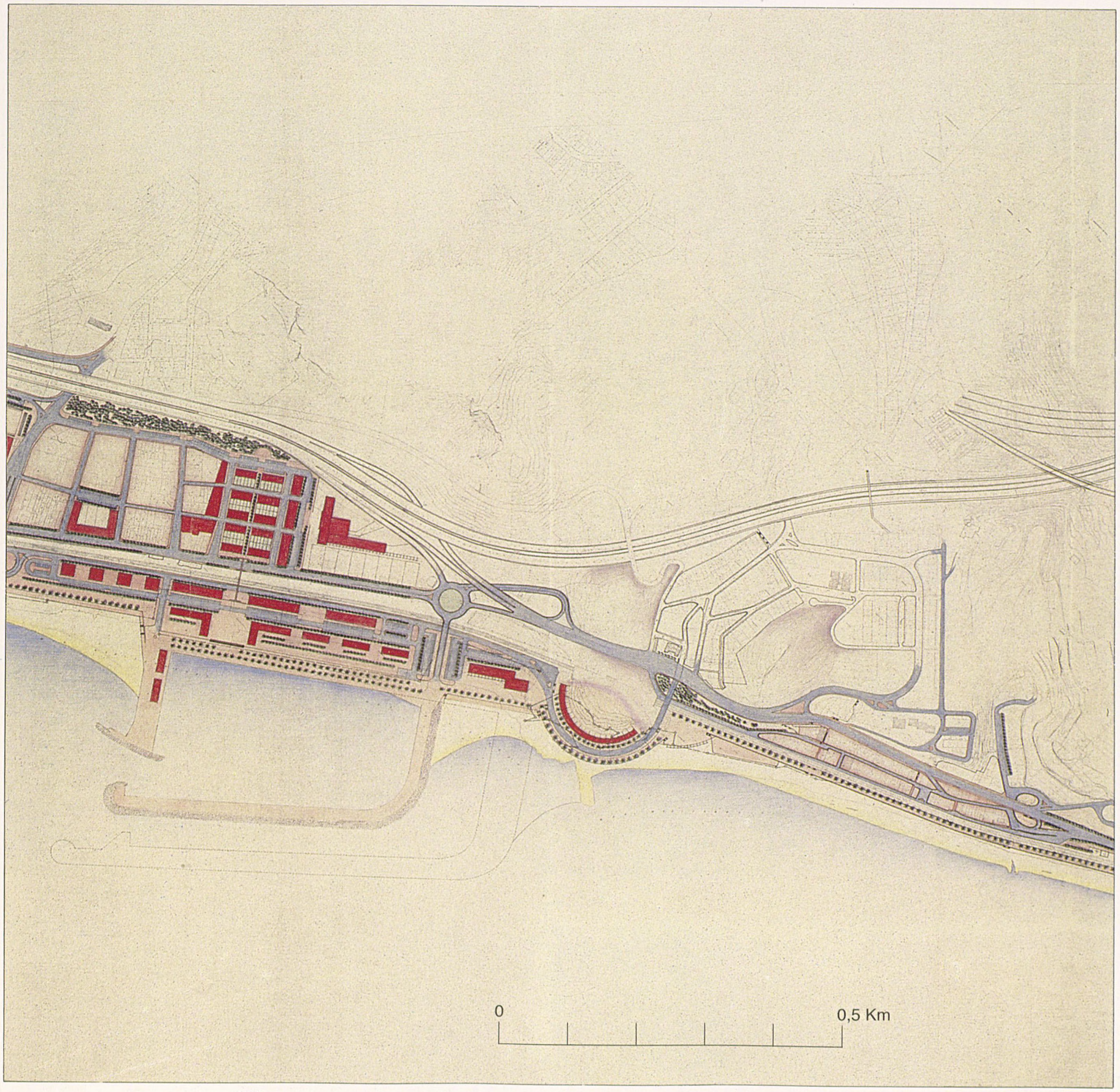
El sector ocupat per la fàbrica d'Unión Vidriera Española, a Badalona, es proposa remodelar-lo creant un equipament i un nou espai enjardinat amb front a la riera Canyadó, així com un vial que donant continuïtat als carrers de Santa Maria i Santiago Rusiñol ordena la nova edificació residencial en forma de crescent, *amb alçades màximes de planta baixa i tres plantes pis.*
També són objecte de reordenació els fronts residencials del barri de Sant Bru que configuraran la nova façana al parc de Can Solei pel que es defineix el seu límit nord, integrant-hi la pineda existent a més de situar un equipament escolar i una àrea d'aparcament.
D'acord amb el Pla especial de la façana marítima de Badalona es preveu la creació d'un passeig Marítim configurat amb importants àrees d'aparcament i d'equipaments al servei de la platja i amb adequades connexions amb la xarxa viària a través de passos per sota del ferrocarril.

Badalona



A Montgat es proposa la reordenació del viari a partir de la creació del passeig Marítim i de la via de circumval·lació del turó, modificant els accessos a l'autopista i completant l'enllaç de la xarxa viària a ambdós costats de la carretera nacional II, que transforma el seu actual caràcter pel de via cívica, millorant la seva connexió amb la carretera de Tiana i donant accés al nou front marítim que resultarà de la remodelació de les indústries obsoletes situades a primera línia de mar. Aquesta remodelació possibilitarà l'equipament costaner així com la construcció d'un port esportiu sempre que es garanteixi l'estabilitat de les platges.

Montgat



Annex

Si bé l'escala operativa de treball, a causa de la grandària de l'àmbit territorial objecte d'estudi així com pel paper de coordinació d'iniciatives que es demanava al Pla de costes, feia pensar en uns resultats propositius de caràcter esquemàtic o estructural, des del seu començament l'equip redactor va produir tempteigs i propostes de preeminent contingut figuratiu. Les successives formalitzacions que s'han anat produint en els tres anys de redacció i tramitació del document, han estat la base d'un progressiu coneixement del que és i el que pot ser la costa metropolitana.

Del nombrós material de treball i documents tècnics redactats: perspectives, esquemes, croquis, maquetes, etc., amb els que s'han anat abordant les solucions d'ordenació, s'en reprodueix una mostra:

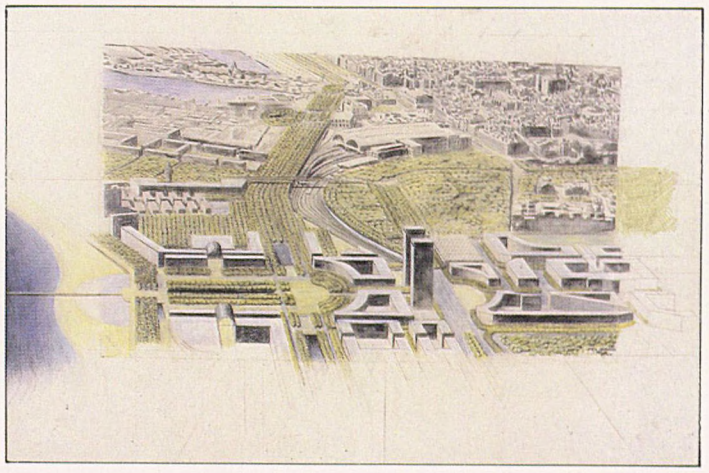
1-2-3-4. Obertura del passeig de Carles I i connexió amb l'avinguda Litoral.

5-6-7-8-9. Maqueta del sector de la Vila Olímpica i el seu entorn.

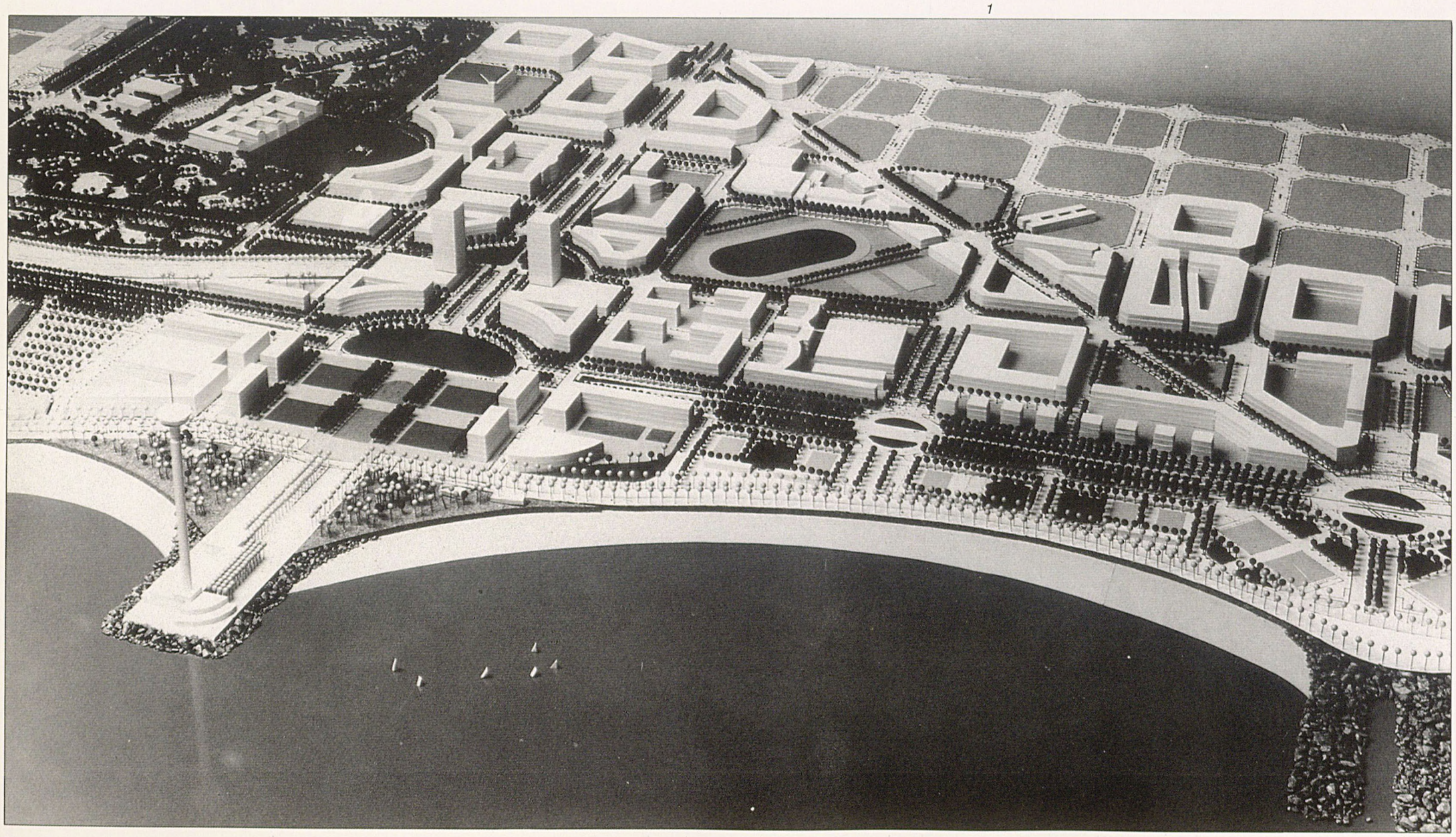
10-11-12. La plaça del mar, configurada per edificis d'equipaments, al final de la rambla del Poblenou.

13. El passeig d'en Prim arribant al mar i estructurant el parc Metropolità del seu entorn.

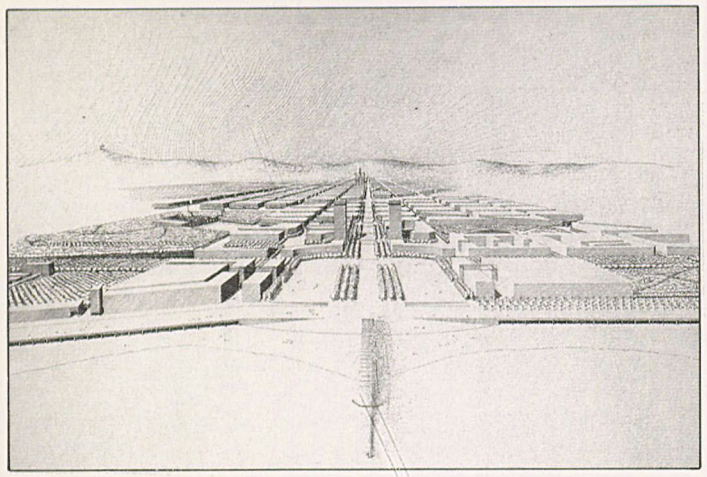
14. La perllongació de l'avinguda Diagonal acabant amb el gran parc Metropolità que arriba fins al mar.



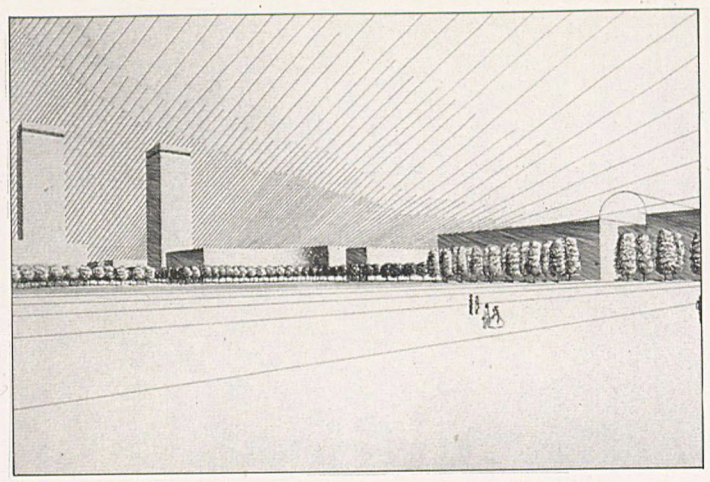
1



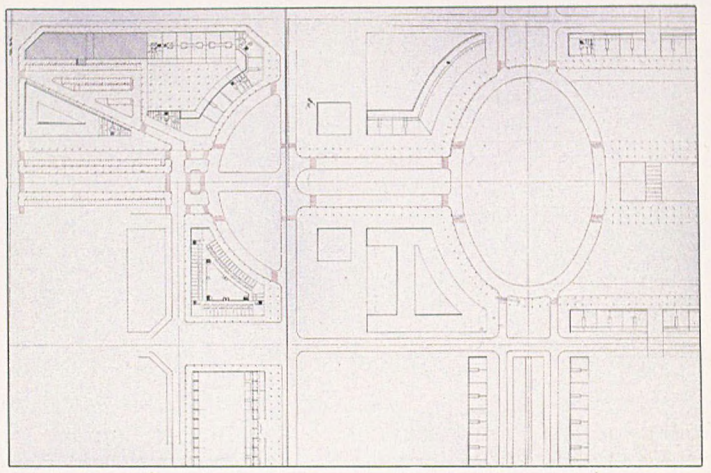
2



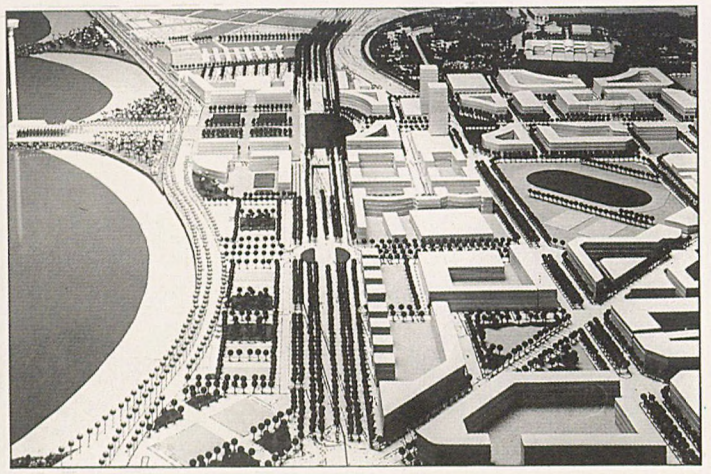
3



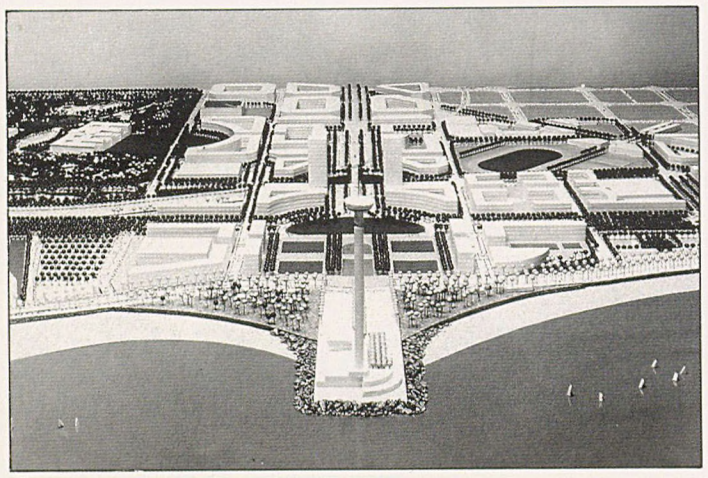
4



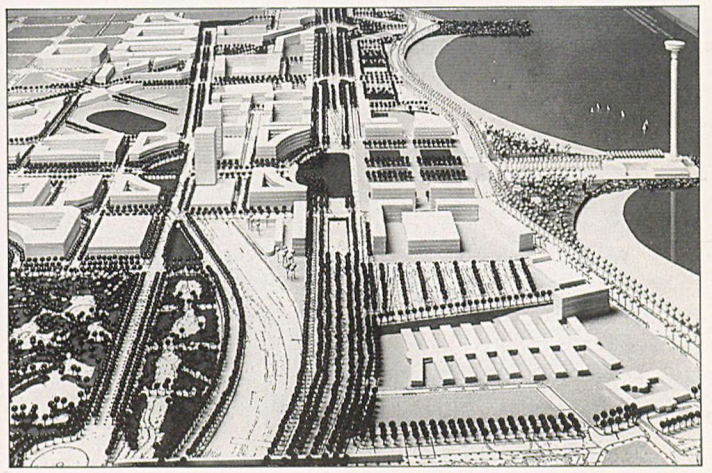
5



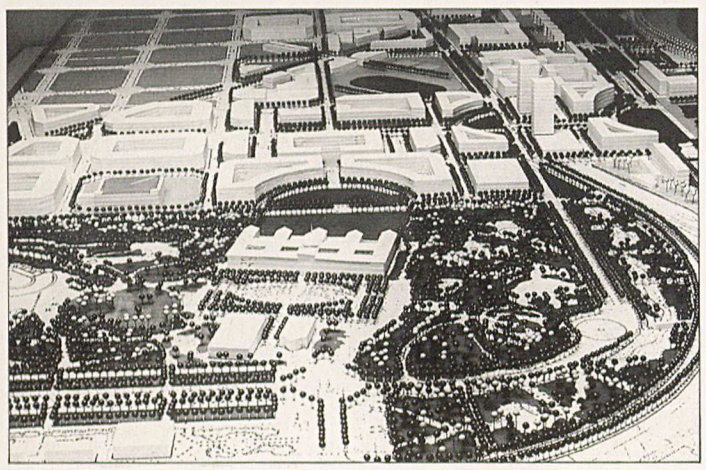
6



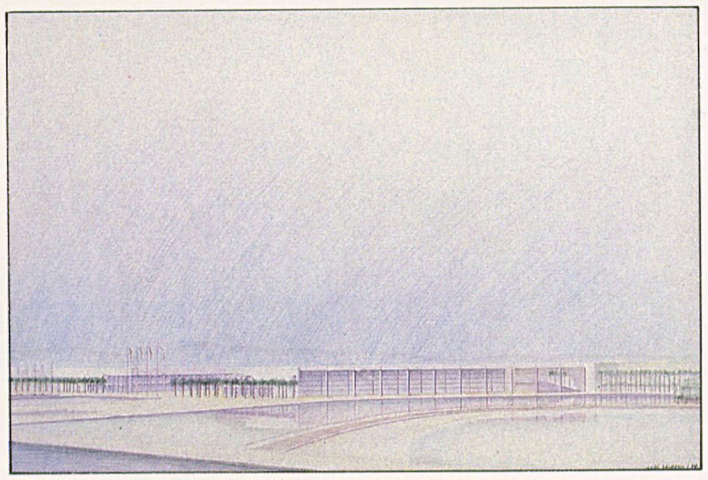
7



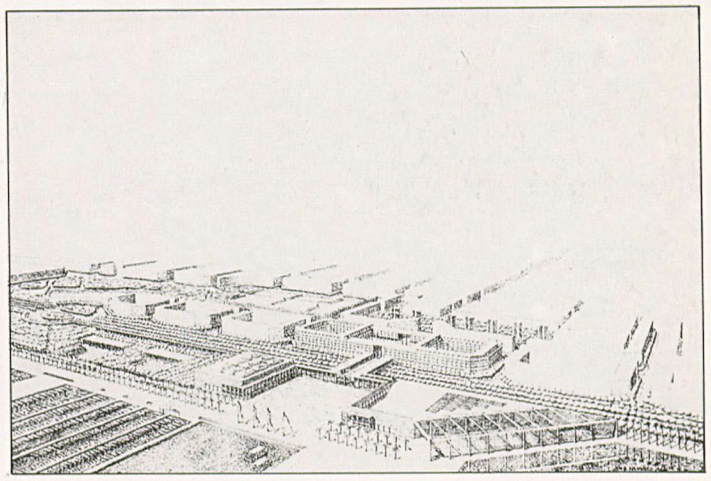
8



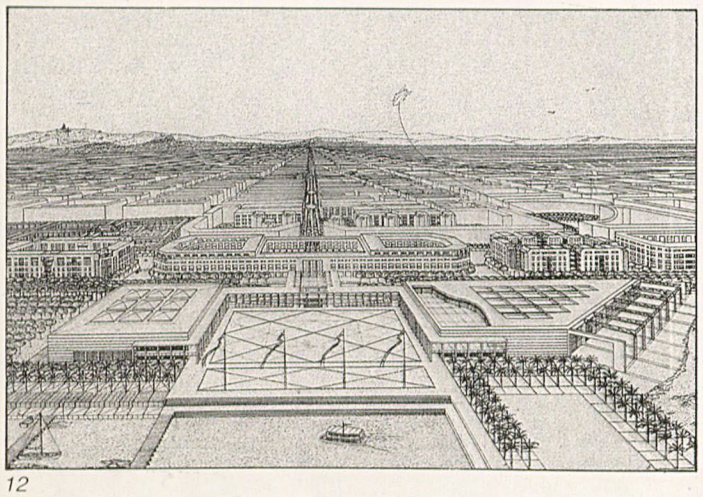
9



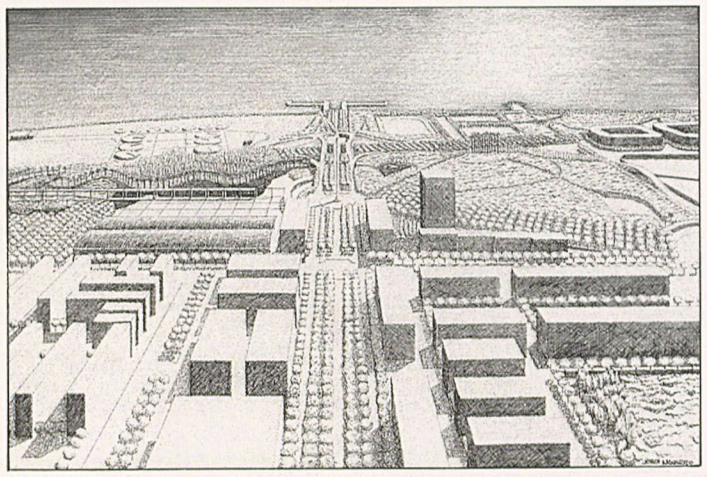
10



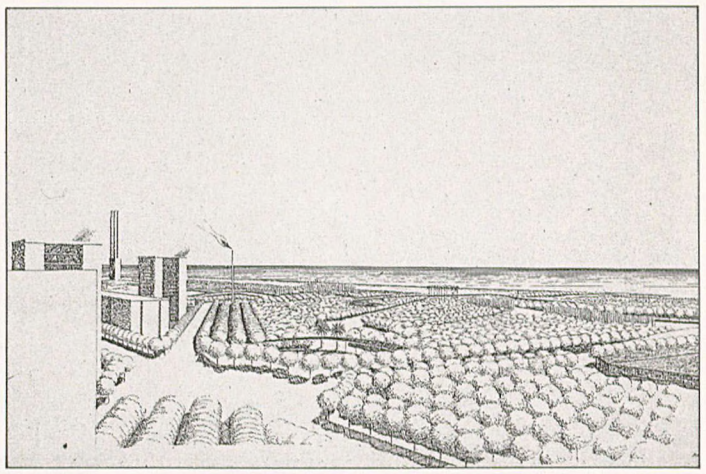
11



12



13



14

10. Àmbits d'actuació de plans especials, unitats d'actuació o projectes

Barri de les Botigues (Sitges). *145*

Municipi de Castelldefels. *149*

Municipi de Gavà. *157*

Municipi de Viladecans. *173*

Municipi del Prat de Llobregat. *179*

Municipi de Barcelona. *191*

Municipi de St. Adrià. *205*

Municipi de Badalona. *211*

Municipi de Montgat. *223*

10. Àmbits d'actuació de plans especials, unitats d'actuació o projectes

Per al desenvolupament del Pla de la Zona Costanera Metropolitana s'identifiquen un total de 111 àmbits d'actuació que es refereixen a:

- Programes d'actuació urbanística i Plans parcials.
- Plans parcials.
- Plans especials d'infrastructures, equipaments o serveis.
- Plans especials de reforma interior.
- Unitats d'actuació.
- Projectes d'urbanització.
- Projectes d'infrastructures.

La relació d'aquests programes, plans, unitats d'actuació i projectes, classificats per municipis, és com segueix:

Sitges (les Botigues)
Castelldefels
Gavà
Viladecans
El Prat de Llobregat
Barcelona
Sant Adrià de Besòs
Badalona
Montgat

Sitges (les Botigues)

1 Projecte d'accés al port Ginesta
i connexió amb el passeig Marítim

2 Pla especial de sanejament metropolità

3 Projecte d'ampliació i millora
del passeig Marítim

4 Projecte d'aparcament al sector Casablanca
i carrer Ràfols

5 Pla especial d'equipaments i serveis de platja
al sector Penyeta Roja-Cova Fumada

6 Projecte de millora i nou traçat de l'actual
C-246 i connexions amb l'autopista

7 Projecte de nova autopista al marge dret del
Llobregat.

8 Port de cala Ginesta

Sitges (les Botigues) 1

Projecte d'accés al port Ginesta i connexió amb el passeig Marítim

Descripció, límits i situació actual

El tram de costa comprès entre el pas inferior del ferrocarril, a l'alçada del restaurant Casablanca i l'avinguda de la Platja, té una llargada d'uns 3,5 km i solament és accessible amb cotxe des dels seus extrems. El passeig Marítim actua com a via distribuïdora de trànsit cap als sectors residencials de Mas Font, Banys de Castelldefels i les Botigues.

La construcció del port esportiu de cala Ginesta no comporta cap millora en relació al nivell d'accessibilitat del front litoral que ocupa i de l'entorn que suportarà els efectes de la implantació. En conseqüència, el passeig Marítim experimentarà un augment del nivell de trànsit-a-través que es dirigirà al port, ja que el pas inferior per sota del ferrocarril té gàlib reduït.

L'actual estat del passeig Marítim de les Botigues, amb un acabament no resolt urbanísticament al sector de Vallbona, aconsella també la intervenció.

Objectius i proposta del planejament

Es pretén solucionar l'accessibilitat al port de manera que l'accés sigui independent de l'aprofitament del passeig com a via de trànsit i que, per tant, pugui especialitzar-se en el destí que li és més propi: espai per a vianants, enjardinament, de serveis, etc.

La solució deriva de la disposició de les infrastructures de comunicacions que creuen el sector, és a dir, el ferrocarril, la nova autopista, l'actual carretera, etc. Es formula una doble proposta. *La primera* intervenció, a curt termini, representa eliminar l'actual gir a l'esquerra, des de la C-246 cap al sector Vallbona, i es proposa fer un ramal de sortida a la dreta que aprofiti i millori l'actual pas per sota del ferrocarril. *La segona* intervenció és a mig termini, i representa la construcció d'un accés directe al port, des de la C-246 a l'alçada de cala Ginesta. Això representaria fer un pas inferior tant per sota de l'actual carretera com del ferrocarril.

Aquesta segona proposta d'intervenció és, però, fora de l'àmbit de la CMB i, per tant, de l'àmbit de competències del present document. Per això caldrà que s'entengui la proposta com a no vinculant.

També es proposa intervenir en el passeig Marítim i millorar-ne i potenciar-ne el caràcter i la connexió amb el port esportiu.

Sitges (les Botigues) 2

Pla especial de sanejament metropolità

Les propostes d'ordenació del territori que formula aquest document cal entrendre-les com a totalment compatibles amb les previsions del Pla especial de sanejament metropolità. Les previsions d'aquest Pla, en relació a la xarxa en alta, hi són recollides integralment.

Sitges (les Botigues) 3

Projecte d'ampliació i millora del passeig Marítim

Descripció, límits i situació actual

El passeig Marítim, al barri de les Botigues de Sitges, té una llargada d'uns 1.200 m i, si bé és urbanitzat, les característiques actuals no semblen les més adients, per la singularitat d'aquest element urbà.

El port Vallbona a cala Ginesta, en fase de construcció, és la fita d'acabament del passeig Marítim. La relació estructural entre el passeig i el port no sembla haver estat considerada en el seu moment, ja que les obres d'urbanització del passeig s'executaren d'acord amb les alineacions vigents, és a dir, segons un traçat recte que acaba en el pas per sota del ferrocarril.

Objectius i proposta del planejament

Es pretén potenciar la imatge i les característiques físiques pròpies d'un passeig Marítim i alleugerar-lo del trànsit rodat que ara suporta. Es proposa donar continuïtat als carrers de Mèxic, de la Penyeta Roja i de Ràfols i també crear-hi unes importants àrees d'aparcament.

Paral·lelament, s'augmenta la secció del passeig, es guanyen terrenys a la platja i es possibilita la implantació d'àrees de servei de les platges al mateix passeig, sense que minvi, però, la continuïtat del trànsit de vianants i l'enjardinament propi del passeig.

Aquestes àrees de servei es preveuen a les cruïlles amb el carrer de Ràfols, el passatge Ràfols, el passatge de l'Aigua i el de la Penyeta Roja. La implantació, cada 300 m de platja, permet atendre sobradament les demandes de serveis de platges.

Projecte d'aparcaments al sector Casablanca i carrer de Ràfols

Descripció, límits i situació actual

Els sòls compresos entre el ferrocarril i el carrer de Ràfols i, a ponent d'aquest punt, entre el passeig Marítim i el ferrocarril, estan qualificats pel PGM com a sistemes o espais de protecció. Actualment, en aquest indret hi ha algunes edificacions, en concret quatre blocs d'aparcaments que obtingueren la llicència justament abans de l'aprovació del PGM. Aquests blocs estan damunt dels sòls de reserva vial i dels sistemes de protecció que estableix el planejament i en dificulten l'execució.

Es tracta de sòls residuals, des del punt de vista urbanístic, ja que entre el front del solar i el fons, al peu del talús del ferrocarril, hi ha només uns 25 m. Per tant, la franja de servitud que genera el ferrocarril, segons la normativa del PGM, fa gairebé inedificables aquests terrenys. A més, cal considerar els conflictes que representa la contigüitat d'una infrastructura com la ferroviària per als usos residencials confrontants.

Objectius i proposta del planejament

L'objectiu del planejament és adequar la qualificació urbanística d'aquests sòls perquè serveixin com a aparcament arbrat al servei de la platja i perquè l'enjardinament que s'hi preveu actuï com a barrera visual per separar el talús del ferrocarril del traçat del carrer Ràfols i del propi passeig.

Aquestes àrees d'aparcaments, situades a l'alineació nord del carrer de Ràfols, accentuen el paper distribuïdor d'aquest carrer i alleugeren el trànsit i la presència dels automòbils del passeig Marítim que té, en aquest tram de les Botigues, un caràcter dominant de passeig de vianants.

La proposta de modificació del PGM contempla la realitat dels sòls actualment edificats a la cantonada del carrer de Ràfols amb el passeig Marítim, però se'ls assigna la qualificació de transformació d'ús (17) amb l'objecte de no perdre la reserva de sòl feta en el seu moment pel PGM.

Pla especial d'equipaments i serveis de platja al sector Penyeta Roja-Cova Fumada

Descripció, límits i situació actual

L'actual buit urbà que envolta el límit de termes entre Castelldefels i les Botigues (Sitges) es qualifica, al PGM, com a sòls per a equipaments i com a parcs i jardins urbans de nova creació.

En aquest indret es preveu també un pont que connecta l'actual C-246 amb el passeig Marítim i estructura la connexió del carrer Penyeta Roja amb el carrer de Mèxic.

Els sòls objecte d'aquest àmbit d'actuació corresponen als espais situats a ponent d'aquest pont i reservats com sistemes pel PGM.

Objectius i proposta del planejament

Es proposa equipar aquests sòls amb els aparcaments i serveis de platja que complementin els previstos al propi passeig. També es pretén enjardinar aquests espais i configurar una gran plaça a ambdós bandes del pont abans esmentat.

Amb front al passeig Marítim, es proposa crear un conjunt d'instal·lacions esportives de caràcter municipal.

Als espais al nord del carrer Penyeta Roja, se situen àrees d'aparcament arbrades.

Projecte de millora i nou traçat de l'actual C-246 i connexions amb l'autopista

Descripció, límits i situació actual

El territori comprès entre l'actual C-246 i la línia del ferrocarril, en el tram que correspon al barri de les Botigues, és actualment ocupat per un conjunt important d'edificacions. La majoria són de caràcter unifamiliar i se situen enfront de la carretera.

Aquest espai està reservat, al PGM, per al pas del conjunt d'infrastructures viàries i ferroviàries que creuen el sector. En concret, es proposa mantenir la línia ferroviària en la seva actual posició i situar l'autopista entre el tren i l'actual C-246.

Objectius i proposta de planejament

Es preveu mantenir la C-246 i la corresponent reserva vial a gairebé tot el recorregut actual. Aquesta via incorpora, però, els accessos i les connexions necessaris per connectar-la adequadament, tant amb la xarxa viària local com amb l'autopista de nova creació.

Cal assenyalar, en aquest sentit, el pont per damunt de la C-246, que la connectaria amb el passeig Marítim, així com el pas inferior al ferrocarril i a l'autopista a la prolongació del carrer de la Font Puda, així com l'accés al port de cala Ginesta, des de l'entrada a la urbanització Rat Penat. Es proposa el desdoblament de la carretera a l'alçada d'aquesta urbanització. El sentit de circulació cap a Barcelona passaria entre l'autopista i el ferrocarril i el sentit cap a Sitges es mantindria en el traçat actual de la carretera. A l'alçada del pas inferior previst al carrer de la Font Puda, els dos sentits circulatoris conflueixen a l'actual carretera. En aquest indret es preveu també una entrada-sortida de l'autopista i de la carretera i es completa així el sistema viari d'accessos a les platges i sectors residencials de les Botigues.

Projecte de nova autopista al marge dret del Llobregat

El PGM preveu la construcció d'una nova autopista pel marge dret del riu Llobregat. Aquesta via voreja els creixements urbans i urbanitzables dels actuals nuclis urbans de Viladecans, Gavà i Castelldefels. Aquesta important artèria del sistema viari bàsic metropolità ha estat també prevista pels estudis desenvolupats arrel del Pla de Carreteres de la Generalitat de Catalunya i, abans, pels estudis i projectes sobre la Xarxa Arterial Metropolitana.

El PGM preveu, per a aquesta via, un traçat que obliga a desplaçar les actuals instal·lacions ferroviàries, al tram comprès entre el Garraf i el sector de Ca n'Aimerich. Per tant, caldria disposar les vies del ferrocarril de bell nou entre l'autopista i la carretera C-246.

En canvi, la proposta que ara es formula simplifica aquesta qüestió; es proposa de mantenir les vies del ferrocarril en la seva actual posició i reservar l'espai entre el ferrocarril i la C-246 per a aquesta important autopista.

Port de cala Ginesta

Correspon al port de Vallbona, a la cala Ginesta, ja fora de l'àmbit de competències administratives de la CMB i d'aquest estudi, excepte a l'extrem de llevant on connecta tant amb el passeig Marítim com amb l'actual pas inferior per sota del ferrocarril.

El port és ja en fase de construcció, com a conseqüència de l'autorització administrativa atorgada, en el seu moment, per la «Jefatura» Provincial de Costes.

La connexió, abans esmentada, amb el passeig Marítim significa, però, l'ordenació d'aquesta via d'acord amb les noves alineacions previstes en aquest document, tal com s'ha fet palès en parlar de l'àmbit d'actuació núm. 3.

És important assenyalar, però, que, en relació als accessos al port, aquest document suggereix la creació d'un nou accés des de la C-246, a l'alçada del giravolt que forma aquesta carretera a l'indret de cala Ginesta. Aquest accés creuaria per sota de l'actual C-246 i la línia de ferrocarril i completaria l'actual pas per sota del ferrocarril a l'indret del restaurant Casablanca, deslliurant el passeig Marítim de Castelldefels i les Botigues de qualsevol trànsit a través en direcció al port.

Castelldefels

1	Pla especial d'equipaments metropolitans del sector la Pava
2	Projecte dels jardins de la Marina de ponent
3	Projecte del passeig Marítim. Equipaments i serveis de platja. Tram 1
4	Projecte de passeig Marítim i nou front urbà. Tram 2
5	Pla especial de sanejament metropolità
6	Projecte d'ampliació i millora de l'autovia C-246
7	Projecte d'accessos a les platges i nous ponts per damunt de la C-246
8	Pla parcial Lluminetes
9	Projecte de l'autopista del marge dret del Llobregat
10	Pla especial d'equipaments i serveis de platja al sector del carrer de Mèxic, FFCC i passeig Marítim
11	Projecte de pont a l'avinguda dels Eucaliptus
12	Projecte d'enjardinament i aparcaments del sector. Penyeta Roja-Cova Fumada
13	Projecte de pont al sector Penyeta Roja-Cova Fumada
14	Projecte de millora i nou traçat de la C-245 i C-246.

Pla especial d'equipaments metropolitans del sector la Pava

Descripció, límits i situació actual

El territori delimitat pel camí de la Pava, camí de la Barona, autovia i límit nord del càmping Estrella de Mar, està qualificat pel PGM com a zona de Desenvolupament urbà opcional (21) i equipaments comunitaris i dotacions de nova creació a nivell local (7b).

Actualment l'ús principal és el de càmping, si bé a l'extrem occidental encara hi ha una important pineda sense activitat específica. També cal assenyalar l'existència de l'àrea de servei de la Pava situada a la cruïlla de l'autovia amb el camí del mateix nom.

Estructura de la propietat

Com ja s'ha esmentat, les instal·lacions del càmping Estrella de Mar ocupen gairebé la totalitat d'aquest territori. Les altres petites propietats corresponen a les instal·lacions de servei de la Pava i a d'altres parcel·les sense ocupar.

Objectius del planejament

Es reconsideren els potencials edificatoris que representen les qualificacions de sòl urbanitzable al front costaner de Gavà i de Castelldefels i s'adeqüen les expectatives d'edificació d'acord amb els usos actuals del territori.

Es possibilita la continuïtat en el funcionament de les instal·lacions i equipaments actuals que es consideren compatibles amb els objectius generals que inspiren el Pla de costes i que, alhora, són susceptibles de transformar-se en equipaments d'interès metropolità i s'estableixen, si de cas, per a la consecució de l'ús i domini públics dels sòls, les concessions administratives que pertoquin.

Proposta d'ordenació

Consisteix en la delimitació de l'àmbit on haurà de redactar-se un pla especial per assignar els usos que corresponen a aquest territori, d'acord amb els previstos i regulats a la normativa d'equipaments metropolitans.

L'activitat d'acampada, regulada d'acord amb aquest pla especial, es considera compatible amb els objectius generals que inspiren el Pla de costes. En conseqüència, es podran establir, si de cas, les concessions administratives que pertoquin per a la consecució de l'ús i el domini públics d'aquests sòls.

Projecte dels jardins de la Marina de ponent

Descripció, límits i situació actual

Els sòls situats al final de l'Avinguda núm. 25, a la cruïlla amb el passeig Marítim, estan qualificats al PGM, com a parcs i jardins urbans de nova creació (6b). Aquests sòls tenen actualment un baix grau d'urbanització i per la seva posició se situen com a punt final del passeig Marítim al tram de Castelldefels.

Objectius i proposta d'actuació

Es pretén la creació d'una gran plaça arbrada que actuï com a espai de lleure complementari als propis de las platges.

Tanmateix, es pretén la requalificació urbana del sector on se situa.

La proposta d'actuació consisteix a la precisió física de l'àmbit dels vials que l'envolten i configuren, així com la relació amb el passeig Marítim i amb la important àrea d'aparcaments situada al seu front. Aquesta plaça, si bé pertany al municipi de Castelldefels, se situa com a fita articuladora del passeig Marítim que recorre el front d'ambdós municipis: Gavà i Castelldefels.

Projecte del passeig Marítim. Equipaments i serveis de platja. Tram 1

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'actuació és el territori comprès entre el bar restaurant Patricio i el passeig Marítim, fins al límit del terme amb Gavà; inclou les edificacions existents entre el passeig i el mar.

Aquest front, d'una llargada d'uns 1.900 m, presenta en el seu tram més a ponent, és a dir entre el carrer núm. 17 i el límit del terme municipal amb Gavà, un estat de semiurbanització, sobretot al tram de la pineda de la Marina.

L'actual posició de la línia de la Zona Marítima Terrestre, establerta segons l'alineació mar de la reserva vial feta pel passeig fins al carrer núm. 13, situa les nombroses construccions, anomenades popularment «xiringuitos» (guinguetes), dins de l'àmbit de les competències administratives de la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat i la Jefatura Provincial de Costas de l'Estat.

En la seva majoria, les edificacions foren aixecades a partir de 1930, destinades inicialment a casetes de bany, construïdes amb fusta. Gradualment s'han anat ampliant, utilitzant materials ceràmics, fins a convertir-se en habitatges de temporada d'intensa utilització a l'estiu. Altres edificacions s'han consolidat com a bars, restaurants i establiments balnearis —com els banys de Sant Jordi, que ocupen 1.300 m^2—, i en alguns casos, amb importants inversions econòmiques.

Es tracta, en general, de construccions a l'empara de concessions temporals, normalment per un any o per la temporada estiuenca les quals, al marge de la vigència de la concessió, han romàs ocupant el territori. El que és més greu és que han estat objecte de transaccions successives, sense que els antics concessionaris indiquessin als nous la conveniència de renovar la concessió.

L'any 1972, els particulars varen sol·licitar a l'Administració que fos reconegut allò que consideren el seu dret de propietat, i van reclamar la tutela estatal, provincial i municipal i van proposar també que el nou passeig Marítim es construeixi entre les construccions provisionals i el mar. També sol·licitaren el canvi de l'actual ZMT, de manera que el nou atermenament considerés aquests terrenys com a sobrers de la Zona Marítima Terrestre i possibilités així l'adjudicació d'aquests sòls al municipi i llur posterior venda als particulars interessats.

Cap dels aspectes anteriors no fou considerat positivament per part de l'Administració. Més tard, l'any 1976, el Pla General Metropolità considerà els terrenys ocupats entre el passeig Marítim i el mar com a sistemes, és a dir, com a sòls adscrits al sistema d'espais públics, bé per la seva consideració com a parcs i jardins urbans (6 b) o com a equipaments comunitaris i dotacions de nova creació (7b).

Projecte de passeig Marítim i nou front urbà. Tram 2

Estructura de la propietat

Cal distingir entre el territori d'ús i domini públics situat entre la Zona Marítima Terrestre i el mar i el territori entre la ZMT i el passeig Marítim, que es tracta de territori municipal on el règim d'utilització és privat amb excepció de les cessions d'espai públic que en concepte de vials o equipaments s'hagin produït i on han surgit diverses construccions de xalets i un hotel.

La propietat privada del sòl dins de l'àmbit de competència de la ZMT és inexistent per imperatiu legal i hi ha diverses situacions quant al tipus de concessions autoritzades, la majoria de les quals estan caducades o són inexistents, ja que es tracta de simples ocupacions d'un espai públic, patrimoni de l'Estat.

Descripció, límits i situació actual

El front urbà de Castelldefels, entre el bar restaurant Patricio i el límit amb la barriada de les Botigues de Sitges, té dos trams perfectament diferenciats.

El situat més a ponent, és a dir entre el límit del terme i el carrer de l'Argentina, té pràcticament consolidada la seva configuració urbana i presenta la secció típica d'uns sòls residencials consolidats en base a un vial que és alhora passeig Marítim i separador entre l'habitatge i la zona de platja.

El segon tram, és a dir, el comprès entre els banys de Castelldefels i el bar restaurant Patricio, té una llargada d'uns 1.800 m i es caracteritza per la presència dels carrers en atzucac que, en sentit mar-muntanya connecten el passeig Marítim amb la platja i configuren una disposició de l'edificació amb accessos des d'aquests carrers transversals. No hi ha, però, cap accés des de la línia de platja, la qual es configura, així, com un front urbà residual, tant per la posició de l'edificació com per la manca d'accessibilitat i d'elements d'urbanització que articulin de forma adient l'espai públic d'ús massiu de les platges amb l'espai privat de caràcter residencial.

Cal assenyalar també que, si bé les tanques dels solars edificats s'han disposat, en relació a la platja, segons una alineació comuna, hi ha una sèrie d'instal·lacions com són l'Hotel Playafels i el Club Nàutic, que defugen aquesta alineació i agreugen la imatge de desordre visual que presenta aquest front.

També és important tenir present que la vigent delimitació de la Zona Marítima Terrestre, situada seguint de forma aproximada el passeig Marítim, deixa aquest conjunt de sòls consolidats entre la ZMT i el mar. De tot això, es dedueix la conveniència de regularitzar i actualitzar la posició de la ZMT adequada als canvis morfològics i d'usos del territori que s'han produït en els anys posteriors a la seva primitiva delimitació.

Estructura de la propietat

Dins de l'àmbit d'estudi, els sòls són d'ús i domini públics, bé per tractar-se de l'actual passeig Marítim, bé per ésser d'ús i domini públic d'acord amb l'atermenament de l'actual ZMT.

Objectius del planejament

L'objectiu bàsic del planejament és configurar un nou front urbà al tram comprès entre els banys de Castelldefels i el sector de les guinguetes.

Paral·lelament, es pretén reforçar el caràcter de passeig i zona de lleure de l'actual passeig Marítim.

Proposta d'ordenació

Per aconseguir els objectius urbanístics proposats, es projecta l'ampliació de l'espai per a vianants del tram de passeig Marítim entre el límit amb les Botigues i les instal·lacions dels Banys Castelldefels. Aquesta major secció de la voravia permetrà situar els serveis de platja de forma regular i integrada al teixit urbà.

També es proposa la continuïtat de l'anterior passeig, entre les actuals edificacions i la platja, al tram entre els Banys de Castelldefels i el mar. Aquest carrer tindrà les característiques bàsiques de tot passeig Marítim: es tracta d'un element urbà pensat per situar-hi també els serveis de platja de naturalesa més urbana. És un eix enjardinat, que reordena la xarxa viària i resol els incòmodes atzucacs actuals, alhora que dóna accessibilitat, des de la línia de mar, al conjunt d'edificacions situades entre l'actual passeig i la platja. Es projecten també importants reserves per a aparcaments i es dissenyen les calçades rodades en forma de greca per tal de preservar el passeig del trànsit a través o longitudinal segons la costa i limitar la circulació rodada als accessos dels aparcaments.

Pla especial de sanejament metropolità

Descripció, límits i situació actual

A la zona costanera de Castelldefels no hi ha una xarxa de clavegueram completament i racionalment estructurada. Tampoc no hi ha per tant un sistema de depuració previ a l'abocament de les aigües negres.

Això es tradueix en greus processos de contaminació de les aigües, el sòl i el subsòl amb la pèrdua progressiva de qualitat del medi. Aquests efectes són prou coneguts i són la causa fonamental de la ruptura de l'equilibri del medi a les principals àrees del delta.

El Pla de la Zona Costanera Metropolitana, i dins de l'àmbit de la seva competència, recull integralment les previsions formulades al seu moment pel Pla especial de sanejament metropolità.

Per tant, les previsions d'ampliació de l'estació depuradora (situada fora de l'àmbit), així com les dels col·lectors i interceptors previstos, són totalment compatibles amb les propostes d'ordenació del territori que es proposen a aquest Pla de la Zona Costanera.

Projecte d'ampliació i millora de l'autovia C-246

Descripció, límits i situació actual

Al tram d'uns 2.500 m comprès entre el sector de Can Bou i el límit del terme amb Gavà està prevista l'ampliació de l'autovia fins a tres carrils de circulació en cada sentit.

Aquest projecte de la Direcció General de Carreteres es recull integralment, així com la previsió dels ponts que creuen l'autovia a l'avinguda de Can Bou i a l'avinguda de la Pineda.

Com a aspectes complementaris, cal assenyalar la conveniència de regularitzar els fronts urbans de l'autovia amb la finalitat de dotar-los d'accés rodat amb independència de les calçades de circulació ràpida. Aquest carrer, al qual donarien front les edificacions, completaria la xarxa viària local dels sectors urbans situats a ambdós costats de l'autovia.

El territori d'aquestes actuacions és, en part, ocupat per tanques de parcel·la que caldrà regularitzar. L'afectació, des de fa molts anys, d'aquests sòls per al destí previst, així com les servituds a què obliguen la Llei i el Reglament de Carreteres, permeten actuar sense l'entorpiment i les dificultats que habitualment presenten les millores d'amplada de vials en els sectors urbans consolidats.

Objectius i proposta del planejament

En la descripció de les característiques de l'àmbit d'actuació ja han quedat implícitament exposats els objectius del planejament consistents a la millora de la secció viària de l'autovia al tram del municipi de Castelldefels i, en conseqüència, l'augment d'accessibilitat que això representa. Aquest objectiu no es pot entendre independentment de la millora de l'accessibilitat a les platges i de la més alta connectivitat de la xarxa a ambdós costats de l'autovia. Les actuacions s'han d'entendre conjuntament amb les previsions de nous ponts per damunt de l'autovia així com amb la regularització de la xarxa viària local.

La proposta d'actuació recull integralment, com ja s'ha dit, les previsions de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat, si bé en alguns punts es complementa amb la definició de les alineacions que corresponen a les illes que donen front a l'autovia. També es defineixen les alineacions en aquells indrets on són necessàries reserves més grans de sòl per a les entrades i sortides de l'autovia o per a les rampes dels ponts projectats.

Cal assenyalar, però, que en cap cas no augmenta el nivell d'afectacions viàries previst al PGM.

Projecte d'accessos a les platges i nous ponts per damunt de la C-246

Descripció, límits i situació actual

A l'avinguda de Can Bou i a l'avinguda de la Pineda, el PGM preveu la continuïtat viària per damunt de la C-246, mitjançant uns ponts que es complementen amb els moviments i els accessos necessaris, tant des de l'autovia com des dels sectors urbans confrontants, de manera que augmenta notablement el nivell de connectivitat urbana i d'accessibilitat a les platges.

El Pla parcial de Can Pou, aprovat definitivament, ha incorporat aquestes previsions. Cal assenyalar també que la Direcció General de Carreteres de la Generalitat contempla aquestes previsions conjuntament amb el projecte d'ampliació de les calçades de circulació de l'autovia. Aquest projecte hi és recollit integralment.

Actualment els terrenys són, en part, ocupats per les tanques de delimitació de les parcel·les. No hi ha edificis a causa de la reserva i de la servitud establertes, tant pel planejament anterior com per la legislació en materia de carreteres.

Objectius i proposta del planejament

L'augment de la connectivitat de les trames urbanes a ambdós costats de l'autovia, així com el d'accessibilitat a les platges, són els objectius urbanístics bàsics que caracteritzen aquest àmbit d'actuació.

Les actuals dificultats perquè els residents al municipi de Castelldefels així com els de Barcelona accedeixin a les platges són haver d'efectuar girs a l'esquerra; minvaran notablement si s'aconsegueix de potenciar la continuïtat dels primitius camins a la platja —actualment avinguda de la Pineda i avinguda de Can Bou—, que foren interromputs per la barrera que significa l'autovia.

La proposta recull integralment les previsions de la Direcció General de Carreteres i es complementa amb un ajustament de les alineacions de la xarxa viària local. També es resol la connexió d'aquest carrer amb els transversals i amb les rampes d'accés als ponts.

En qualsevol cas, no augmenten les afectacions viàries previstes al PGM.

Pla parcial Lluminetes

Determinacions del PGM

El PGM delimita un sector de planejament de sòl urbanitzable programat (20b), a l'entorn del carrer del Clavell, a les cruïlles dels carrers de Garbí i de la Marina. La superfície total del sector és de 21.080 m^2 i està constituït per les següents qualificacions urbanístiques:

Zona de desenvolupament urbà. Intensitat II (20 b)	11.800 m^2
Xarxa viària bàsica (5)	2.160 m^2
Equipaments de nova creació (7b)	7.120 m^2

D'acord amb els criteris establerts per la CMB, per al càlcul de l'edificabilitat del sòl urbanitzable programat, reflectit a la fitxa Cf-191 corresponent a aquest sector, resulta:

Superfície de l'ARUZ (Àrea de referència unitat de zona)	12.880 m^2
Superfície de l'àrea base	14.941 m^2
Edificabilitat màxima	8.964 m^2

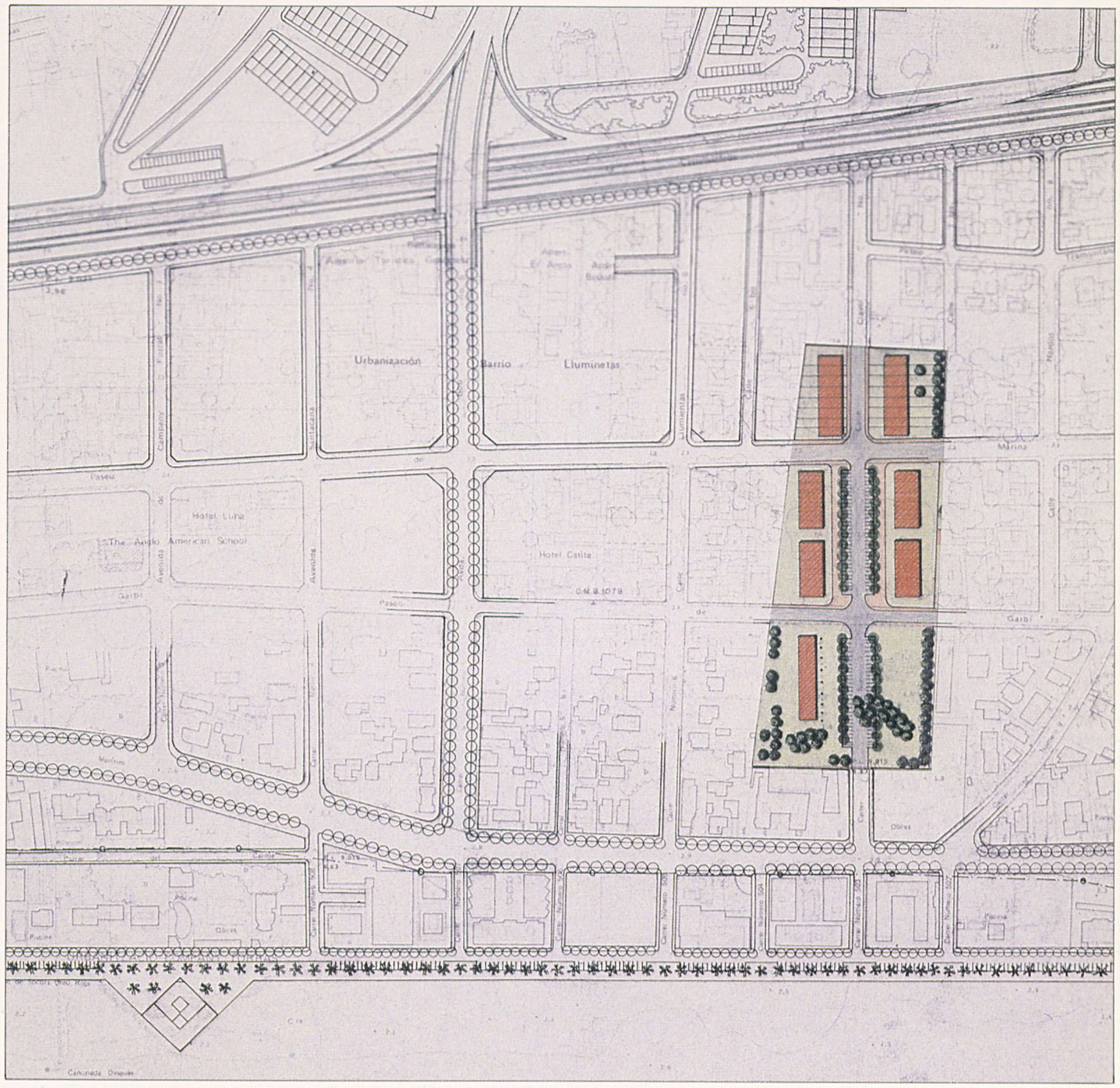
Superfície de sòls de sistemes de cessió urbanitzats. Vials i aparcaments	3.765 m^2
Verds	1.613 m^2
Equipaments	1.613 m^2
Total	6.991 m^2
Superficie de sòls de sistemes de cessió	5.507 m^2

Cal tenir present, però, que la cessió real de la zona verda ha d'acomplir també allò que diu la Llei del Sòl, ja que la cessió ha d'ésser del 10 % del sector i per tant, com a mínim, de 2.108 m^2.

Amb aquests paràmetres, l'aprofitament del sector és igual a l'aprofitament mitjà que el PGM i la Revisió del Programa d'actuació del PGM estableixen per als sòls urbanitzables programats.

Descripció del sector de planejament i proposta de modificació del PGM

Els sòls que constitueixen aquest sector de planejament són actualment un buit urbà al voltant del carrer del Clavell que, de fet, ja té les seves alineacions i rasants pràcticament definides; hi manquen, però, nivells d'urbanització adients. Les cruïlles d'aquest carrer amb els transversals, anomenats carrer de Garbí i carrer de la Marina, ja estan definides. S'obtenen parcel·les edificables segons el planejament anterior les quals en no assolir nivells d'urbanització escaient i per tant, la consideració de solar, han estat considerades com a sòls urbanitzables subjectes als criteris d'ordenació i cessió de sóls que estableix el PGM, explicitats a l'apartat anterior.



Pla parcial Lluminetes

Projecte de l'autopista del marge dret del Llobregat

Aquestes àrees de sòl i, en concret, la qualificació, pel PGM, com a 7b d'una superfície de sòls superior al 30 % de tot el sector, bloquegen la gestió del planejament, ja que en resulta un nombre d'habitatges insuficient per poder assumir els costos d'urbanització que se'n deriven. Les determinacions del PGM situen els sòls d'equipaments a la part central del sector i qualifiquen d'edificables els terrenys on actualment hi ha uns grups de pins que fóra molt interessant de respectar. Així, sembla convenient corregir aquests desajustaments zonals.

En conseqüència, es proposa una modificació de sector i se situen els sistemes locals 6b i 7b al sud del carrer de Garbí de forma que quedin protegides les masses de pins existents i que la quantia de sòls que ara es qualifica com a sistemes 6b i 7b no sigui inferior a l'establerta pel PGM com a 7b. Així, el sector quedaria amb la següent estructura de sòls:

Zona de desenvolupament urbà. Intensitat II (20b)	11.400 m^2
Xarxa viària bàsica (5)	2.160 m^2
Equipaments de nova creació (7b)	4.320 m^2
Parcs i jardins de nova creació (6b)	3.200 m^2

Per tant, d'aplicar els criteris per al càlcul de l'edificabilitat del sòl urbanitzable programat, resulta:

Superfície de l'ARUZ	13.560 m^2
Superfície de l'àrea base	17.898 m^2
Edificabilitat màxima	10.739 m^2

Superfície mínima de sistemes de cessió urbanitzats:	
Vials i aparcaments	4.510 m^2
Verds	2.864 m^2
Equipaments	2.864 m^2

D'aquestes quanties de sostre màxim i de cessions de sòl resulta un aprofitament mitjà de 0,509, és a dir, superior a l'aprofitament mitjà fixat en 0,43. Per tant, hi ha dues alternatives possibles per reduir l'aprofitament i ajustar-lo a allò establert com a mitjà: a) augmentar la quantia de les cessions, o b) minvar el sostre edificable. En aquest cas concret, augmentar les cessions de sòls ens conduiria altre cop al problema que pretenem corregir; és a dir, el d'unes reserves de sòl públic no escaients en quantia ni ajustades a l'estructura de parcel·les que l'actual xarxa de carrers determina. Per tant, sembla més correcta l'opció d'ajustar-se a l'aprofitament mitjà reduint el sostre màxim edificable. Això permetria, però, respectar el nombre màxim d'habitatges permesos al PGM i fins i tot, en resultar aquestes de mida més petita, ajustar-les a les actuals demandes del mercat (VPO, etc). Per tant, la proposta de contingut que es formula queda establerta en:

Edificabilitat màxima	9.064 m^2 sostre
Nombre màxim d'habitatges	90 habitatges
Superfície mínima de reserva per a sistemes	10.238 m^2 sostre
Vials i aparcaments	4.510 m^2
Verd	2.864 m^2
Equipaments	2.864 m^2

D'aquests valors resulta un aprofitament de 0,43 i per tant igual a l'aprofitament mitjà definit pel PGM als sòls urbanitzables programats.

Descripció de la proposta d'ordenació

En acceptar com a paràmetres reguladors del contingut del sector de planejament els definits a l'apartat anterior, la proposta d'ordenació que es formula es tradueix en:

– El manteniment de l'estructura de vialitat que actualment configuren els carrers de la Marina, de Garbí i del Clavell.

– La disposició del sistema d'espais públics destinats a zones verdes i equipaments, d'acord amb les noves qualificacions del PGM, és a dir, al sud del carrer de Garbí, es respecten així els pins existents i s'apropen els sòls públics a la línia del passeig Marítim i de la platja.

– Es vinculen les parcel·les al nord del carrer de la Marina a l'ús d'habitatges unifamiliars, amb la tipologia de cases en renglera. Pel que fa als solars centrals, és a dir, els compresos entre el carrer de Garbí i el carrer de la Marina, es proposa una doble opció en relació a la tipologia edificàtoria, és a dir, la de cases unifamiliars en renglera o bé la de blocs plurifamiliars de planta baixa porticada més tres plantes pis. Aquesta opció tipològica, però, es deixa oberta al corresponent Pla parcial quant a la seva concreció.

Descripció, límits i situació actual

Al PGM, l'autopista del marge dret del Llobregat és l'eix que tanca pel sud-oest la xarxa viària del territori metropolità. Alhora, aquesta autopista és el límit dels creixements urbans dels municipis del delta situats al llarg de la C-245. També és un element estructurador del territori que separa els sòls industrials dels sòls agrícoles del delta.

La importància i la necessitat d'aquesta via és palesa tant als documents que integren el PGM com a d'altres documents i projectes com ara el Projecte de Xarxa Arterial Metropolitana o el recent Pla de Carreteres de la Generalitat de Catalunya.

Més concretament, el PGM preveu que l'autovia de Castelldefels connecti amb aquesta autopista a l'indret de Ca n'Aimerich. En aquesta connexió, l'element definit com a via passant i primada per la seva disposició en el territori i per la definició dels elements que l'integren és l'autopista del marge dret. Al PGM, aquesta autopista és una via fonamental que estructurarà el territori metropolità en la mesura que l'autovia es considera com a distribuïdor bàsic que perdrà el seu actual caràcter i permetrà per tant una millor relació entre els teixits urbans que l'envolten. Aquest tractament diferencial es reflecteix clarament en el nus d'enllaç de les dues vies, al sector de Ca n'Aimerich.

Paral·lelament, es planteja la necessitat de donar una alternativa de traçat a l'actual carretera C-245 que travessa els nuclis urbans dels municipis del delta i provoca importants conflictes circulatoris, de congestió i molèsties, a causa de les interferències sobre el trànsit local.

Cal tenir també present que la proposta de la xarxa viària bàsica formulada pel PGM es traduïa en el desplaçament d'uns 40 m més al nord de l'actual línia ferroviària. Aquest desplaçament de línia en un tram de gairebé 4 km de llargada comprès entre els túnels del Garraf i el sector de Ca n'Aimerich alliberaria l'espai necessari per situar-hi l'autopista del marge dret del Llobregat.

Aquest àmbit d'estudi, entre el límit de terme amb el barri de les Botigues de Sitges i el sector de Ca n'Aimerich fins a l'avinguda de Can Bou, comprèn bàsicament el territori reservat per a les calçades centrals de l'autopista i per al nus de connexió amb l'autovia C-245.

Pla especial d'equipaments i serveis de platja al sector del carrer de Mèxic, FFCC i passeig Marítim

Objectius i proposta del planejament

Es pretén facilitar la implantació en el territori de les previsions del PGM i complementar-les amb les millores de la xarxa viària local, especialment pel que fa als nivells de connectivitat i accessibilitat a les platges, de manera que els accessos resultin el màxim de compatibles amb la realitat física del territori.

La solució plantejada respecta i manté la línia ferroviària en l'actual posició. Es proposa la modificació del tipus d'enllaços al sector de Ca n'Aimerich i la simplificació de la complexitat de moviments, especialment dels que s'efectuaven per damunt de la via del ferrocarril. El nou traçat per a l'autopista es disposa entre l'actual carretera C-246, al sector Bellamar i l'actual línia del ferrocarril.

L'esquema segueix les determinacions del PGM en el sentit de mantenir la reserva de territori necessària per a la construcció de l'anomenada autopista del Llobregat, però es resol el nus d'enllaç amb l'autopista de manera que no resulti primada una via sobre l'altra, per tal d'aconseguir un marge de garantia i flexibilitat per a l'adaptabilitat futura del trànsit.

Es preveu també, complementàriament, la modificació del traçat de l'actual C-245 i la millora del nombre i la qualitat dels actuals accessos a la platja.

La formalització de la solució de traçat i la resolució del nus d'enllaços al sector de Ca n'Aimerich s'ha treballat conjuntament amb tècnics de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat i de la Unitat de Vialitat de la CMB.

Descripció, límits i situació actual

L'avinguda dels Eucaliptus és un dels indrets on es preveu la construcció d'un pont per damunt de l'actual C-246, de la nova autopista i del ferrocarril. El pont connectarà els sectors de Bellamar amb els de la platja. A ponent d'aquest pont està prevista, al PGM, la creació d'un conjunt d'equipaments i d'espais verds de caràcter local.

Els terrenys no connecten cap edifici i les alineacions viàries estan poc definides —com la connexió del carrer del Roure amb el carrer de Mèxic— o de traçat irregular —com l'encontre d'aquest carrer amb el passeig Marítim.

La posició urbana és singular, ja que es tracta d'un front d'uns 200 m de passeig Marítim que connecta fronts urbans existents de caràcter residencial.

Objectius i proposta del planejament

L'objectiu prioritari és obtenir la reordenació de l'espai urbà desconnectat, la racionalització de la xarxa viària del sector i la continuïtat d'aquesta xarxa. En aquests sòls se situaran les àrees d'aparcaments, equipaments i zones verdes complementàries a l'activitat del passeig i de les platges.

Es proposa un important aparcament lineal en doble bateria i carril central de circulació. Aquesta disposició s'adapta al traçat del carrer de Mèxic i es repeteix simètricament fins a connectar amb el carrer del Roure. Entre aquest aparcament i la línia del ferrocarril es disposa un parc urbà d'uns 350 m de llargada. La vegetació del parc amagarà visualment el talús i les instal·lacions del ferrocarril.

Com a peça central de l'ordenació es projecta una plaça quadrada que s'obre al passeig Marítim, del qual és alhora fita i complement. A llevant d'aquesta plaça es projecten unes instal·lacions esportives amb pistes de tennis i piscines, per complementar les àrees de servei i de lleure instal·lades al passeig i a les platges.

L'articulació del passeig Marítim amb la plaça abans esmentada es reforça amb una major amplada del passeig al front de la pròpia plaça, de forma que, en situar-hi els serveis de platja, l'espai de la plaça resti doblement definit per les alineacions que la configuren i per les edificacions residencials, de serveis i d'equipaments que l'envolten.

Projecte de pont a l'avinguda dels Eucaliptus

Descripció, límits i situació actual

El PGM preveu la construcció d'un pont pel damunt del feix d'infrastructures que constitueixen l'actual C-246, la línia del ferrocarril i la nova autopista. Aquest pont connectarà els sectors de Poal i Bellamar amb les platges i permetrà el gir a l'esquerra des de la C-246 fins a connectar amb la xarxa viària local, el passeig Marítim i l'equipament de platja.

Objectius i proposta del planejament

Es pretén la superació de l'actual fragmentació urbana provocada per la barrera que creuen les infrastructures abans esmentades. La proposta es concreta en la previsió del pont, d'acord amb la nova disposició de les infrastructures de comunicació que la travessen.

Tanmateix, la reordenació viària dels sectors dels carrers de Mèxic i del Roure potenciarà la funcionalitat viària general i la consecució dels objectius proposats.

Projecte d'enjardinament i aparcaments del sector Penyeta Roja-Cova Fumada

Límits i situació actual

Al sector del carrer de la Penyeta Roja i del carrer de Mèxic i coincidint amb el límit del terme municipal, el PGM preveu la construcció d'un pont que supera les barreres físiques que creen l'actual C-246 i el ferrocarril i, en un futur, la nova autopista. Aquest pont connecta el sector de Poal amb la platja de la Cova Fumada.

El PGM garanteix, així, la continuïtat de l'avinguda de la Cova Fumada fins arribar al passeig Marítim. També preveu una reserva per a zones verdes públiques.

Actualment, aquest sòl és un buit urbà a cavall del límit de termes entre Castelldefels i Sitges i ocupa uns 300 m del front del passeig Marítim, inclòs el buit urbà confrontant al sector de les Botigues.

Objectius i proposta del planejament

Es desenvolupen les previsions del PGM i es reordenarà la xarxa viària del sector mitjançant la connexió del carrer de la Penyeta Roja amb el carrer de Mèxic per sota de l'estructura del pont, que és continuació de l'avinguda de la Cova Fumada.

Entre aquest pont i les edificacions existents es proposa un jardí urbà, de forma sensiblement quadrada, d'uns 70 × 70 m i que es prolonga a l'aparcament arbrat situat a l'alineació nord del carrer de Mèxic. Aquest jardí actuarà, per tant, de filtre i barrera visual entre el ferrocarril i les edificacions residencials.

Aquesta plaça reforça el caràcter d'eix enjardinat del passeig Marítim i singularitza l'àrea de serveis de la platja situada al propi passeig. És també la fita final de l'eix viari que constitueix el pont.

Projecte de pont per damunt la via del ferrocarril, carreteres C-245 i C-246, i nova autopista al sector de la Penyeta Roja-Cova Fumada

Descripció, límits i situació actual

El PGM preveu, com a continuació de l'avinguda de la Cova Fumada, la construcció d'un pont que supera el feix d'infrastructures viàries i ferroviàries que separen la urbanització Poal del sector residencial del passeig Marítim.

Aquests dos sectors residencials estan actualment separats per la línia del ferrocarril i la C-246. La construcció de la futura autopista del marge dret del Llobregat consolidarà aquesta barrera física.

L'avinguda de la Cova Fumada està urbanitzada i connectada amb la C-246, mentre que el sector de la platja, a l'indret de la Penyeta Roja, és un buit urbà on el PGM preveu una important reserva de sòls per a parcs i jardins urbans (6b) i equipaments i dotacions.

Objectius i proposta del planejament

Són aconseguir el màxim nivell de connectivitat entre els sectors residencials situats a ambdós costats del ferrocarril i la C-246 així com entre els sectors residencials de Poal i Bellamar amb les platges, parcs i jardins i equipaments que s'articulen en el passeig Marítim.

Projecte de millora i nou traçat de la C-245 i la C-246

Descripció, límits i situació actual

El tram comprès entre el límit de terme amb Sitges i el barri de la Ribera està caracteritzat per dos territoris totalment diferents: un tram més a ponent, comprès entre el límit de terme i la Residència la Raconada i un altre, més a llevant, que constitueix el sector de Ca n'Aimerich.

El primer d'ells és un tram plenament urbà i correspon a la carretera C-246 al seu front nord, consolidat pel conjunt d'edificacions hoteleres i residencials que configuren l'extrem inferior de les urbanitzacions Poal i Bellavista. Per contra, el sector de Ca n'Aimerich és un territori sense urbanitzar, creuat solament per la carretera C-245 i la via del tren el qual configura una bossa en fondalada ocupada actualment per algunes autoconstruccions.

Objectius i proposta del planejament

L'objectiu urbanístic és la previsió de la variant de la carretera C-245, la superació d'aquesta via, de la línia del ferrocarril i la connexió amb el traçat modificat de l'anomenada Via Triomfal, és a dir, amb l'actual C-245. També es pretén la connexió d'aquesta carretera amb l'autopista de nova creació, així com l'augment de l'accessibilitat a les platges tant per als trànsits locals com per als intermunicipals i metropolitans provinents de la nova C-245 i nova autopista.

Es preveu, per tant, un pas per sota del ferrocarril que connectarà els moviments secundaris del nus de Ca n'Aimerich amb el carrer de l'Estrella del Mar. Aquest pas subterrani es prolonga també per sota de l'autovia i del passeig del Ferrocarril, que millorarà el traçat de la connexió per sota de l'autovia amb el carrer de les Barques. S'hi preveu, finalment, un tercer carrer de connexió amb les platges: l'avinguda de la Platja. Es tracta d'un conjunt de millores en la vialitat local que complementen l'objectiu bàsic d'aquesta unitat d'actuació.

El tram anomenat la Racona, fins al passeig dels Pins, que comprèn diverses edificacions hoteleres, és el més conflictiu ja que els edificis són afectats pel desplaçament, més al nord, de l'actual carretera, a causa de la posició de l'autopista entre aquesta carretera i el ferrocarril. El tram comprès entre el carrer de Bellamar i el passeig dels Garrofers manté la secció destinada a carretera, mentre que l'espai existent entre aquesta i els límits de tanca, actualment amb arbres importants, es reserva per a calçada d'accés a les edificacions i aparcaments.

Gavà

1 Projecte de protecció i defensa del litoral

2 Pla especial de sanejament metropolità

3 Projecte del passeig Marítim

4 Ampliació de l'autovia C-246

5 Projecte de ponts per damunt l'autovia C-246

6 Pla especial de protecció de les pinedes enfront de l'autovia

7 Pla especial d'ordenació dels horts familiars

8 Pla especial d'ordenació del parc de la Murtra

9 Pla especial de reforma interior de les Marines

10 Bases del PAU del sector Central-Mar de la Pineda

11 Bases del PAU del sector Llevant-Mar

12 Bases del PAU del sector Llevant-Muntanya

13 Bases del PAU del sector Central-Muntanya

14 Pla especial de vialitat del sector «Pine Beach»

15 Pla especial del camí de la Pava

16 Pla especial d'equipaments metropolitans del sector de la Murtra

Projecte de protecció i defensa del litoral

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els terrenys de platja situats entre la ZMT i els límits amb els termes municipals veïns de Viladecans i Castelldefels.

Es tracta d'una platja lineal segons l'arc deltoïdal, que en el seu extrem oriental presenta evidents senyals d'erosió i pèrdua de sorres, per causa de la modificació del règim d'aportacions de sòlids en suspensió que es produeix a conseqüència de les diverses obres artificials realitzades a la línia de la costa, extraccions d'àrids a la llera del Llobregat, modificacions dels vessaments naturals, etc.

Al tram de la Murtra, la situació actual d'aquesta platja és de deteriorament, tant per la contaminació provinent d'aquesta llacuna com pels efectes de l'erosió. La reducció de l'amplada de platja és notable, tant que, en aquest indret, està ja pràcticament esgotada i el trencant d'ones arriba, en moment de temporal, fins a la línia de tanques dels solars i les parcel·les. A l'extrem més occidental, la platja de sorres és estable i presenta, en general, més bones condicions per a la seva utilització. L'ús intensiu no s'hi produeix, en gran part, per la privatització que fan de la platja el seguit de càmpings que actualment en barren l'accés.

Com ja s'ha expressat en d'altres punts de la Memòria d'aquest document, l'actual política del MOPU, definida al seu Pla d'actuacions 1983-1990, s'orienta preferentment cap a solucions de tecnologia «tova» com ara les aportacions o transvassaments de sorres, és a dir, reduint al màxim les «pròtesis» artificials tipus espigons, esculleres, etc. Aquesta línia d'actuació és la que sembla especialment recomanable en aquest indret, tant per la minimització de l'impacte paisatgístic de l'obra de defensa, com per la màxima compatibilitat amb l'ús al qual es destina, és a dir, el d'una utilització massiva com àrea de banys.

Per tant, pel que fa a la protecció i defensa del litoral, es proposa que les actuacions a emprendre ho siguin de forma que permetin tant la construcció i la defensa del passeig Marítim com l'estabilització de les platges, minimitzant l'impacte de la intervenció.

En tot cas la definició de l'obra concreta que s'hagi de desenvolupar s'hauria de fer una vegada conegudes les conclusions de l'Estudi de regressió del delta del Llobregat que redacta la Direcció General de Ports i Costes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat.

Pla especial de sanejament metropolità

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'estudi, és a dir, el sector de les pinedes de Gavà a ambdós costats de l'autovia, es caracteritza, des del punt de vista del sanejament, per la manca total de xarxes de clavegueres i d'un sistema adient de depuració i de desguàs.

La llacuna de la Murtra és un dels indrets que pateix més ostensiblement aquest fet, ja que hi aboca mitjançant el sistema de canals i corredores del delta, un importantíssim cabal d'aigües residuals. Els innombrables pous morts i fosses sèptiques que acompanyen les edificacions residencials i hoteleres completen el quadre dels punts focals de contaminació ambiental.

La recent construcció i pròxima posada en marxa de la primera fase de l'estació depuradora de Gavà-Viladecans és un important pas per solucionar aquest problema.

Objectius del planejament

El Pla de la Zona Costanera Metropolitana recull integralment les previsions formulades al Pla de sanejament metropolità, redactat en el seu moment per la CMB.

Per tant, les previsions de l'estació depuradora, així com les dels col·lectors interceptors que constitueixen la xarxa en alta del sistema de sanejament, són recollides fidelment. Les noves implantacions de conjunts residencials, modificacions o definicions de la xarxa viària, etc., s'han fet compatibles amb les esmentades previsions.

L'objectiu fonamental és compatibilitzar les previsions del Pla de sanejament metropolità amb la proposta d'usos formulada per al front litoral i impulsar des del planejament urbanístic el procés d'implantació i de racionalització de la xarxa de sanejament.

Projecte del passeig Marítim

Descripció, límits i situació actual

Al tram de les platges, l'actual front urbà del municipi de Gavà és un seguit de tanques de parcel·les interrompudes per alguns carrers en atzucac. Els carrers corresponen a teixits urbans consolidats s'alternen en el territori amb els diversos càmpings que ocupen la primera línia de platja.

El passeig Marítim de Gavà és, fins avui, inexistent, ja que no hi ha cap element urbà que, enfront del mar, regularitzi i ordeni l'acabament del sòl urbà i urbanitzable i el relacioni adequadament amb l'espai públic de les platges.

El PGM proposa una via, amb les característiques del passeig Marítim, com a element d'acabament de la ciutat, que completi la xarxa del viari i constitueixi un nou front urbà. La disposició, en el territori, d'aquest passeig segons el PGM és a cavall entre els sòls privats i els sòls públics i obliga a la regularització de nombrosos fronts de parcel·les i solars.

La longitud del litoral del municipi de Gavà on es disposa aquest passeig, entre el límit del terme municipal de Castelldefels i la llacuna de la Murtra, és d'uns 3,7 km.

Estructura de la propietat

Es tracta d'una àrea urbana i urbanitzable. L'estructura de la propietat del sòl es caracteritza per la gran mida de la parcel·la, bé per tractar-se de parcel·les urbanes on ja s'han constituït comunitats de propietats que disposen de jardins i piscines privades, bé per ésser sòls encara buits, des del punt de vista de la seva ordenació, on actualment s'hi desenvolupa l'activitat de càmping: Albatros, Tortuga Ligera, Gavà, Tres Estrelles o bé per tractar-se de pinedes privades sense ús específic. Els límits de parcel·la s'ajusten a la ZMT, la qual, de forma regular, segueix la línia de la costa.

Objectius del planejament

La proposta de planejament que ara es formula en relació al passeig Marítim en pretén la definició com a element articulador entre l'espai privat i l'espai públic, dotat dels serveis de platja més característics, alhora que se'n proposa un disseny on el caràcter de passeig i jardí sigui compatible amb un elevat nivell d'accessibilitat. Es proposen bateries d'aparcaments al servei de la platja i de les àrees de picnic situades a les pinedes de primera línia de platja.

La compatibilitat paisatgística i mediambiental amb la construcció del passeig Marítim és un altre dels objectius a assolir. El corresponent projecte tècnic del passeig garantirà la idoneïtat de l'obra a emprendre en relació als fenòmens de dinàmica litoral i d'estabilització de les platges, així com les mesures escaients en relació a la dinàmica eòlica i les dunes, a més dels de drenatge natural.

Ampliació de l'autovia C-246 i connexió amb la xarxa local

Un altre objectiu és també el de completar i racionalitzar la xarxa viària urbana. El passeig Marítim millorarà la funcionalitat del sistema paral·lel a l'avinguda de Bertran i Musitu, sense arribar, però, a actuar en cap moment com un element viari amb capacitat per suportar trànsit a través.

Es pretén també assolir la màxima compatibilitat entre la creació d'aquest passeig i les propietats privades.

Proposta d'ordenació

El passeig Marítim de Gavà s'inicia a la prolongació del passeig de Castelldefels i s'estén fins al parc de la Murtra.

Es disposa fonamentalment entre la ZMT i el mar, és a dir, que afecta en gran mesura només l'actual espai d'ús i de domini públic. Això comporta una nova definició de la ZMT que vindrà disposada seguint l'alineació del passeig. El mateix succeeix amb les alineacions o límits de les propietats que vindran regularitzades enfront d'aquest traçat viari.

Als indrets on es produeixen les recuperacions de les pinedes com a àrees públiques, amb serveis de picnic, etc., es disposen també unes àrees d'aparcament que actuen com un eixample natural del passeig. A l'alineació de mar, el passeig té diversos miradors i placetes que accentuen el lliurament dels carrers més significatius del sentit mar-muntanya, alhora que diversifiquen i complementen el caràcter d'eix enjardinat i d'element per a vianants del passeig Marítim.

La circulació rodada s'establirà adoptant esquemes en «greca» de forma que mantingui el màxim nivell d'accessibilitat que les àrees públiques de platges, pinedes i el propi passeig demanen i sigui compatible amb el caràcter de lloc enjardinat de passeig i de descans, articulador de serveis de platja, nova «façana» de la ciutat al mar, etc.

Descripció, límits i situació actual

Al tram del terme municipal de Gavà, l'entorn immediat de l'autovia C-246 es caracteritza per la presència d'unes frondoses pinedes. Les edificacions sorgides d'acord amb el planejament han respectat les distàncies de servitud de la legislació de carreteres i és damunt d'aquests terrenys on el PGM preveu la reserva necessària per a l'ampliació de la calçada central, així com per a la disposició de tres ponts de connexió d'ambdós sectors, el del mar i el de muntanya. Actualment, el pont situat a l'alçada de l'avinguda de Bertran i Güell, és a dir el central, ja és construït, però la seva funció connectora i d'accés directe a les platges és dificultada per la presència dels càmpings Albatros i Tortuga Ligera, que barren parcialment alguns carrers. Aquest pont cal entendre'l com una part del projecte de millora i ampliació de l'autovia C-246 elaborat per la Direcció General de Carreteres.

Objectius del planejament

Incorporar els estudis i projectes elaborats per la Direcció General de Carreteres respecte a l'ampliació de l'autovia, amb un carril de circulació per a cada sentit, a més dels accessos necessaris pels ponts i per les connexions amb la xarxa local.

Adequació de la xarxa viària local, especialment dels vials que donen servei a les edificacions enfront de l'autovia, a la nova secció que es proposa.

Manteniment de les reserves de sòl del PGM, és a dir, de les qualificacions 5 i 9.

Proposta d'ordenació

Es recull literalment el projecte d'ampliació d'un carril per a cada sentit de circulació, així com les obres, ja executades, del pont i accessos complementaris a l'alçada del carrer de Bertran i Güell. S'incorporen també les previsions del PGM quant als nous ponts per damunt de l'autovia, amb excepció del previst a la riera dels Canyars. Això obeeix tant a les dificultats de la seva execució a causa de la presència d'un bloc d'aparcaments, com al fet que el ritme d'un pont cada 1,5 km és suficient per garantir una fluïda distribució cap a les platges. Cal tenir present, a més, que l'eix de la riera dels Canyars no connecta, des del punt de vista viari, amb el nucli urbà de Gavà. Això palesa la importància de consolidar i acabar d'obrir l'eix de l'avinguda de Bertran i Güell com a element viari bàsic de la connexió del nucli de Gavà amb les platges.

Cal assenyalar que la proposta que es formula neix també de la supressió, com a xarxa viària bàsica, de la via que, com a calçada lateral, estava prevista pel PGM al costat de muntanya de l'autovia, des de la Murtra fins a Castelldefels. Amb això es pretén evitar que el trànsit a través circuli pels sectors residencials que sorgiran al nord de l'autovia en desenvolupament dels sòls urbanitzables no programats així com per les àrees de pinedes públiques que derivaran del procés urbanitzador. En aquest sentit, cal tenir present que l'avinguda de Bertran i Musitu pot arribar a funcionar com una calçada lateral pel costat sud de l'autovia, en funció del grau de congestió a què arribi el trànsit mentre no es construeixi la variant de la C-245 i la nova autopista del marge dret del Llobregat. Per tant, caldrà compatibilitzar, amb mesures complementàries als projectes d'urbanització, el nivell de velocitat, accessos a les edificacions, etc., amb l'accés a les pinedes i les àrees públiques situades entre l'autovia i l'avinguda de Bertran i Musitu.

Projecte de ponts per damunt l'autovia C-246

Descripció, límits i situació actual

A ponent de la Murtra, el PGM preveu un nou pont per damunt de l'autovia. Es caracteritza el sector pel seu baix grau d'urbanització, especialment al costat nord de l'autovia, així com per la presència d'unes frondoses pinedes al sud, on es preveu el desenvolupament d'un sector de sòl urbanitzable programat el qual actualment ja té aprovat el programa d'actuació urbanística.

Objectius del planejament

Es proposa compatibilitzar els projectes i estudis de la Direcció General de Carreteres amb l'ordenació del front costaner, així com amb les propostes de correcció de la xarxa viària bàsica del PGM que es formulen.

Proposta d'ordenació

Recull el projecte de la Direcció General de Carreteres. La sortida de l'autovia en el sentit Castelldefels voreja la discoteca New Sylvi's i guanya cota fins a constituir-se en el pont que dóna accés a les platges. Es preveu també una entrada a l'autovia i es constitueix aquest punt com a final del camí de la Pineda de Baix que dóna accés i servei a les pinedes situades entre l'autovia i els terrenys agrícoles.

Al costat de mar, aquesta estructura connecta amb l'avinguda de Bertran i Musitu, alhora que resol el nus de connexió, és a dir, l'entrada i sortida a l'autovia des de les platges.

Pla especial de protecció de les pinedes enfront de l'autovia

Descripció, límits i situació actual

Aquesta unitat d'actuació comprèn el seguit de pinedes que voregen els fronts de l'autovia i que no estan adscrites als sectors de planejament dels sòls urbanitzables. És a dir, es tracta de sòls urbans que actualment estan buits d'edificació, bé per la impossibilitat de fer-ho a causa de la qualificació del PGM com a sistema local de parcs i jardins (6b), bé per estar afectats com a sòls de protecció de sistemes (9) o per resultar d'aplicació les servituds del Reglament de Carreteres. En qualsevol cas, es tracta de sòls no ocupats per l'edificació i en els quals solament de forma puntual s'ha produït la seva habilitació com a àrees de lleure, algunes d'elles públiques. La resta són sòls privats inaccessibles, barrats per tanques, que de vegades presenten un lamentable estat per la seva utilització indiscriminada, manca de neteja, etc.

L'àmbit d'aquesta unitat d'actuació és discontinu, ja que comprèn les pinedes situades indistintament a ambdós costats de l'autovia. En formen part al costat mar, les pinedes de l'indret del picador Tres Estrelles i del càmping Gavà fins al sector central de sòl urbanitzable no programat, a més de les situades entre aquest sector i la Torre Gavà, i també les situades entre aquest sector i pràcticament el límit del terme. Al costat muntanya s'hi incorporen les pinedes situades entre l'avinguda de Bertran i Güell, King Kong, l'autovia i el carrer posterior, així com la situada entre el camí de la Pineda de Baix, New Sylvi's, l'autovia i sòls urbans edificats.

Estructura de la propietat

La diversitat quant a l'estructura de la propietat caracteritza aquest àmbit d'actuació. Es troben finques de propietat municipal, derivades d'antigues cessions o bé de propietat privada com les de la Companyia d'Aigües ja habilitades, en part, com a espai de lleure i ocupades per altres usos com el del càmping Gavà. Una petita part és parcel·lada com a conseqüència de la qualificació en ordenació aïllada assignada pel PGM.

Objectius del planejament

Es pretén protegir les pinedes i alhora ordenar urbanísticament aquests espais. La finalitat que es pretén és la d'incorporar-los al sistema d'espais públics com a parcs i jardins urbans i habilitar les pinedes com a àrees de picnic, de passeig i de repòs, però tot respectant i protegint la massa arbòria a fi d'aconseguir la compatibilitat entre aquests amplis espais arbrats i les àrees urbanes que els envolten.

Proposta d'ordenació

Amb caràcter indicatiu, s'assenyala per a aquestes pinedes un tipus de tractament semblant al previst per a les pinedes dels sectors urbanitzables no programats, és a dir dotades d'aparcaments i amb les instal·lacions específiques per a l'ús al qual es destinen.

El Pla especial i els projectes que desenvolupin aquests objectius urbanístics tractaran unitàriament els elements d'urbanització que pertoquin en cada cas: tanques, barbacoes, aparcaments, etc., alhora que la seva compartimentació a fi de permetre'n el control i posada en servei segons la intensitat de demanda de cada temporada, etc.

Pla especial d'ordenació dels horts familiars

Descripció, àmbit i situació actual

El territori comprès entre el camí de la Pineda, la riera dels Canyars, el camí del Pinar i el Tennis Gavà, és actualment l'extrem inferior dels sòls de conreu del delta i per tant està en estret contacte amb els sòls limítrofs ja urbanitzats o en procés de deteriorament, d'abandonament o de difícil control sobre l'activitat agrícola que s'hi desenvolupa.

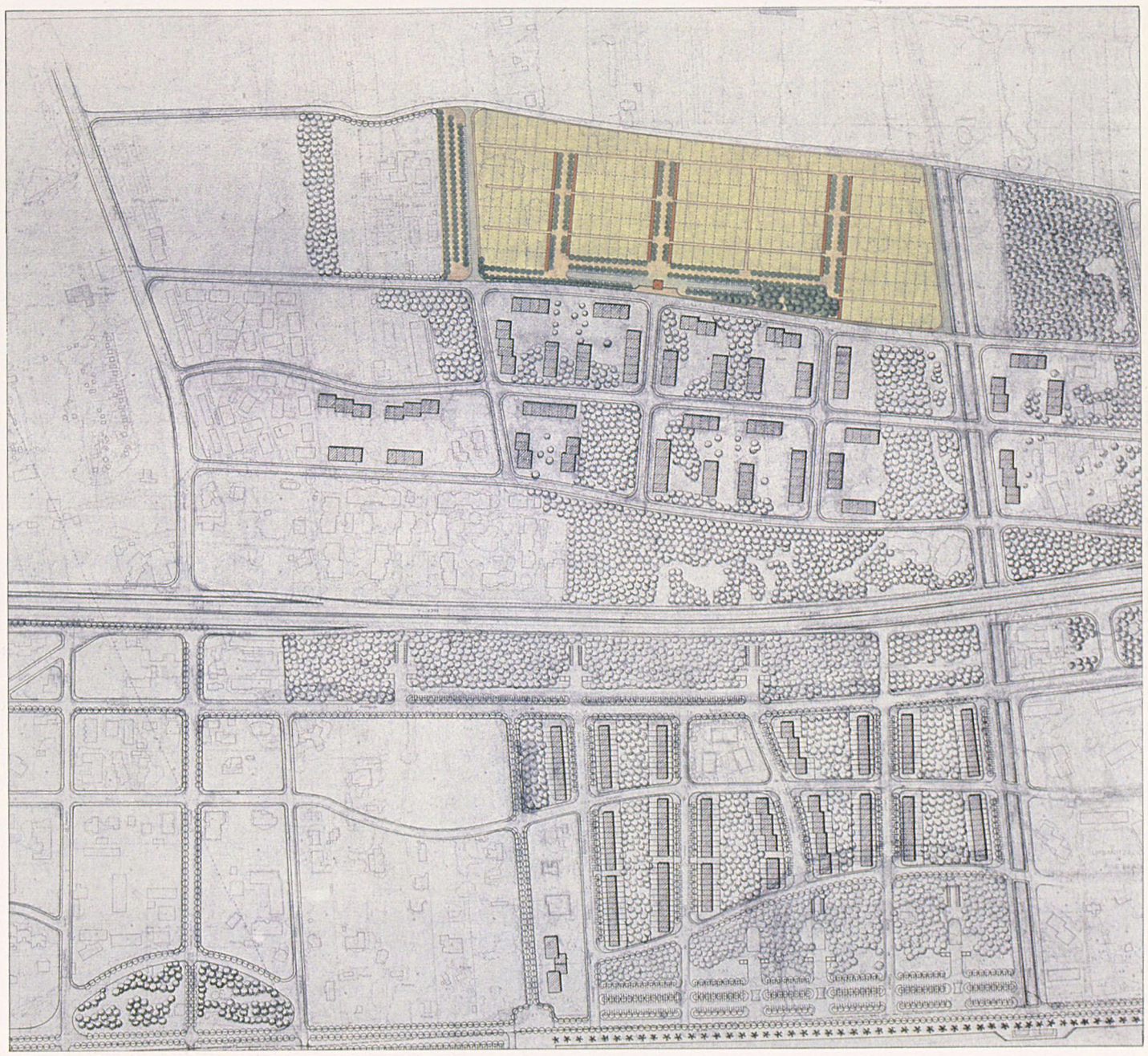
L'estructura parcel·lària segueix la disposició típica d'aquests territoris conreats. Es tracta de parcel·les allargades, que segueixen el sentit mar-muntanya, accessibles des del camí de la Pineda i també pels camins de menor importància que neixen al camí de la Pava i moren a la riera dels Canyars, que fins avui és una barrera física difícil de travessar amb circulació rodada.

Estructura de la propietat

La parcel·la agrícola tipus és rectangular amb una fondària d'uns 180 m i un front d'uns 25 m. Hi ha una dotzena de parcel·les, una de les quals està avui sense conrear i ocupa aproximadament la meitat de la superfície que es destina a horts familiars.

Objectius del planejament

Reajustar el sector definit pel PGM en el qual se situa aquest sòl amb l'objectiu de fer-lo viable des del punt de vista de la gestió urbanística, és un dels objectius del planejament per definir l'ús d'horts familiars que actuï com a coixí entre l'activitat agrícola a protegir, específica del delta, i l'ús residencial dels sòls immediats a l'autovia. Aquest degradat quant a la intensitat d'ús del territori, des de la més intensiva que correspon als sòls residencials, fins a la més extensiva dels aprofitaments agrícoles, passa per l'activitat prevista dels horts familiars que compliran així una doble finalitat, la més específica de sòls destinats al lleure i a l'esbarjo, més pròpies de les àrees d'equipaments i les de tipus agrícoles amb mides de parcel·la que oscil·len sobre els 200 m^2.



Pla especial d'ordenació dels horts familiars

Pla especial d'ordenació del parc de la Murtra

Proposta d'ordenació

L'organització d'aquests horts familiars en el territori està prevista en base a un accés únic i controlat des del camí de la Pineda, des del qual s'accedeix a una àrea d'aparcament, interna al tancat del conjunt d'horts. D'ella en surten tres àrees distribuïdores de serveis on se situen les casetes d'eines i material, de manera que la distància d'aquestes a cada parcel·la sigui la menor possible i que, paral·lelament, estiguin el màxim d'agrupades amb la finalitat de controlar l'organització espacial d'aquestes petites construccions.

Una quadrícula de passatges o corriols de 3 m d'amplada conformen unes illes d'uns 40 × 70 m on se situen uns 14 horts per illa. S'aconsegueix així una organització en el territori del total de 254 horts de manera que existeixi la màxima independència de cada una de les peces així com l'ordenació dels accessos i circulacions.

La qualificació urbanística que s'assigna és la d'equipaments comunitaris i dotacions de nova creació a nivell metropolità i es tradueix amb l'ús i domini públic quant a l'ordenació d'aquests sòls, la disposició dels serveis necessaris, la construcció de les instal·lacions i tanques necessàries així com l'administració o adjudicació a cada usuari del lot o parcel·la que li correspon, entenent aquesta adjudicació com «la temporada o anualitat que se'n podrà disposar d'acord amb les normes i cànons d'utilització que es prevegin».

Descripció, límits i situació actual

L'indret de la Murtra presenta actualment un estat lamentable per la total contaminació de l'estany per les aigües residuals que li arriben, fonamentalment per les corredores agrícoles.

El costat de llevant de la Murtra ha sofert una profonda transformació física a causa de la construcció de la planta depuradora, així com la de diverses instal·lacions de lleure com el Karting Golf de Viladecans i diversos restaurants, però el costat de ponent, és a dir, el territori comprès entre la Murtra i la discoteca New Sylvi's, conserva encara les característiques típiques d'aquest territori, és a dir, les pinedes, àrees conreades, canyars, etc. És en aquest segon àmbit on es preveu el parc de la Murtra.

Estructura de la propietat

Les parcel·les agrícoles que presenten la particularitat d'haver corregit la disposició típica al delta, és a dir el sentit mar-muntanya, per una disposició en el sentit de les corredores que aboquen a la Murtra i per tant en el sentit natural de desguàs dels terrenys. Les àrees de pineda i canyars corresponen bàsicament a cinc finques o parcel·les.

Objectius del planejament

Es pretén el doble objectiu de protegir l'entorn de la Murtra amb la qualificació de reserva natural (29) i la de les pinedes amb la qualificació urbanística de parcs i jardins urbans de nova creació a nivell metropolità (6c), a més de recollir les previsions del Pla de sanejament metropolità que permetrà la canalització i depuració dels abocaments residuals i per tant la gradual recuperació de l'equilibri ecològic, avui perdut.

Aquest parc metropolità actuarà, en conseqüència, com a preservador de les pinedes i de les àrees humides, de joncars, canyars, etc., de la llacuna, permetentne, però, la utilització com a espai públic i arbitrant les mesures específiques quant a l'accessibilitat més controlada de les ribes de l'estany objecte de preservació específica.

Proposta d'ordenació

Es redueix a la delimitació d'aquest territori i a la zonificació diferenciada entre l'àrea de protecció específica, és a dir, la de reserva natural (29) i la de parc metropolità (6c). Serà objecte del projecte específic per a aquest parc el disseny acurat dels elements que l'integren per fer compatibles les dues activitats i aconseguir els objectius del planejament.

Pla especial de reforma interior de les Marines

Sector delimitat pels carrers de: Bertran i Musitu, de Sitges i de Salou i pel mar, al terme municipal de Gavà.

Descripció del sector. Situació actual

Com a conseqüència de la sentència del Tribunal Suprem del dia 13-IV-1982, el sector qualificat pel PGM com a «Sòls urbanitzables No Programats» passa a ésser «Sòl Urbà» amb les següents qualificacions urbanístiques:

Sòls urbans edificables (qualificació pendent)	132.265 m^2
6b. Parcs i jardins urbans de nova creació	24.200 m^2
7b. Equipaments i dotacions de nova creació	8.000 m^2
4 Serveis tècnics	5.000 m^2
5 Xarxa viària bàsica	34.175 m^2
Total	203.640 m^2

En tot cas, sembla que el contingut de la propietat als sòls urbans seria aproximadament de 66 habitatges unifamiliars aïllats, ja que si es considera que la sentència remet al Pla parcial, aquesta fixa la tipologia edificatòria com a unifamiliar en parcel·la de 2.000 m^2.

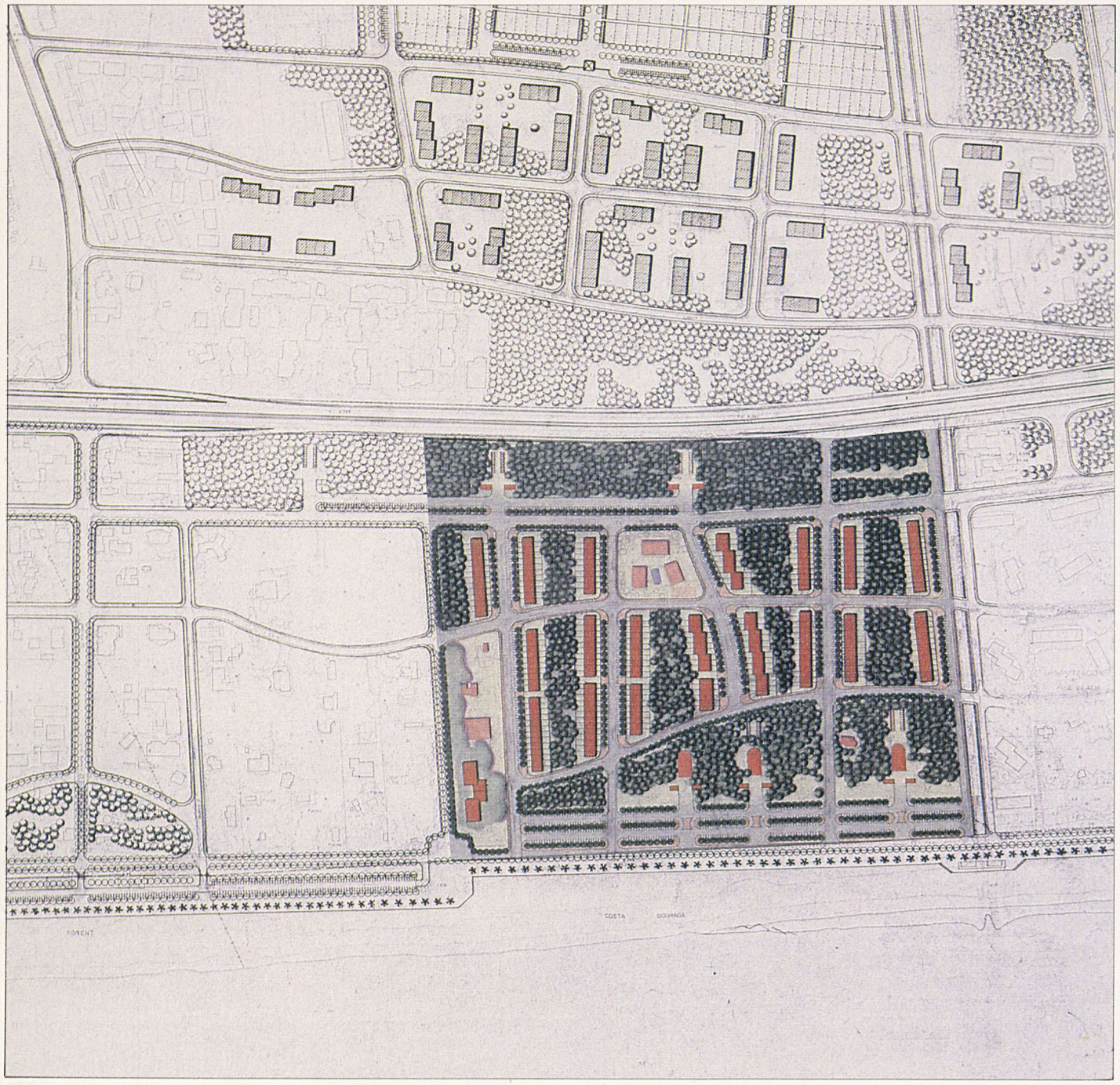
El règim de cessions aplicable es limitaria a la viabilitat existent al sector.

Els sistemes locals 6b i 7b s'obtindrien mitjançant l'establiment de la unitat d'actuació corresponent, que podria considerar el sector de referència com l'àmbit on repercutir les contribucions especials per a l'obtenció d'aquests sòls.

Atesa, però, l'especial situació del sector: diferències de vitalitat entre el PGM i el PP de la zona, urbanització parcial sense projecte, edificacions ja existents, etc., sembla recomanable regularitzar aquests aspectes, bé per mitjà d'un compliment de la sentència que no es limiti solament a substituir una qualificació urbanística per una altra sinó a abordar de forma conjunta els problemes del sector, o bé remetent la resolució d'aquests aspectes a un Pla especial.

Proposta d'ordenació

Pretén clarificar tant els aspectes relatius a l'ordenació general com els més específics relatius al contingut de la propietat, règim de cessions, etc., a partir de la consideració d'aquest sector com a sòls qualificats d'«Ordenació volumètrica específica». Es concreten també els paràmetres específics com segueix:



Pla especial de reforma interior de les Marines

Relatius a l'edificació		
(Ocupació de l'edificació)	15.757	m^2
Tipologia d'habitatges unifamiliars en renglera		
Mínima crugia edificatòria	5,5	m^2
Màxima fondària edificable	11,0	m^2
Nombre màxim de nous habitatges		220
Alçada màxima (equivalent a B+ 2P)	9,15	m^2
Mínima separació a vials	4,0	m^2

Relatius als sòls no edificables privats		
Patis privats adscrits a l'habitatge	18.527	m^2
Patis privats mancomunats	22.951	m^2
Aparcaments privats	5.600	m^2

Relatius als sòls públics		
Vials i aparcaments públics	69.821	m^2
Zones verdes i equipaments públics	52.260	m^2

Relatiu als sòls actualment edificats	
Illa c/. Musitu, Cubelles, Ametlla, Vandellós	3 blocs apartaments
Illa c/. Ampolla, Sitges, Cubelles, ZMT	2 hab./unifamiliars

Descripció de l'ordenació

Els sòls edificables s'integren bàsicament en l'actual estructura de carrers i ocupen l'àrea central del sector, entre els carrers de Bertran i Musitu i de Calafell. La proposta tipològica per a la nova edificació és la d'habitatges unifamiliars en renglera que es disposaran en bandes edificades segons la directriu nord-sud. És important no recolzar edificacions al carrer Bertran i Musitu per no dificultar les funcions circulatòries que es realitzen per aquest vial. Convé també propiciar la connexió dels sòls públics al costat de l'autovia i del passeig Marítim per mitjà dels carrers mar-muntanya que consolidaran els seus fronts per a l'edificació, reforçant així llur imatge urbana. Els espais mancomunats, en conservar la pineda existent com a espais privats per a cada agrupació d'habitatges, mantindran la continuïtat de l'arbreda.

Es pretén crear unes agrupacions d'habitatges que ultra disposar del pati privat adscrit a l'habitatge (repartit en un pati anterior i un altre, més gran, de posterior), disposin d'una àrea de pati o jardí comunitari. Per a aquests patis regirà l'absolut respecte a la pineda existent. L'execució de les obres afectarà estrictament els pins ocupats per la planta de les edificacions. Es replantaran els pins que es deteriorin en el transcurs de les obres.

A les vores del nucli central edificat es disposa d'àrees de pineda pública. La compresa entre l'autovia i el

Bases del PAU del sector Central-Mar (Autovia-Salou-ZMT-Palafrugell)

carrer de Bertran i Musitu ja és prevista al PGM i, en part, propietat de l'Ajuntament. Aquesta proposta d'ordenació estableix a més, com a pineda pública, els sòls compresos entre el carrer de Calafell i el previst passeig Marítim, als quals juntament amb l'àrea d'aparcament situada a l'alineació nord, ocuparien l'àrea actualment degradada de la pineda i possibilitarien la reimplantació d'espècies vegetals escaients (tamarius, etc.) que actuarien com a protecció del front de les pinedes al seu costat de mar.

Es preveu el reequipament d'aquestes pinedes, que resultarien de cessió com a àrees de berenadors, dutxes, etc., mitjançant una compartimentació del seu ús. L'Administració podrà, mitjançant concessió, atorgar l'equipament i la gestió d'aquestes àrees als promotors privats.

Els habitatges existents en el sector, tant els tres blocs d'apartaments situats entre el carrer de Vandellós i el carrer de l'Ametlla, com els habitatges unifamiliars amb front al carrer de Sitges, resten recollits i legalitzats a aquesta proposta d'ordenació. Es qualifiquen les illes corresponents com a 20 a/11 i 20 a/6.

Aquestes situacions de fet no es comptabilitzen quant a la proposta de nous habitatges unifamiliars que es proposen.

Esquema normatiu

Es proposa una única tipologia edificatòria, la de cases en renglera amb pati privat al davant i al darrera.

Cada front edificable, entre carrers, tindrà el caràcter d'unitat compositiva. Caldrà, però, un projecte arquitectònic unitari, com a mínim per a cada illa, com a requisit per a obtenir la llicència d'edificació. En aquest projecte es tractaran i resoldran tant els aspectes arquitectònics lligats a l'edificació dels habitatges com els relatius als patis mancomunats i als patis de parcel·la (tanques, piscines, etc.).

Els habitatges tindran una alçada reguladora màxima de 9,15 m equivalent a PB més 2 plantes pis. La fondària edificable màxima és d'11 m i s'estableix com amplada mínima la de 5,50 m. El nombre màxim d'habitatges per a cada agrupació queda fixat als plànols. La superfície edificable per habitatge serà, com a màxim, de 150 m^2 de sostre.

Els aparcaments adscrits a les pinedes públiques tindran també aquesta titularitat i domini. Els aparcaments situats als vials on es disposa l'edificació tindran el caràcter d'aparcament privat adscrit proporcionalment a cada habitatge.

Els patis anteriors a l'habitatge solament podran delimitar-se amb elements de jardineria. Els posteriors podran disposar d'una tanca d'altura màxima d'1,4 m. El disseny d'aquest element formarà part del projecte d'edificació. És expressament prohibit d'ocupar aquests patis amb qualsevol element de construcció o cobert. La jardineria d'aquests patis respectarà i conservarà les masses de pins actualment existents, que no resultin afectades directament per la construcció dels habitatges.

Els patis mancomunats podran disposar d'una piscina d'adults de 9 × 18 m i una altra d'infants de 4 × 11 m com a mides màximes. Caldrà garantir, però, que aquestes instal·lacions no representin en cap cas la destrucció de més del 15 % de la pineda que existeixi a l'espai comunitari. L'enjardinament d'aquests espais serà, tanmateix, respectuós amb la pineda existent i compatible amb les seves conservació i reposició.

Les àrees de pineda pública, tant al costat de l'autovia com les del passeig Marítim, així com les d'aparcament públic, requeriran la formalització d'un projecte acurat, unitari i que resolgui els aspectes de moblament d'aquests sòls a tots els nivells: serveis, barbacoes, dutxes, taules, tanques, etc., així com els aspectes relatius a la seva funcionalitat, compartimentació, vigilància, control, etc.

El projecte d'urbanització és fonamental per resoldre tant els aspectes específics que li són propis com els de tractament i enjardinament de les àrees d'aparcament públic. Aspectes com la canalització-cobriment de la riera dels Canyars o bé de la construcció o no d'un nou pont per damunt de l'autovia, la xarxa de sanejament de la zona, etc., són aspectes a clarificar i respecte dels quals aquest projecte ha de mantenir total coherència i compatibilitat.

Execució del sector

Cal tenir present que, malgrat que el règim urbanístic d'aquests sòls sigui el d'urbà, atès que aquesta proposta pretén —mitjançant la qualificació de «Volumetria específica» (18*), de la qual ara es concreta el contingut— resoldre aspectes com l'ordenació de la vialitat existent amb la proposada al PGM, així com regular el règim de cessions, etc., sembla procedent formular els següents criteris:

S'entendrà com a unitat d'actuació en sòl urbà, l'àmbit dels sòls definits pel PGM com a sector «urbanitzable no programat».

El sistema d'actuació aplicable és el de compensació, als polígons A i B, i el d'expropiació per al polígon D. Els sòls del polígon C s'incorporen al sòl urbà amb les qualificacions urbanístiques de 20 a/11 i 20 a/6.

La divisió poligonal, si de cas, garantirà la justa distribució de beneficis i càrregues; per això caldrà prèviament disposar del projecte d'urbanització. Es proposa la divisió poligonal grafiada al plànol adjunt, on són especificades les característiques de cadascun.

Atès que el tràmit de modificació del PGM per assignar les qualificacions de 18*, 20 a/11 i 20 a/6, complimentant així la sentència, és imprescindible, se suggereix la tramitació d'un document que contingui, a més, els aspectes exigibles a un Pla especial, a fi i efecte d'obviar la redacció d'aquest segon document.

Per a la gestió de les pinedes destinades a verd públic i de servei municipal amb les instal·lacions pròpies d'una àrea de pic-nic: barbacoes, taules, dutxes, venda de refrescs, etc., s'establiran concessions administratives, d'acord amb els criteris que s'assenyalen.

Descripció del sector segons el PGM

Superfície de sòl qualificada de 21		220.000 m^2
Superfície de sòl qualificada de	4	8.040 m^2
Superfície de sòl qualificada de	9	4.400 m^2
Superfície de sòl qualificada de	5	54.538 m^2
Superfície de sòl qualificada de	6b	42.000 m^2
Superfície de sòl qualificada de	7b	49.280 m^2
Total		378.258 m^2

Proposta de modificació del PGM

Els sòls delimitats per l'avinguda Bertran i Musitu, i els carrers de Palafrugell, dels Tallinaires i del Garraf estan actualment ocupats per nou edificis composats de diversos mòduls o cossos d'edificació destinats a apartaments.

L'esperit de recents sentències del Tribunal Suprem en sectors confrontats —les situacions de fet que hi existeixen han obligat a modificar la qualificació de 21 (sòl urbanitzable no programat) proposada pel PGM assignant-hi el règim urbanístic de sòl urbà amb la qualificació urbanística adient— justifiquen aquesta proposta, en el sentit d'excloure del sector de planejament els sòls consolidats, és a dir, 2,66 ha que passarien a qualificar-se de 20 a/6 amb el règim urbanístic de sòl urbà.

En conseqüència l'àmbit del sector del PGM quedaria reduït a:

Superfície de sòl qualificada de 21		193.334 m^2
Superfície de sòl qualificada de	4	8.040 m^2
Superfície de sòl qualificada de	9	4.400 m^2
Superfície de sòl qualificada de	5	54.538 m^2
Superfície de sòl qualificada de	6b	42.000 m^2
Superfície de sòl qualificada de	7b	49.200 m^2
Total		351.512 m^2

L'estructura viària que es proposa potencia els traçats dels carrers de Roses, de Francesc Cambó, del Garraf i de Palafrugell, actualment ja oberts, i es garanteixen així els objectius urbanístics de permeabilitzar l'accessibilitat de la línia de la platja. Transversalment es connecten el carrer dels Tallinaires amb el de Cunit, així com el carrer de Calafell amb el dels Tallinaires i es completa amb l'actual Av. de Bertran i Musitu a més del nou passeig Marítim.

Cal assenyalar, en relació al pont previst al PGM, per damunt de l'autovia, situat a l'alçada del carrer de Salou (riera dels Canyars), que se'n proposa la supressió, atesa, fonamentalment, la proposta d'ordenació dels sòls urbanitzables no programats situats entre l'autovia i els sòls agrícoles, així com la manca de continuïtat d'aquest viari a través del delta. Malgrat això, la xarxa viària local proposada, en disposar reserves vials a ambdós costats de la canalització de la riera, possibilita, en última instància, l'esmentada estructura.

La nova edificació se situa en dues bandes de diferent tipologia i intensitat. Així, la més propera a la platja s'ocupa amb habitatges unifamiliars en renglera, ordenats en el sentit mar-muntanya. La banda d'edificació superior, compresa entre l'avinguda de Bertran i Musitu i les ordenacions d'habitatges unifamiliars, es destina a agrupacions d'habitatges plurifamiliars, en blocs, de PB més tres plantes pis. Els paràmetres específics són:

Relatius als habitatges de nova creació:

Nombre d'habitatges unifamiliars	332 hab.
Nombre d'habitatges plurifamiliars	189 hab.
Nombre total d'habitatges	521 hab.
Sostre màxim hab. unifamiliars (135 m^2 sost/hab.)	44.820 m^2
Sostre màxim hab. plurifamiliars (inclou 50 % PB)	22.755 m^2
Sostre màxima edificabilitat	67.575 m^2
Màxim sòl ocupable per habitatges unifamiliars	20.087 m^2
Màxim sòl ocupable per habitatges plurifamiliars	7.938 m^2
Total màxim sòl ocupable	28.025 m^2

Relatiu a sistemes generals

Serveis Tècnics	8.040 m^2
Protecció de sistemes	4.400 m^2
Passeig Marítim	6.860 m^2
Total sistemes generals	19.300 m^2

Relatiu als sòls per a sistemes locals

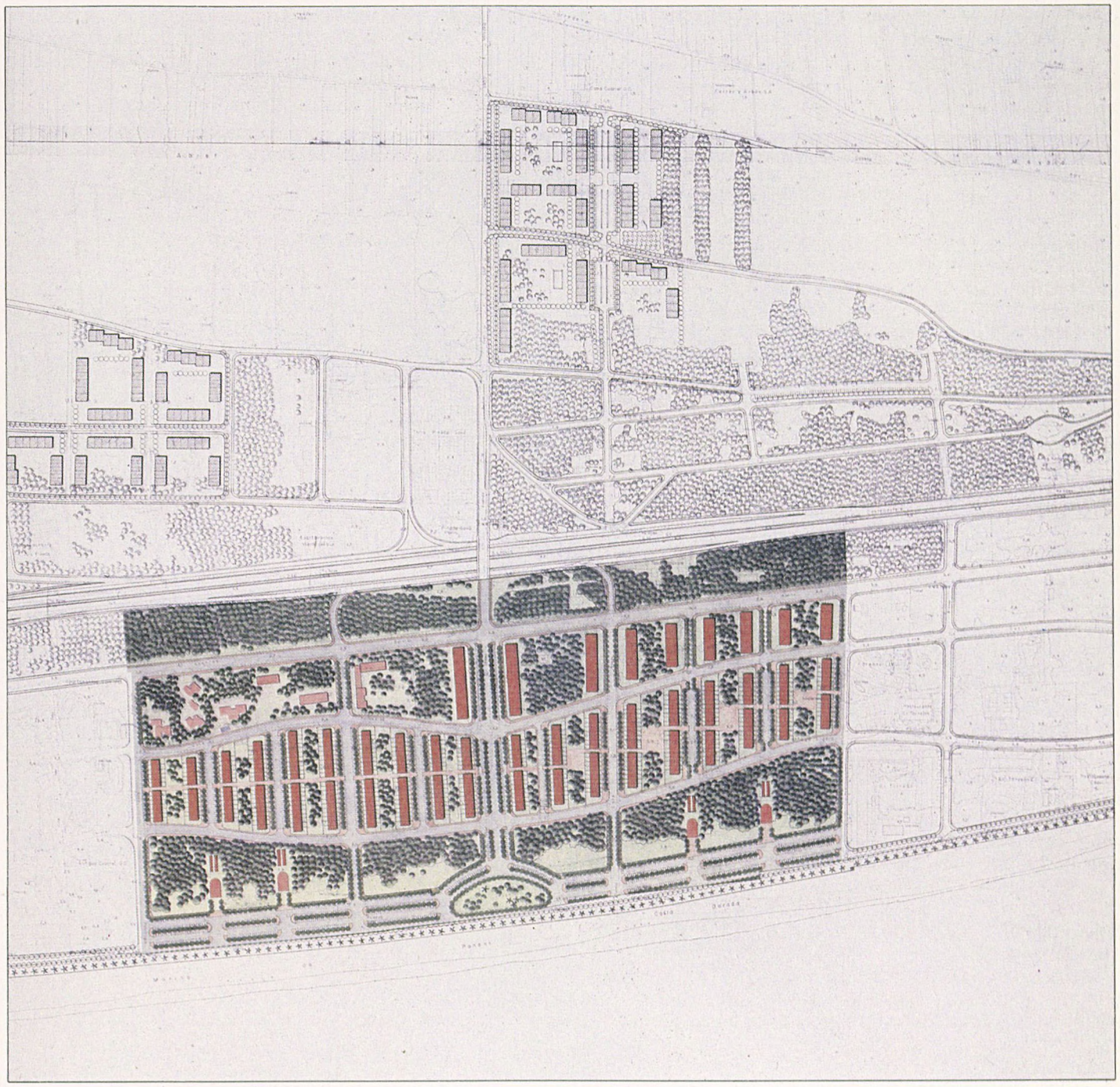
Zones verdes i equipaments	120.960 m^2
Vials i aparcaments	73.730 m^2
Total sòls sistemes locals	194.698 m^2

Relatiu als sòls privats no edificables

Patis de parcel·la en agrupacions unifamiliars	22.214 m^2
Espais mancomunats en agrupacions unifamiliars	25.520 m^2
Espais mancomunats en agrupacions plurifamiliars	19.926 m^2
Aparcaments privats	9.150 m^2
Total sòls privats no edificables	104.835 m^2

Referits al sector

Densitat bruta	14,66 hab./ha < 25 hab./ha
Coeficient edificabilitat bruta	0,21 m^2 sost./m^2 s. < < 0,25 m^2 sost./m^2 s.



Bases del PAU del sector Central-Mar
(Autovia-Salou-ZMT-Palafrugell)

Bases del PAU del sector Llevant-Mar (autovia-mar-carrer de l'Escala)

Quantificació i descripció de la proposta d'ordenació

Les Normes Urbanístiques del PGM estableixen, en el seu capítol 4, les determinacions relatives al Règim de sòl urbanitzable programat. Cal tenir present, però, que, tot seguit de l'aprovació definitiva de la Revisió del Programa d'actuació del PGM, aquestes determinacions urbanístiques han estat modificades en part. Atenent aquestes modificacions, així com els criteris per al càlcul de l'edificabilitat del sòl urbanitzable programat —emprats en el seu moment com a base tècnica a partir de la qual es varen elaborar les corresponents fitxes de planejament i la posterior Revisió del Programa d'actuació urbanística—, s'han elaborat uns criteris per al càlcul de l'edificabilitat dels sectors de sòl urbanitzable no programat amb desenvolupament urbà opcional (clau 21), on s'explicita el diferent caràcter de general o local que presenten els sistemes grafiats al PGM i per tant, les càrregues urbanístiques inherents a cada àmbit de planejament.

Com a document annex figuren aquests criteris quan a l'aplicació de les determinacions del PGM i del qual resulta:

Àmbit i descripció del sector de planejament.

Desenvolupament urbà opcional	21	193.334 m^2
Parcs i jardins	6b	53.050 m^2
Equipaments i dotacions	7b	14.800 m^2
Xarxa viària bàsica	5	49.213 m^2
Sistemes de Serveis Tècnics	4	8.040 m^2
Vies cíviques	5b	33.075 m^2
Total del sector		351.512 m^2

Àrea de referència de la unitat de zona (ARUZ)	211.174 m^2
Àrea base per al càlcul de l'edificabilitat	270.302 m^2
Edificabilitat màxima	67.575 m^2
Nombre màxim d'habitatges	675 hab.

Exigències mínimes per a sistemes locals

Parcs i jardins (30 %)	81.091 m^2
Equipaments i dotacions (15,40 %)	41.427 m^2
Viabilitat i aparcaments (12,60 %)	30.058 m^2
Total sistemes locals	152.576 m^2

En conseqüència pot afirmar-se que la proposta presentada s'adequa a les determinacions del PGM així com als criteris per al càlcul de l'edificabilitat del sòl urbanitzable no programat dels quals abans s'ha fet esment.

Aspectes de gestió

L'àmbit del sector es constituirà en l'únic àmbit de planejament parcial que desenvoluparà les Bases del Programa d'Actuació Urbanística que en el seu moment s'aprovi d'acord amb les directrius i continguts d'aquesta proposta.

El sistema d'actuació previst és el de compensació i es pot subdividir l'àmbit d'actuació en diversos polígons, d'acord amb l'actual estructura de la propietat i les situacions del fet. El conjunt de sistemes generals dins de l'àmbit de planejament constituirà un nou polígon d'expropiació.

En relació al passeig Marítim, cal precisar que la part del passeig fora del sector de planejament, és a dir, més enllà de la Zona Marítima Terrestre, és de 8.500 m^2 i que la part del passeig dins del sector, i considerada sistema general, és de 6.860 m^2; per tant, l'obra d'urbanització a càrrec de l'Administració en concepte de passeig Marítim, pel que fa a aquest àmbit, és de 15.360 m^2.

Descripció del sector segons PGM

Superfície de sòl qualificada de 21	73.624 m^2
Superfície de sòl qualificada de 6b	25.966 m^2
Superfície de sòl qualificada de 5	17.470 m^2
Total del sector	117.060 m^2

Programa d'actuació urbanística

En data 19-10-1979 fou aprovat definitivament per la CMB el Programa d'actuació urbanística d'aquest sector. El contingut d'aquest PAU es podria resumir en:

Reduir el sector en 1.210 m^2 per tal d'ajustar l'àmbit del sector a la ZMT. Per tant, l'àmbit del sector segons el PAU és de 115.850 m^2.

Sostre màxim:	18.046 m^2
Exigències mínimes:	
Per a vials i aparcaments (12,6 %)	14.597 m^2
Per a zones verdes (30 %)	34.755 m^2
Per a dotacions (15,4 %)	17.841 m^2

Situar els sòls d'equipaments entre el carrer de Pals i el de Begur.

Es manté l'actual xarxa viària del sector.

Proposta d'ordenació

Aquesta proposta d'ordenació, a l'ensems que respecta l'edificabilitat màxima definida pel PAU, suposa:

Reestructurar la xarxa viària del sector en resoldre l'entrada-sortida amb l'autovia, a més de prolongar el carrer Tallinaires i de concretar el tractament del passeig Marítim, respectant, però, al màxim, la viabilitat ja existent.

Situar les reserves de sòls destinats a zones verdes i equipaments a l'illa delimitada pels carrers de Pals, de l'Escala i de Musitu. És a dir, a l'àrea central del polígon, entre el mar i el nou pont que s'ha de construir per damunt de l'autovia a l'alçada de la discoteca New Sylvi's.

Adoptar la tipologia d'habitatge unifamiliar en renglera per als sòls compresos entre els carrers de Pals, de Begur, de Musitu i dels Tallinaires. La tipologia d'habitatges plurifamiliars en blocs s'utilitza per completar l'illa delimitada pels carrers de Begur, de Musitu i pel passeig Marítim. També s'adopta aquesta tipologia per a l'edificació ja existent amb front al carrer dels Tallinaires.

Els paràmetres bàsics de l'ordenació es concretarien en:

Relatius al sector de planejament

Sòls qualificats de 21	72.414 m^2
Sòls qualificats de 6b	25.966 m^2
Sòls qualificats de 5 i 5b	17.470 m^2
Total del sector	115.850 m^2

Relatius a la construcció.

Habitatges unifamiliars en renglera	80 hab.
Habitatges plurifamiliars en blocs	48 hab.
Núm. màx. total de nous habitatges	128 hab.
Sostre màx. per hab. unifamiliar (138 m^2/viv.)	11.040 m^2
Sostre màx. per hab. plurifam. (inclou 50 % PB)	7.006 m^2
Sostre màxim total	18.406 m^2

Relatius als sòls privats no edificables

Patis de parcel·la en agrupacions unifamiliars	6.240 m^2
Espais mancomunats en agrupacions unifamiliars	6.666 m^2
Espais mancomunats en agrupacions plurifamiliars	10.227 m^2
Aparcaments privats	3.000 m^2

Relatius als sòls comunitaris

Passeig Marítim (dins el sector)	9.300 m^2
Vials i aparcaments	31.985 m^2
Zones verdes i equipaments	44.660 m^2
Total sòls comunitaris	85.945 m^2

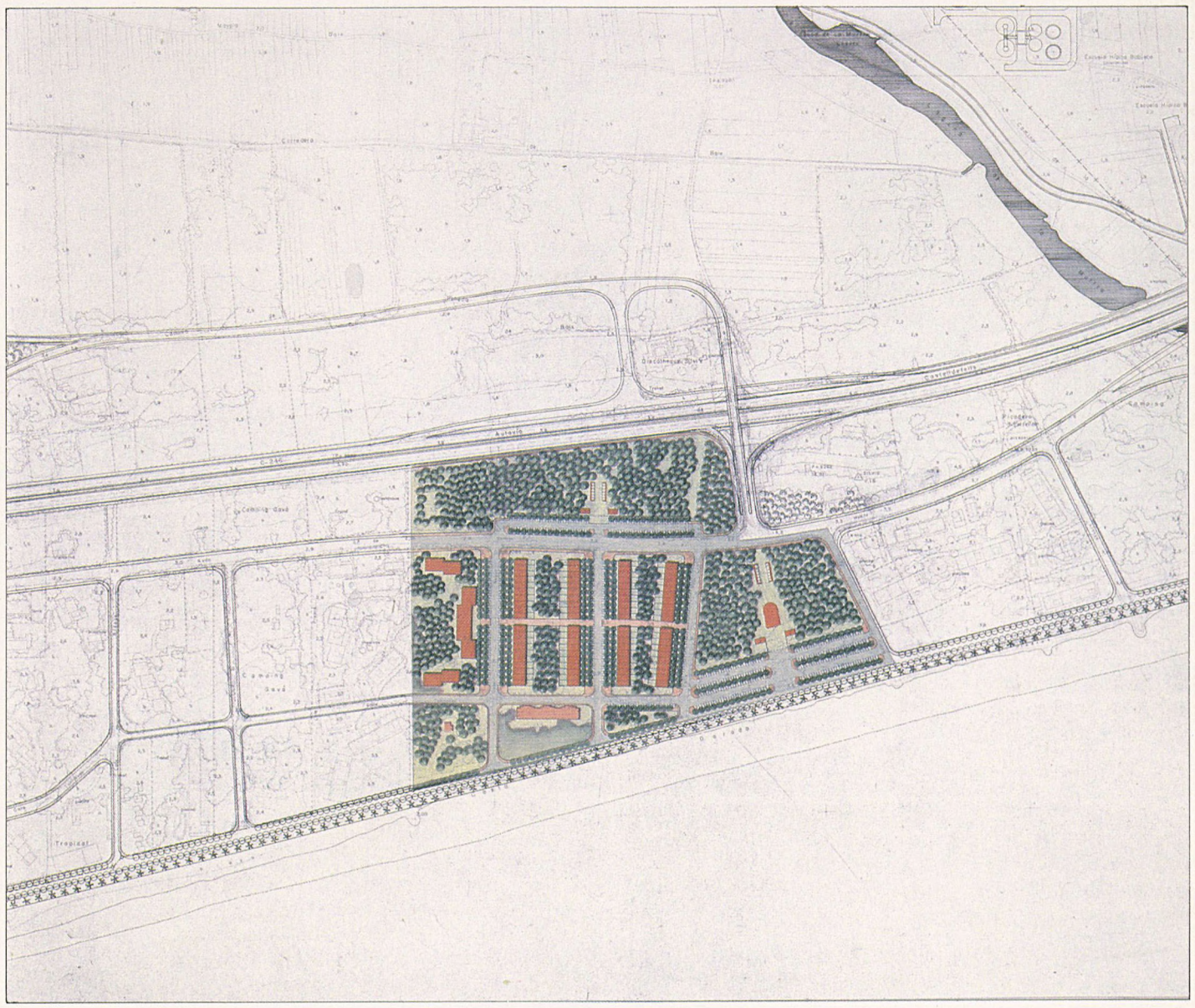
Referits al sector

Densitat bruta	11 hab./ha < 25 hab./ha
Coef. edif. bruta (inclòs bloc existent)	0,18 m^2 sost./m^2 0,25

Els paràmetres de densitat bruta i coeficient d'edificabilitat es mantenen inferiors a les determinacions del PGM fixades a l'art. 134 de les NNUU.

Tanmateix, les reserves per a sòls destinats a zones verdes, equipaments, vials i aparcaments, representen el 70 % del sector i superen la reserva mínima del 58 % establerta a l'art. 136 de les NNUU del PGM.

En relació al passeig Marítim, cal assenyalar que la part d'aquest fora del sector, és a dir la part del passeig a l'altre costat de la Zona Marítima Terrestre, és de 4.500 m^2 i que la part del passeig dins del sector és de 4.800 m^2; per tant, l'obra urbanitzadora a càrrec de l'Administració en concepte del passeig és de 9.300 m^2.



Bases del PAU del sector Llevant-Mar
(autovia-mar-carrer de l'Escala)

Bases del PAU del sector Llevant-Muntanya (Av. de Bertran i Güell, camí de la Caseta del Nicasi, camí de la Pineda de Baix)

Aspectes de gestió

En relació al bloc d'habitatges actualment existent davant del carrer de Begur, aquesta proposta d'ordenació presenta diverses alternatives de tractament que haurien d'ésser precisades als documents del Pla parcial. Així es podrà optar per:

a. Reconèixer totalment el sostre actualment construït. És a dir, solament es podrien edificar de nova planta la diferència entre els 18.406 m^2, que com a sostre màxim va definir el Programa d'actuació urbanística aprovat en el seu moment per a aquest sector i el sostre construït en aquest bloc.

En termes de cessió de sòl, això comportaria la proporcional repercussió de la càrrega urbanística que, per sistemes, correspongui a l'esmentat aprofitament, ja materialitzat a l'actual bloc.

b. Reconèixer solament part de l'edificabilitat existent. Aquesta part seria la que correspondria si apliquéssim a la parcel·la on s'ha construït el bloc el coeficient d'aprofitament mitjà que correspon a aquest sector. Això vol dir que, en cas de substitució d'aquesta edificació, només es podria tornar a construir el sostre que el Pla parcial reconegués per a l'esmentada parcel·la.

Les cessions o càrregues urbanístiques que correspondrien serien proporcionals a aquest sostre.

Descripció del sector segons PGM

Superfície de sòl qualificada de 21	210.450 m^2
Superfície de sòl qualificada de 6b	134.000 m^2
Superfície de sòl qualificada de 5	20.440 m^2
Total	364.890 m^2

Actualment els sòls compresos entre el camí de la Caseta del Nicasi i el camí de la Pineda estan conreats, però en el seu límit amb l'avinguda de Bertran i Güell el procés d'abandonaments i l'ocupació per usos marginals s'accentua. Hi ha també diversos xalets així com un bloc d'apartaments.

Proposta de modificació del PGM. Descripció del nou sector

Suposa reduir l'àmbit global de l'actuació i desqualificar com a sòl no urbanitzable unes 20,8 ha, les quals s'incorporarien al règim del sòl no urbanitzable amb la qualificació de (24): Rústic protegit de valor agrícola.

Es proposa també la incorporació al règim urbanístic de sòl urbà d'una superfície d'1,29 ha que són les actualment ocupades per edificacions. La qualificació assignada seria la de (20 a/11): Ordenació en edificació aïllada. Subzona unifamiliar VIII.

Després dels reajustaments de límits de qualificacions a què obliga tot l'anterior, el nou sector de planejament el constituiran els següents sòls:

Superfície de sòl qualificada de 21	79.200 m^2
Superfície de sòl qualificada de 6b	51.750 m^2
Superfície de sòl qualificada de 7b	9.000 m^2
Superfície de sòl qualificada de 5	4.150 m^2
Total	144.100 m^2

Descripció de la proposta d'ordenació

Els sòls edificables s'ordenen bàsicament amb la directriu de l'avinguda de Bertran i Güell i es prolonga també en aquest sentit el carrer núm. 311. El creixement l'acoten, en el seu límit superior, el camí de la Caseta del Nicasi i la caserna de la Guàrdia Civil. El límit inferior el constitueix el camí de la Pineda.

Els sòls no edificables reservats per a sistemes locals d'equipaments i zones verdes comprenen les àrees de pineda existents a l'extrem més a llevant del sector, així com les clarianes compreses entre la pineda i el camí de la Pineda de Baix. Així es pretén reservar com a zona verda pública el sòl que actualment són pinedes; evitarne la destrucció.

Tipològicament es proposa el bloc plurifamiliar de planta baixa porticada i tres plantes pis, organitzats en agrupacions o comunitats de veïns. Els espais lliures i enjardinats adscrits s'entenen com a sòls privats al servei d'aquestes agrupacions.

Quantitativament, les dades més significatives de la proposta són:

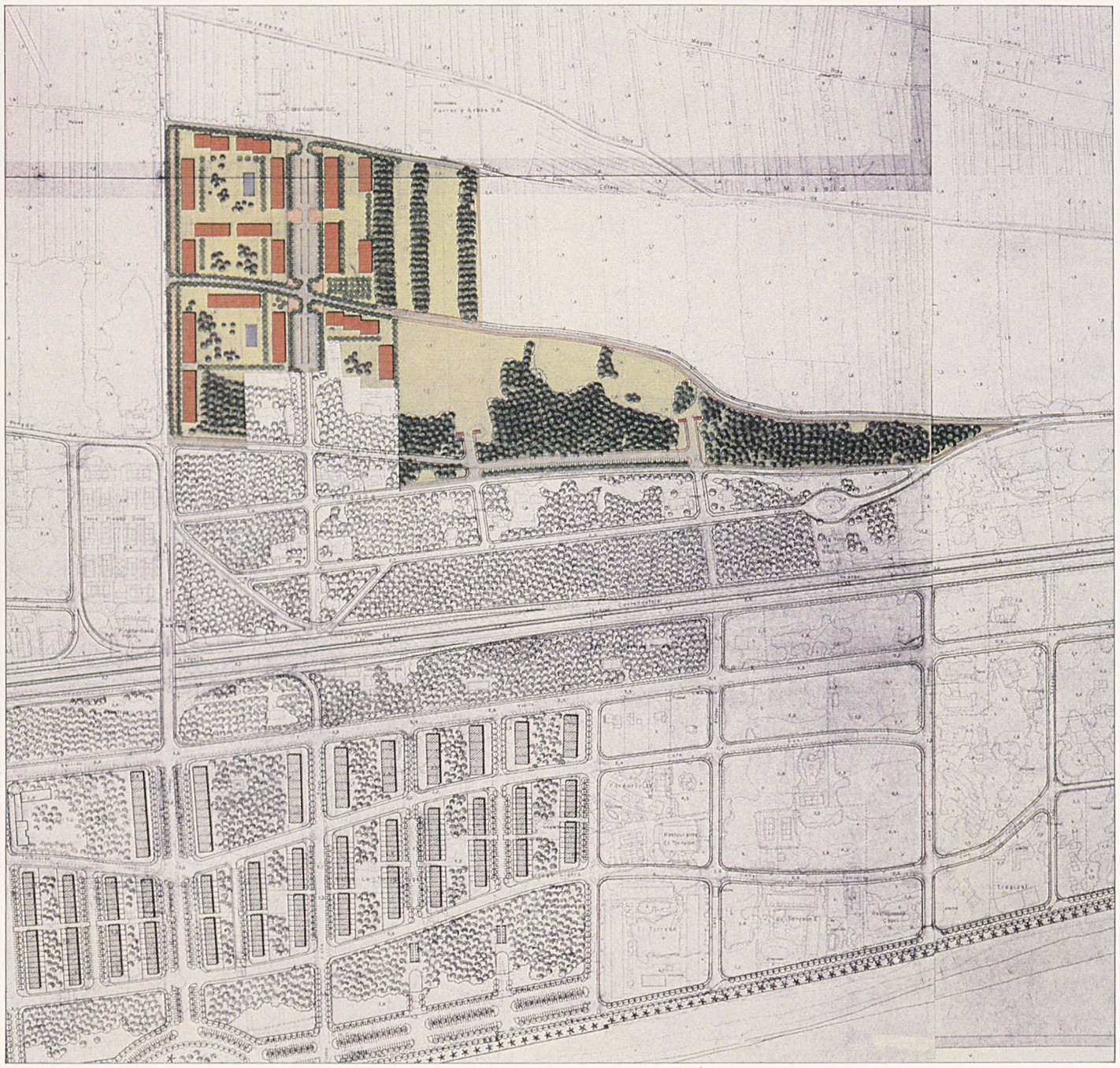
Nombre màxim d'habitatges	270 hab.
Edificabilitat màx. (inclou 50 % PB)	38.070 m^2
Tipologia edificatòria:	
bloc aïllat ocupació per l'edificació	11.340 m^2
Espais lliures mancomunats (privat)	34.266 m^2
Densitat bruta	19 hab./ha
Reserves de sòls per a sistemes	98.494 m^2
vials i aparcaments	31.294 m^2
zones verdes	42.900 m^2
equipaments	24.300 m^2

En relació a les determinacions del PGM que resulten d'aplicació, d'acord amb el criteri de càlcul d'edificabilitat i reserva de sòls per a sistemes, tal com s'explica a l'annex a aquesta memòria, resulta que:

Àrea de referència de la unitat de zona	118.970 m^2
Àrea base per al càlcul de l'edificabilitat	152.282 m^2
Edificabilitat màxima	38.070 m^2
Reserva de sòls per a sistemes	88.323 m^2
vials i aparcaments	19.187 m^2
zones verdes	45.685 m^2
equipaments	23.451 m^2

En conseqüència, els paràmetres fonamentals de la proposta presentada compleixen les determinacions del PGM.

Bases del PAU del sector Central-Muntanya (autovia-apartaments «Viento Sur» —Camí de la Pineda— apartaments les Dunes)



Bases del PAU del sector Llevant-Muntanya (Av. de Bertran i Güell, camí de la Caseta del Nicasi, camí de la Pineda de Baix)

Descripció del sector segons PGM

Superfície de sòl qualificada de 21	369.760 m^2
Superfície de sòl qualificada de 5	55.880 m^2
Superfície de sòl qualificada de 6b	115.640 m^2
Superfície de sòl qualificada de 9	8.880 m^2
Superfície total del sector	550.160 m^2

Proposta de modificació del PGM

Actualment hi ha construïdes diverses instal·lacions esportives així com diferents agrupacions d'apartaments i xalets. Amb la finalitat de facilitar i agilitzar la gestió del corresponent Pla parcial, es proposa d'excloure del règim urbanístic del sòl urbanitzable no programat els sòls actualment ocupats i d'incorporar-los al règim urbanístic del sòl urbà amb la qualificació urbanística (7a) o (20a/5) que correspongui. L'àrea total que s'adscriu al règim de sòl urbà serà d'unes 10,5 ha. També s'exclouen 8,93 ha que es qualifiquen de 7c.

Els sòls urbanitzables no programats que constituïen l'àmbit del sector de planejament definit en el seu moment pel PGM als plànols b1 a escala 1:10.000 restarien en resum, com segueix:

Superfície de sòl qualificada de 9	6.750 m^2
Superfície de sòl qualificada de 21	231.893 m^2
Superfície de sòl qualificada de 7b	37.468 m^2
Superfície de sòl qualificada de 6b	80.154 m^2
Total	356.265 m^2

Quantificació i descripció de la proposta d'ordenació

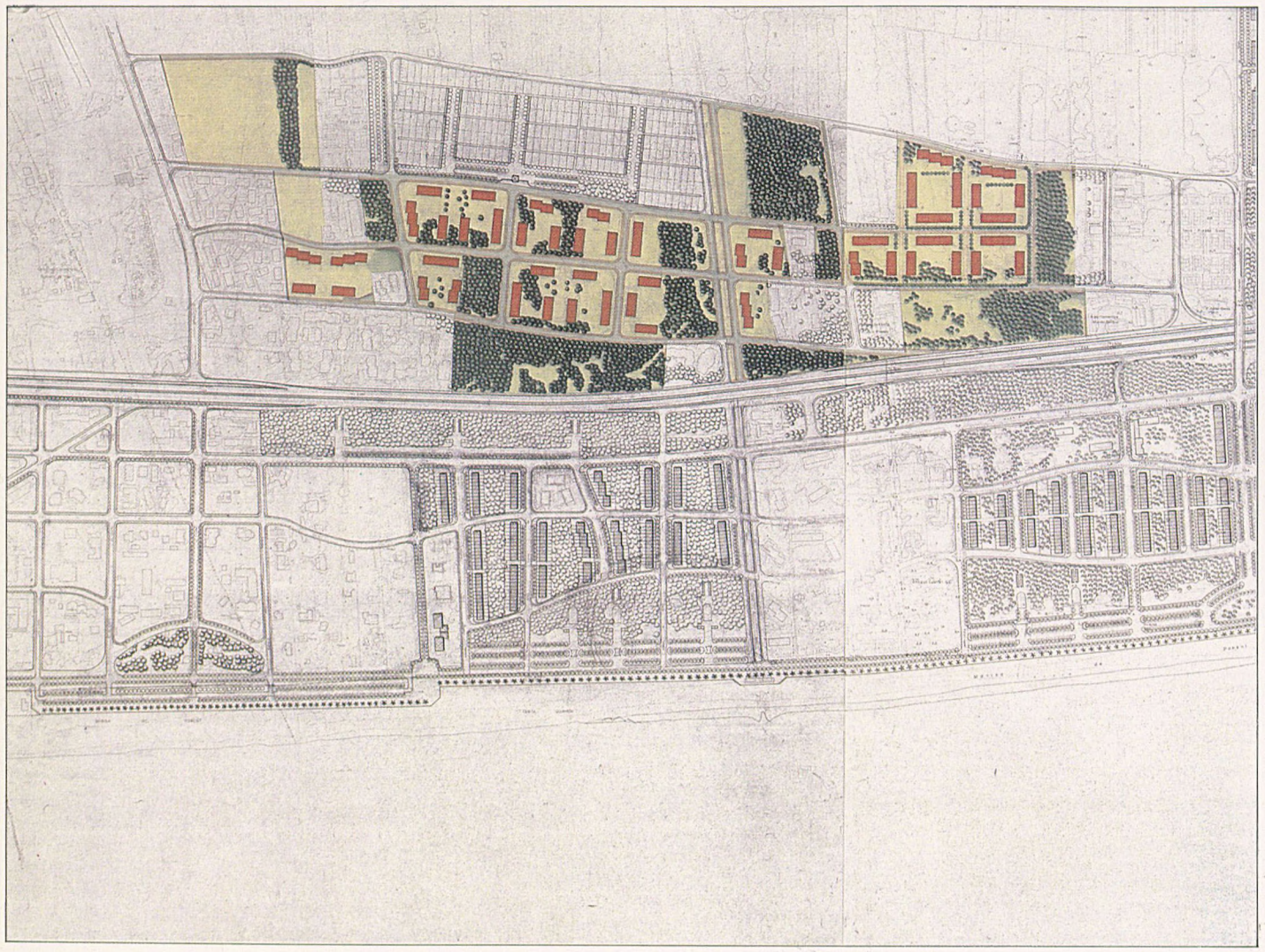
De contemplar les modificacions del PGM introduïdes tot seguit de l'aprovació definitiva de la Revisió del Programa d'actuació i d'aplicar a l'estructura de sòls que es proposa els criteris que per al càlcul de l'edificabilitat del sòl urbanitzable s'han emprat com a base per a l'elaboració de les fitxes de planejament per als sectors de planejament, en resulta:

Àmbit del sector de planejament	356.265 m^2
Desenvolupament urbà opcional (21)	231.893 m^2
Parcs i jardins (6b)	86.904 m^2
Equipaments i dotacions	37.468 m^2
Àrea de referència de la unitat de zona	231.893 m^2
Àrea base per al càlcul de l'edificabilitat	296.823 m^2
Edificabilitat màxima	74.206 m^2
Nombre màxim d'habitatges	742 hab.

Reserves mínimes per a sistemes locals

Parcs i jardins (30 %)	81.091 m^2
Equipaments i dotacions (15,40 %)	41.627 m^2
Vialitat i aparcaments (12,60 %)	34.058 m^2
Total sistemes locals	156.776 m^2

La proposta d'ordenació que es formula pot resumir-se quantitativament amb els següents aspectes:



Bases del PAU del sector Central-Muntanya (autovia-apartaments «Viento Sur» —Camí de la Pineda— apartaments les Dunes)

Relatius a la nova edificació	
Núm. habitatges en blocs plurifamiliars	708 hab.
Densitat bruta	16 hab./ha
Edificabilitat proposada (inclou el 50 % de la planta baixa)	74.206 m^2
Ocupació de l'edificació	29.736 m^2
Sòl privat no ocupat per l'edificació	98.258 m^2

Tipologia PB porticada més tres plantes pis	
Relatius als sistemes locals	
Vialitat i aparcaments	84.549 m^2
Parcs i jardins	106.504 m^2
Equipaments i dotacions	41.178 m^2
Relatius als sistemes generals (expropiació)	
Equipaments (horts familiars)	89.360 m^2

En conseqüència, pot afirmar-se que la proposta presentada compleix els paràmetres i determinacions establertes pel PGM al respecte.

Des del punt de vista de l'ordenació, així com de la nova zonificació del PGM que es proposa, és necessari assenyalar l'objectiu de mantenir i protegir al màxim la pineda existent. Per tant, són reservats com a espais de parcs i jardins públics els sòls arbrats que donen front a l'autovia a més d'algunes pinedes més interiors que per llur entitat mereixen aquest destí. Tanmateix, és important assenyalar que dins dels sòls privats no ocupats per l'edificació, és a dir els jardins mancomunats de caràcter privat, s'han respectat també al màxim les pinedes existents respecte de les quals caldrà instrumentar acurades mesures per al seu manteniment, conservació i compatibilitat amb el caràcter de jardí privat.

Tipològicament, s'han emprat els blocs plurifamiliars de planta baixa porticada i tres plantes pis. La planta baixa s'ha comptabilitzat, a efectes de sostre edificable, en un 50 %. Cada illa on es disposen blocs constitueix una agrupació o comunitat que oscil·la entre les 40 i 80 habitatges, nombre que es considera raonable per assolir els costos de manteniment de piscines, jardineria, etc., adscrits a cada agrupació. L'experiència de les promocions privades en funcionament així ho demostren. Aquestes agrupacions estan separades de l'autovia per la faixa de pinedes públiques que abans s'ha esmentat, mentre que resten, en gran part, separades dels sòls agrícoles per les àrees reservades a equipaments o bé pels espais comunitaris enjardinats.

Cal assenyalar com a singularitat la reserva de més de 8,5 ha que s'efectua per a equipaments metropolitans. Aquests terrenys no estan adscrits a la gestió del sector, és a dir són sistemes generals que mitjançant l'expropiació corren a compte de l'Administració, L'ús que es proposa per aquests sòls és el d'horts familiars que, a més del servei d'esbarjo que per ells mateixos arribaran a prestar, compleixen el doble servei de constituir-se en elements de relació entre l'activitat agrícola extensiva que actualment existeix al nord del camí de la Pineda i les àrees de nova edificació, així com per mantenir-los com a sòls agrícoles que, amb major o menor distorsió, és per avui el seu ús actual. A la vegada, el fet que les árees destinades a horts familiars estiguin tancades ajuda a constituir-los en barrera de protecció de les àrees agrícoles.

Pel que fa a l'organització i funcionalitat interna d'aquests horts familiars, es formula un esquema d'ordenació que planteja un accés i control central, amb una disposició lineal dels aparcaments i una pinta d'accessos als horts on se situen agrupades les àrees d'emmagatzematge d'eines, serveis, etc. Es preveu una mida mitjana d'uns 200 m^2 per hort cultivable. Referència al document de la CMB.

Pla especial de vialitat del sector «Pine Beach»

Descripció, límits i situació actual

El sector anomenat Pine-Beach està parcialment urbanitzat. Encara que l'avinguda de Bertran i Musitu i els carrers de Salou i de Palafrugell poden considerar-se carrers totalment urbanitzats, els carrers dels Tallinaires, de Sant Feliu, de Calafell només ho són parcialment, o bé estan incorporats, de fet, a les àrees enjardinades privades de les comunitats de veïns. Un altre aspecte important i pendent de resolució és la urbanització i la continuïtat viària de la riera del Canyars, límit occidental d'aquests sòls.

Objectius del planejament

Al sector de la Pineda de Gavà, el PGM estableix, cada 300 m, unes connexions viàries bàsiques en el sentit mar-muntanya, és a dir, perpendiculars a l'avinguda de Bertran i Musitu i al passeig Marítim. És per això que sembla raonable mantenir el futur eix viari de la riera del Canyars i del carrer de Palafrugell com a eixos bàsics i posar en qüestió, com a tal, el carrer de Sant Feliu, el qual passaria a tenir la consideració de viari local.

L'estructura interna del sector delimitat per l'avinguda de Bertran i Musitu, pel carrer de Palafrugell, pel passeig Marítim i pel carrer de Salou, és l'objecte del Pla especial viari que plantejarà i definirà les característiques i el traçat dels carrers dels Tallinaires, de Calafell i de Sant Feliu, així com la connectivitat d'aquest sector amb els confrontants.

Proposta d'ordenació

Es concreta en la supressió del carrer de Sant Feliu com a xarxa viària bàsica amb l'objecte que aquest carrer, juntament amb els dels Tallinaires i de Calafell, puguin ésser tractats pel Pla especial corresponent.

Pla especial del camí de la Pava.

Descripció, límits i situació actual

L'actual camí de la Pava, entre l'autovia i el límit superior de l'àmbit d'estudi, és a dir, fins al camí de la Pineda, té actualment unes alineacions parcialment definides. En el seu límit oriental, diverses edificacions i clubs esportius consoliden l'alineació. Per la banda de ponent, l'alineació encara està per definir. El PGM preveia una important amplada per a aquest camí, a més d'una regularització del traçat que afectava fins i tot a algunes edificacions.

Proposta d'ordenació

Es limita a definir el traçat vial objecte de fixació d'alineacions i rasants, de manera que no resultin afectades les edificacions existents. El corresponent estudi resoldrà el lliurament d'aquest vial amb l'autovia i amb els camins de la Pineda i de Labors i l'accés a l'estació de servei de la Pava.

Pla especial d'equipaments metropolitans del sector de la Murtra

Descripció, límits i situació actual

El càmping Tres Estrelles ocupa el territori comprès entre els últims desenvolupaments urbans de Gavà, al final de l'avinguda de Bertran i Musitu, la línia de la costa i l'estany de la Murtra, si bé part de les seves instal·lacions, com són les piscines, estan situades al costat oriental de la Murtra, amb accés per una passera.

El PGM estableix el final del passeig Marítim de Gavà precisament a l'estany de la Murtra i preveu la continuïtat de l'avinguda de Bertran i Musitu com a lateral que connecta amb l'autovia al paratge de les Filipines.

La contaminació de la llacuna de la Murtra per aigües residuals, els abocaments de deixalles i la forta pressió urbanitzadora que actualment suporta aquesta àrea aconsella una acurada regularització dels usos.

El PGM qualifica les instal·lacions del càmping Tres Estrelles com a equipaments i dotacions urbanes de nova creació (7b).

Estructura de la propietat

L'àmbit de referència està ocupat, en la seva totalitat, per les instal·lacions del càmping Tres Estrelles.

Objectius del planejament

Els objectius són els de recuperació i protecció de l'estany de la Murtra, així com els de creació d'un passeig Marítim i els de completar la xarxa viària bàsica. Aquests objectius es complementen amb el d'acotar l'àmbit de sòl on s'hagin de desenvolupar les activitats d'acampada compatibles amb els objectius generals que inspiren el Pla de costes i susceptibles de transformar-se en altres equipaments d'interès metropolità i s'estableixen, per a la consecució de l'ús i domini públics dels sòls, si de cas, les concessions administratives que corresponguin.

Proposta d'ordenació

La prolongació de l'avinguda de Bertran i Musitu actua com a límit superior del càmping Tres Estrelles, mentre que el passeig Marítim, el carrer que el separa dels creixements urbans limítrofs i el nou vial que connecta el passeig i l'avinguda de Bertran i Musitu, passen a ésser els nous límits de l'àrea d'acampada a la qual s'assigna la qualificació urbanística d'equipaments i dotacions de nova creació a nivell metropolità (7c).

La resta d'instal·lacions del càmping es qualifica com a parcs i jardins urbans de nova creació (6b) i de reserva natural (29), i estan incorporades, als efectes de gestió a altres àmbits d'actuació.

Viladecans

1 Pla especial de protecció i ordenació del Parc Natural de la Murtra

2 Pla especial de sanejament metropolità

3 Projecte d'ampliació de l'autovia C-246

4 Projecte de pont i accessos per sobre de la C-246 al sector de les Filipines

5 Pla especial del parc equipat del Remolar

6 Projecte de defensa del litoral

Pla especial de protecció i ordenació del Parc Natural de la Murtra

Descripció, límits i situació actual

L'estany de la Murtra presenta actualment un estat deplorable per causa de la intensa contaminació per les aigües residuals que rep per les corredores agrícoles, sobretot de la Corredora Principal i de la Corredora de Baix, que recullen els abocaments dels municipis de Viladecans, Gavà y part de Castelldefels.

Per altra banda, tant la construcció de l'autovia, en el seu moment, com la presència del càmping Tres Estrelles, han accentuat la pressió urbanitzadora i la presència de factors d'alteració de les condiciones naturals, com foren, en el seu temps, els establiments de banys de la Companyia d'Aigües, avui enderrocats.

Aquest estat d'intensa contaminació és tan notable que fins i tot les instal·lacions d'acampada dels seus voltants se n'han ressentit els darrers anys, malgrat haver completat les instal·lacions amb piscines i serveis situats a ambdós costats de la llacuna.

Objectius i proposta d'actuació

Al tram inferior de l'estany de la Murtra, és a dir, el comprès entre l'autovia i el mar, es pretén restituir els valors naturals propis d'aquest indret, alhora que resoldre els aspectes relatius a l'accessibilitat.

Es connecta el vial que comunica la prolongació de l'avinguda de Bertran i Musitu amb el passeig Marítim, de forma que aquest vial sigui l'element que separa el càmping Tres Estrelles de l'àrea específicament protegida com a parc, és a dir la ribera dreta de la llacuna.

Es defineix també el traçat vial que, com a prolongació de l'avinguda de Bertran i Musitu, es converteix en vial lateral de l'autovia fins arribar al nus de connexió amb la carretera de les Filipines. Aquest vial actua, per tant, como a via distribuïdora del trànsit que surt de l'autovia i es dirigeix a les platges i a les àrees residencials de la pineda de Gavà, alhora que dóna accés a la important àrea d'aparcament arbrat que se situa al costat oriental de la Murtra. El conjunt de canyars i pinedes que conté aquest àmbit d'actuació, així como la pròpia llacuna i les platges són els elements físics que integren aquestes àrees de Reserva Natural.

El passeig Marítim de Gavà té el final en aquest indret, és a dir, just abans del límit de terme de Gavà i Viladecans. A partir d'aquest punt, la connexió del passeig amb l'àrea de parc natural és només per a vianants, mitjançant una passera per damunt del tram final de la bocana de desguàs, de manera que se'n respectin totalment les condicions paisatgístiques i naturals i també els requeriments de desguàs cap al mar de la pròpia llacuna.

Pla especial de sanejament metropolità

Al sector de la Murtra s'ha construït l'estació depuradora de Gavà-Viladecans que permetrà, a partir de la seva posada en funcionament, la recuperació dels valors naturals de la llacuna, avui malmesos per l'abocament intensiu d'aigües residuals.

El Pla especial de sanejament metropolità és el document marc en el qual cal situar les previsions de sanejament d'aquesta àrea. Així s'ha tingut present tant l'estació depuradora actual com la reserva de terrenys al seu voltant per a futures ampliacions, a més dels col·lectors de conducció de les aigües residuals a la planta depuradora i de les canonades d'impulsió de les aigües ja depurades a la part alta del delta. També s'ha tingut present el Projecte del col·lector interceptor de Gavà que pertany a aquest sistema de sanejament.

Hi ha, per tant, una plena coherència entre les previsions del Pla de sanejament metropolità i les propostes de modificació del PGM i d'ordenació dels sòls compresos en aquest àmbit d'estudi, si bé es realitzen algunes previsions, especialment a l'espai comprès entre el camí d'accés a la planta depuradora i l'estany de la Murtra amb la finalitat d'incorporar-los a l'àrea de parc limítrof.

Projecte d'ampliació de l'autovia C-246

La Direcció General de Carreteres de la Generalitat té prevista l'ampliació, fins a tres carrils de circulació per a cada sentit, de les calçades de l'autovia C-246. Aquest projecte està en fase de redacció però les seves determinacions s'incorporen integralment a aquesta proposta.

Si bé el PGM preveu unes calçades laterals en aquest tram de l'autovia, el projecte abans esmentat no les contempla. Per tant, i sense perdre l'espai reservat al PGM per a vialitat o sistemes de protecció, se suprimeixen gràficament aquestes laterals, si bé la reserva de sòl per a protecció de sistemes (9) que es fixa, les possibilita.

Projecte de pont i accessos per sobre de la C-246 al sector de les Filipines

Actualment, el paratge de les Filipines, és a dir, els terrenys compresos entre l'autovia C-246 i les pinedes de primera línia de mar ocupades per càmpings i l'estany del Remolar, són uns terrenys de caràcter fonamental agrícola, si bé s'hi han produït ja algunes transformacions del plànol parcel·lari primitiu i per tant l'abandonament o baix rendiment d'algunes finques que han passat a mans de persones o entitats no interessades a l'activitat agrària.

Es mantenen les previsions del PGM de qualificar aquest indret com d'equipaments i dotacions a nivell metropolità (7c), així com la de donar-hi accés tant des del nucli de població de Viladecans com des de l'Autovia.

Es resol també amb un disseny acurat el cargol d'accés i de connexió entre la carretera i l'autovia. La proposta d'aquest cargol i del pont per damunt de l'autovia és coincident amb les previsions de la Direcció General de Carreteres en relació al projecte de millores i actuacions a l'autovia.

Cal recordar que el PGM establia, en aquest indret, una important via que travessava el territori com a prolongació del carrer A de la Zona Franca i connectava aquest sector industrial i el port amb l'autovia. L'alternativa de nou traçat que es formula en aquesta modificació del PGM permet de simplificar les característiques del nus i del pont situat al paratge de les Filipines.

Pla especial del parc equipat del Remolar

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els territoris del terme municipal de Viladecans situats entre l'autovia de Castelldefels, els estanys de la Murtra i del Remolar, la tanca de l'aeroport i el mar.

Es tracta de sòls d'una extensió superficial de 257 ha, de forma sensiblement triangular amb una banda costanera d'uns 2.400 m de llargada.

Dins de l'àmbit d'actuació, hom pot identificar tres subàmbits diferenciats des d'un punt de vista morfològic:

1. Una franja costanera d'uns 300 m d'amplada constituïda per un terreny sorrenc que forma, en alguns indrets, unes dunes molt suaus i que està intensament poblat per pins de mida mitjana i gran que conformen unes pinedes de notable qualitat. A la primera línia de mar, al costat de la platja, la pineda ha cedit en haver estat eliminats els arbres cremats per la salinitat de l'aire i de la subllera. Aquests arbres protegien els situats més a l'interior. L'extensió superficial de la pineda és aproximadament de 84 ha.

2. Una zona d'aiguamolls a l'entorn de l'estany del Remolar. Es tracta de territoris de molt baixa cota que han estat parcialment alterats per la construcció en temps recents d'un canal artificial curvilini d'uns 2.200 m de llargada i d'uns 50 m d'amplada que s'estén des de la pineda fins a l'autopista. Aquesta zona té interès com a àrea natural humida i hi tenen vida espècies animals i vegetals de caràcter singular. És també lloc de pas de les aus migratòries. L'extensió superficial d'aquesta zona és aproximadament de 136 ha.

3. Una zona de caràcter predominantment agrícola que ocupa la part central d'aquest àmbit, que està formada per parcel·les de regadiu recuperades als aiguamolls al llarg del temps. L'extensió superficial de les parcel·les agrícoles és en aquests moments de 37 ha.

En l'actualitat la pineda està destinada gairebé integralment a territori d'acampada. S'hi situen tres dels més importants càmpings del delta del Llobregat: el de la Ballena Alegre, el de les Filipines i el del Toro Bravo. Els càmpings acoten gairebé integralment la pineda i formen una barrera que dificulta el lliure accés a la platja.

Els aiguamolls del Remolar i de la Murtra presenten un notable estat de degradació, no solament per l'abocament d'aigües residuals, sinó també per una sèrie d'actuacions incontrolades que s'han anat succeint al llarg dels anys al seu entorn: transformació dels marges, abocament de runa i deixalles, construcció de barraques, etc.

L'activitat agrícola persisteix amb una certa precarietat i amb signes evidents d'agressió a les parcel·les que han passat a propietat de persones o entitats no relacionades amb l'explotació agrària.

Estructura de la propietat

La pineda es reparteix en cinc grans propietats les tres més importants de les quals pertanyen a càmpings en funcionament.

La zona dels aiguamolls pertany pràcticament a una sola propietat, la mateixa del càmping Toro Bravo.

La zona agrícola està repartida en una sèrie de petites propietats que corresponen a les diferents explotacions agrícoles, la major part de les quals no arriba a 1 ha de superfície.

Objectius del planejament

L'objectiu principal del planejament és l'execució del PGM per fer compatible la implantació dels equipaments de caràcter metropolità amb el necessari respecte al medi natural.

En aquest sentit es proposen, en aquest àmbit, tota una sèrie d'intervencions tendents a obtenir la màxima rendibilitat social de l'ús del territori, alhora que es possibilita la recuperació d'algunes indrets malmesos i llur consideració i tractament com a espais naturals protegits.

Es considera la platja de Viladecans com un patrimoni col·lectiu que ha d'ésser utilitzat amb la màxima intensitat compatible amb uns nivells de comoditat acceptables pels ciutadans i que no pot ésser privatitzat per entitats, grups o persones que en dificultin l'accés. En aquest sentit un dels objectius del planejament haurà d'ésser facilitar l'accés directe a la platja de tal manera que la distribució dels usuaris no acampats a la pineda es pugui produir amb fluïdesa, sense aglomeraciones ni espais infrautilitzats.

La recuperació dels estanys del Remolar i de la Murtra i dels seus entorns i la protecció de les zones d'aiguamolls que caldrà considerar com a àrees de reserva natural. En aquest sentit s'hauran d'establir les graduacions d'utilització massiva dels sòls destinats a equipaments compatibles amb aquests objectius de protecció, així com els usos dels sòls de les àrees immediates, de manera que es minimitzin les possibilitats d'agressió al medi natural.

Possibilitar unes primeres implantacions d'equipaments de caràcter diversificat que permetin combinar les activitats de l'esport i del lleure amb una utilització massiva i continuada de les infrastructures d'equipaments.

Propiciar l'obtenció de sòl públic per a equipaments comunitaris.

Proposta d'ordenació

Per aconseguir els objectius plantejats es proposaren inicialment les següents intervencions de planejament:

Mantenir la qualificació de sistema d'equipaments comunitaris (7c) de l'àrea de la pineda i part de la zona agrícola.

Qualificar com a sistema general de parcs i jardins (6) l'entorn immediat al canal artificial del Remolar en una banda aproximadament d'uns 200 m d'amplada a ponent de l'esmentat canal.

Qualificar com a àrea de reserva natural (29) la zona compresa entre el canal del Remolar, la pineda i el límit l'aeroport.

Anàlogament, per a l'estany de la Murtra es proposa qualificar l'entorn immediat com a zona de reserva natural (29) i l'àrea contígua com a sistema general de parcs i jardins urbans a nivell metropolità (6c).

Alhora, es modificà la vialitat del PGM per tal d'adequar-la a les característiques de la nova proposta. En aquest sentit s'anul·la l'autovia que com a prolongació del carrer A de la Zona Franca travessava el delta del Llobregat entre l'aeroport i el mar, fins a connectar amb l'autovia C-246 a l'indret de les Filipines. La construcció d'aquesta autovia seria un greu atemptat a la integritat de l'estany del Remolar i dels aiguamolls.

Per acord de la Comissió de Govern de la CMB, del dia 19 de setembre de 1985, es decidí mantenir la qualificació del Pla General Metropolità a l'àrea del Remolar.

Les intervencions concretes que es proposen són les següents:

Camins d'accés a la platja

L'accés als 2,4 km. de platges de Viladecans cal que sigui estructurat a partir de la construcció del vial que seguint el camí de les Filipines connectarà el nucli urbà amb la seva àrea costanera. La cruïlla d'aquest vial amb l'autovia de Castelldefels està programada en el projecte que elabora la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat. A partir del nús de connexió es projecta la perllongació del camí de les Filipines en direcció al mar i fins a una via paral·lela a la costa situada en el límit de la pineda. A la connexió es projecta una gran àrea d'aparcament allargassada que servirà alhora a la platja i a l'àrea d'equipaments. Els 340 m que separan l'aparcament de la platja se salvaran mitjançant camins de vianants a través dels càmpings.

Entretant romangui l'actual situació de domini en el subàmbit de la franja de la pineda i sigui viable l'explotació racional dels càmpings es procedirà a intervencions puntuals que permetin recuperar els antics accessos públics a la platja des del paratge de les Filipines. La situació d'aquests accessos es disposa de manera que afectin mínimament l'explotació dels tres càmpings actualment instal·lats però que permetin l'accés lliure a la platja en aquells punts imprescindibles per a afavorir una distribució uniforme dels usuaris al llarg de la línia de la costa. En concret es proposen els següents accessos:



Pla especial del parc equipat del Remolar

– Un accés de vianants de 6 m d'amplada en la partió entre el càmping de la Ballena Alegre i de Filipines.
– Un accés en la perllongació del camí de les Filipines. Aquest indret tindrà 12 m d'amplada, es podrà destinar preferentment als vianants, però podrà ésser emprat també pels vehicles de servei de la platja, de neteja, de seguretat o de protecció civil.

Un accés de 6 m d'amplada a l'actual tanca de llevant del càmping de les Filipines i un accés també de 6 m a l'indret on desguassava al mar el canal de les Filipines.

Aquests accessos es completen amb una altra penetració situada a llevant de l'estany de la Murtra que es comenta a l'apartat que segueix.

Ordenació de l'entorn de l'estany de la Murtra

A l'entorn de l'estany de la Murtra es proposa una reordenació dels sòls compresos entre l'antiga tanca de ponent de la Ballena Alegre (separació amb l'antiga propietat de BISA) i el vial programat pel PGM al terme municipal de Gavà per connectar el passeig Marítim amb el carrer de Bertran i Musitu.

En aquest indret es proposa reordenar les qualificacions urbanístiques del sòl per tal de protegir l'entorn immediat de l'estany i obtenir alhora una utilització intensiva de la platja. Es projecta un aparcament arbrat a l'erm que ocupava l'antic establiment de banys de BISA, avui desaparegut (vegeu fotografia). L'àrea de pineda situada entre l'aparcament i l'antiga tanca de la Ballena Alegre es destinarà al sistema general de parcs i jardins urbans (6c) i l'entorn de l'estany es qualifica com a àrea de reserva natural (29).

Àrea d'equipaments per al lleure

A la zona central de l'àmbit es proposa la creació d'una àrea d'equipaments per al lleure i per a l'esport en les condicions que segueixen:

La superfície de l'àrea acotada no podrà excedir de 20 ha.

L'ocupació de sòl per edificis o instal·lacions que comportin la construcció de volums edificats no podrà excedir del 10 % de l'àrea acotada.

No s'hi permetran altres usos que els especificats a l'apartat D de l'art. 212 de les NNUU del PGM amb exclusió dels parcs zoològics.

La CMB podrà, en aquesta àrea, utilitzar la concessió com a forma de gestió indirecta dels equipaments metropolitans per a l'esport i el lleure, la construcció de les obres o instal·lacions necessàries i la corresponent gestió dels Serveis als quals estiguin afectades (art. 114-2 A del Reglament de Serveis de les Corporacions Locals).

Els propietaris dels sòls compresos dins les àrees qualificades com a sistema d'equipaments comunitaris (7c), de reserva natural (29) i els de sistema de parcs i jardins urbans (6c) de l'entorn immediat del canal artificial del Remolar podran conjuntament i solidària sol·licitar la concessió administrativa de la gestió dels equipaments per a l'esport i el lleure, sempre que l'oferta que presentin a la licitació inclogui la cessió del domini del sòl en aquestes àrees.

A ponent del port de Barcelona i pràcticament fins al límit amb el municipi de Castelldefels, el front deltoïdal es troba, en línies generals, en un procès d'erosió com a conseqüència de diversos fets: menor aportació de sediments del riu, extraccions d'àrids a la seva llera i a les platges, augments de les retencions dels transports litorals per diverses obres a la línia de la costa, entre elles el dic de l'est del port de Barcelona, etc.

Actualment es troben en fase d'estudi diversos treballs sobre el tema, entre ells un a càrrec de la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat. Els resultats d'aquests estudis donaran las pautes d'intervenció en aquest territori, de forma que les actuacions resultin compatibles tant amb l'actual política d'inversions del MOPU en aquests temes, com amb els valors paisatgístics d'aquest singular territori que constitueix el delta del Llobregat.

Aquesta proposta d'actuació es limita a redefinir els límits dels sòls, qualificats d'equipaments i dotacions metropolitanes (7c) que donen front a les platges de les àrees destinades a la pròpia platja i qualificades com a (7c).

El Prat de Llobregat

1 Projecte de desviació i canalització del riu Llobregat

2 Pla especial de reforma interior del Polígon Industrial Pratenc

3 Pla especial del sistema portuari i projecte d'ampliació del port

4 Pla especial i projecte d'accessos al Polígon Industrial Pratenc

5 Projecte de la Via de Ronda al sud del nucli urbà

6 Projecte de sobreeixidor del riu Llobregat

7 Pla especial de protecció de la reserva natural de la Ricarda i ca n'Arana

8 Projecte d'estabilització i defensa de les platges

9 Pla especial d'ordenació de la zona del verd privat de la Ricarda

10 Pla especial del parc de Can Camins

11 Pla especial dels equipaments de Can Camins

12 Pla especial d'equipaments metropolitans a les platges

13 Projecte de passeig Marítim i d'accessos a les platges

14 Pla especial dels equipaments metropolitans de la Colònia d'Aviació

15 Pla especial del sistema aeroportuari

16 Pla especial del Parc de Sant Cosme

17 Projecte d'ampliació i millora de l'autovia C-246

18 Pla especial del parc metropolità del Golf

Projecte de desviació i canalització del riu Llobregat

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'aquesta unitat d'actuació comprèn una franja de territori allargassada, situada al límit occidental del Polígon Industrial Pratenc, en direcció paral·lela al carrer núm. 100 d'aquest polígon, i delimitada al nord pel pont de Mercabarna, a ponent per sòls agrícoles, al sud pel mar i a llevant pel polígon esmentat.

La llargària de la franja és d'uns 3.300 metres i l'amplada varia des de 170 metres a la part del pont de Mercabarna, fins a 350 metres al límit amb el mar.

La superfície total d'aquest àmbit és de 82,26 ha, de les quals 20,89 ha pertanyen a solars sense urbanitzar del Polígon Industrial Pratenc, 22,79 ha pertanyen a àrees lliures de cessió gratuïta del mateix polígon, i la resta (38,58 ha) a sòls de les àrees agrícoles situades a ponent del Polígon Industrial Pratenc, qualificats la majoria (23,38 ha) segons el PGM vigent com a sistemes relatius al port, una altra part (13,2 ha) como a reserva per al desviament del tram final del riu Llobregat i una tercera petita part (2 ha) com a sòls industrials.

Aquestes àrees agrícoles estan dividides en diverses unitats ambientals homogènies, en funció de les seves característiques hidrològiques, biològiques, edafològiques i d'ús del sòl, però bàsicament es poden agrupar en dues zones: hortes i conreus sobre sòls salins a la part nord, i erms, ruderals i joncars sobre sòls salins prop del mar.

Estructura de la propietat

En aquest àmbit, l'estructura de la propietat presenta dues zones de característiques perfectament diferenciades. L'element separador d'aquestes zones és la sèquia del centre que segueix una direcció perpendicular al mar.

A la banda dreta de la sèquia, les zones agrícoles que no han sofert cap tipus de transformació, l'estructura de la propietat segueix les directrius dels canals i camins que s'han construït al llarg del temps per possibilitar els conreus.

Aquestes directrius principals formen una trama sensiblement ortogonal, dins de la qual s'han creat les parcel·les agrícoles.

La banda esquerra de la sèquia coincideix amb els límits del Polígon Industrial Pratenc. Com a conseqüència de la gestió de la Junta de Compensació d'aquest polígon, s'ha produït una completa adaptació de l'estructura de la propietat a la transformació d'ús dels sòls agrícoles en industrials.

En aquest indret les propietats pertanyen, en general, a propietaris sense expectatives d'assentament industrial immediat. Les dimensions de les parcel·les són de petita mida, a excepció de les parcel·les situades a l'àrea del sector relatiu al port (1a) i a l'entorn portuari (1b) que tenen una més gran superfície i expectatives d'assentament industrial.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

– Establir una reserva de sòls per possibilitar el desviament i la canalització del tram final del riu Llobregat des del pont de Mercabarna fins al mar.
– Permetre una expansió raonable del port de Barcelona.
– Protegir les àrees d'explotació agrícola de l'ocupació indiscriminada per usos aliens a l'activitat agrària.
– Delimitar les àrees agrícoles i les àrees industrials i establir entre elles una barrera important (el propi riu) que actuaria com a element separador.
– Protegir els aiguamolls costaners, els canyars i les pinedes pel mateix efecte barrera del riu canalitzat.

Proposta d'ordenació

La proposta d'ordenació comporta un conjunt de determinacions tendents a la consecució de tots els objectius abans explicats, i pren en consideració les diferents qüestions implicades d'índole tècnica i sòcio-econòmica.

Entre les consideracions d'índole tècnica, a més de les pròpiament urbanístiques, s'han analitzat les de caràcter geomorfològic, hidrogràfic i mediambientals; entre les de caràcter sòcio-econòmic, les que fan referència a l'expansió del port i a la possibilitat d'àrees industrials a l'entorn del port de Barcelona.

La proposta ve avalada pels estudis complementaris que s'inclouen com a annexos al Pla o se citen a la bibliografia, en particular:

– Estudio de la incidencia del desvío del río Llobregat en la salinidad de las aguas subterráneas. Niñerola. Estudios Geofísicos, 1985.
– Repercussions del Desenvolupament del PGM i del Pla Especial d'Ordenació de la Zona Costanera Metropolitana sobre l'Ecosistema del Delta del Llobregat. Ambio, S. A. 1985.
– Estudi Previ de la demanda del Port Autònom de Barcelona. Generalitat de Catalunya, 1983.
– Estudio del Desarrollo del Puerto de Barcelona hasta el año 2005. INTECSA, 1985.
– Brief Survey of Historical Trends in Sea Ports in developed countries: broad projection onto the Port of Barcelona. INTECSA/NEDECO TEMPO 1985.

Es proposa una nova llera en el límit occidental del Polígon Industrial Pratenc. El riu desguassa al mar pel camí més curt sense afectar cap dels establiments industrials consolidats a l'esmentat polígon ni cap dels elements d'urbanització. Tampoc no afecta irreversiblement l'estructura de camins i canals de l'àrea agrícola immediata.

La zona de reserva per a la canalització del riu té característiques físiques anàlogues a les del projecte elaborat per la Confederació Hidrogràfica del Pirineu Oriental per a la canalització del Llobregat per l'actual llera amb una amplada de 170 m, a la proximitat del pont de Mercabarna i de 340 m a la gola. La superfície afectada pel sistema general hidrogràfic és de 82,26 ha. En el projecte de canalització es podrà ajustar el marge dret.

El traçat de la llera del tram final del riu es proposa paral·lel al carrer núm. 100 del Polígon Industrial Pratenc i a una distància d'uns 190 m de l'eix d'aquest carrer.

Com a conseqüència d'aquest traçat resulten afectades propietats del Polígon Industrial Pratenc i de l'àrea agrícola immediata, però tant l'estructura de carrers del Polígon Industrial Pratenc com l'estructura de canals i camins de l'àrea agrícola immediata poden ser reconstruïdes sense que ni una ni l'altra siguin afectades en la seva funcionalitat específica.

Les afectacions a les àrees agrícoles es farien per expropiació. Les afectacions a les parcel·les industrials es podrien fer per expropiació o per compensació segons el mecanisme que més endavant es proposarà.

Proposta de modificació del PGM

A partir de les consideracions de caràcter general i de les particulars efectuades sobre aquesta àrea, es proposen les següents modificacions del PGM.

– Traslladar la llera del tram final del Llobregat, uns 2 km a llevant de la que figura al PGM en un traçat aproximadament paral·lel al carrer núm. 100 del Polígon Industrial Pratenc, i a una distància aproximada de 200 m de l'eix d'aquest carrer.
– Atorgar el règim de sòls no urbanitzables a tots els situats a ponent de la nova llera i qualificar com a zona agrícola permanent (24) o com a zona de reserva natural (29) les àrees compreses entre la llera del PGM i la modificada.
– Qualificar com a zona urbana industrial (22a) i com a sistema relatiu al port, la resta del Polígon Industrial Pratenc entre la llera actual i la nova llera.

Pla especial de reforma interior del Polígon Industrial Pratenc

Descripció, límits i situació actual

Es tracta d'una àrea de forma sensiblement triangular, del terme municipal del Prat de Llobregat, amb una extensió superficial de 181,31 ha. L'àmbit inclou els sòls del Polígon Industrial Pratenc, delimitats a llevant per l'actual llera del riu Llobregat, al sud per l'eix del carrer núm. 119 del Polígon Industrial Pratenc, amb l'única excepció d'una part de la parcel·la 21, que queda dividida en dues parts, i a ponent per una línia que parteix del mar i segueix paral·la al carrer núm. 100, a una distància d'uns 200 m de l'eix del carrer, fins a la confluència amb el carrer núm. 114. A partir d'aquest punt, mitjançant una inflexió, el límit es tanca a l'alçada del pont de Mercabarna.

A l'empara del Pla parcial del Polígon Industrial Pratenc es construïren diversos carrers del sistema local viari d'aquest polígon i s'assentaren en aquest indret una sèrie d'implantacions industrials, algunes de les quals són de considerable importància. Es poden identificar dins l'àmbit del Polígon Industrial Pratenc, dues àrees perfectament diferenciades:

Una de forma triangular, més propera al nucli urbà del Prat, a la qual el PGM reconegué la condició de sòl urbà industrial (22a). És una àrea que actualment està urbanitzada. L'extensió superficial d'aquesta àrea és aproximadament d'un 15 % de la total extensió del Polígon Industrial Pratenc.

La segona, de forma sensiblement trapezial, està destinada pel PGM a sòls del sistema general relatiu al port. Només està parcialment urbanitzada. Els pocs establiments industrials existents són anteriors a l'entrada en vigor del PGM, la qual bloquejà el desenvolupament del polígon.

A ponent del Polígon Industrial Pratenc, els sòls conserven actualment el seu caràcter agrícola amb explotacions intensives de notable rendiment.

Estructura de la propietat

A l'àmbit del Polígon Industrial Pratenc, hom pot diferenciar quatre tipus de propietats, en funció de la seva mida i de les expectatives que contemplen els propietaris:

1. Grans propietaris amb expectatives d'assentaments industrials de considerable entitat.

En general pertanyen a empreses industrials de reconeguda capacitat que participaren en el desenvolupament inicial del Polígon Industrial Pratenc per tal d'obtenir sòls que permetessin traslladar o ampliar les seves instal·lacions. Manifesten que en l'actualitat seguirien interessats a assentar-se en aquest indret.

2. Grans propietaris sense expectatives d'assentaments industrials immediats.

Fonamentalment es tracta de les propietats d'Empetrol, empresa que posseeix diverses parcel·les amb una extensió superficial conjunta de 35,7 ha i que adquirí les finques en el seu dia amb l'expectativa que se situés la refineria de petroli de Catalunya prop del port de Barcelona.

3. Petites propietats amb expectatives d'assentaments de petita i mitjana indústria.



Pla especial de reforma interior del Polígon Industrial Pratenc

Pla especial del sistema portuari i projecte d'ampliació del port

4. Petites propietats sense expectatives d'assentament industrial immediat.

Pertanyen, en general, als antics propietaris rurals, els quals les obtingueren com a compensació de llur aportació al desenvolupament del Pla parcial del Polígon Industrial Pratenc. Són parcel·les potencialment a la venda, cas que es mantingués la zona urbana industrial.

Objectius del planejament

En aquest àmbit, els objectius del planejament són els que segueixen:

– Establir la delimitació entre les àrees portuàries i les industrials, i eliminar l'ambigüitat del PGM en la definició dels límits entre l'àmbit del port i el seu entorn.

– Connectar la xarxa viària del Polígon Industrial Pratenc amb la del Polígon Industrial de la Zona Franca i amb el sistema de vies bàsiques metropolitanes.

– Reajustar els usos del sòl i la parcel·lació als paràmetres que deriven de la nova posició del traçat del Llobregat i del nou àmbit del sistema relatiu al port.

Proposta d'ordenació

1. Delimitació entre les àrees portuaries i les industrials

Com a conseqüència dels estudis de salinització de la subllera del delta, realitzats els darrers anys, s'exclou qualsevol possibilitat d'ampliació del port de Barcelona dragant territoris del delta del Llobregat.

L'ampliació del port, si de cas, s'hauria de produir cap a ponent guanyant terrenys al mar i construint dàrsenes exteriors.

En aquest context no cal mantenir com a àrees adscrites al sistema general relatiu al port les que es qualificaren com a tals quan es preveia la possibilitat d'ampliar el port terra endins mitjançant el dragat dels terrenys del delta.

Es proposa, per tant, establir un nou límit entre el sòl urbà industrial (22a) i els de reserva pel sistema general relatiu al port (1a). Aquest límit seria l'eix del carrer 119 del Polígon Industrial Pratenc amb l'exclusió de les propietats 111 i part de la 110 de l'illa núm. 21 de l'esmentat polígon. La raó d'aquesta exclusió és l'existencia d'establiments industrials consolidats en aquestes parcel·les.

2. Remodelatge del Polígon Industrial Pratenc

La nova delimitació del sistema relatiu al port permet qualificar com a zona industrial (22a) la major part dels sòls del Polígon Industrial Pratenc prèvia reestructuració de la parcel·lació.

La nova parcel·lació partirà de la base de l'adquisició pel Port Autònom de Barcelona de les 25,7 ha propietat de l'Empresa Nacional del Petróleo (Empetrol). De les nou propietats d'Empetrol, cinc estarien situades dins del sistema portuari i les altres quatre fora, segons la següent distribució:

Propietat d'Empetrol

Dins del sistema general relatiu al port:

Parcel·la	Superfície
9,2	27.112,39 m²
10	52.772,— m²
16	30.136,— m²
21	20.993,8 m²
Total	191.849,19 m²

Fora del sistema general relatiu al port.

Parcel·la	Superfície
13,1	37.996,— m²
13,2	34.283,— m²
19	88.468,66 m²
29	5.058,90 m²
Total	165.806,56 m²
Total propietats d'Empetrol	357.655,75 m²

Aquestes quatre darreres propietats d'Empetrol permetrien, mitjançant un mecanisme de permuta, instal·lar establiments industrials de propietaris de finques situades dins de l'entorn portuari proposat, esl quals han explicat la voluntat d'assentament industrial en aquesta zona.

Proposta d'ordenació

A partir de les consideracions de caràcter general i de les particulars efectuades sobre aquesta àrea, es proposen les següents modificacions del PGM:

– Limitar el sistema de l'entorn relatiu al port (1a), a partir de l'eix del carrer núm 119, amb l'única exclusió d'una part de la parcel·la núm. 21 (subparcel·les), 110 (parcial), 111 i 112 (parcial) que es qualificarien com a sòl urbà industrial (22a).

– Qualificar com a zona urbana industrial (22a) la resta del Polígon Industrial Pratenc, entre la llera actual i la nova llera.

– També es proposa una redistribució de les zones d'equipaments (7b) a l'interior de la zona industrial (22a).

– L'estructura viària es modificaria per tal d'assegurar la connexió de la xarxa de carrers del Polígon Industrial Pratenc amb el polígon de la Zona Franca.

– Supressió de la prolongació de la via A de la Zona Franca que el PGM proposava i nou traçat, paral·lel al ferrocarril de la Generalitat, en direcció a la part sud del barri de Sant Cosme del terme municipal del Prat de Llobregat.

Descripció, límits i situació actual

L'àrea d'aquest àmbit comprèn els territoris del Polígon Industrial Pratenc situats a la línia de la costa en una llargada d'uns 2.100 m entre la llera actual del riu Llobregat, a la desembocadura, i la línia divisòria de la banda esquerra del nou traçat que es proposa per al riu.

El límit nord coincideix amb el de l'àmbit núm. 2, per l'eix del carrer núm. 119 del Polígon Industrial Pratenc. La superfície total d'aquesta àrea és de 81,79 ha i pertany a sòls qualificats al PGM com a sistema relatiu al port.

En aquesta àrea, els dos únics carrers urbanitzats parcialment són el núm. 100 i el 119 que ho foren amb l'aprovació del Pla parcial pratenc, anterior al PGM vigent. Però amb l'aprovació del PGM es produí l'estancament de les iniciatives urbanitzadores i de noves implantacions industrials per l'afectació derivada de la nova qualificació de sector relatiu al port.

Aquests sòls s'han convertit en zones d'erms, runderals i restes de vegetació de platja.

Estructura de la propietat

Amb les reparcel·lacions efectuades per la Junta de Compensació del Polígon Industrial Pratenc, l'estructura de les antigues propietats agrícoles s'ha modificat substancialment per a convertir-se majoritàriament en grans parcel·les que possibilitin la implantació d'indústries d'una certa entitat.

A la línia de mar, algunes d'aquestes parcel·les han sofert l'erosió constant produïda per l'acció marina fins a tal punt que els seus límits s'han vist seriosament afectats.

La relació de parcel·les d'aquest àmbit és com segueix:

Núm. parcel·la	Núm. sub-parcel·la	Superfície	Qualificació PGM
23	–	29.800,00	1a
1	–	22.580,00	1a
2	–	40.213,00	1a
9	1	26.002,60	1a
9	2	27.112,39	1a
10	80-81	13.117,61	1a
10	40-127-136	24.198,79	1a
10	–	52.772,00	1a
10	–	56.979,00	1a
9	–	18.400,00	1a
16	–	30.136,00	1a
16	65	37.629,00	1a
18	–	147.154,00	1a
21	112-1	10.000,00	1a
21	112-2	19.563,00	1a
21	–	20.993,80	1a
21	110	7.650,00	1a
24	24	60.835,00	1a
Total		645.136,19	

Pla especial i projecte d'accessos al Polígon Industrial Pratenc

Objectiu del planejament

A més dels objectius expressats a l'apartat 4 de l'àmbit d'actuació núm. 2, l'objectiu fonamental en aquest àmbit és mantenir la qualificació actual com a sector relatiu al port (1a) per permetre i assegurar una expansió raonable del port de Barcelona.

Segons es desprèn dels nombrosos estudis que s'han fet sobre el futur del port de Barcelona (vegeu, entre d'altres, els relacionats a l'apartat 5.1 de l'àmbit d'actuació núm 2), la possibilitat de creixement del port s'ha de prendre en consideració en el planejament, encara que s'exclou qualsevol possibilitat d'ampliació dragant territori del delta del Llobregat.

Proposta d'ordenació

Tal com s'ha vist a l'apartat de proposta d'ordenació (2) de l'àmbit d'actuació núm. 2, a la relació de finques continguda a l'àmbit del sistema general relatiu al port, hi ha alguns propietaris que han explicitat la voluntat d'instal·lar els seus establiments industrials en aquest indret perquè la zona reuneix unes condicions de localització que difícilment podrien obtenir en altres àrees industrials. Per a aquests propietaris es podria establir un mecanisme de permuta amb les finques, situades fora de l'entorn portuari proposat, que el port hauria adquirit a Empetrol.

Altres propietaris no han expressat que mantinguin el seu interès d'instal·lar-se a aquesta zona. Les finques d'aquests propietaris serien adquirides pel Port Autònom de Barcelona i s'incorporarien directament al sistema general relatiu al port.

Han explicitat la seva disposició d'efectuar la permuta de les finques afectades com a sistema general relatiu al port (1a) per altres finques (procedents d'Empetrol) situades al mateix Polígon Industrial Pratenc, les següents empreses:

Pycasa - Pieles y Cueros Artificiales, S.A.	56.000 m^2
Vaessen-Schoemaker Industrial, S.A.	37.629 m^2

L'empresa Construcciones y Contratas, S. A., que actualment té a l'illa núm. 21 una propietat de 19.563 m^2 de superfície, dels quals 9.563 resultarien afectats pel sistema general relatiu al port, ha expressat la seva disponibilitat de permuta o de permanència en el mateix lloc, sempre que pugui disposar d'un mínim de 10.000 m^2, condició que s'acompleix.

Pycasa és propietària d'una superfície superior a la que reclama com a imprescindible per desenvolupar la seva activitat industrial, però a l'igual que Construcciones y Contratas estaria disposada a desprendre's dels sòls que no necessita.

Altres propietats que el port hauria d'adquirir per tal de completar el sector relatiu al port (1a) són les següents:

Parcel·la núm. 10 Subparcel·la 80-81	13.117,61 m^2
Parcel·la núm. 10 Subparcel·la 43-127-136	24.198,79 m^2
Parcel·la núm. 10 Bank Union	56.979,00 m^2
Parcel·la núm. 9 Municipi del Prat	18.400,00 m^2
Parcel·la núm. 18 CUPRAC, S.A.	147.154,00 m^2
Parcel·la núm. 21 Fèlix Ribera	10.000,00 m^2
Parcel·la núm. 21 Construcciones y Contratas	9.563,00 m^2
Parcel·la núm. 21 Subparcel·la 110 (parcial)	7.650,00 m^2
Total	287.062,40 m^2

Aquesta superfície, més les propietats adquirides a Empetrol, completen els 645.136,19 m^2 de zona portuària.

Proposta de modificació del PGM

Els canvis produïts en aquest àmbit afecten bàsicament els sòls qualificats com a sector mixt relatiu al port i a l'entorn portuari (1a/1b), que passen a ésser totalment sòls del sector relatiu al port (1a).

Descripció, límits i situació actual

La reserva i delimitació d'aquesta àrea queda justificada en la part de la memòria que tracta de les intervencions sobre els sistemes generals d'infrastructures i serveis.

Tal com es diu al capítol V d'aquesta memòria, es tracta de la supressió de la via bàsica que proposava el PGM com a prolongació de la via A de la Zona Franca, i de modificar el seu traçat en direcció a l'antic camí de València. Aquest nou traçat aniria per l'àrea reservada en aquest àmbit.

Es tracta d'una franja que, a partir de la cruïlla del carrer núm. 5 i de la via A de la Zona Franca i en la direcció d'aquesta última via, travessa l'actual llera del riu Llobregat, i es desvia pel marge dret del riu, aigües amunt, seguint els límits del Polígon Industrial Pratenc fins connectar amb l'àrea de reserva de l'àmbit núm. 5 que segueix la direcció del carrer del Duero del barri de Sant Cosme, al sud del nucli urbà del Prat de Llobregat.

La llargada d'aquesta franja és de 2.400 m i la seva amplada varia des de 25 m fins a 40 m i la superfície total és de 62.750 m.

Objectius del planejament i proposta d'ordenació

Dos són els objectius fonamentals de planejament:

1. Connectar la xarxa viària del Polígon Industrial Pratenc amb la del Polígon Industrial de la Zona Franca.

2. Suprimir la prolongació de la via A de la Zona Franca, que travessa els sòls agrícoles, zones de parcs i jardins urbans i àrees d'equipaments comunitaris i, alhora, mantenir el sistema de vies bàsiques que proposà el PGM. Per aconseguir aquests objectius, es proposa la següent intervenció:

Construcció d'un pont d'una amplada de 30 m que salva, per sobre, el pas del ferrocarril de la Generalitat, arrenca de la cruïlla del carrer núm. 5 i la via A, travessa la llera actual del riu Llobregat i desemboca al nus que organitza l'accés al Polígon Industrial Pratenc. Des d'ací i continuant aigües amunt pels límits del Polígon Industrial Pratenc, es construiria una via de 35 m d'amplària que, a la vegada, actuaria com a via de ronda del mateix Polígon. Al vèrtex superior del Polígon es construiria un altre pont que salvaria la nova llera que es proposa per al riu Llobregat. Finalment, es prolongaria la via, en direcció al carrer del Duero del barri de Sant Cosme, i en el seu últim tram es connectaria amb una via d'enllaç amb el nus que organitza el trànsit d'accès a la Zona Franca pel pont de Mercabarna.

El sistema d'actuació per a l'obtenció dels sòls seria el d'expropiació i el cost de les inversions seria a càrrec de l'Administració.

Modificació del PGM

La intervenció que es proposa comporta la modificació de les diverses qualificacions actuals del PGM i la unificació de totes elles com a Sistema viari bàsic i Protecció de sistemes generals.

Projecte de la Via de Ronda al sud del nucli urbà

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'aquest projecte comprèn els sòls reservats al PGM, per acollir el traçat d'una via bàsica que parteix del punt que enllaça amb el nus que organitza el trànsit d'accés a la Zona Franca pel pont de Mercabarna i coincideix amb el límit de l'àmbit d'actuació núm 4. A partir d'aquest punt, la via continua en la direcció del carrer del Duero del barri de Sant Cosme i arriba fins a connectar amb l'autovia C-246.

La llargària d'aquesta franja és de 4.550 metres, i la seva amplada és de 35 metres. La major part dels sòls pels quals passa aquesta franja són sòls agrícoles qualificats pel PGM com a (2). Sistema relatiu a l'aeroport.

Objectiu del planejament i proposta

L'objectiu principal de mantenir la qualificació que proposa el PGM per a aquesta àrea és canalitzar el trànsit provinent de la via A de la Zona Franca i del Polígon Industrial Pratenc i possibilitar l'enllaç amb l'autovia C-246, en substitució de la via que se suprimeix i que travessava pel mig de les zones agrícoles.

Aquest objectiu es pot materialitzar mitjançant la redacció del projecte de construcció d'aquesta via, que hauria de reunir les següents característiques:

Resoldre les connexions amb la xarxa viària local de la part sud del nucli urbà del Prat de Llobregat; enllaçar amb la carretera d'accés a l'aeroport, salvant la cruïlla a diferent nivell i també amb l'autovia C-246.

L'amplada d'aquesta via hauria de permetre la construcció de dues vies de dos carrils, amb els corresponents marges de protecció i separades amb una mitjana de quatre metres.

L'execució d'aquesta proposta no comporta cap modificació del PGM vigent, amb la qual cosa quedaria qualificada aquesta àrea com a (5) xarxa viària bàsica. La superfície és de 159.250 m^2.

El sistema d'actuació seria mitjançant l'expropiació dels sòls.

Projecte de sobreeixidor de riu Llobregat

La llera del riu Llobregat actualment rep, entre d'altres, les aigües de vessament de gran part del Polígon Industrial Pratenc i de la Zona Franca. En actuant com a drenatge superficial d'aquests territoris, el riu serveix alhora com a element d'alimentació i recàrrega de la subllera.

La proposta de desviar el riu Llobregat a ponent del Polígon Industrial Pratenc planteja la necessitat de mantenir aquestes funcions. Per això es projecta mantenir un canal de desguàs i drenatge, situat al marge dret de l'actual llera i ajustat al vial perimetral del Polígon Industrial Pratenc.

Aquest canal tindria uns 35 m d'amplada i en cas d'avinguda podria actuar complementàriament com a canal sobreeixidor de seguretat en augmentar el cabal. La construcció d'aquest canal es farà compatible amb la prevista canalització de les salmorres.

La qualificació assignada en aquesta proposta de modificació del PGM és la de protecció de sistemes (9), amb una reserva de territori de 50 m de amplada que es considera suficient per a la construcció del canal i la seva relació amb els vials i talussos, o murs de separació dels sistemes de parcs i jardins (6c), així com dels equipaments metropolitans (7c) i serveis tècnics (4), previstos al seu marge esquerre.

Pla especial de protecció de la reserva natural de la Ricarda i ca n'Arana

Descripció, límits i situació actual

La finca anomenada la Ricarda es caracteritza per la llacuna deltoïdal del mateix nom que és un antic desguàs del riu Llobregat. La llacuna està envoltada per un important àrea de canyars, joncars i pinedes. Al seu extrem nord-oriental també hi ha zones de conreu. S'hi troben diverses edificacions, des de les pròpies de la finca primitiva, fins als xalets de construcció més moderna situats a la part baixa, prop del mar.

La finca anomenada de Ca n'Arana té una forma més lineal que l'anterior. Segueix la línia de la costa i comprèn el conjunt d'edificacions de la casa pairal, avui en força mal estat, a més d'una pineda i d'un estany envoltat de joncars i de la vegetació típica dels terrenys d'aiguamolls.

Entre aquestes dues finques hi ha les restes de l'antiga caserna de carrabiners, indret on el PGM preveu el desguàs del riu Llobregat desviat.

Objectius i propostes del planejament

La delimitació entre els espais objecte de la qualificació de reserva natural compresos entre la Ricarda i Ca n'Arana i els horts agrícoles s'ha fet atenent els estudis efectuats per Agrotècnia Alimentària, així com de la constatació de l'activitat de conreu que s'hi desplega en l'actualitat.

L'objectiu d'aquest planejament és la modificació del PGM deslliurant gran part d'aquests terrenys de la qualificació de sistema portuari, assignada pel PGM, i proposa la de reserva natural (29). També es proposa restituir la resta de territori per acollir activitats científiques, d'investigació, divulgació i coneixement de la natura, etc., sempre que es garanteixi la compatibilitat d'aquestes activitats amb l'objectiu urbanístic de protecció de l'indret.

Projecte d'estabilització i defensa de platges

Comprèn els terrenys de platja situats entre la ZMT i el mar, entre les límits dels termes municipals veïns de Barcelona i Viladecans.

Es tracta d'una platja lineal segons l'arc deltoïdal el qual, al seu extrem oriental, concretament al tram del Polígon Industrial Pratenc, presenta una important erosió i pèrdua de territori que ha portat els particulars a emprendre obres de defensa de les parcel·les industrials.

Les causes d'aquest fenomen són diverses, però la més important és la modificació del règim d'aportacions de sòlids que es produeix com a conseqüència de diverses actuacions de les obres mar endins realitzades pel port de Barcelona; de les extraccions d'àrids a la llera del Llobregat; de les modificacions dels vessants naturals, etc.

Cal tenir també present l'actual situació de deteriorament de la qualitat de la sorra i de l'aigua a causa de la intensa contaminació dels abocaments del riu Llobregat i del canal de la dreta del Llobregat, veritables clavegueres a cel obert, així com per les aigües negres que desguassen directament al mar per mitjà de les corredores i sèquies que porten les aigües residuals de la població.

L'actual política de costes del MOPU, definida al seu Pla d'actuacions 1983-1990, s'orienta preferentment cap a transvassaments de sorres, és a dir, a reduir al màxim la intervenció en el territori mitjançant obres de defensa artificial tipus espigons, esculleres, etc. Aquesta línia d'actuació sembla especialment adient en aquest indret ja que cal recordar que tots els sòls del terme municipal del Prat de Llobregat a ponent del Polígon Industrial Pratenc i de la nova llera del riu tenen en aquest planejament un tractament de protecció i defensa dels seus valors naturals i paisatgístics.

Per tant, pel que fa a la protecció i defensa del litoral, es proposa que les actuacions a emprendre ho siguin de forma que permetin i garanteixin la construcció i defensa del passeig Marítim i els accessos complementaris al tram entre el càmping Cala Go-Go i la colònia d'aviació, així com l'estabilització de les platges en general i molt especialment al tram entre la Ricarda i Ca n'Arana, d'especial protecció com a reserva natural.

La definició de les obres concretes i actuacions específiques a emprendre s'hauran de fer, però, un cop conegudes les conclusions de l'Estudi de regressió del delta del Llobregat que redacta la Direcció General de Ports i Costes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat.

Pla especial d'ordenació de la zona del verd privat de la Ricarda

El PGM qualifica com a verd privat protegit (8a), amb el règim urbanístic dels sòls urbans, una superfície d'uns 193.000 m^2 de la pineda de la Ricarda. Actualment s'hi troben quatre edificacions destinades a habitatges a més d'algunes construccions auxiliars.

Les Normes Urbanístiques del PGM permeten la parcel·lació per sobre dels 3.000 m^2 per crear parcel·les com a mínim de 2.500 m^2 destinades a habitatge unifamiliar.

Aquesta possibilitat transformadora tampoc no sembla compatible amb els objectius generals que inspiren aquesta proposta de modificació, és a dir, amb la protecció de les pinedes deltoïdals i de les condicions i característiques naturals de les llacunes i aiguamolls del delta.

Per aquesta raó es proposa la modificació del règim urbanístic d'aquest territori, que passaria a ésser el de sòl no urbanitzable, i se li assigna la qualificació urbanística de verd privat d'interès tradicional (8b) amb el contingut normatiu definit a les Normes Urbanístiques del PGM i que resulta totalment adient amb els objectius d'aquest planejament i amb la realidad del territori.

Pla especial del parc de Can Camins

La pineda de Can Camins té una extensió aproximada d'unes 45 ha i constitueix la massa forestal més important de les situades a l'extrem inferior del delta. Conserva força íntegres les característiques pròpies de la pineda ja que el seu estat és pràcticament el natural, només alterat per l'aparició d'alguns xalets situats enfront del camí que separa la pineda del càmping Cala Go-Go. També hi ha alguns corriols apareguts en un intent de parcel·lació i urbanització realitzat els anys seixanta.

Si bé el PGM considera aquests terrenys com a sòl urbà amb la qualificació d'ordenació aïllada (20 a/11), no han prosperat les iniciatives d'urbanització d'aquests darrers anys.

La manca d'elements d'urbanització i el pràcticament nul grau de consolidació d'aquest territori ha portat a la modificació de la primitiva qualificació urbanística i a l'assignació del règim urbanístic dels sòls urbanitzables no programats amb la qualificació de desenvolupament urbà opcional (21). Aquest canvi l'enregistra el document de Revisió del Programa d'actuació del PGM.

Els acords presos per aquesta CMB en la seva Comissió Informativa que considerà els Criteris, objectius i solucions generals de planejament en relació al Pla de la Zona Costanera, condueixen a la consideració d'una nova qualificació urbanística que protegeixi integralment la massa arbòria que constitueix l'actual pineda. Per aquesta raó es proposa la de parcs i jardins a nivell metropolità (6c), i caldrà redactar-ne un Pla especial.

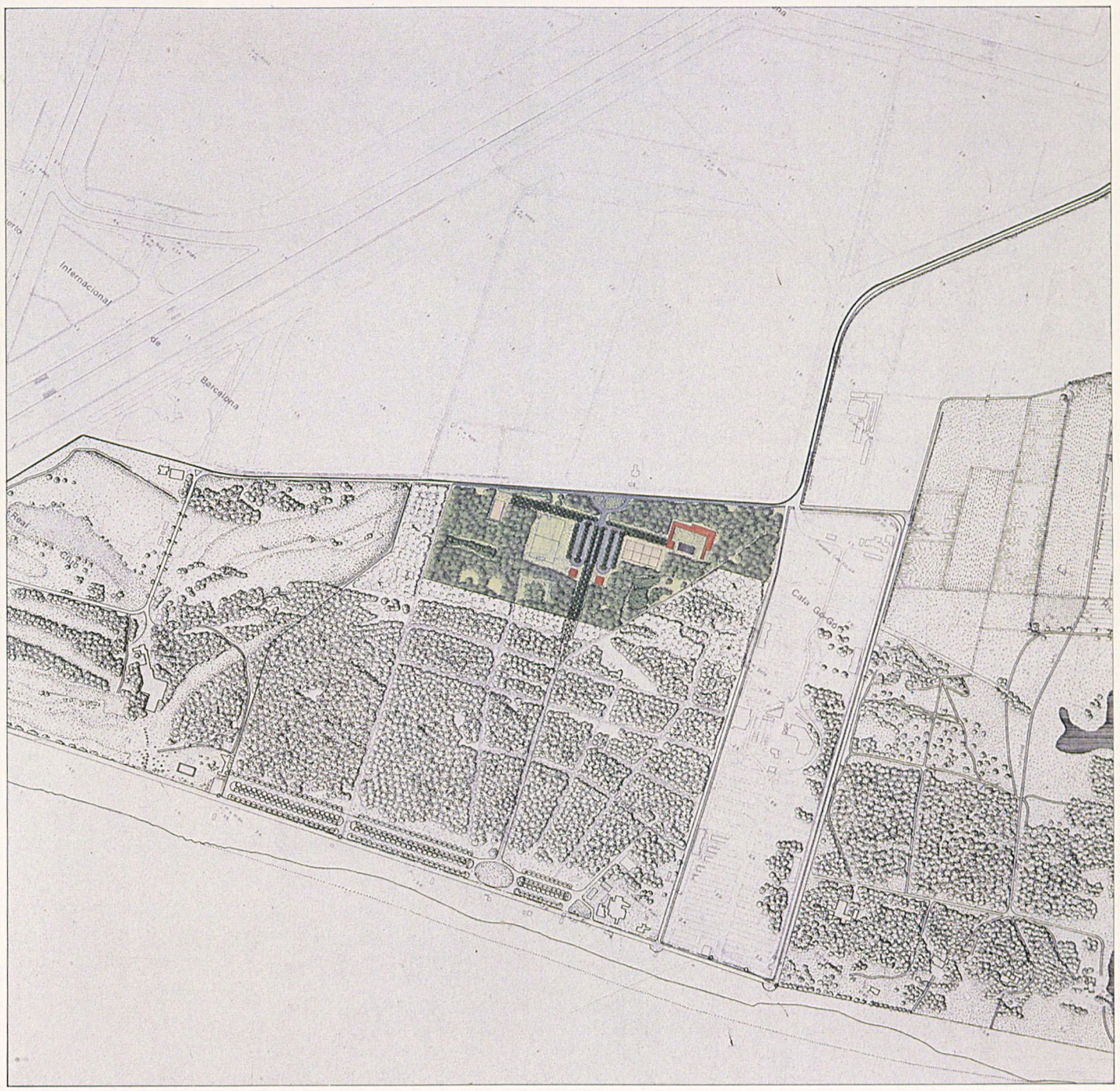
Pla especial dels equipaments de Can Camins

El territori comprès entre la carretera al Club de Golf, la tanca de llevant d'aquest Club i la pineda de Can Camins és un espai amb escassa vegetació on s'han desenvolupat algunes activitats marginals com la d'emmagatzematge de maquinària de construcció, abocaments de deixalles, etc. Actualment, però, és un espai totalment lliure.

Aquests sòls estan qualificats pel PGM com a equipaments i dotacions (7b) i parcs i jardins urbans de nova creació (6b).

Estan separats de la platja (uns 600 m) per la pineda de Can Camins. Això permet considerar aquests sòls amb capacitat i posició per ser suport i complement de les àrees de servei de primera línia de mar, però també com a instal·lacions municipals, malgrat la posició deslligada del nucli urbà principal al qual estarien units directament per la carretera del Golf.

La proposta que es formula permetria construir un important complex d'instal·lacions esportives, especialment d'activitats a cel obert que, per tant, requereixen la mínima edificació en concepte de vestuaris, club, etc. Aquestes instal·lacions s'acompanyarien d'una recuperació de la massa arbòria del sector, de manera que la pineda de Can Camins es prolongués, de fet, fins a la carretera del camp de golf.



Pla especial dels equipaments de Can Camins

Pla especial d'equipaments metropolitans a les platges

Les úniques instal·lacions que actualment desenvolupen una activitat estretament relacionada amb les platges del Prat de Llobregat són el Club Nàutic i el càmping Cala Go-Go, i molt precàriament un lloc d'avarada de barques situat a l'alçada de la tanca del Club de Golf.

Aquesta precarietat en la prestació de serveis, l'absència d'altres instal·lacions de platja i el grau de contaminació de la sorra i de l'aigua, així com els escassos accessos rodats, són inconvenients greus per a la intensa utilització a l'estiu del tram de platja comprès entre el Golf i el càmping Cala Go-Go.

És important i urgent, per tant, adequar aquesta platja de manera que pugui estar dotada amb un nivell de serveis que corresponguin a les exigències i demandes de la comunitat metropolitana.

Es preveu, per tant, la qualificació com a equipaments i dotacions a nivell metropolità (7c) del càmping Cala Go-Go, de les instal·lacions del Club Nàutic i dels terrenys limítrofs, així com de la faixa de terreny d'uns 70 m d'amplada compresa entre el Golf i el Club Nàutic. Aquesta faixa té una llargària d'uns 750 m. Es proposa tant de situar-hi instal·lacions al servei de la platja com un important aparcament arbrat d'espècies resistents a l'agressió marina (tamarius, etc.). Els arbres actuarien com a barrera protectora de la pineda de Can Camins i s'aconseguiria així la regeneració del front de pineda de primera línea de mar, avui erosionat i en procés de retrocés.

Aquesta àrea equipada i arbrada, situada al costat nord del passeig Marítim, completaria la funció d'aquest i articularia, a través de la pineda de Can Camins, les platges i els seus serveis amb l'àrea d'equipaments municipals de tipus esportiu que es preveuen entre la pineda de Can Camins i l'aeroport.

Projecte de passeig Marítim i d'accessos a les platges

La carretera d'accés al camp de golf del Prat, que voreja la tanca de l'aeroport, és avui l'únic accés rodat en condicions que comunica el nucli urbà del Prat amb les platges d'aquest municipi compreses entre la Ricarda i Can Camins. De fet, aquesta carretera acaba com a tal al Club Nàutic del Prat i serveix de separador del càmping Cala Go-Go i la pineda de Can Camins, ja que l'accés al camp de golf és, de fet, un atzucac solament permeable per als socis del Club i per als serveis de l'aeroport. Els darrers anys es van atermenar el càmping Cala Go-Go i la finca de la Ricarda amb un camí sense urbanitzar que, a la pràctica, actua com a accés rodat als xalets de la Ricarda més que com a veritable camí d'accés a les platges.

Aquesta manca d'accessos a les platges de ponent del Prat es repeteix també a primera línia de la costa, ja que, a ponent del Club Nàutic, la circulació rodada és possible solament durant 1 km i mitjançant un camí de ronda sense condicions, mentre que a llevant és totalment inaccessible.

La proposta que es formula té per objecte millorar el nivell d'accessibilitat a les platges i potencia l'actual carretera fins al Club Nàutic i també l'actual camí a llevant del càmping Cala Go-Go. Paral·lelament, es proposa un important passeig Marítim amb àrees d'aparcament arbrades que actuarien de fre a l'erosió massiva que pateix el front al mar de la pineda de Can Camins, alhora que es reequiparia aquest front amb instal·lacions per al servei de les platges.

El front, amb aquest tractament, tindria uns 700 metres de llargària, és a dir, ocuparia el tram comprès entre el Club Nàutic i el camp de golf.

Es preveu també la continuació d'aquest passeig, però, ja no com a tal, sinó com a via distribuïdora, en tot el front del Club de Golf, fins arribar a la Colònia Militar d'Aviació, on acabaria com a tal, però on es preveu també la connexió amb la carretera de ronda de l'aeroport, és a dir, la que arriba al Club de Golf, el travessa i continua per la tanca a ponent de l'aeroport fins a l'autovia i arriba a l'estació de mercaderies.

Amb aquesta proposta viària s'aconseguiria dotar d'accessibilitat rodada a les platges de ponent del terme municipal del Prat, és a dir, les compreses entre la Ricarda i el Remolar.

Pla especial dels equipaments metropolitans de la Colònia d'Aviació

El PGM qualifica com a equipaments i dotacions a nivell metropolità (7c) els terrenys compresos entre el Remolar, el camp de golf i la carretera de prolongació del C/. A de la Zona Franca. En aquests terrenys hi ha diverses instal·lacions de l'antic aeroport de Muntades, així com una base d'helicòpters. També hi ha, però, nombroses edificacions destinades a xalets que, sobretot a l'estiu, són ocupades com a residències per a militars; aquest conjunt s'ha equipat, a més, amb pistes de tennis, piscines, etc.

Aquest territori ocupa unos 700 metres de la línia de la platja que esdevé privatitzada d'aquesta manera per als usuaris de la Colònia Militar d'Aviació; aquest tram, afegit als 1.150 metres que barra el camp de golf, fan que pràcticament restin inutilitzades les platges de ponent del municipi del Prat.

La present proposta d'actuació manté la qualificació urbanística del PGM d'equipaments i dotacions a nivell metropolità (7c), qualificació que comporta l'obligatorietat de desenvolupar un Pla especial d'ordenació que detalli els usos i ordeni aquests sòls, d'acord amb la normativa del PGM i amb els objectius generals del planejament inspirats en la voluntat d'obrir la zona costanera metropolitana als ciutadans, així com la de recuperació, reequipament i adequació de les platges com a espais d'ús col·lectiu.

Pla especial del sistema aeroportuari

La Comissió Informativa d'Urbanisme de la CMB en sessió 6/7/84 i posteriorment la Comissió de Govern en data 19/9/85 acordaren com a directrius per a la modificació del PGM en l'àmbit d'estiu del Pla d'ordenació de la Zona Costanera, que el sistema aeroportuari (2) resta limitat fins a la tanca de les actuals instal·lacions.

Aquesta determinació es tradueix urbanísticament en la necessitat d'assignar noves qualificacions urbanístiques a part dels terrenys qualificats pel PGM com a sistema aeroportuari.

Cal fer excepció dels situats al nord del carrer del Duero, és a dir, el triangle format per l'autovia, el barri de Sant Cosme i la prolongació del carrer del Duero, en el sector anomenat Mas Blau, ja que són terrenys que, si bé estan qualificats pel PGM com a sistema aeroportuari (2) i estan situats fora de l'actual tanca, no pertanyen a l'àmbit d'estudi del present document.

Les noves qualificacions assignades són les de parcs i jardins urbans a nivell metropolità (6c), tant pels sòls compresos entre el camp de golf i l'aeroport com entre aquest i el barri de Sant Cosme.

Aquesta qualificació s'atorga també al parc urbà que recentment ha construït l'Ajuntament. També s'assigna la qualificació de rústic protegit de valor agrícola (24) als terrenys entre la carretera del Golf i el límit previst al PGM com a nova llera del riu Llobregat, i que en aquell document també fou qualificat de sistema portuari. A l'àrea del Remolar es qualifiquen com a equipaments i dotacions a nivell metropolità (7c) els terrenys entre l'actual tanca i la qualificació de 7c prevista al PGM per al Remolar i el sector de les Filipines.

Com a conseqüència de tot allò que s'ha dit, el sistema aeroportuari (2) resta reduït, dins de l'àmbit d'estudi del present document, a 764,715 ha.

Pla especial del parc de Sant Cosme

Damunt dels terrenys abans propietat de l'Instituto Nacional de la Vivienda, en els quals es varen iniciar part de les obres de fonamentació del barri de Sant Cosme, posteriorment aturades pel Ministerio del Aire, l'Ajuntament del Prat ha projectat i construït un parc urbà.

Com a conseqüència de l'acord pres en el seu moment per la CMB, en el sentit de limitar la qualificació urbanística de sistema aeroportuari (2) a les actuals instal·lacions fins a la tanca existent, es presenta la necessitat d'assignar una nova qualificació urbanística als terrenys situats fora de la tanca i compresos entre aquesta, el parc de Sant Cosme i el carrer del Duero o el límit sud del barri.

La qualificació més adient és la de parcs i jardins a nivell metropolità (6c), que correspon a la situació de fet del parc ja construït i que possibilita la seva ampliació fins a una superfície total de 44,5 ha. Tant per la seva grandària com per la seva posició entre el sistema aeroportuari i el nucli urbà del Prat, aquest parc mereix la consideració d'interès a nivell metropolità.

Projecte d'ampliació i millora de l'autovia C-246

Per l'autovia C-246, la Direcció General de Carreteres de la Generalitat ha redactat un projecte d'ampliació a tres carrils de circulació en cada sentit, així com la construcció de diversos ponts.

El PGM estableix en el tram que ens ocupa una reserva del territori a ambdós costats de l'autovia per situar-hi calçades laterals.

La present proposta recull el projecte de la Direcció General de Carreteres abans esmentat i suprimeix les calçades laterales previstes al PGM, si bé manté com a protecció de sistemes (9) la reserva de territori prevista pel planejament per a aquestes calçades. Això permet la seva presa en consideració, en el futur.

Cal assenyalar el manteniment del cargol previst al PGM per a la connexió de l'autovia i la carretera de ronda, pel sud de l'actual nucli urbà, via que tindrà ara una major importància territorial en esdevenir l'alternativa de traçat prevista per a la continuïtat del carrer A de la Zona Franca fins a l'autovia.

Pla especial del parc metropolità del Golf

Les instal·lacions del camp de golf del Prat estan situades entre la Colònia Militar d'Aviació, la pineda de Can Camins, la capçalera de la pista transversal de l'aeroport i el mar.

Ocupen un front d'uns 1.150 metres de platja que de fet queda, per aquesta raó, privatitzada pels usuaris del club i si més no inaccessible per als usuaris de la platja, ja que l'actual camí de ronda de la platja del Prat acaba a la tanca que separa les instal·lacions del golf de les pinedes situades a llevant.

L'estat general de conservació del territori ocupat pel Golf pot considerar-se exemplar, així com l'acurat tractament emprat per al manteniment de les pinedes existents, tractament del drenatge, sanejament de la Roberta, etc. Es pot considerar que la franja que va des de la platja fins a uns 450 metres cap a l'interior és el territori ocupat per les instal·lacions del club.

Hi ha, però, un important territori, el comprès entre la pista transversal, la pista longitudinal i el Remolar, el qual resta encara avui lliure de qualsevol transformació i ocupació, i que, atesos els estudis específics desenvolupats sobre el delta i els seus aiguamolls, es manifesta d'una singular importància i interès ja que juga un paper clau en l'equilibri ecològic.

En la mesura que aquest territori, avui propietat de l'aeroport de Barcelona, és fora de la tanca que limita estrictament les pistes de vol i que l'acord pres per la CMB en el seu moment fou el d'ajustar la qualificació de sistema aeroportuari (2) estrictament a l'actual tanca, és necessari assignar unes noves qualificacions urbanístiques a aquest territori reservat pel PGM com a sistema aeroportuari. La qualificació que sembla més adient és la de parcs i jardins metropolitans (6c); s'amplia així físicament la reserva feta en aquest sentit pel PGM, de manera que el pla especial que es desenvolupi per a l'ordenació detallada de tot aquest territori establirà de manera precisa el tractament i règim d'usos, atenent les concessions i els compromisos administratius existents, tant en allò referent a l'àrea ocupada actualment per les instal·lacions del golf, com per a l'àrea encara pendent d'ordenació, per a la qual s'establiran acuradament les condicions d'aprofitament i capacitat d'intervenció amb les de protecció i defensa dels seus actuals valors.

Barcelona

1 Àmbit d'actuació de Macosa

2 Àmbit d'actuació de la Catalana de Gas

3 Àmbit d'actuació de La Papelera Española (subsectors 1 i 2.)

4 Àmbit d'actuació del Bogatell-Bilbao

5 Àmbit d'actuació de la SGAB

6 Àmbit d'actuació d'Icària-Bogatell-Pamplona

7 Pla especial de la Vila Olímpica

8 Àmbit d'actuació del carrer del Taulat

9 Adquisició de sòl, carrers d'Espronceda, de Bac de Roda i de Fluvià

10 Adquisició del sòl per al parc metropolità del final de la Diagonal

11 Pla especial del sistema portuari i projecte d'ampliació del port. Obertura del port

12 Pla especial i projecte del sistema de serveis tècnics del Llobregat

13 Pla especial i projecte d'equipaments metropolitans del Llobregat

14 Projecte del parc metropolità del Llobregat

Àmbit d'actuació de Macosa

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls del Poblenou delimitats pels carrers de Llull, de Provençals i dels Ferrers; per una línia paral·lela al carrer de Llull i situada aproximadament a 428 m al sud-est de l'eix d'aquest carrer, el carrer del General Manso, la tanca del ferrocarril, l'avinguda de la Diagonal i el carrer de Llull. S'inclouen, a més, dins de l'àmbit, les finques de Macosa situades entre el carrer de Llull i l'avinguda Diagonal.

La superfície total de l'àmbit és de 296.146 m^2.

Estructura de la propietat

La propietat dels sòls de l'àmbit de planejament està distribuïda com segueix:

a. Els sòls de la fàbrica Macosa que corresponen a la propietat més gran amb una superfície total de 203.200 m^2.

b. L'Ajuntament de Barcelona hi participa amb la superfície dels carrers de Llull i de l'Agricultura i camins, amb una totalitat de 12.145 m^2.

c. La Renfe, amb una superfície de 26.922 m^2.

d. Finques d'Antoni Vidal i Folch ref. 002, 003, amb una superfície de 53.879 m^2.

Objectius de planejament

L'objectiu principal del planejament és l'execució de l'obertura fins al mar dels carrers de Provençals i del General Manso.

També és objectiu del planejament la formalització dels límits de la fàbrica Macosa i el manteniment d'aquesta important indústria al sector del Poblenou. És convenient, a la vegada, l'eliminació de les plantes contaminants del forn de foneries.

El PGM inclou el carrer de la Selva de Mar a la xarxa de vies bàsiques de l'Estructura general i orgànica del territori i també és considerat com a via fonamental al Pla de vies bàsiques elaborat per la Unitat Operativa de Transports i Circulació del Servei de Planejament de l'Ajuntament de Barcelona.

Aquest planejament no es planteja com a objectiu immediat l'obertura del carrer de la Selva de Mar i en manté, però, l'afectació.

Altres objectius són:

L'obtenció de sòls per al parc del final de la Diagonal.

Fer compatible l'activitat industrial controlada amb l'ús residencial i de lleure.

Proposta d'ordenació

Per aconseguir els objectius proposats, es formulen les següents intervencions de planejament:

Es proposa mantenir com a sistema viari (5) el carrer del General Manso, amb una amplària de 49 m a partir de l'avinguda de la Diagonal. La mateixa amplària es proposa per al carrer de la Selva de Mar el qual, transitòriament, es qualifica a l'interior de la fàbrica Macosa com a (17/5) transformació de l'ús existent a sistema viari.

L'amplària de 49 m és el resultat d'eixamplar la secció dels carrers tipus del Pla Cerdà (20 m) fins a l'aresta exterior dels xamfrans. Aquesta major amplada permet d'obtenir calçades laterals de servei i un considerable nombre d'aparcaments en superfície. Alhora, permet millorar la qualitat ambiental del carrer, sense contradir l'esquema estructural del Pla Cerdà, mitjançant la plantada de quatre fileres d'arbres. Els aparcaments són importants per al servei del futur parc que es proposa al final de la Diagonal.

Es proposa mantenir la qualificació d'industrial (22a) per a l'illa definida pels carrers de Llull, de la Selva de Mar, de Ramon Turró i de Provençals.

Es manté la qualificació de remodelatge privat (14b) per a les illes definides pels carrers de Provençals, de Ramon Turró i de la Selva de Mar i per una línia situada a 428 m al sud-est de l'eix del carrer de Llull i paral·lela a aquest carrer.

Es proposa també qualificar d'industrial (22a) el sector de la fàbrica Macosa definit pels carrers de la Selva de Mar, de Llull i del General Manso i per una línia situada a 428 m al sud-est del carrer de Llull i paral·lela a aquest carrer.

La indústria hauria d'acomplir la normativa vigent en relació a la situació urbana que ocupa.

També es proposa qualificar com a equipament comunitari de nova creació i d'interès municipal (7b) la superfície dels sòls situats a ponent del carrer de Provençals; es complementen així les propostes que es fan a les unitats d'actuació veïnes.

Es proposa, també, mantenir la zona d'equipaments al nord de carrer de Llull.

Amb aquesta proposta, la superfície qualificada dels sòls seria com segueix:

Sistema general viari (5)	44.535 m^2
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (6b)	9.100 m^2
Parcs i jardins urbans actuals i de nova creació a nivell metropolità (6c)	57.300 m^2
Equipaments comunitaris públics existents i privats (7a)	4.425 m^2
Equipaments comunitaris de nova creació i d'interès municipal (7b)	7.000 m^2
Remodelatge privat (14b)	28.475 m^2
Industrial (22a)	145.311 m^2
Total	296.146 m^2

Àmbit d'actuació de la Catalana de Gas

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls del Poblenou delimitats pel carrer del Taulat, la tanca de ponent de la fàbrica de Catalana de Gas de Sant Martí de Provençals, la tanca del ferrocarril, la prolongació del carrer de Bilbao, una línia paral·lela als carrers longitudinals de l'eixample i coincident amb la prolongació d'un nou carrer pel darrera del cementiri, el traçat proposat de l'avinguda del Litoral, la perllongació del carrer del General Manso, l'eix d'un nou carrer proposat al sud de la fàbrica Macosa i el carrer dels Ferrers.

La superfície total de l'àmbit és de 203.618 m^2.

Aquest sector conté els sòls de la fàbrica de Catalana de Gas i Electricitat de Sant Martí i s'estén a sòls ocupats per les instal·lacions de la Companyia de Gas, per la platja de vies del ferrocarril, per les naus de manteniment de Talgo i per l'estació del Poblenou. La resta de sòls, més enllà de la tanca de Renfe, són sòls guanyats al mar que no tenen cap ús específic i coincideixen amb els que separen el ferrocarril de les instal·lacions esportives d'esbarjo de la Mar Bella.

Estructura de la propietat

Els sòls de l'àmbit de planejament són propietat de la Companyia de Gas i Electricitat, de Renfe i de l'Ajuntament de Barcelona. A més, inclouen unes 4 ha de sòls. Les superfícies i percentatges són els següents:

Catalana de Gas	29,12 %	59.287 m^2
Renfe	50,71 %	103.250 m^2
Ajuntament de Barcelona	0,47 %	960 m^2
Sòl de domini públic (ZMT)	19,70 %	40.121 m^2
Total	100,00 %	203.618 m^2

Objectius del planejament

L'objectiu principal del planejament és l'execució de l'obertura, fins al mar, del carrer de Bac de Roda, actualment interromput per la fàbrica de Catalana de Gas i Electricitat, per tal de fer-ne possible la connexió amb l'avinguda del Litoral. Amb la desaparició de la fàbrica de gas i el seu desarmament, així com el de les instal·lacions ferroviàries, serà possible la renovació urbanística de la zona amb el conseqüent reequipament i dotació d'espais lliures.

La nova ordenació urbanística s'ajustarà als traçats dominants de l'estructura urbana de Barcelona (Eixample Cerdà).

Un objectiu complementari és el de plantejar una nova posició de la línia límit de la ZMT més d'acord amb la realitat física del territori actual, molt diferent de la que existia en el moment que s'establí la delimitació vigent (1921).

Proposta d'ordenació

A l'àrea de referència del planejament, es proposa una ordenació amb edificis de sis plantes alineats a la xarxa viària. Aquesta disposició de l'edificació defineix illes d'una grandària semblant a l'Eixample Cerdà. Les illes estan obertes. L'interior de les illes es proposa destinar-lo a parcs i jardins locals.

L'ordenació és pràcticament simètrica a ambdós costats del carrer de Bac de Roda. S'estructura cada agrupació en nou illes en forma de quadre. L'illa central es destina a sistema local de parcs i jardins.

Amb aquesta ordenació es garanteix la visió de la zona verda des de la majoria dels habitatges. També es destina una illa de cada conjunt al sistema d'equipaments comunitaris.

El carrer de Bac de Roda i el de la Selva de Mar es proposen amb una amplària de 49 m. Aquesta amplària és el resultat d'eixamplar la secció dels carrers tipus del Pla Cerdà fins a l'aresta exterior dels xamfrans.

Aquesta major amplada permet obtenir calçades laterals de servei i un considerable nombre d'aparcaments en superfície. Alhora, permet millorar la qualitat ambiental del carrer, sense contradir l'esquema estructural del Pla Cerdà mitjançant la plantada de fileres d'arbres.

La resta de carrers es proposa amb una amplària de 20 m. D'aquests carrers, els longitudinals són el carrer del Taulat, un carrer prolongació del passeig de Calvell i un altre situat entre els anteriors. Els carrers transversals són el carrer de Lope de Vega, el d'Espronceda, el del Fluvià, el carrer dels Provençals i el del Treball.

El carrer del Taulat es proposa de secció constant amb una amplària, com s'ha dit, de 20 m, modificant el PGM que proposa una amplària de 30 m.

Es proposa un àmbit d'actuació i, d'acord amb el que s'especifica als articles 64, 65, 66 i 67 de les NNUU del PGM, es determina una àrea de referència de la unitat de zona que inclou els sòls qualificats com a (14b) i la part corresponent als vials adscrits al sistema general viari.

En aquest àmbit, el desenvolupament del planejament està totalment condicionat a la desaparició de la fàbrica de gas.

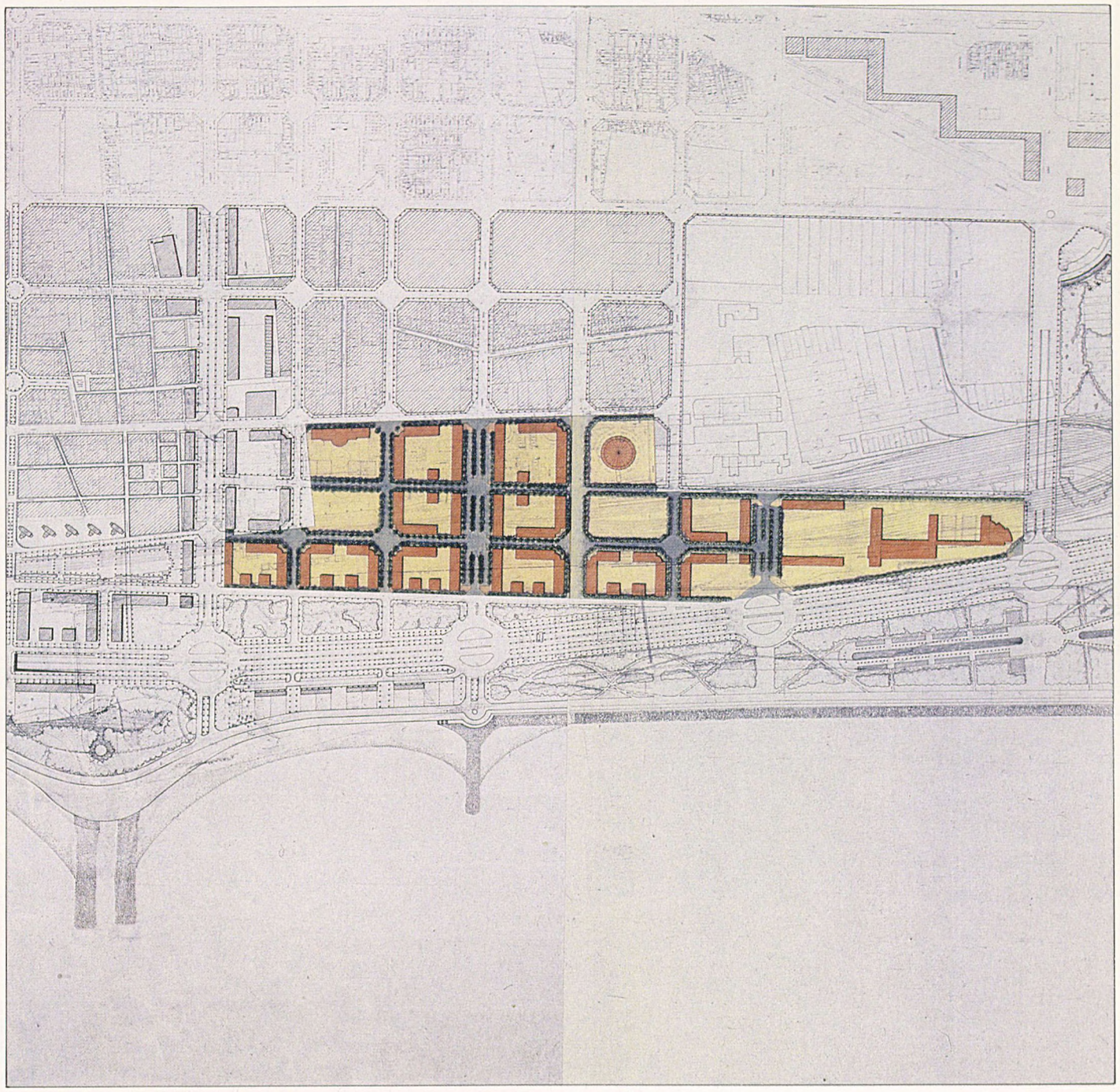
Es proposa, per tant, la delimitació d'un àmbit d'actuació a desenvolupar pel sistema de cooperació, en una etapa única de tres anys, a partir de l'aprovació del projecte i de renovació del sistema de producció de gas que té programada la Companyia de Gas i Electricitat.

De l'aplicació dels estàndards mínims regulats als arts. 356 i 357 de les NNUU del PGM es dedueix el que segueix:

a. Vials locals	25,20 %	51.312 m^2
b. Aparcaments	5,40 %	19.953 m^2
c. Espais verds locals	16,20 %	32.986 m^2
d. Dotacions comunitàries	11,70 %	23.823 m^2

De la proposta d'ordenació que indicativament formula el Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana, es pot comprovar que s'acompleixen els estàndards mínims, ja que s'hi fan les següents previsions:

Sistema general viari		
a. Vials locals	9,81 %	19.992 m^2
b. Aparcaments	39,60 %	80.615 m^2
c. Espais verds locals	18,78 %	38.240 m^2
d. Dotacions comunitàries	11,81 %	24.048 m^2
e. Sòl privat	20,00 %	40.723 m^2
Total	100,00 %	203.618 m^2



Àmbit d'actuació de la Catalana de Gas

Àmbit d'actuació de La Papelera Española (subsectors 1 i 2)

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls del Poblenou delimitats pel carrer de Llull, el passatge de Joaquim Pujol, el grup d'habitatges amb façana al carrer de Lope de Vega, el carrer de Lope de Vega, la tanca de les instal·lacions de Catalana de Gas i Electricitat de Sant Martí, la tanca del ferrocarril, el passeig de Calvell, el carrer del Ferrocarril, el carrer del Perelló, el carrer de Vidal i Valenciano, el carrer del Taulat, el carrer de Guillem de Llúria, el carrer de l'Amistat, l'edifici d'habitatges del carrer de l'Amistat, 25 i els núm 7 i 8 del carrer que delimita el mercat en la seva façana sud-est, el carrer de la Degollada, el carrer de Castanys, el carrer del Joncar i el passatge situat a llevant de la fàbrica Sumco.

La superfície total de l'àmbit és de 82.136 m^2 i la forma del sector és sensiblement rectangular.

Dins de l'àmbit, hom pot identificar dos subàmbits diferenciats de possible gestió particularitzada.

1. El sector situat al nord del carrer del Taulat. Aquest sector conté els sòls de l'Estudi de detall de La Papelera Española. S'estén, a més a més, fins al carrer de Llull i inclou també finques al sud del mercat de la plaça de la Unió i a ponent del carrer de la Degollada. Es tracta de sòls ocupats per l'antiga fàbrica de La Papelera Española, per uns habitatges i per altres indústries i naus d'emmagatzematge. L'extensió superficial d'aquest primer sector és aproximadament de 47.030 m^2.

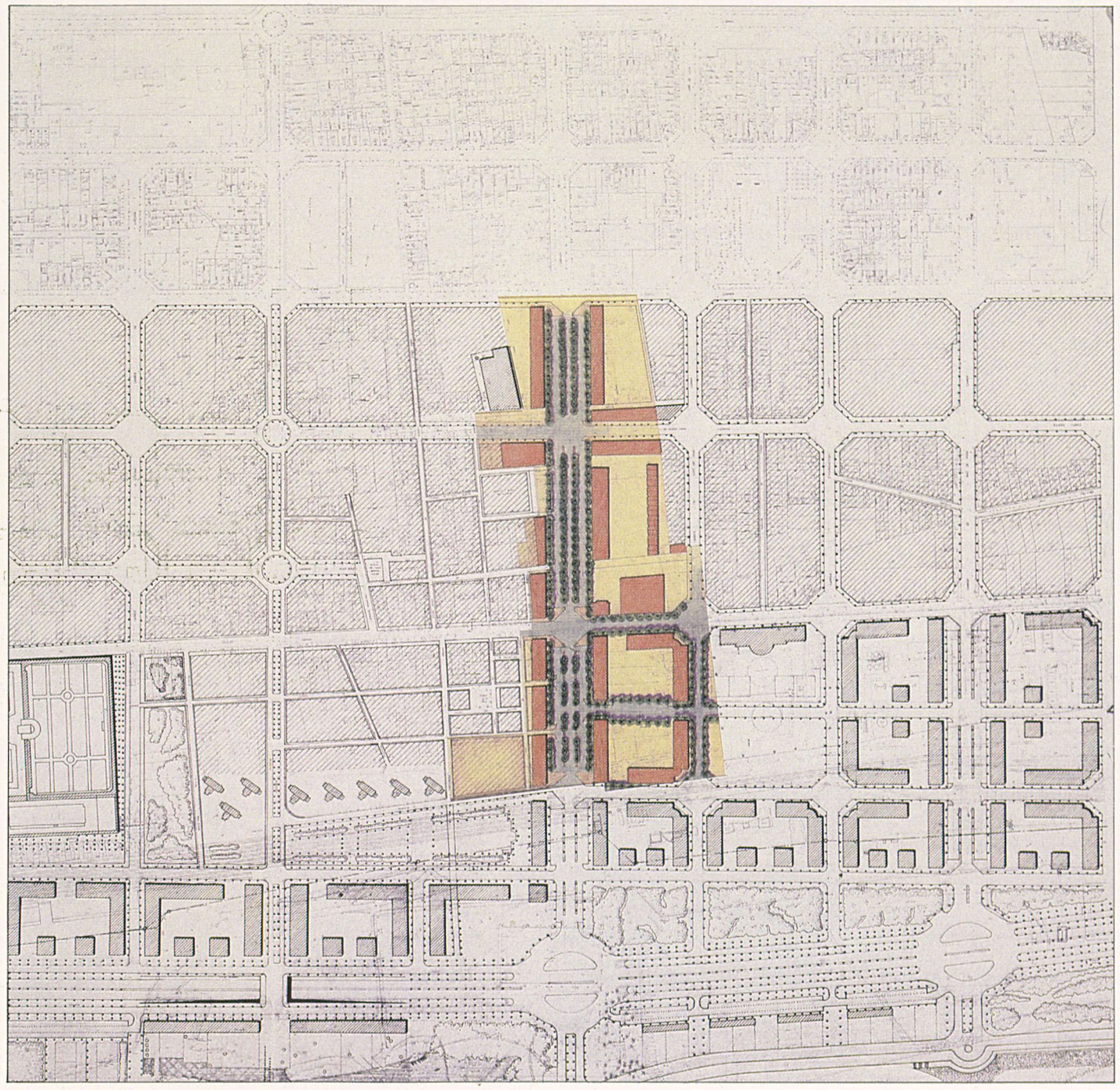
2. El sector situat al sud del carrer del Taulat entre aquest carrer, el passeig de Calvell i la tanca del ferrocarril. Són sòls ocupats per habitatges antics de baixa densitat i per tallers i indústries obsoletes, excepció feta de les de l'illa definida pel carrer del Taulat, el carrer de Pau Claris, el carrer del Perelló i el carrer de la Jonquera; l'extensió superficial de l'àmbit és aproximadament de 35.016 m^2.

Estructura de la propietat

La propietat dels sòls presenta una doble característica:

Per una banda, hi ha una sèrie de finques de considerable extensió superficial, com ara les de l'antiga fàbrica de La Papelera Española o les d'algunes illes a l'entorn dels carrers del Perelló i del Joncar que pertanyen en la seva total extensió a un sol propietari. Són àrees d'ús industrial, a algunes de les quals ha cessat qualsevol activitat.

Per l'altra les petites propietats que s'estenen per la resta de l'àmbit i que estan destinades, en general, a habitatge.



Àmbit d'actuació de La Papelera Española (subsectors 1 i 2)

Objectius del planejament

L'objectiu principal del planejament és l'execució de l'obertura fins al mar del carrer de Bilbao. Aquest és un carrer important de relació de la ciutat amb la zona costanera. Comunica, a través del pas superior de la Gran Via, els sectors de la ciutat situats al nord d'aquesta avinguda amb l'avinguda del Litoral.

El PGM l'inclou dins la xarxa de vies bàsiques de l'Estructura general i orgànica del territori, però l'interromp al carrer del Taulat, sense cap aparent justificació. Al Pla de vies bàsiques elaborat per la Unitat Operativa de Transports i Circulació del Servei de Planejament de l'Ajuntament de Barcelona, aquesta via figura com a element fonamental de xarxa bàsica de circulació. Per altra banda, en un procés progressiu de construcció de l'avinguda del Litoral, el carrer de Bilbao pot esdevenir fonamental per connectar, en una primera etapa, l'avinguda del Litoral amb la Gran Via.

A més a més, convindria atorgar a aquest carrer de Bilbao una secció que permeti la creació d'un cert nombre d'aparcaments en superfície.

Altres objectius són:

La recuperació del xalet i de les naus de La Papelera Española amb façana al carrer del Taulat. Poden ser equipaments comunitaris.

La creació d'una plaça davant del mercat de la Unió amb façana al carrer de Bilbao.

La millora de la qualitat de l'ordenació amb una nova concepció tipològica i de dotacions.

L'obertura dels carrers de Lope de Vega i de Ramon Turró, avui interromputs pel recinte de La Papelera Española.

L'eixamplament del carrer del Taulat.

I el canvi dels usos industrials actuals en el sentit propiciat pel Pla General Metropolità, d'evolució cap a l'ús residencial.

Proposta d'ordenació

Per aconseguir els objectius proposats, es formulen les següents intervencions de planejament:

Es proposa modificar la vialitat i atorgar una amplada de 49 m al carrer de Bilbao i de 20 m al carrer del Taulat.

Qualificació de la totalitat dels sòls com a zones de remodelatge privat (14b). Els carrers de Bilbao, del Taulat i de Llull, s'adscriuen al sistema general viari (5).

Es proposen inicialment dos subàmbits d'actuació, un per al sector del nord del carrer del Taulat (sector 1) i un altre al sud d'aquest carrer (sector 2).

Per cadascun dels subàmbits d'actuació, i d'acord amb allò que s'especifica als articles 64, 65, 66 i 67 de les NNUU del PGM, es determina una àrea de referència de la unitat de zona que inclou els sòls qualificats com a (14b) i la part corresponent de vial adscrit al sistema general viari.

Per al carrer de Bilbao, a partir del carrer de Llull s'adopta una amplada de 49 m, resultat d'eixamplar la secció dels carrers tipus del Pla Cerdà (20 m) fins a l'aresta exterior dels xamfrans.

Aquesta major amplada permet obtenir calçades laterals de servei i un considerable nombre d'aparcaments en superfície. Alhora, permet millorar la qualitat ambiental del carrer, sense contradir l'esquema estructural del Pla Cerdà, mitjançant la plantada de quatre fileres d'arbres.

Els carrers de Ramon Turró i de Lope de Vega es proposen de 20 m d'amplada seguint l'esquema d'alineacions del Pla Cerdà.

El carrer del Taulat es proposa de secció constant amb una amplada de 20 m. En aquest sentit, es modifica el PGM que proposava una amplada de 20 m fins al carrer de Bilbao i de 30 m a llevant d'aquest carrer.

Es proposa una ordenació amb edificis residencials alineats als vials i es concentra la màxima edificabilitat amb façana al carrer de Bilbao. Les altures són de sis plantes per als edificis del front dels carrers de Bilbao, de Ramon Llull i de Ramon Turró i de cinc plantes pels edificis situats enfront del carrer de Bilbao i coincidint amb les illes situades al nord i al sud del mercat de la Unió. També es proposa de cinc plantes la resta de les edificacions residencials, excepció feta d'un grup d'habitatges de planta baixa i dues plantes que hi ha a l'interior de l'illa situada davant del mercat, a l'altre costat del carrer de Bilbao.

L'ordenació volumètrica per alineació de vial permet que les zones de parcs i jardins urbans i d'equipaments se situïn als espais interiors de les illes. Aquests espais, però, s'obren als carrers secundaris de tal manera que s'incorporen a l'espai públic a través d'ells. El nombre d'aparcaments en superfície es pot incrementar mitjançant la previsió de línies d'aparcament en bateria al llarg d'aquests carrers secundaris.

Subàmbit d'actuació sector 1

L'àmbit d'actuació del sector 1 conté sòls amb una superfície de 47.030 m^2.

Per a llur desenvolupament es proposa el sistema d'actuació de compensació.

De l'aplicació dels estàndards mínims regulats als arts. 356 i 357 de les NNUU del PGM es dedueix el que segueix:

a. Vials locals	25,20 %	11.851 m^2
b. Aparcaments	5,40 %	2.539 m^2
c. Espais verds locals	16,20 %	7.619 m^2
d. Dotacions comunitàries	11,70 %	5.502 m^2

De la proposta d'ordenació que indicativament figura en aquest Pla especial es dedueix l'acompliment dels estàndards mínims establerts. Les previsions són les següents:

Sistema general viari	16,81 %	7.910 m^2
a. Vials locals (*)	34,69 %	16.317 m^2
b. Aparcaments	5,40 %	2.540 m^2
c. Espais verds locals	16,91 %	7.952 m^2
d. Dotacions comunitàries	12,34 %	5.806 m^2

Es considera, a efectes de quantificació, que l'excés de vial del sistema general viari del carrer de Bilbao, segons la proposta, en relació al PGM actual, s'acumula al sistema local viari.

Aquest àmbit d'actuació es pot dividir en altres més petits, per tal d'agilitzar-ne la gestió.

Subàmbit d'actuació sector 2

El subàmbit d'actuació sector 2 conté sòls amb una superfície de 35.106 m^2.

Es proposa, per al seu desenvolupament, el sistema d'actuació de cooperació.

De l'aplicació dels estàndards mínims regulats als arts. 356 i 357 de les NNUU del PGM es dedueix el que segueix:

a. Vials locals	25,20 %	8.847 m^2
b. Aparcaments	5,40 %	1.896 m^2
c. Espais verds locals	16,20 %	5.687 m^2
d. Dotacions comunitàries	11,70 %	4.107 m^2

De la proposta d'ordenació que indicativament es formula al Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana, es pot comprovar que s'acompleixen els estàndards mínims, ja que s'hi fan les següents previsions:

Sistema general viari (*)	9,11 %	3.200 $m.^2$
a. Vials locals	35,08 %	12.316 $m.^2$
b. Aparcaments	5,40 %	1.900 $m.^2$
c. Espais verds locals	17,49 %	6.139 $m.^2$
d. Dotacions comunitàries	11,66 %	4.092 $m.^2$

Es considera, a efectes de quantificació, que l'excés del sistema general viari del carrer de Bilbao, a partir d'una secció de 20 m, s'acumula al sistema local viari.

Àmbit d'actuació del Bogatell-Bilbao

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls del Poblenou delimitats per l'avinguda d'Icària, pel carrer situat darrera del cementiri, pel passeig Calvell, per la prolongació del carrer de Bilbao, per una línia paral·lela al carrer de Wad-Ras, situada al sud i a una distància de 380 m de l'eix d'aquest carrer, i l'avinguda del Bogatell.

La superfície total de l'àmbit és de 132.500 m^2 i la seva forma és sensiblement rectangular, amb una llargària aproximada d'1 km.

La situació actual de les finques incloses en aquest àmbit de planejament és heterogènia.

La major part està ocupada per la platja de vies del ferrocarril de la costa amb la presència de l'estació del Bogatell. Una important àrea, situada al sud d'aquestes vies, són terrenys guanyats al mar i parcialment urbanitzats per la CMB (zona esportiva de la Mar Bella) i la resta roman abandonada en expectativa de transformació.

Al nord de les vies i entre aquestes i el cementiri, hi ha el grup d'habitatges marginals conegut com a «transcementiri», que el Patronat Municipal de l'Habitatge té en programa d'enderrocar i bastir-ne de nous a un altre indret.

La resta de sòls, els situats entre l'avinguda del Bogatell, el Cementiri Vell, el ferrocarril i l'avinguda d'Icària, els ocupen indústries de transports, magatzems de material, una indústria de foneria d'antimoni i set habitatges.

Estructura de la propietat

Com s'ha dit, la principal finca la constitueix l'ocupada per les vies del ferrocarril, propietat de Renfe.

L'altra en importància és la que està entre la ZMT i el límit sud de l'àmbit.

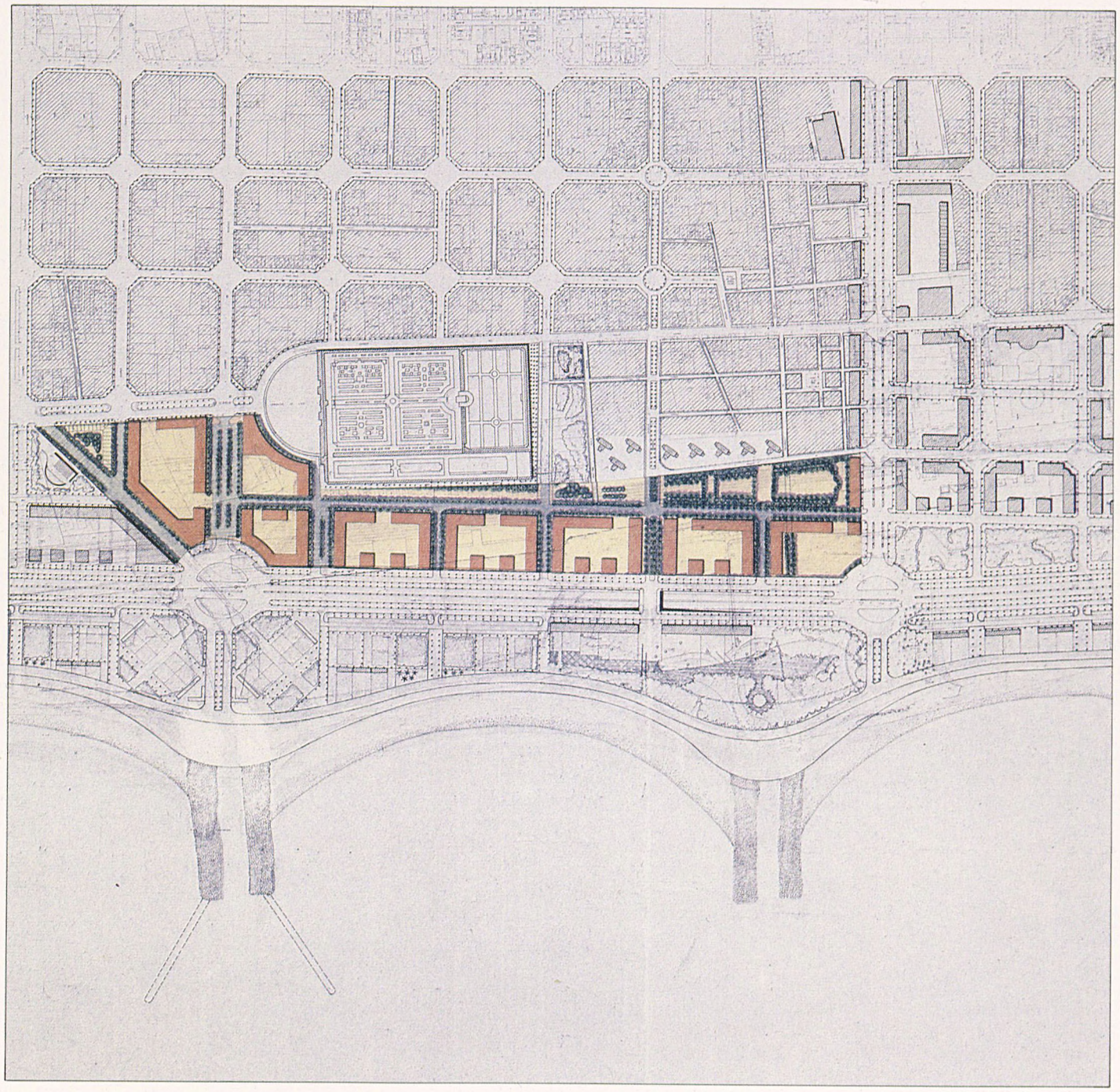
La finca dels habitatges del transcementiri té una superfície aproximada de 9.800 m^2. La resta de propietats la constitueixen l'avinguda del Bogatell, de propietat municipal, i una sèrie de finques privades situades entre l'avinguda d'Icària, el ferrocarril i l'avinguda del Bogatell.

Objectius del planejament

És un objectiu del planejament l'obertura al mar de la prolongació dels carrers de Badajoz, de Granada, de Lutxana i de la Llacuna, la rambla del Poblenou i el carrer del Ferrocarril.

També es pretén la creació d'una franja de nous habitatges, espais verds i equipaments entre el Cementiri Vell i l'avinguda del Litoral per tal de crear activitat en aquest indret amb la formalització d'una nova façana meridional.

Cal arranjar les façanes del Cementiri Vell amb una separació de les edificacions amb els espais arbrats.



Àmbit d'actuació del Bogatell-Bilbao

Àmbit d'actuació de la SGAB

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls del Poblenou delimitats per l'avinguda d'Icària, la depuradora del Bogatell, el nou traçat de l'avinguda del Litoral i l'avinguda del Bogatell.

La superfície total de l'àmbit és de 44.289 m^2.

Estructura de la propietat

Els actuals usos dels sòls compresos en l'àmbit estan destinats en la seva major part a serveis tècnics i a indústries. Hi ha, però, cinc edificis d'habitatges que corresponen al núm. 202 de l'avinguda d'Icària, als núm. 2, 4 i 15 del carrer del Cèrvol i al núm. 27 del carrer de Sant Pol.

La principal instal·lació industrial la constitueix l'existent a la finca que conté una fàbrica i magatzem d'olis situada al núm. 204 de l'avinguda d'Icària amb una superfície de 1.372 m^2. La resta són indústries obsoletes, magatzems i patis.

La propietat més important correspon a la Societat General d'Aigües de Barcelona que té 12.092 m^2. Aquests sòls els va adquirir en un compromís-permuta que va formular amb l'Ajuntament de Barcelona com a conseqüència de la cessió d'una gran superfície del parc de les Aigües que la companyia va fer a l'Ajuntament. L'Ajuntament de Barcelona amb anterioritat havia expropiat els esmentats sòls i edificacions.

Una altra important propietat la constitueix la finca cadastral núm. 002 que amb una superfície de 11.341 m^2 i una forma sensiblement rectangular conté unes naus i la major superfície està destinada a pati. L'Ajuntament de Barcelona és propietari del solar i de l'edifici del parc de maquinària de l'avinguda d'Icària, que pretén traslladar a un altre indret. A més a més, és propietari de les finques 024 i 003 de l'illa definida pel carrer del Cèrvol, l'avinguda d'Icària, l'avinguda del Bogatell i el ferrocarril. L'Ajuntament també es propietari dels carrers del Cèrvol i d'un tram del carrer de Sant Pol i del de Vallgorguina. La superfície total dels sòls propietat de l'Ajuntament de Barcelona és d'11.812 m^2.

La resta de les finques són més petites i la seva superfície és com segueix:

Referencia	Superfície
0,21	1.372 m^2
0,22	912 m^2
0,23	1.925 m^2
0,27	247 m^2
0,28	399 m^2
Carrer Cèrvol 20 (10.105)	271 m^2
Carrer Vallgorguina 130-132 (10.107)	765 m^2

Objectius del planejament

L'objectiu del planejament és fer compatible la presència de les instal·lacions tècniques de la Companyia d'Aigües de Barcelona amb la zona de desenvolupament urbà qualitatiu que es vol potenciar. Es pretén també l'obertura del carrer d'Àlaba fins al mar. És un objectiu la dotació d'aparcaments en superfície per tal de servir als nous habitatges que es proposen.

Proposta d'ordenació

Per aconseguir els objectius proposats, es formulen les següents intervencions del planejament:

Es proposa modificar el PGM amb la fixació de l'avinguda del Litoral al límit sud de l'àmbit d'ordenació, i alliberar una franja d'uns 120 m per tal d'encabir-hi edificació residencial, un nou carrer i una franja verda de protecció del Cementiri Vell d'uns 20 m de mitjana.

La nova ordenació residencial es formula en edificis de planta baixa i cinc plantes, de 14 m d'amplada i disposats en alineació a vial amb edificació oberta, alliberant zones de parcs i jardins a l'interior de les illes. Entre l'avinguda del Bogatell, l'avinguda d'Icària i el carrer d'Àvila es projecta una plaça triangular simètrica en relació a l'avinguda del Bogatell amb una altra situada a l'altre costat de l'avinguda.

Es projecta un centre d'EGB a l'illa definida pel carrer de Badajoz, la prolongació del carrer de Granada i el nou carrer projectat paral·lel als longitudinals a la xarxa Cerdà.

Per al carrer de Badajoz, a partir de l'avinguda d'Icària, es proposa una amplada de 49 m que és el resultat d'eixamplar la secció dels carrers tipus Pla Cerdà (20 m) fins a l'aresta exterior dels xamfrans.

Aquesta major amplada permet d'obtenir calçades laterals de servei i un considerable nombre d'aparcaments en superfície. Alhora, permet millorar la qualitat ambiental del carrer sense contradir l'esquema estructural del Pla Cerdà mitjançant la plantada de quatre fileres d'arbres.

L'amplada per a la resta de carrers és de 20 m llevat de la rambla del Poblenou, que es proposa de 26 m, la prolongació del carrer de Granada de 32 m i l'avinguda del Bogatell de 26 m.

Es proposa qualificar com a zona de remodelatge físic privat (14b) la totalitat dels sòls compresos a l'àmbit, llevat de la prolongació del carrer de Badajoz i de l'avinguda del Bogatell que romanen qualificats com a xarxa viària bàsica (5).

S'elimina per tant la xarxa ferroviària com a conseqüència de l'aixecament de la línia de la costa i del soterrament del ramal de les Glòries.

Per a cadascun dels àmbits d'actuació i d'acord amb allò que s'especifica als articles 64, 65, 66 i 67 de les NNUU del PGM, es determina una àrea de referència de la unitat de zona que inclou els sòls qualificats com a (14 b) i la part corresponent de vial adscrit al sistema general viari (5).

L'àmbit d'actuació que es proposa conté sòls amb una superfície de 132.500 m^2.

Es proposa per al seu desenvolupament el sistema d'actuació de cooperació en una etapa de tres anys.

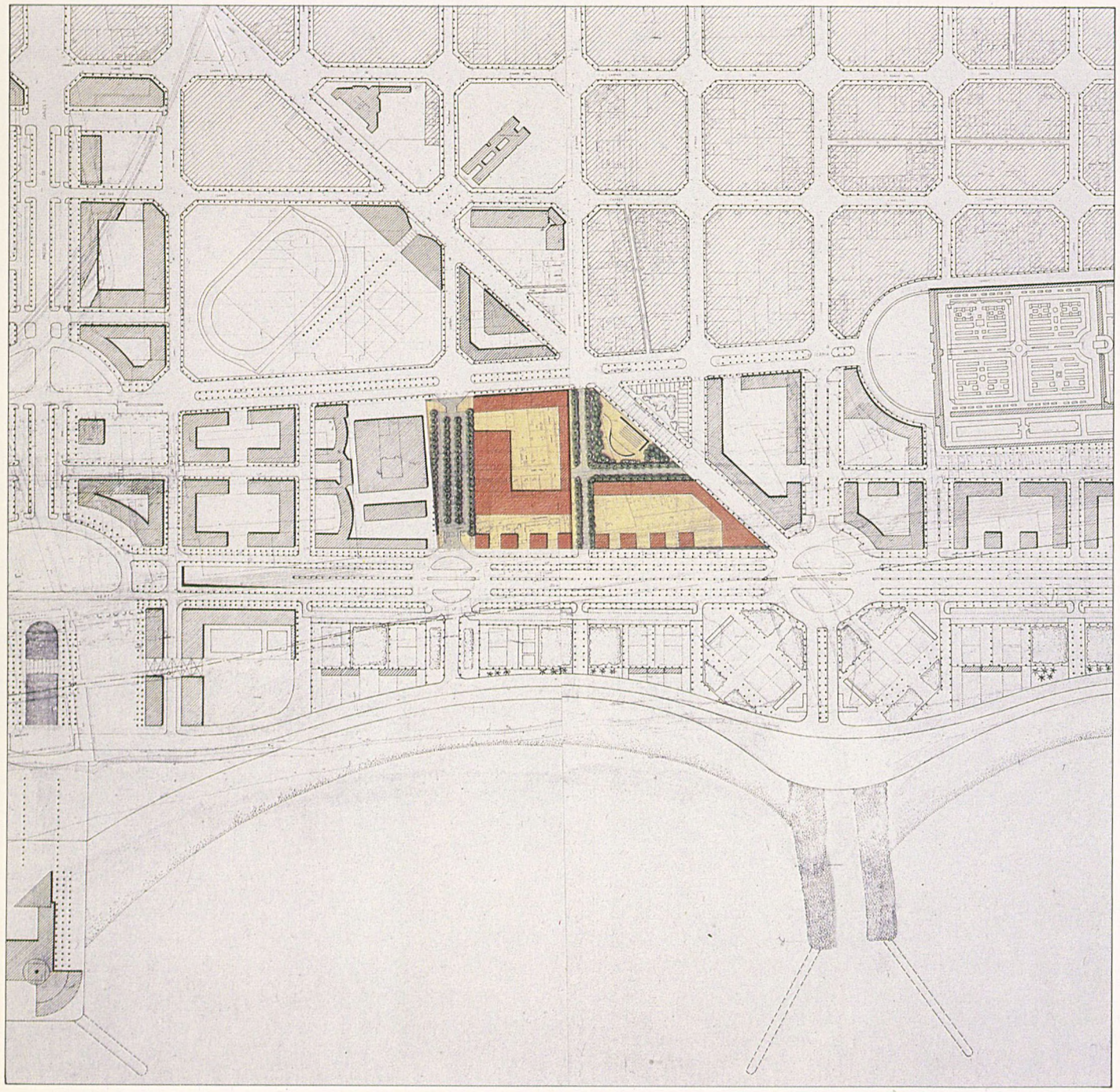
De l'aplicació dels estàndards mínims regulats als articles 356 i 357 de les NNUU del PGM, se'n dedueix el que segueix:

a. Vials locals	25,20 %	33.390 m^2
b. Aparcaments	5,40 %	7.155 m^2
c. Espais verds locals	16,20 %	21.465 m^2
d. Dotacions comunitàries	11,70 %	15.502,5 m^2

De la proposta d'ordenació que indicativament es formula al Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana, es pot comprovar que s'acompleixen els estàndards mínims, ja que s'hi fan les següents previsions:

a. Sistema general viari		
b. Aparcaments	33,08 %	43.840 m^2
c. Espais verds locals	37,49 %	49.678 m^2
d. Dotacions comunitàries	11,70 %	15.508 m^2

Es considera, a efectes de quantificació, que l'avinguda del Bogatell i el carrer de Badajoz comptabilitzen en el sistema local viari.



Àmbit d'actuació de la SGAB

Proposta d'ordenació

Es proposa qualificar de sistema de serveis tècnics (4) 12.092 m^2 de sòl que constitueixen una finca, aparentment rectangular, entre els carrers de Pamplona i d'Àlaba, l'avinguda d'Icària i un nou carrer paral·lel a la xarxa Cerdà i situat al sud-est de l'avinguda d'Icària.

En aquesta finca, es proposa una disposició de volums i activitats que possibiliten la permanència de les instal·lacions de la Societat General d'Aigües de Barcelona i les adeqüen al programa i als projectes de la companyia.

La proposta consisteix en un edifici d'oficines de planta baixa i cinc plantes alineat a l'avinguda d'Icària amb un sostre total de 10.584, un edifici de magatzem de palers amb façana al carrer d'Àlaba, de 16 m d'alcària, amb un sostre de 34.656 m^3, un edifici de tallers de planta i pis de 2.400 m^2 i un magatzem de canonades pesants amb dos ponts grua de 82 × 40 m. Un únic accés des del carrer d'Àlaba permetrà el control de les diferents activitats dins de la finca. Es proposa també qualificar com a ordenació volumètrica específica (18*) els sòls que separen la finca que es preveu per a la SGAB, l'avinguda del Litoral, un carrer paral·lel a l'avinguda del Litoral i a una distància de l'avinguda de 70 m, i l'avinguda del Bogatell. Aquests sòls tindrien una superfície de 20.299 m^2 i se'ls atorgaria una edificabilitat bruta de 170 m^2 st./m^2 sl. L'ordenació indicativa que es proposa consisteix a edificis aïllats de planta baixa i cinc plantes alineats a l'avinguda del Litoral i un edifici que estaria alineat al llarg de l'avinguda del Bogatell i que gira pel carrer de nova creació paral·lel a l'avinguda del Litoral fins al carrer d'Àlaba.

Es proposa qualificar com a parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (6b) sòls amb una superfície de 4.428 m^2 que estaven definits per l'avinguda del Bogatell, el carrer d'Àlaba i el carrer de nova creació paral·lel a l'avinguda del Litoral.

La resta dels sòls es proposa qualificar-los com a sistema general viari i constitueixen els sòls del carrer de Pamplona, que es proposa eixamplar a 49 m. Aquesta dimensió correspon al resultat d'eixamplar la secció dels carrers tipus del Pla Cerdà (20 m) fins a l'aresta exterior dels xamfrans.

Aquesta major amplada permet d'obtenir calçades laterals de servei i un considerable nombre d'aparcaments en superfície. Alhora permet millorar la qualitat ambiental del carrer, sense contradir l'esquema estructural del Pla Cerdà, mitjançant la plantada de quatre fileres d'arbres.

El carrer d'Àlaba es manté en la seva secció de 20 m d'amplada. Els carrers de nova creació paral·lels a l'avinguda del Litoral es proposen també de 20 m.

Es formula un àmbit d'actuació que conté sòls amb una superfície de 44.289 m^2.

Per al seu desenvolupament es proposa un sistema mixt d'actuació, que seria d'expropiació dels sòls que no pertanyen a la SGAB i es permutarien els sòls per fixar nous límits per a la finca de la propietat d'aquesta companyia.

Àmbit d'actuació d'Icària-Bogatell-Pamplona

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls de l'illa de cases delimitada pel carrer de Pamplona, l'avinguda del Bogatell i l'avinguda d'Icària.

La superfície total és de 5.000 m^2.

Estructura de la propietat

Les edificacions existents són majoritàriament destinades a magatzems industrials i hi ha vuit habitatges, concentrats quatre d'ells en una edificació amb façana al xamfrà del carrer de Pamplona i a l'avinguda d'Icària i els altres quatre ocupen edificacions de planta baixa i pis amb façana als carrers abans esmentats.

La propietat més important de l'illa la constitueix la d'Indústries Titan, S.A. la qual, amb una superfície de 3.300 m^2, conté la totalitat de l'illa, excepció feta de les edificacions núm. 2 i 4 del carrer Pamplona i núm. 167, 169, 171 i 173 de l'avinguda d'Icària.

Objectius de planejament

Es proposa una ordenació específica de la volumetria residencial consistent en una edificació de planta baixa i cinc plantes amb una fondària d'11 m. Aquesta edificació tindria façana al carrer de Pamplona i a l'avinguda d'Icària. A la vegada, es proposa una edificació de dues plantes amb façana a l'avinguda del Bogatell i separada 14 m de l'anterior.

En aquesta proposta es qualifiquen els sòls de zona subjecta a ordenació volumètrica especial, ús bàsic d'habitatge (18*); es fixa per a l'àmbit de referència un Estudi de Detall amb una edificabilitat neta de 2,7 m^2 st/m^2 sl.

De l'aplicació de l'edificabilitat a la superfície de l'illa de 5.000 m^2 s'obté una edificabilitat total de 13.500 m^2 st.

Pla especial de la Vila Olímpica

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'estudi es defineix pels següents límits:

- Carrer de Ramon Turró
- Carrer de Joan d'Àustria
- Carrer de Wad-Ras
- Avinguda del Bogatell
- Carrer de Pamplona
- Límit de llevant de la depuradora del Bogatell i la seva prolongació dins la ZMT
- Límit de llevant de l'Hospital del Mar
- Carrer del Gasòmetre
- Renfe
- Passeig de Circumval·lació
- Carrer de Wellington
- Carrer de Ramon Turró

S'exclou de l'àmbit, l'edifici existent al carrer de Ramon Turró que fa xamfrà amb el carrer de Francesc Aranda.

La superfície total de l'àmbit és de 537.582 m^2.

El document de Criteris, objectius i solucions generals de planejament per a la modificació del PGM i la redacció del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana proposà una estratègia concreta per a la transformació dels sòls urbans costaners del Poblenou, consistent a la transformació de bona part dels sòls ocupats per instal·lacions industrials obsoletes o per companyies de serveis públics (Renfe, fàbriques de gas...) en sòls destinats a la residència, als equipaments, als espais de lleure, parcs i jardins urbans, etc. Aquests sòls es podrien recuperar per fer possible l'objectiu principal i a llarg termini de l'obertura de la ciutat al mar i també l'objectiu secundari més immediat d'assentar la Vila Olímpica al Poblenou.

L'operació afecta no solament l'estricta zona costanera sinó també les àrees urbanes immediates per mitjà de les quals s'han de garantir, alhora, la continuïtat viària i la de l'activitat urbana lligada a la residència.

Les operacions a emprendre són, com totes les de remodelatge dels teixits urbans existents, d'extraordinària complexitat, atesa la situació preexistent, el nombre i la diversitat dels interessos afectats. A més a més, és necessari coordinar les diferentes actuacions per tal d'afectar el mínim possible l'activitat urbana en el període d'execució del planejament. Per altra banda, la concessió a Barcelona de l'organització dels Jocs Olímpics de 1992 imposarà uns ritmes temporals de gestió molt vius si es pretén habilitar les àrees costaneres per acollir aquest esdeveniment.

En aquest context, el pla urbanístic que s'hagi de redactar per obrir les àrees urbanes al mar ha d'ésser un pla fonamentalment *operatiu.* Si bé es pot concebre aquest pla com un pla marc, ha d'estar redactat de tal forma que no obligui a noves modificacions del Pla General Metropolità en el moment del desenvolupament dels plans especials o dels projectes d'urbanització i de construcció. Perquè això sigui així, convindria que el planejament i la gestió que ha de conduir a l'alliberament dels terrenys actualment ocupats per indústries o per companyies de serveis es desenvolupin en paral·lel, ja que *l'estratègia d'una gestió, a termini fix, pot condicionar el planejament i viceversa.* El mateix cal dir en relació als terrenys que ocupen institucions públiques, com el Ministerio de Defensa (caserna d'intendència del carrer de Wellington) o el Ministerio de Hacienda (parc mòbil dels ministeris del carrer Francesc d'Aranda).

Els grans temes infrastructurals que condicionen l'ordenació de la zona costanera: la defensa de costes, el ferrocarril, el sistema de desguàs i depuració de les aigües, el traçat de la infrastructura viària, etc., estan encarrilats, per mitjà de l'actuació coordinada dels organismes de caràcter local autonòmic o estatal amb competències sobre les diferents matèries.

Convé que la gestió de l'obtenció del sòl necessari per possibilitar les transformacions d'usos previstos i també el traçat d'algunes infrastructures s'inicïi d'immediat i amb la sistemàtica que una actuació d'aquesta naturalesa demana.

Mentre el planejament pot progressar paral·lelament a la definició dels grans temes infrastructurals, resten encara per plantejar qüestions fonamentals en relació a la disponibilitat dels sòls, encara avui ocupats per indústries o per companyies de serveis.

Renfe, Catalana de Gas i Electricitat i altres companyies industrials d'emmagatzematge i serveis. Catalana de Gas i Electricitat ocupa tota sola més de 2 km dels 5 km del front litoral comprès entre la Barceloneta i el riu Besòs.

Crèdit i Docks ocupa una superfície de 45.217 m^2 i Motor Ibèrica de 45.000 m^2. Així mateix, el Ministerio de Defensa i el Ministerio del Interior ocupen quatre illes senceres de la trama Cerdà.

Les operacions de trasllat d'aquestes institucions públiques, companyies de serveis o indústries són de notable complexitat i han de ser planificades amb temps suficient per poder disposar dels terrenys en una data fixa. La gestió per a l'obtenció d'aquests terrenys és una activitat que no convé retardar i per a la qual caldria crear un *organisme específic de gestió* amb prou suport tècnic, jurídic i econòmic, amb capacitat de decisió, amb unitat de criteri i coordinat amb el planejament.

La gerència d'aquest organisme hauria de disposar de recursos patrimonials, econòmics i financers per poder plantejar *amb credibilitat* les operacions alternatives d'adquisició de sòl, permutes de finques, etc. També hauria de disposar d'una informació actualitzada i sistematitzada del mercat immobiliari i de les disponibilitats de sòls industrials que puguin tenir els diversos organismes públics (Institut Català del Sòl, Corporació Metropolitana de Barcelona, ajuntaments, etc.).

La gestió de l'obtenció d'aquests sòls difícilment es podrà dur a terme en el context de l'activitat habitual dels organismes públics promotors del planejament. Caldria la creació urgent d'una gerència ad-hoc amb la finalitat específica d'actuar prioritàriament sobre les àrees que s'estimin d'intervenció immediata.

En una primera aproximació, l'àrea d'actuació es podria acotar en el trapezi comprès entre el carrer de Wellington, el carrer de Ramon Turró, l'avinguda del Bogatell, el Cementiri Vell i la ZMT. També podria incloure terrenys com els de Torras, S.A. i d'altres.

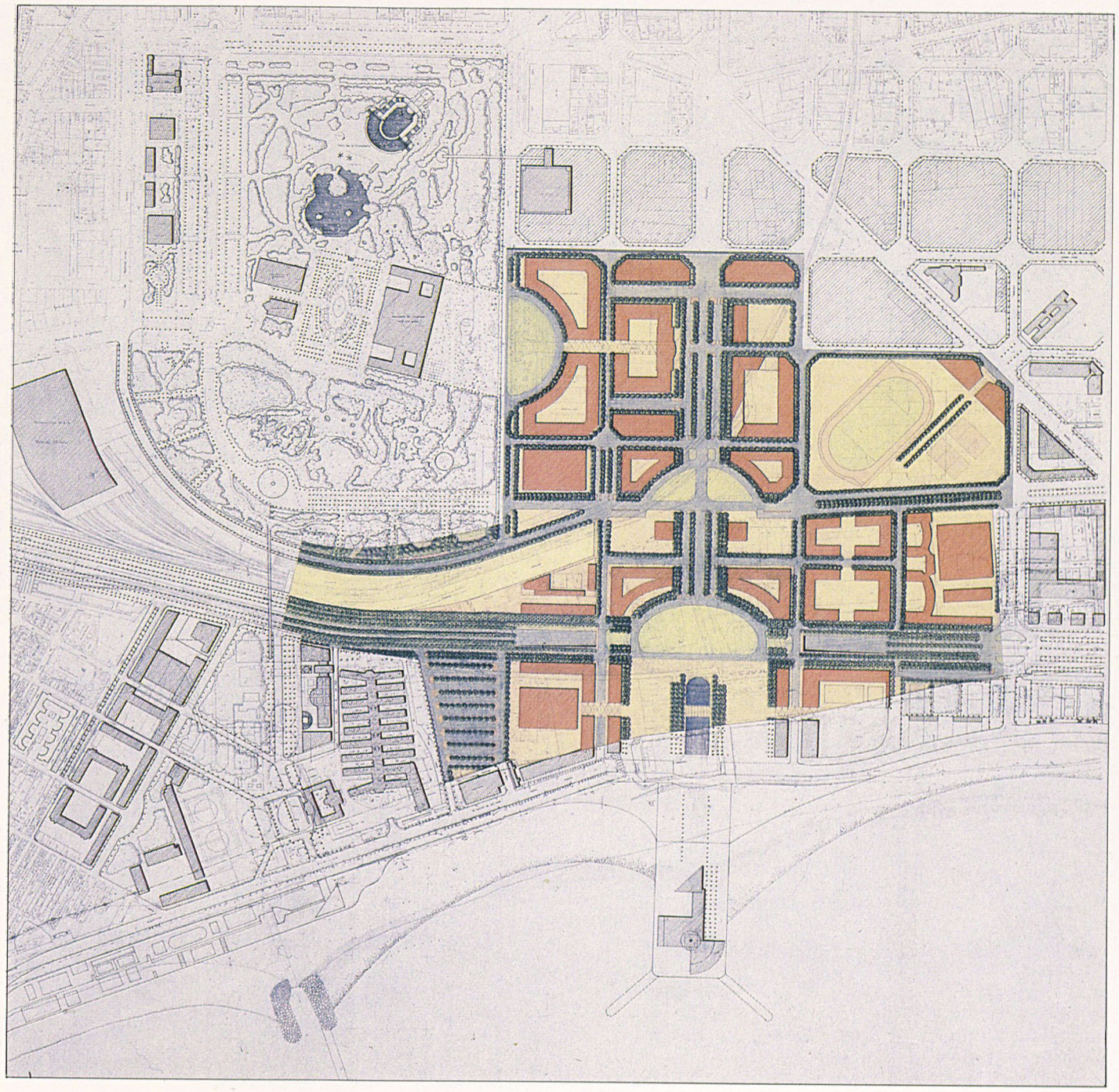
Gestions iniciades

A continuació es detallen les gestions iniciades en el context de la redacció del Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana que s'haurien de completar per tal de disposar dels sòls necessaris per al remodelatge del front marítim litoral en aquest àmbit territorial. Totes aquestes gestions es refereixen a finques que ocupen una situació estratègica o que per la seva extensió són peces importants pel bon èxit de l'operació.

- Crèdit i Docks, S.A.
- Motor Ibèrica, S.A.
- Catalana de Gas i Electricitat, S.A., Barceloneta, Arenal i Sant Martí
- Foret, S.A.
- Torras, Herrería i Construcciones
- Societat General d'Aigües
- Macosa
- Caserna d'intendència i habitatges militars
- Pàrking mòbil ministeris

Estructura de la propietat

En aquest àmbit, l'estructura de la propietat és de notable complexitat, tant per la pròpia mida de l'àrea delimitada com per la diversitat dels tipus de parcel·les, usos i situacions dels propietaris. En una àrea de remodelació urbana i en una operació a termini com la que haurà de ser la construcció de la Vila Olímpica, les situacions de l'ús actual del sòl juguen un paper important en el planejament.



Pla especial de la Vila Olímpica

Àmbit d'actuació del carrer del Taulat

Objectius del planejament

L'objectiu principal del planejament és possibilitar l'obertura dels carrers perpendiculars al mar i, a la vegada, fer-hi possible la implantació de la Vila Olímpica.

Per a l'obertura dels carrers del mar cal permeabilitzar el ferrocarril. El carrer principal dels que es volen obrir fins al mar és el passeig de Carles I. Aquest carrer el considera el Pla de vies bàsiques com una via que permet connectar una gran part de la ciutat amb el mar i l'avinguda del Litoral. És un carrer que està complementat pels dos immediats paral·lels: el carrer de Joan d'Àustria i el de Francesc d'Aranda, i entre aquests dos carrers hi ha un gran nombre d'equipaments significatius de la ciutat com són la Sagrada Família, la Monumental, l'escola Ramon Llull, el pont de Marina, etc.

Alhora, mitjançant el nou planejament es podran dotar el passeig de Carles I d'altres equipaments, derivats o no de la implantació de la Vila Olímpica. Molts d'aquests equipaments podran ser de caràcter supramunicipal.

La cruïlla del passeig de Carles I amb l'avinguda del Litoral pot ser a diferent nivell, passant el passeig de Carles I a una cota lleugerament superior al passeig Marítim.

Les instal·lacions existents de la depuradora del Bogatell i la definició de la xarxa de desguàs en aquesta àrea plantegen un problema addicional que caldrà resoldre simultàniament al projecte d'ordenació. Els possibles conflictes entre el sistema de desguàs, el traçat del metro i el soterrament del ramal de les Glòries del ferrocarril hauran d'ésser resolts als projectes d'urbanització.

El trànsit perpendicular al mar es canalitzaria principalment pels carrers de Francesc d'Aranda i de Joan d'Àustria, alliberant així de bona part del trànsit a través tant la plaça del mar com el tram final del passeig de Carles I.

Tots els carrers de la trama Cerdà arribarien fins al mar, sense cap entrebanc que interrompés la relació visual de la ciutat interior amb la línia de la costa. Els carrers principals de la trama Cerdà a partir del tram final de l'avinguda d'Icària s'obren fins a 49 metres d'amplària. Aquesta mida correspon a la major dimensió que resultaria d'ampliar els 20 metres habituals fins els xamfrans del carrer.

L'escala de l'ordenació urbana i, per tant, dels edificis, no diferiria d'aquella que ha conformat l'eixample de Barcelona. Només dues fites en forma d'edificis en altura marcarien el punt de referència singular de contacte de l'Eixample Cerdà amb el mar.

Aquestes fites estarien situades a segona línia a la cruïlla de l'avinguda d'Icària amb el passeig de Carles I.

L'ordenació proposada permet acollir el contingut del programa olímpic. Els equipaments de major entitat se situen a ambdós costats de la plaça del mar i a l'illa delimitada per l'avinguda d'Icària i pels carrers de Pamplona, de Wad-Ras i de Joan d'Àustria.

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls i edificacions de la façana sud del carrer del Taulat des del Cementiri Vell al carrer de Vidal i Valenciano. També s'inclouen a l'àmbit les edificacions situades a la façana nord del carrer del Taulat entre els carrers de Galceran Marquet i de Guillem de Llúria.

En aquest àmbit hi ha uns magatzems i uns 90 habitatges, corresponents a edificis entre parets mitgeres, la majoria d'ells de construcció en relatiu mal estat.

Als núm. 32-34 del carrer del Taulat, i als núm. 68-70 i 72 s'han bastit edificis d'habitatges, enretirats seguint l'alineació del PGM.

Estructura de la propietat

Com s'ha dit, la propietat està dividida entre diversos edificis d'habitatges entre mitgeres, amb una tipologia de parcel·la similar, d'una fondària que oscil·la entre 20 i 5 metres.

Objectius del planejament

És l'eixamplament del carrer del Taulat seguint les alineacions del PGM.

Proposta d'ordenació

Es proposa la definició d'un àmbit d'actuació que es pugui redifinir més endavant en diverses unitats d'actuació que fixin les operacions d'enderroc i d'indemnització de grups d'habitatges i la nova construcció d'altres, que puguin ajuntar-se a les noves alineacions.

Es proposa el manteniment de les qualificacions del PGM.

Adquisició del sòl, carrers d'Espronceda, de Bac de Roda i de Fluvià

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'actuació coincideix amb els sòls que s'haurien d'adquirir per tal d'obrir o eixamplar els carrers d'Espronceda, de Bac de Roda i de Fluvià.

El carrer d'Espronceda s'hauria d'obrir amb una amplària de 20 metres des del núm. 31 fins al carrer del Taulat.

Els sòls implicats amb aquesta obertura coincideixen amb els d'una indústria, situada al núm. 29, que tapa totalment el carrer.

El carrer de Bac de Roda, d'acord amb les alineacions fixades pel PGM, s'ha d'eixamplar per totes dues bandes, per a la qual cosa s'afecten alguns edificis d'habitatges existents.

L'obertura del carrer de Fluvià comporta l'afectació d'una finca que conté unes naus industrials i/o magatzems de planta baixa, i la resta són sòls sense edificar.

El PGM qualifica de sistema viari bàsic (5) el carrer de Bac de Roda, de densificació urbana intensiva (13a) i de remodelatge físic privat (14b) el carrer d'Espronceda i de remodelatge físic privat (14b) i de transformació de l'ús existent a sistema d'equipaments comunitaris i dotacions (17-7) el carrer de Fluvià.

Estructura de la propietat

Els sòls implicats en l'obertura del carrer d'Espronceda pertanyen a la indústria situada al núm. 29. La resta de sòls són de propietat municipal.

Els del carrer de Bac de Roda són les finques compreses entre el carrer de Ramon Turró i el carrer del Taulat.

I els del carrer de Fluvià, les naus i la finca situada entre el carrer dels Pellaires i el carrer del Taulat.

Objectiu i proposta del planejament

L'objectiu s'ha comentat anteriorment i consisteix a fer permeables els tres carrers de referència.

La proposta d'ordenació s'orienta en aquest sentit. La qualificació proposada coincideix amb la del PGM, per la qual cosa no es modifica el planejament general.

El sistema d'actuació proposat per a l'àmbit és el de cooperació als subàmbits qualificats de remodelació privada (14b) i el d'expropiació per a la resta.

Adquisició del sòl per al parc metropolità del final de la Diagonal

Descripció, límits i situació actual

Es tracta dels sòls corresponents a una propietat delimitada per la finca municipal (10-96-10-97-10-104), per les vies del ferrocarril i pel terme municipal de Sant Adrià de Besòs.

La superfície total de la finca, comptant una petita part que s'imbrica al terme municipal de Sant Adrià de Besòs, és de 16.590 m^2.

Dins de la finca hi ha 2.910 m^2 de sostre residencial i 1.450 m^2 de sostre industrial.

Estructura de la propietat

La propietat és única i a l'apartat (1) s'ha descrit la superfície de sostre residencial i industrial que conté.

Objectius i propostes del planejament

És l'obtenció de la totalitat de la finca per destinar-ne els sòls a la urbanització del gran parc metropolità que es proposa en aquest indret, i que inclou l'àmbit de la finca.

Es proposa qualificar la totalitat de la finca com a sistema de parcs i jardins urbans actuals i de nova creació a nivell metropolità (6c).

Es proposa per a aquest àmbit el sistema d'actuació d'expropiació.

Pla especial del sistema portuari i Projecte d'ampliació del port. Obertura del port

Descripció, límits i situació actual

Són sòls que el PGM qualifica com a sector relatiu al port (1a).

La definició d'aquest àmbit deriva de la necessitat de possibilitar l'ampliació del port de Barcelona, guanyant terrenys al mar i construint dàrsenes exteriors.

Els límits del sector s'han modificat a partir de la cruïlla dels carrers núm. 4 i del carrer Z del sector M de la Zona Franca, segons es grafia al plànol B.11 d'Àmbits d'actuació.

Objectius del planejament, proposta d'ordenació

Els objectius del planejament d'aquesta àrea es descriuen en el capítol del Sistema relatiu al port i a la costa.

Pla especial i Projecte del sistema de serveis tècnics del Llobregat

Descripció, límits i situació actual

Aquest àmbit ocupa els sòls de la llera actual del riu Llobregat al tram comprès entre la via A de la Zona Franca i el carrer V del sector portuari (1a) i part dels sòls qualificats com a serveis tècnics (4) situats a l'angle delimitat per la via A i el carrer núm. 3. Vegeu el plànol núm. B.11 d'Àmbits d'actuació.

Objectius del planejament

Amb els nous límits establerts pel sector portuari es recupera una superfície de 20,35 ha que sumades a les 28,07 ha de sòls qualificats com a serveis tècnics i 3,30 ha de sòls qualificats com a parcs i jardins actuals de caràcter local (6a), fan 51,72 ha.

Això permet concentrar en un únic indret la implantació d'una àrea destinada a serveis tècnics (depuradora, incineradora, etc.) i alliberar la zona que el PGM reserva com a serveis tècnics (4) al bell mig de les àrees agrícoles del terme del Prat de Llobregat.

Pla especial i Projecte d'equipaments metropolitans del Llobregat

Descripció, límits i situació actual

És l'àrea ocupada per la llera del riu Llobregat al tram comprès entre la via A i el carrer D de la Zona Franca, qualificats d'una forma ambígua com a parcs i jardins urbans a nivell metropolità o com a equipaments comunitaris a nivell metropolità 6c/7c.

Objectius del planejament

Eliminar l'ambigüitat del PGM en la definició de l'ús d'aquest sòls i qualificar-los exclusivament com a equipaments comunitaris a nivell metropolità (7c).

Projecte del parc metropolità del Llobregat

Descripció, límits i situació actual

Comprèn la llera actual del riu Llobregat al tram que va des del carrer D de la Zona Franca fins al pont de Mercabarna.

Objectius del planejament

Per la mateixa raó exposada a l'àmbit anterior, núm. 13, es qualifiquen aquests sòls com a parcs i jardins a nivell metropolità.

Sant Adrià de Besòs

1 Projecte de l'avinguda del Litoral i connexions

2 Projecte d'urbanització de l'avinguda de Mart

3 Projecte d'urbanització de les zones de protecció del cinturó Litoral

4 Projecte del parc metropolità entre el carrer de Llull i l'avinguda del Litoral

5 Projecte d'urbanització de la platja de la Catalana

6 Projecte d'urbanització del triangle ferroviari

7 Projecte del moll ferroviari de Macosa

8 Parc d'autobusos

9 Projecte d'urbanització del carrer perimetral de la Mina

10 Projecte d'urbanització de la prolongació dels carrers d'Eduard Maristany nord i sud

11 Projecte d'urbanització del parc esportiu i de lleure de la zona Marina-Besòs

12 Projecte de canalització de la gola del Besòs

Projecte de l'avinguda del Litoral i connexions

Descripció, límits i situació actual

Són els sòls implicats en la construcció del nou traçat de l'avinguda del Litoral i les seves connexions amb la Gran Via i altres enllaços a l'indret de la Catalana.

Els límits coincideixen amb els de l'antic traçat actualment vigent, però amb sensibles variants d'ajustaments a la nova ordenació.

Estructura de la propietat

Els sòls són de diferents propietaris. En part estan recollits al Pla especial de la Catalana. Altres són sòls propietat de Renfe, de Catalana de Gas i Electricitat i de l'Ajuntament.

Objectius del planejament

La supressió de la línia del tram de la costa modifica les premises del PGM i obliga a modificar els traçats viaris.

L'objectiu de la delimitació d'aquest àmbit és l'obtenció dels sòls que possibilitin la construcció de l'avinguda del Litoral.

Propostes d'ordenació

Es proposa un traçat, ajustat a l'ordenació indicativa, i es varia sensiblement el del PGM. A la vegada, s'eliminen les vies del ferrocarril del «Salt del boc» i del ramal de la costa que projectava el PGM.

Projecte d'urbanització de l'avinguda de Mart

Definició, límits i situació actual

Comprèn els sòls de l'avinguda de Mart, els de la barriada de la Mina i aquells implicats en la transformació que fa possible la prolongació de l'esmentada avinguda fins al parc del Mar.

Els límits de l'àmbit d'actuació són la pròpia avinguda de Mart i l'alineació de llevant dels carrers de Salcillo i de Sarasate i la de ponent del carrer d'Albarracín. L'àmbit conté també sòls de l'indret de Can Nofre, que segueixen la prolongació de l'avinguda de Mart.

Actualment hi ha construccions d'habitatges marginals.

Estructura de la propietat

Els sòls pertanyen a l'Ajuntament de Sant Adrià, Renfe, Catalana de Gas i Electricitat i a dos grups d'habitatges particulars situats entre la prolongació del carrer de Llull i les vies del ferrocarril. En total, uns 2.000 m^2 de sostre edificat d'habitatges en precari estat de conservació.

Objectius del planejament

És l'adquisició dels sòls i la urbanització de l'avinguda de Mart des del parc del Besòs fins al parc de la platja de la Catalana.

Propostes de planejament

Es proposa una via des del carrer de Cristòfol de Moura fins després de creuar, a nivell inferior, l'avinguda Litoral. La via es proposa amb voreres amples per tal de possibilitar-hi la plantació d'arbrat.

A la cruïlla amb el carrer de Llull es proposa una plaça rodona amb un parterre central de la mateixa forma i de 50 m^2 de diàmetre.

Projecte d'urbanització de les zones de protecció del cinturó Litoral

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'actuació correspon als sòls embolcallats per les vies i carrers, a l'indret oriental i sud de la barriada de la Mina.

Actualment són sòls sense un ús específic i estan ocupats parcialment per les vies del ferrocarril.

Estructura de la propietat

L'àmbit de referència conté sòls propietat de Catalana de Gas i Electricitat, de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, de Renfe i d'altres petits propietaris.

Objectius del planejament

La protecció dels vials de l'enllaç de l'avinguda del Litoral amb la prolongació del carrer d'Eduard Maristany sud. També la protecció del vial d'incorporació a la barriada de la Mina. Són sòls d'escassa aptitud per a l'ús de lleure i esbarjo.

Aquests sòls tenen vocació de verd de protecció i, en allò que sigui possible, de separador i amortiguador de l'impacte del trànsit de l'avinguda del Litoral i del tren.

Propostes d'ordenació

Es proposa que l'àrea principal d'aquest àmbit, que és una franja d'uns 45 metres d'amplada que separa la barriada de la Mina de l'avinguda del Litoral, tingui un tractament de parc lineal de protecció i separació de les vies.

El marge d'aquesta via parc condueix el vianant cap als passos de la platja i al gran parc metropolità, situat a cavall dels termes de Sant Adrià de Besòs i Barcelona.

Projecte de parc metropolità entre el carrer de Llull i l'avinguda del Litoral

Descripció, límits i situació actual

Es tracta dels sòls delimitats pel terme municipal de Barcelona, per l'illa que es pretén destinar a serveis tècnics per encabir-hi l'estació d'autobusos i per l'avinguda del Litoral.

Són terrenys ocupats parcialment per les vies del ferrocarril i per habitatges i construccions marginals. La resta són sòls desocupats, erms, a l'espera de la transformació urbanística del sector.

Estructura de la propietat

Hi ha un ventall de petits propietaris. Les construccions es destinen a l'ús industrial, emmagatzematge i residencial. Són de poca importància i, en general, en avançat estat de degradació.

La resta de sòls pertanyen a Catalana de Gas i Electricitat, a la Renfe i a l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs.

Objectius del planejament

És objectiu primordial del planejament la qualificació dels sòls com a sistema de parcs i jardins urbans i de nova creació a nivell metropolità (6c) destinats a un gran parc metropolità. Aquest parc s'entén com a parc tancat i especialitzat en un ús intensiu d'abast metropolità, per exemple, el de parc zoològic metropolità, que podria substituir el parc de la Ciutadella de Barcelona o una altra especialització de semblant naturalesa.

Aquest parc, situat en una posició estratègica, al final de la Diagonal i a la confluència del passeig de Prim amb l'avinguda del Litoral, estaria altament connectat amb la xarxa bàsica metropolitana i gaudiria d'una alta accessibilitat per automòbil, autobús i metro.

Propostes de planejament

Es proposa el disseny d'un parc unitari, concebut integralment amb la part que correspon el terme municipal de Barcelona i limitat pel carrer del General Manso, l'avinguda del Litoral, el nou parc d'autobusos proposat i el carrer de Llull. Serien exclosos del parc els habitatges situats a la cruïlla del carrer de Llull i amb el passeig Prim.

L'actual hangar del parc d'autobusos del carrer de Llull podria ser un edifici que, convenientment remodelat, podria contenir les diferents activitats i instal·lacions complementàries del parc zoològic (terràrium, delfinàrium, etc.) a mesura que s'anessin amortitzant les existents a la Ciutadella. L'estructura d'aquest edifici permet una utilització polivalent i diversa: pistes esportives, sala d'actes, etc.



Projecte de parc metropolità entre el carrer de Llull i l'avinguda del Litoral

Projecte d'urbanització de la platja de la Catalana

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'actuació correspon als sòls compresos entre el vial d'accés a la planta cremadora d'escombraries, la planta esmentada, la platja i la planta depuradora d'aigües del Besòs.

Actualment són sòls sense un ús concret.

Estructura de la propietat

La propietat dels sòls compresos a l'àmbit de planejament de referència és l'empresa de Catalana de Gas i Electricitat i una part és de l'Ajuntament de Barcelona.

Objectius del planejament

És un objectiu del planejament l'obtenció dels sòls que corresponen al parc urbà i la definició d'una nova delimitació del seu àmbit que permeti la formalització d'un disseny del parc que incrementi la llargària de la zona que contacta amb la platja i redefineixi el límit amb els sòls de la planta cremadora d'escombraries.

Proposta d'ordenació

Com s'ha dit, es proposa una nova delimitació del parc i la regularització del seu límit amb la planta cremadora d'escombraries, en el sentit de girar la línia de tanca i d'augmentar el parc a la façana de la platja i minvar a la façana en contacte amb l'avinguda del Litoral.

També es proposa plantar una arbreda important, tant als límits de llevant com als de ponent, que facin de barrera verda de protecció activa a la vegada que minorin, en allò que sigui possible, l'impacte de les instal·lacions del serveis tècnics de la depuradora i del cremador d'escombraries veïns.



Projecte d'urbanització de la platja de la Catalana

Projecte d'urbanització del triangle ferroviari

Descripció, límits i situació actual

Es tracta dels sòls compresos entre les vies del ferrocarril de la costa, les del ramal Besòs i les de connexió entre ambdues línies.

Actualment són sòls ocupats per habitatges marginals i obsolets en avançat estat d'amortització. Actualment, un bon nombre d'aquests habitatges estan habitats.

Estructura de la propietat

Una part dels sòls són propietat de Renfe. A la resta, les propietats estan molt repartides en unitats de petita dimensió (120-150 m^2).

Objectius del planejament

Es pretén qualificar els sòls com a sistema de protecció viària, per tal de projectar-hi un parc amb arbres d'important dimensió que formin un bosc de protecció activa.

Propostes d'ordenació

Seguint l'enunciat del paràgraf anterior, es proposa una àrea de parc accessible salvant a diferent nivell les vies del ferrocarril i l'avinguda del Litoral. Aquest parc estarà concebut més com un pulmó de protecció dels sistemes que l'envolten, que com un parc actiu d'esbargiment.

Projecte del moll ferroviari de Macosa

Descripció, límits i situació actual

Correspon als sòls en els quals es projecta un nou ramal ferroviari per a la fàbrica de Macosa fins a connectar-la amb la línia de costa.

Els límits de l'àmbit d'actuació, dins el terme municipal de Sant Adrià de Besòs, són: la façana sud, els laterals del cinturó Litoral i la prolongació del carrer d'Eduard Maristany sud i, per la façana nord, els sòls del parc del triangle ferroviari, les zones de protecció del vial, el parc d'autobusos i el parc metropolità del sud de la Diagonal.

Estructura de la propietat

Els sòls corresponen a propietats de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, de la Renfe i de Catalana de Gas i Electricitat.

Objectius del planejament

L'objectiu del planejament és la formalització i el disseny del nou moll de Macosa connectat amb la línia de costa i coordinat amb el projecte ferroviari.

Propostes d'ordenació

El ramal ferroviari que es proposa segueix el límit nord de l'avinguda del Litoral on es proposa una cruïlla a diferent nivell a la confluència amb aquesta avinguda. La prolongació del carrer de Mart es podria creuar a nivell i amb semàfors, atès que es tracta d'un ramal i no d'una línia ferroviària oberta.

Parc d'autobusos

Descripció, límits i situació actuals

L'àmbit d'actuació correspon als sòls definits pel carrer de Llull, la prolongació del carrer de Mart, el nou moll ferroviari de Macosa i el nou parc metropolità projectat al final de la Diagonal.

Actualment, els sòls estan ocupats, en part, per les vies de ferrocarril de la línia de la costa. També hi ha, dins l'àmbit, unes construccions no massa significatives. La resta de sòls roman sense un ús concret.

És una àrea marginal de la ciutat que roman a l'expectativa de transformació.

Estructura de la propietat

Una bona part dels sòls, els que ocupen les vies del ferrocarril de la costa, pertanyen a Renfe. La propietat principal, però, la constitueix Catalana de Gas i Electricitat, que compta amb els sòls situats entre la via del ferrocarril i el «Salt del boc». La resta de sòls són propietat de l'Ajuntament i d'altres petits propietaris.

Objectius del planejament

És la transformació dels sòls per tal de poder contenir el parc d'autobusos. Per a una millor coherència en el planejament, es trasllada aquest parc des del seu actual emplaçament al carrer de Llull, cruïlla amb el passeig de Prim.

L'edifici actualment existent es projectà com a cotxera i tallers. Avui només s'empra com a tallers, atès que els autobusos es dipositen a l'aire lliure. Una gran superfície de l'edifici està inutilitzada. En canvi, manca espai per al dipòsit d'autobusos. Amb una nova ordenació es podria racionalitzar l'explotació dels tallers i del dipòsit.

Propostes d'ordenació

Es preveu un nou edifici de tallers i d'administració amb façana al carrer de Llull, d'uns 270 m de llargària per 27 m de fons. Es tindrà cura de la façana d'aquest edifici perquè s'integri en el context urbà que el circumda.

A la part sud de l'edifici, es projecta una gran esplanada per emmagatzemar els autobusos.

Projecte d'urbanització del carrer perimetral de la Mina

Projecte d'urbanització de la prolongació dels carrers d'Eduard Maristany nord i sud

Projecte d'urbanització del parc esportiu i de lleure de la zona Marina-Besòs

Projecte de la canalització de la gola del Besòs

No comporten cap alteració de l'ordenació urbanística vigent.

Badalona

1	Unitat d'actuació als terrenys de la S.A. Cros
2	Pla especial del port de Badalona i del seu entorn. (Port pendent d'estudi d'incidència. Acord CG 19-9-1985)
3	Pla especial d'ordenació dels terrenys de Fecsa, Bòrax i Antenes Tagra
4	Projecte de millora del carrer d'Eduard Maristany entre els carrers de Cervantes i de Monturiol
5	Pla especial dels terrenys de la Catalana de Gas
6	Pla especial de passos sota del FFCC
7	Pla especial del passeig Marítim i equipament de platja
8	Pla especial de millora i condicionament de l'entorn de l'estació del FFCC i tram adjacent del carrer d'Eduard Maristany
9	Pla especial d'equipaments de platja i espais lliures
10	Pla especial de la Vidriera
11	Projecte d'aparcaments al costat de la carretera nacional II
12	Projecte d'estació de servei de la carretera nacional II
13	Pla especial Sant Bru
14	Pla especial d'equipaments de l'entorn del cementiri i l'avinguda del President Companys

Unitat d'actuació als terrenys de la S.A. Cros

Descripció, limits i situació actual

Comprèn dues àrees diferenciades:

1. Els terrenys limitats per la via del ferrocarril, l'avinguda d'Eduard Maristany, el carrer existent entre la fàbrica d'antenes Tagra i S.A. Cros, la futura perllongació del carrer Monturiol i la ZMT.

2. Els terrenys limitats pels carrers de la Indústria, d'Eduard Maristany nord i de Monturiol i pel límit de S. A. Cros, amb el complex industrial de Campsa. Aquests terrenys estan dins del Pla PEVSUD (aprovat el text refós el 17-5-84). És d'interès de l'Ajuntament de Badalona incloure'l dins d'aquest àmbit d'actuació per lligar conjuntament tota l'operació amb la Companyia S.A. Cros.

La mayor part de les instal·lacions compreses entre el ferrocarril i el mar són construccions industrials i d'emmagatzematge que ja han acabat el seu cicle d'amortització.

A l'interior de l'àmbit no hi ha cap edificació d'interès des de la perspectiva de la conservació del patrimoni arquitectònic. La platja conté algunes instal·lacions i captacions d'aigua de mar fins a la fàbrica i presenta un estat de manteniment precari.

S.A. Cros participà a la consulta pública del document d'avanç de Pla especial de la Zona Costanera Metropolitana i també al Pla especial de la façana marítima de Badalona redactat prèviament per l'Ajuntament de Badalona. En aquesta consulta S.A. Cros explicità els compromisos que estava disposada a adoptar i les garanties que considerava exigibles per a la transformació urbanística dels seus terrenys. Són els següents:

Compromisos:

a. Realització per part de S.A. Cros de la urbanització, segons projecte aprovat, del carrer i places adjacents al sector de muntanya del pont d'ús exclusiu d'aquesta empresa.

b. Permetre la utilització pública de l'actual pont de S.A. Cros per damunt de les vies del ferrocarril.

c. Establir una servitud de pas a través dels terrenys de S.A. Cros fins arribar al límit de la propietat amb la Zona Marítima Terrestre. Aquesta servitud es podrà transformar en cessió pública i gratuïta del sòl si aquest vial s'incorpora a l'escaient Pla especial de reforma interior.

d. Eliminar els actuals abocaments al mar, realitzant les obres necessàries per evacuar la totalitat de les aigües residuals al col·lector general recentment construït.

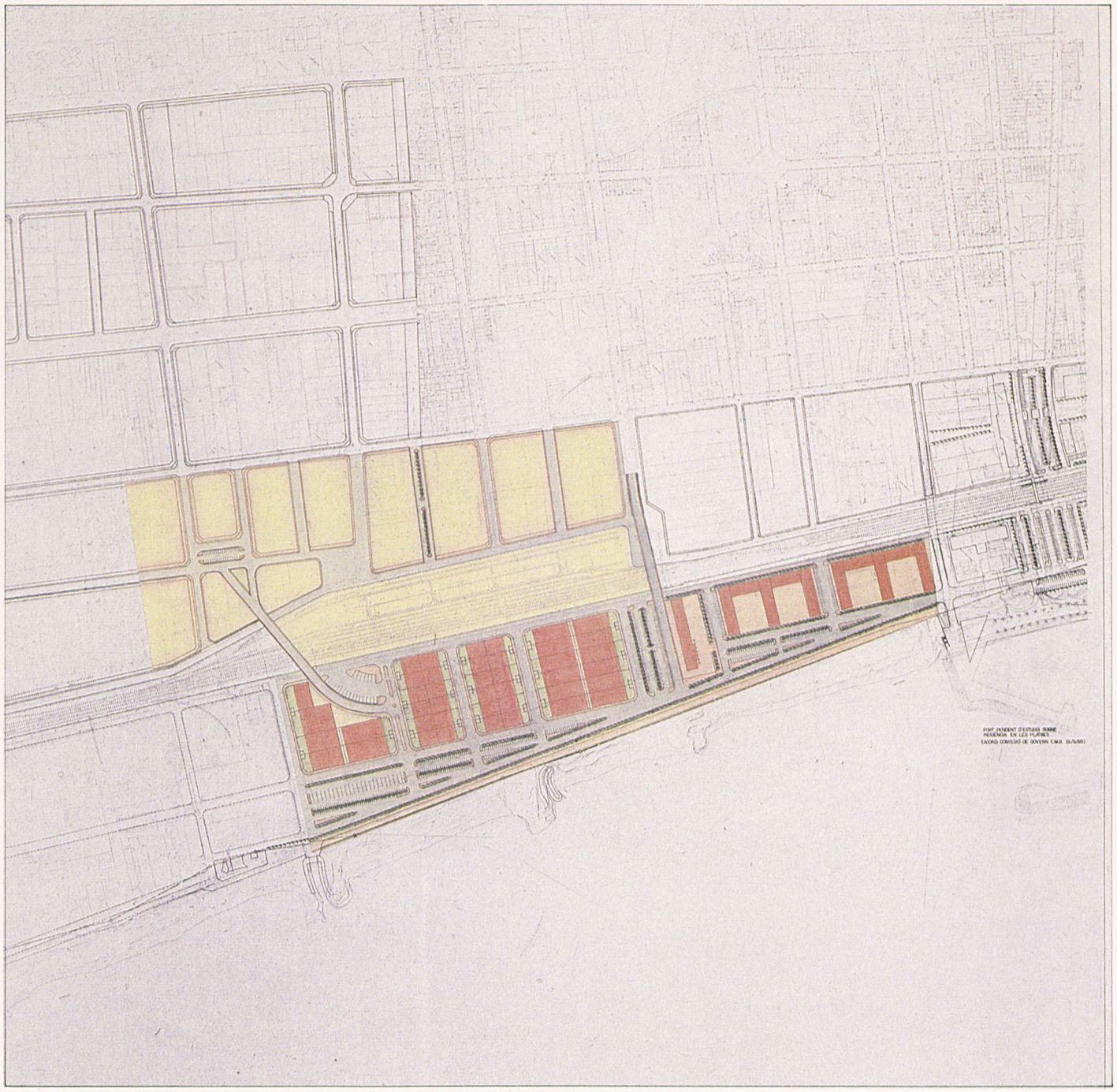
Garanties:

a. Mantenir la qualificació industrial actual (22a) per a la totalitat dels terrenys del sector de mar que S.A. Cros té a Badalona.

b. Definir una unitat d'actuació que abasti exclusivament els terrenys de S.A. Cros per a la futura realització del Pla especial de reforma interior d'aquesta zona.

c. Establir com a paràmetres fonamentals del Pla especial de reforma interior els que s'assenyalen a les NNUU del PGM per a les zones industrials en sòl urbà (22a).

d. Permetre que la redacció del Pla especial de reforma interior en aquesta unitat d'actuació es realitzi per mitjà de la iniciativa privada i que el seu sistema d'actuació sigui el de compensació.



Unitat d'actuació als terrenys de la S.A. Cros

Les determinacions que corresponen al sector nord de la via del ferrocarril són aquelles aprovades al PEV-SUD.

Estructura de la propietat

La totalitat de la finca de propietat privada inclosa en aquest àmbit d'actuació pertany a S.A. Cros.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

Possibilitar l'accés a la franja litoral tant des de la xarxa urbana immediata a la costa com des de la xarxa urbana situada a l'altre costat del ferrocarril. Possibilitar la construcció del passeig Marítim de Badalona.

Permetre la progressiva transformació dels sòls que actualment ocupen les instal·lacions de S.A. Cros en una nova ordenació que possibiliti l'assentament d'indústries de grandària petita i mitjana en un procés de transformació semblant al que s'ha produït al sector immediat comprès entre la via del ferrocarril i el carrer d'Alfons XII, però sense els inconvenients que s'han constatat en aquella actuació, en particular, la manca d'aparcaments i la irregularitat de la parcel·lació.

Proposta d'ordenació

A ponent del nou pont, a la prolongació del carrer de Monturiol, la connexió del nou polígon industrial amb la xarxa viària bàsica de la ciutat s'estableix a partir dels següents elements:

La conversió en vial públic del pont actual de S.A. Cros (vegeu l'apartat B de compromisos de l'escrit d'allegacions presentat per S.A. Cros).

La construcció d'un nou pont a la prolongació del carrer de Monturiol. Aquest nou pont afectaria un edifici d'habitatges de Renfe que caldria excloure del catàleg d'edificis d'interès històric, artístic o monumental.

La construcció d'un tram del futur passeig Marítim de Badalona, no previst al PGM.

L'ampliació del carrer d'Eduard Maristany, fins a 15 metres d'amplada tal i com es preveu al PGM.

La xarxa interna del polígon es projecta estrictament ortogonal; es procura, però, la possible continuïtat dels carrers perpendiculars al mar situats a l'altra banda de les vies del tren.

L'estació de mercaderies de Renfe es conservaria a la seva situació actual. Només s'afecta l'edifici d'habitatges abans esmentat, per tal de possibilitar la construcció del pont del carrer de Monturiol i de resoldre la cruïlla entre aquest carrer i la calçada nord del carrer d'Eduard Maristany.

El traçat viari s'ordena prenent com a directriu més potent la línia del ferrocarril. Els carrers secundaris són perpendiculars al mar, i s'hi situen tots els accessos a les naus industrials.

Es proposa la construcció d'importants àrees d'aparcaments al costat del nou pont i entre les noves edificacions industrials i el passeig Marítim.

A llevant del nou pont, a la prolongació del carrer de Monturiol:

Es proposa la construcció de dues illes residencials de forma rectangular d'uns 65 × 100 metres. També la construcció d'un edifici d'equipaments.

També es proposa l'ampliació del carrer d'Eduard Maristany fins a 15 metres d'amplada i la construcció d'un tram del futur passeig Marítim.

Aquest sector també haurà d'estar dotat d'importants zones d'aparcaments per a automòbils i camions.

A l'igual que el sector industrial, la xarxa interior haurà de possibilitar la futura continuïtat amb els carrers de l'altra banda de les vies del tren.

Pla especial del port de Badalona i el seu entorn. (Port pendent d'estudi d'incidència. Acord CG 19-9-1985.)

Descripció, limits i situació actual

Comprèn dues àrees diferenciades:

La primera comprèn els terrenys limitats per l'avinguda d'Eduard Maristany, la futura prolongació del carrer de Monturiol, la ZMT i el carrer existent entre la fàbrica d'Anís del Mono i la factoria de Campsa. Són terrenys que pertanyen a la S.A. Cros, a l'antiga fàbrica de cotó, a la Companyia Auxiliar del Comerç i la Indústria i a Campsa.

La segona està situada a l'altre costat del ferrocarril i comprèn els terrenys limitats per l'avinguda d'Eduard Maristany (banda de muntanya), el carrer de Sagunt, el carrer de la Indústria i el carrer de Cervantes. Són terrenys que pertanyen a Esmalts Estil, a Curtidos Lluís Isamat i a Metalgraf Española, S.A.

La major part d'aquestes instal·lacions són construccions de tipus industrials, que estan ja obsoletes o bé estan acabant el període d'amortització.

Els terrenys ocupats per Campsa estan dedicats a l'enmagatzematge de productes petrolífers per a la distribució d'àmbit metropolità. El seu abastament es fa mitjançant els molls instal·lats mar endins.

Aquestes instal·lacions gaudeixen de concessió vigent, la qual caducarà l'any 1996.

Les edificacions que ocupen els terrenys del sector nord són també construccions industrials en període avançat d'amortització.

Estructura de la propietat

Les propietats compreses dins d'aquest àmbit són:

Campsa (18.500 m^2), Companyia Auxiliar del Comerç i la Indústria (7.400 m^2), ex fàbrica de Cotó (9.360 m^2), Esmalts Estil (18.860 m^2), Curtidos Lluís Isamat (21.800 m^2), Metalgraf Española (8.520 m^2) (part d'aquesta illa ha estat ja adquirida per l'Ajuntament i remodelada per a la seva adaptació a equipament escolar.).

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són:

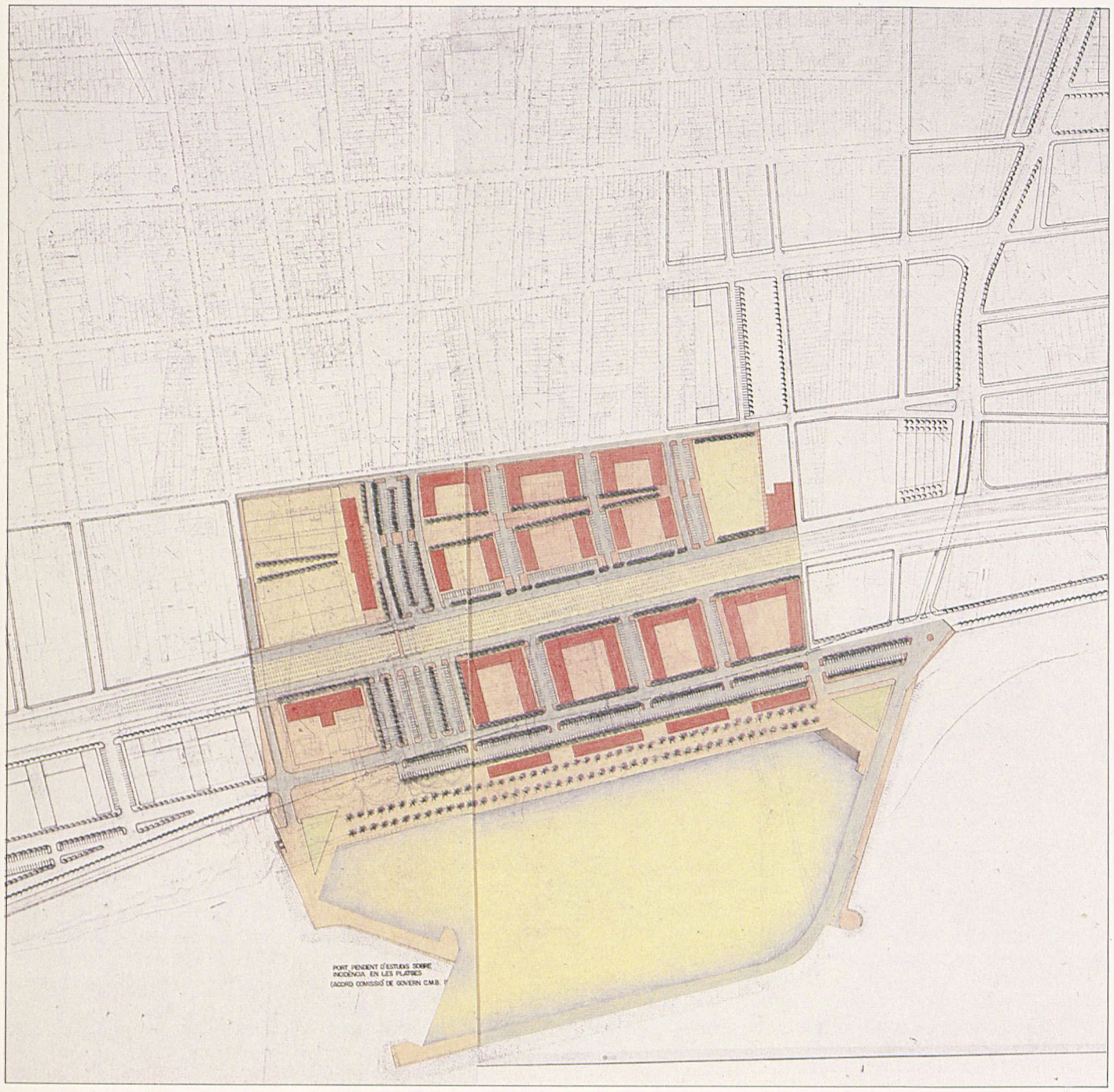
Permetre la transformació dels sòls que actualment ocupen les instal·lacions de Campsa, Companyia Auxiliar del Comerç i la Indústria i Curtidos Lluís Isamat, en una nova ordenació que possibiliti l'assentament residencial.

Possibilitar el pas entre els dos sectors nord i sud del ferrocarril per un túnel situat a l'extrem de ponent d'aquest àmbit i completar la xarxa viària bàsica paral·lela al ferrocarril.

Definir unes grans àrees d'equipaments, d'espais lliures i d'aparcaments.

Possibilitar la construcció del tram corresponent de passeig Marítim de Badalona.

Definir la ubicació del possible port de Badalona, condicionat a l'estudi sobre incidències a les platges.



Pla especial del port de Badalona i el seu entorn.
(Port pendent d'estudi d'incidència. Acord CG 19-9-1985.)

Proposta d'ordenació

Es proposen les següents operacions de vialitat:

Ampliació del carrer d'Eduard Maristany sud fins a una amplada de 12 metres de calçada.

Construcció d'un pas per sota del ferrocarril pel carrer de Cervantes, el qual anirà des del carrer de la Indústria al passeig Marítim.

La construcció del passeig Marítim al costat del possible port i de les zones corresponents d'aparcaments.

El traçat dels nous vials en sentit transversal a la línia de ferrocarril s'han dissenyat de manera tal que, en una hipotètica desaparició de la línia del ferrocarril, els carrers d'ambdós costats del ferrocarril no tindrian cap tipus de discontinuïtat.

A la banda nord del ferrocarril es proposa:

La construcció de tres illes residencials, amb edificacions en forma d'«U» relacionades mitjançant un eix arbrat per a vianants que connectaria dos equipaments que se situaran als extrems d'aquest àmbit, a les illes ocupades actualment per les instal·lacions d'Esmalts Estil i Metalgraf Española, S.A. El primer d'aquests equipaments serà de caràcter esportiu i el segon serà escolar, i s'ampliarà l'actual edifici escolar recentment remodelat per l'Ajuntament de Badalona. Aquest sector també tindrà superfícies destinades a aparcaments.

A la banda sud del ferrocarril es proposa:

La construcció de quatre illes residencials, amb edificacions en forma d'«U» amb les visuals obertes al mar. Es proposa també la recuperació de l'edifici de la antiga fàbrica de cotó per adaptar-lo a equipament. També hi haurà una important superfície destinada a aparcament.

Els edificis s'haurien de disposar de tal manera que no interrompin les visuals des de les cruïlles del carrer de la Indústria amb els carrers transversals.

La construcció del possible port esportiu. S'hauria de garantir el transvassament de sorres des de llevant a ponent, de manera que s'asseguri l'estabilitat de les platges a ponent del port. Estarà condicionat als estudis a què fa referència l'acord de la Comissió de Govern de la CMB de 19-9-1985.

Cas de realitzar la construcció del port, es construiran també totes les instal·lacions i edificacions lligades a l'activitat portuària, així com la urbanització dels espais urbans.

Es proposa que la línia de ZTM que definirà el canvi de qualificacions del sistema portuari amb les zones que l'envolten coincideixi amb l'eix del passeig Marítim.

Pla especial d'ordenació dels terrenys de Fecsa, Bòrax i Antenes Tagra

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls actualment ocupats per les indústries Antenes Tagra, Productora del Bòrax i per les instal·lacions de les centrals tèrmiques de Fecsa.

Aquestes darreres instal·lacions estan a cavall entre els termes municipals de Sant Adrià de Besòs i de Badalona (ocupen 39.400 m^2 de sòl al terme municipal de Sant Adrià de Besòs i 70.125 m^2 al terme municipal de Badalona).

Totes aquestes indústries i serveis estan en funcionament i no n'és previsible la substitució o desaparició a curt termini.

Aquests sòls ocupen una franja rectangular compresa entre els carrers d'Eduard Maristany sud i la línia de platja i entre els límits amb les propietats de S.A. Cros per llevant, al terme de Badalona, i Procolor per ponent, al terme municipal de Sant Adrià de Besòs.

Recentment s'ha acabat la construcció d'una estació de bombeig del col·lector de llevant en una petita parcel·la situada entre la platja i la fàbrica d'Antenes Tagra. Part dels sòls que ocupen les fàbriques en aquest àmbit són dins de la ZMT.

Estructura de la propietat

Els sòls compresos dins d'aquest àmbit d'actuació estan dividits en tres propietats diferents: Antenes Tagra (22.500 m^2), Productora del Bòrax (58.000 m^2) i Fecsa (141.980 m^2).

Els sòls compresos dins de la ZMT i que actualment estan ocupats per aquestes fàbriques (17.780 m^2).

Objectius del planejament

Possibilitar la transformació en petita indústria dels sòls ocupats per les fàbriques d'Antenes Tagra i Productora del Bòrax segons el model proposat al sector industrial de S.A. Cros. Aquesta transformació serà possible sempre i quan les instal·lacions actuals hagin acabat el seu cicle d'amortització i es plantegi la transformació urbanística dels sòls que ocupen.

El canvi de qualificació, d'industrial (22 a) a servei tècnic (4), de la central tèrmica de Fecsa. Aquests sòls seran objecte de transformació d'ús i per tant de qualificació mitjançant un pla especial, quan en sigui possible la desafectació bé per amortització de les instal·lacions o bé perquè la central entri en desús en el marc del Pla energètic nacional.

Proposta d'ordenació

La prolongació del carrer d'Eduard Maristany sud amb la secció que assenyala el PGM.

La prolongació del passeig Marítim, el qual, en un futur i després de la desaparició de les grans instal·lacions existents, arribarà fins al centre poliesportiu projectat al marge esquerre del riu Besòs, als antics terrenys de Viguetes Castilla al terme municipal de Sant Adrià de Besòs.

La xarxa viària dibuixada amb punts als plànols A.5 de la sèrie «Proposta d'ordenació» és indicativa i no obligatòria en el desenvolupament del futur pla especial que s'haurà de redactar.

Caldria que aquesta nova trama viària fóra ortogonal i perpendicular a la via del ferrocarril de manera que permetés la construcció de petites unitats industrials similars a les que es proposen per als terrenys de S.A. Cros.

Projecte de millora del carrer d'Eduard Maristany entre els carrers de Cervantes i de Monturiol

Delimitació, límits i situació actual

Comprèn els sòls ocupats per l'actual carrer d'Eduard Maristany, entre el carrer de Cervantes i el de Monturiol.

Els sòls de Renfe corresponents a una franja de 5 m entre el carrers de Cervantes i de Monturiol i també els situats a la cruïlla del carrer de Cervantes amb el carrer de Monturiol, on hi ha un edifici d'habitatges.

Estructura de la propietat

Els sòls dins d'aquest àmbit d'actuació són públics (els corresponents al carrer actual) o bé propietat de Renfe (els qualificats com a sistema ferroviari [3]).

Objectius del planejament

Possibilitar la millora d'aquest tram del carrer d'Eduard Maristany nord i de la cruïlla d'aquest carrer amb el carrer de Monturiol.

Proposta d'ordenació

Es proposa l'ampliació del carrer d'Eduard Maristany fins a una amplada de 10 m.

L'alliberament dels sòls ocupats actualment per una edificació d'habitatges propietat de Renfe.

Per executar la construcció del nou pont de prolongació del carrer de Monturiol (vegeu Badalona 1) també es fa necessari aquest enderroc.

L'espai lliure permetrà l'ordenació del trànsit rodat en aquesta cruïlla.

El carrer passa a formar part de la xarxa viària bàsica.

Pla especial dels terrenys de la Catalana de Gas

Descripció, limits i situació actual

Comprèn els terrenys ocupats actualment per les antigues instal·lacions de la Companyia Catalana de Gas i Electricitat a Badalona, actualment en desús.

Ocupen aproximadament les 2/3 parts de l'illa delimitada pels carrers del Progrés, de Sagunt, de la Indústria i de la Providència.

Aquesta actuació pretén el desarmament de les instal·lacions i la transformació de l'ús industrial en residencial tal i com assenyala el PGM.

El PGM preveu l'ampliació del carrer del Progrés fins a una amplada de 30 metres i l'afectació dels terrenys de Catalana de Gas i Electricitat en una franja de 10 metres que defineix també una nova alineació.

Estructura de la propietat

La totalitat dels sòls d'aquest àmbit d'actuació són propietat de la companyia Catalana de Gas i Electricitat.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són: possibilitar la transformació dels sòls industrials, ocupats actualment per les instal·lacions de Catalana de Gas i Electricitat, en sòls residencials.

Permetre també l'ampliació del carrer del Progrés.

Proposta d'ordenació

La construcció d'un edifici d'habitatges que doni front als carrers del Progrés, de la Indústria i a un nou carrer, prolongació del carrer de Güell Ferrer.

Aquest edifici tindrà forma d'«U». L'alçada serà de PB + 4 als carrers del Progrés i de Güell i Ferrer i de PB + 2P al carrer de la Indústria.

Es construirà una plaça de forma rectangular de 35 metres × 130 metres delimitada pels carrers del Progrés, de Sagunt, de la Indústria i de Güell i Ferrer.

Així mateix, es preveu una zona d'aparcaments en bateria amb una capacitat de 50 automòbils en un dels costats del carrer de Güell i Ferrer.

Modificar la qualificació del PGM (14 b) de remodelació privada a (14 a) remodelació pública.

Pla especial de passos sota del FFCC

Descripció, límits i situació actual

Comprèn quatre parts diferenciades, les quals corresponen a cadascun dels passos projectats per aquest àmbit d'actuació.

Actualment, hi ha un greu problema de connexió viària entre les dues parts de la ciutat separades per la via del ferrocarril. L'única manera d'accedir a la zona costanera a través de la línia ferroviària és mitjançant passos a nivell. Aquesta situació, en moments de gran afluència a les platges, provoca una seriosa conflictivitat del trànsit.

Els quatre passos per sota del ferrocarril corresponen als següents llocs:

– La connexió amb el passeig Marítim per mitjà d'un pas, prolongació del carrer de Sant Ignasi de Loiola.
– La connexió mitjançant un pas, prolongació del carrer de Martí Pujol.
– La connexió per mitjà d'un pas, prolongació del carrer de Prim.
– La connexió mitjançant un pas, per la riera del Canyadó.

Estructura de la propietat

Tal i com s'ha dit anteriorment, la totalitat dels sòls estan qualificats com a sistema viari (5) pel PGM. Alguns d'ells ja són de titularitat pública, d'altres són sòls i edificacions afectats pel PGM a les alineacions fixades.

Els sòls qualificats com a equipaments (7a) també són de titularitat pública.

Objectius del planejament

Es tracta de possibilitar la connexió viària a través de la línia del ferrocarril i de connectar la trama urbana de la ciutat amb la nova ordenació del litoral.

Proposta d'ordenació

Es projecten passos als següents llocs:

– Carrer de Sant Ignasi de Loiola.
– Carrer de Martí Pujol.
– Carrer de Prim.
– Riera de Canyadó.

La separació entre els passos és de 400-600 metres. Això garanteix la suficient connexió de la trama urbana residencial amb el passeig Marítim i les platges. Els passos per a vianants per sota del ferrocarril se situen aproximadament un cada 200-250 metres.

Aquests passos permetran el pas d'autobusos de línia, però no el de camions de mercaderies, els quals passaran pels ponts projectats als altres indrets, que són de gàlib no restringit.

Pla especial del passeig Marítim i equipament de platja

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls inclosos dins d'una franja lineal de secció variable, delimitada per la línia del tren i la nova proposta del passeig Marítim entre la riera de Tiana-Montgat i la riera de Martí Pujol i pel front d'edificacions i la nova proposta del passeig Marítim entre la riera de Martí Pujol i la riera de Sant Ignasi de Loiola.

Aquest àmbit es pot dividir en quatre sectors diferents:

El primer sector, entre la riera de Sant Ignasi de Loiola i la riera de Martí Pujol. S'ocupen sòls de la platja.

El segon sector ocupa els sòls enfront de la Piscina Municipal, el Club Natació Badalona i la Llotja de Pescadors. També s'ocupa part de la platja.

El tercer sector correspon a una franja de 35 metres d'amplada a partir del mar i en tot el front de la rambla. Són els sòls on es construirà un pàrking subterrani.

El quart sector entre el pàrking subterrani i el barri del Manresà. Ací és on hi ha la majoria de les instal·lacions de platja que gaudeixen de concessions o bé estan en situació d'ocupació il·legal. Són: La Donzella de la Costa (concessió a precari), Miramar (concessió vigent), Banys Titus (concessió caducada), Banys Mar i Cel (concessió a precari), Banys Belluguets (concessió caducada), Banys Costa Brava (concessió caducada), Banys Mar del Plata (enderrocats), Banys Les Delícies (concessió caducada).

Estructura de la propietat

La totalitat dels sòls són qualificats com a sistema viari (5) o bé estan dins de la ZMT.

Objectius del planejament

Possibilitar la construcció d'un passeig Marítim, que tindrà característiques diferents a cada sector.

Possibilitar també la construcció d'aparcaments i d'equipaments de platja al llarg de tot el passeig.

La construcció d'un eix viari paral·lel a la línia del tren, al qual s'accedirà a través dels passos per sota del ferrocarril. Aquesta nova via garantirà l'accessibilitat a qualsevol punt de la platja.

Pla especial de millora i condicionament de l'entorn de l'estació del FFCC i tram adjacent del carrer d'Eduard Maristany

Proposta d'ordenació

Primer sector. Entre la riera de Martí Pujol i el carrer de Sant Ignasi de Loiola, es projecta el passeig Marítim de 12 metres de calçada i les dues voravies de 3 metres i de 8 metres d'amplada respectivament.

Aquest tram garanteix la connexió entre els passos subterranis i les rieres de Sant Ignasi de Loiola i de Martí Pujol.

Segon sector. Es proposa la creació d'un espai lliure davant de les instal·lacions de les piscines municipals, Club Natació Badalona. També la construcció d'un petit espigó que abrigaria una petita base nàutica. El disseny, forma i posició d'aquest espigó es definirà en el desenvolupament d'aquest Pla especial.

Tercer sector. Es projecta la construcció d'un pàrking subterrani amb accessos als dos extrems. Es proposa urbanitzar la superfície exterior amb característiques similars a la rambla de Badalona. Es proposa també la construcció d'un carrer paral·lel a la via del tren. Aquest carrer serà restringit al trànsit rodat segons horaris i tipus de vehicles.

El quart tram. Al sector comprès entre el pàrking i el sector del Manresà, el passeig es desenvolupa segons una secció que permetrà el pas de vehicles (set metres de calçada), l'aparcament de dues fileres d'automòbils en bateria amb un carrer central de servei (total 16 metres d'amplada), el qual estarà separat del vial de circulació i del passeig pròpiament dit amb palmeres i bancs (de set metres d'amplada).

Aquests aparcaments estaran interromputs en alguns llocs i seran substituïts per serveis de platja (bars, restaurants, jocs, etc.).

Als llocs on l'amplada de la franja de platja és més estreta no es construiran els aparcaments, i, per tant, la línia del passeig Marítim serà trencada o bé corba.

En aquests punts on no és possible construir aparcaments, a la banda sud del ferrocarril, s'ha previst una altra zona d'aparcaments entre la carretera nacional II i la línia del ferrocarril (vegeu àmbit Badalona 11 i Badalona 12).

Es proposa que la línia que separa la part urbanitzada, és a dir el passeig de la platja, sigui la separació de qualificació de zona portuària (1c).

Descripció, límits i situació actual

Comprèn dues parts diferenciades:

Un primer sector és una franja paral·lela al ferrocarril, de sis metres d'amplada, entre el carrer del Mar i l'estació del ferrocarril.

Un segon sector comprès pels sòls i edificis immediats a l'estació, la plaça de Roca i Pi i també pel carrer d'Eduard Maristany entre l'estació del ferrocarril i l'avinguda de Sant Ignasi de Loiola.

Actualment, el PGM ja afecta les edificacions que donen front al carrer d'Eduard Maristany; també les existents entre l'estació del ferrocarril i el carrer del Mar. També s'afectava l'estació del ferrocarril i es qualificava com a viari.

El PGM considera aquest sector com a via bàsica del PGM.

Estructura de la propietat

Els sòls inclosos dins d'aquest àmbit d'actuació són, en la seva major part, de petites parcel·les afectades per l'alineació definida pel PGM.

La resta pertany al viari actual i a Renfe.

Objectius del planejament

Possibilitar la remodelació del carrer d'Eduard Maristany per tal que permeti la connexió de trànsit rodat entre dues importants vies: carrer de Martí Pujol i Sant Ignasi de Loiola.

L'amillorament de l'entorn urbà de l'estació del ferrocarril a la plaça de Roca i Pi.

La connexió pels vianants des de la plaça de l'estació fins a la rambla de Badalona.

Proposta d'ordenació

L'amillorament del traçat del carrer d'Eduard Maristany ampliant la secció de la calçada fins a 12 metres de la mateixa manera que la que es proposa en la resta del seu traçat.

L'enderroc dels edificis immediats a l'estació del ferrocarril i la remodelació de la plaça de Roca i Pi. Es proposa també la restauració i posada en valor de l'edifici de l'estació com a peça principal que presidirà la nova ordenació de la plaça.

La remodelació del passadís existent des de la rambla de Badalona fins a la plaça de Roca i Pi, la proposta d'un passeig arbrat per a vianants i la construcció d'un mur de tancament dels patis de les construccions existents.

Pla especial d'equipaments de platja i espais lliures

Descripció, límits i situació actual

Aquest àmbit, de forma sensiblement rectangular, està delimitat pel carrer d'Eduard Maristany sud, la riera del carrer de Martí Pujol, la línia divisòria de la ZMT i la riera del carrer d'Ignasi de Loyola. Actualment existeixen en aquests sòls edificacions que es troben en diferents circumstàncies: algunes en estat ruïnós, altres són edificis ocupats per dependències municipals o una caserna de la Guàrdia Civil i d'altres són instal·lacions lligades a les activitats de platja.

Hi ha dues illes, a la banda de llevant, on existeix la concentració més gran de propietat pública (Ajuntament de Badalona i casernes) i les de la banda de ponent on només hi ha una piscina de titularitat pública.

Estructura de la propietat

Hi ha sòls de propietat pública: Ajuntament de Badalona, Ministerio del Interior.

Els altres sòls són de propietat privada.

Objectius del planejament

Possibilitar l'assentament d'una important zona d'espais lliures d'equipaments i d'aparcaments de servei de la platja.

També l'ampliació del carrer d'Eduard Maristany sud fixant-ne una nova alineació.

Proposta d'ordenació

Es proposa l'ampliació del carrer d'Eduard Maristany fins a una secció de 12 m de calçada.

El conjunt està ordenat seguint el mateix esquema viari que existeix actualment. Hi haurà dues illes diferenciades.

Es proposa la construcció d'una zona arbrada d'aparcaments, amb capacitat per a uns 100 automòbils, que tingui accés des del carrer d'Eduard Maristany i des del passeig Marítim. Aquest aparcament estarà situat a l'illa que actualment ocupen les edificacions en estat ruïnós, caserna de la Guàrdia Civil i altres dependències municipals.

A l'altra illa es proposa la construcció d'edificis i instal·lacions de serveis de platja.

Aquest sector es connectarà amb el nucli urbà al nord del ferrocarril mitjançant els nous passos subterranis de la riera de Martí Pujol i de la riera de Sant Ignasi de Loiola, els quals es tracten en un altre àmbit.

Els equipaments privats existents podran romandre o bé ésser remodelats.

Pla especial de la Vidriera

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls ocupats actualment per:

Un terreny de forma sensiblement triangular delimitat per la carretera nacional II, la riera de Canyadó i el carrer d'Orient, on està construïda l'antiga fàbrica de la Unión Vidriera Española, de la qual actualment només funciona una nau en règim de cooperativa de treballadors.

Una illa d'habitatges en renglera i algunes naus industrials, delimitada pel carrer d'Orient, la riera de Vallmajor i el ferrocarril. Aquests habitatges, en conjunt, tenen una presència molt notable.

Una altra illa d'edificacions de diferents tipus (residencials i magatzem) forma un compacte força desordenat; està delimitada per la carretera nacional II, la riera de Canyadó i el carrer de Prim i per un espai lliure qualificat (6b) com a tal pel PGM.

També, dins d'aquest àmbit estan compresos els sòls qualificats com (6b) pel PGM, entre la riera del Canyadó, el carrer de l'Iris i el ferrocarril, on actualment hi ha una construcció escolar (Col·legi Nacional Anglada) i edificacions d'habitatges en un estat força precari.

El PGM qualifica com a (13b), densificació urbana, l'illa compresa entre la carretera nacional II, el carrer de l'Iris i la riera de Canyadó, com a (22a) industrial, els sòls de la Unión Vidriera Española i la filera d'habitatges i magatzems. Tal com s'ha dit la resta són parcs i jardins de nova creació de caràcter local (6b).

Queda exclosa d'aquest àmbit la riera de Canyadó que és objecte d'estudi al Pla especial de passos per sota del ferrocarril (Badalona 6).

Estructura de la propietat

En general, la propietat està molt fraccionada, sobretot a les illes on hi ha edificacions.

A l'illa de la Unión Vidriera Española hi ha tan sols dues propietats de cooperatives de treballadors.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

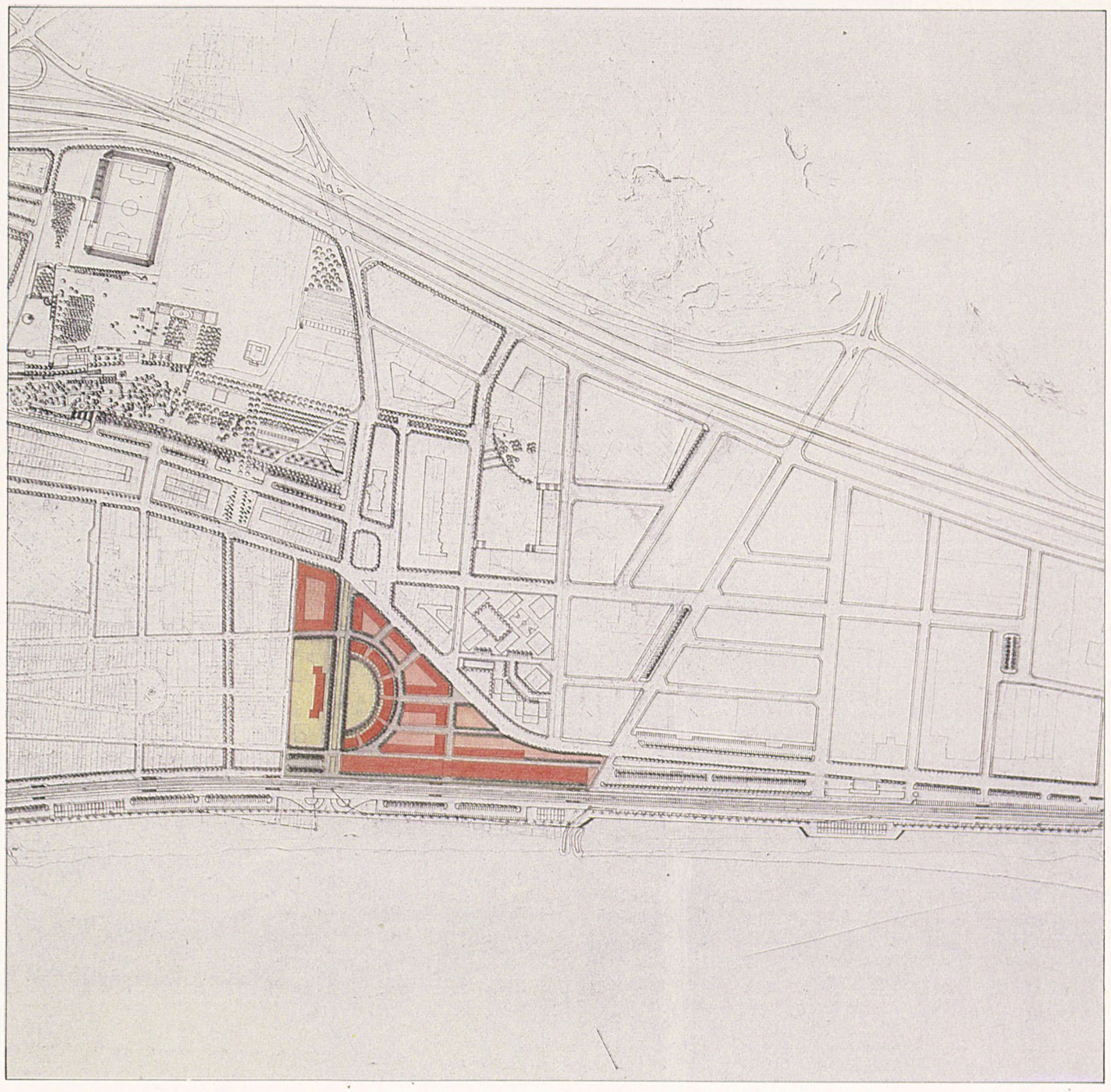
Possibilitar la transformació dels sòls qualificats com a industrials en sòls residencials.

La remodelació de l'illa delimitada per la carretera nacional II, el carrer de Iris i la riera del Canyadó.

La construcció d'un edifici escolar a l'espai lliure entre la riera del Canyadó i el carrer de l'Iris.

L'obertura d'un carrer prolongació del carrer de Santa Madrona entre la riera del Canyadó i el torrent de Vallmajor.

El relligat de la xarxa viària d'aquest sector.



Pla especial de la Vidriera

Projecte d'aparcaments al costat de la carretera nacional II

Proposta d'ordenació

Es projecta la construcció d'uns edificis d'habitatges a l'actual illa ocupada per la Unión Vidriera Española. Aquests edificis tindran una alçada de PB + 3P i llur ordenació és l'assenyalada al plànol d'ordenació A.3.

El disseny del viari permet la continuïtat del carrer de Santa Maria amb el carrer de Santiago Rusiñol mitjançant un carrer en forma corba que els uneix. Aquests carrers passen per un pont pel damunt de la riera Canyadó. La resta dels vials d'aquest sector és radial a l'esmentada corba.

Es projecta també la construcció d'un edifici que tingui la mateixa alineació que el carrer en forma corba, a manera d'un creixent, el qual presidirà un gran espai verd. L'edifici escolar s'ubicarà a l'espai destinat a equipaments, a l'altre costat de la riera Canyadó. Aquesta escola es contemplarà des de l'eix del carrer d'Antoni Maura, el qual serà l'eix de connexió de la plaça del Reis Catòlics amb un nou equipament.

També es projecta la construcció d'un petit grup d'aparcaments entre els carrers de Santa Maria i de Santa Madrona, al costat del nou equipament.

Es proposa també la restauració dels habitatges en renglera del carrer d'Orient i l'afectació de llurs patis posteriors, adossats a la tanca de Renfe, per permetre l'obertura d'un carrer paral·lel a la via del tren, de sis metres de calçada.

També es proposa la construcció d'un pas de 10 metres d'amplada a sota d'aquests habitatges per tal de permetre el pas des del carrer de Pompeu Fabra fins al carrer de nova creació.

També es proposa la remodelació de l'illa delimitada pels carrers de l'Iris i de Santiago Rusiñol, per la riera de Canyadó i per la carretera nacional II. La nova edificació tindrà una alçada de PB + 4P i una profunditat de 14-16 metres, llevat de les edificacions del carrer de l'Iris que seran de PB + 1P. La nova ordenació hauria de permetre la utilització de l'espai interior de l'illa.

Projecte d'estació de servei de la carretera nacional II

Descripció, límits i situació actual

Àmbit de forma sensiblement rectangular que comprèn els sòls delimitats entre la carretera nacional II, la prolongació de la línia de propietat de Fustes Alberch, a l'altra banda de la carretera nacional II.

Aquest sòl actualment és un solar i no conté cap tipus d'instal·lacions ni d'edificacions.

Estructura de la propietat

Es tracta d'una única propietat en tot aquest àmbit.

Objectius del planejament

Possibilitar el canvi de qualificació per tal de construir una estació de servei d'automòbils al peu de la carretera nacional II.

També la construcció d'una zona d'aparcaments.

Proposta d'ordenació

Tal i com s'ha dit, es proposa la construcció d'una estació de servei i d'una petita zona d'aparcaments amb capacitat per a uns 60 automòbils.

En aquest indret, el carrer que segueix paral·lel a la línia del ferrocarril queda interromput. L'espai que queda entre la carretera nacional II i la línia del ferrocarril no permet la prolongació d'aquest carrer, ja que les parcel·les resultants serien de grandària molt petita i de dubtosa utilització.

Descripció, límits i situació actual

Aquest àmbit comprèn dos subàmbits.

Un primer subàmbit, de forma sensiblement rectangular, comprèn els sòls delimitats per la carretera nacional II, el torrent de Vallmajor, la línia del ferrocarril i el carrer de Martí Alsina.

Actualment estan ocupats per les edificacions de l'antiga fàbrica de cordills Domènech, les instal·lacions de la qual estan fora d'ús.

El segon subàmbit comprèn els sòls delimitats per la carretera nacional II, la línia del ferrocarril i les prolongacions del passatge de Cussó i de la tanca de les instal·lacions de fustes Alberch, a l'altre costat de la carretera nacional II.

En aquest segon sector no hi ha cap tipus d'edificació.

Estructura de la propietat

Hi ha tres propietats:

Una franja de sis metres paral·lela a la via del ferrocarril, propietat de Renfe.

Una altra correspon a l'antiga fàbrica de cordills Domènech.

La tercera coincideix amb el segon subàmbit descrit amb anterioritat.

Objectius del planejament

Recuperar la franja de sis metres que actualment està situada dins de la zona ferroviària.

Possibilitar la construcció de dues zones d'aparcaments arbrats, que seran utilitzades pels usuaris de les platges en aquest indret.

Proposta d'ordenació

La secció del passeig Marítim es projecta d'una amplada tal que no permet la construcció d'aparcaments a la banda de mar del ferrocarril.

Es proposa la construcció de dues zones d'aparcaments arbrats de forma longitudinal amb una capacitat total de 300 automòbils.

Els usuaris utilitzaran aquests aparcaments i accediran a les platges a través de passos subterranis per a vianants.

També es proposa la construcció d'un carrer de sis metres de calçada, paral·lel al ferrocarril, entre el torrent de Vallmajor i la prolongació del carrer de Martí Alsina, que completa, fins en aquest punt, el vial paral·lel a la via del ferrocarril a la banda de muntanya i que comença a la rambla de Badalona.

Pla especial Sant Bru

Descripció, límits i situació actual

Comprèn dues parts diferenciades:

1. Els terrenys ocupats actualment per les edificacions de l'illa delimitada pels carrers Jacinto Benavente, Eduard Marquina, la riera del Canyadó i les escoles nacionals Martínez Anido.

Aquesta illa està ocupada en la seva totalitat per edificacions existents de diferents característiques: un edifici d'habitatges de cinc plantes que és propietat del Ministerio del Interior i diversos magatzems i tallers.

2. Les parcel·les cadastrals de les edificacions que donen front al carrer de Sant Bru, entre la riera del Canyadó i el carrer de la Seu d'Urgell.

Aquestes parcel·les de proporció estreta i llarga dificulten la possibilitat del pas de qualsevol carrer paral·lel a la carretera nacional, ja que queden afectades en la seva totalitat.

Les edificacions existents en aquestes parcel·les tenen una profunditat mitjana de 15 metres i per tant queda lliure gairebé la totalitat de la parcel·la.

El PGM proposa l'obertura d'una via paral·lela al carrer de Sant Bru de 20 metres d'amplada, la transformació en un carrer de 25 metres de l'actual riera de Canyadó i l'obertura d'un carrer perpendicular al carrer de Sant Bru, la qual tindria una amplada de 20 metres, i que connectaria les dues vies paral·leles longitudinals. (Aquestes dues vies desdoblaran la carretera nacional II.) Aquest nou carrer enllaçaria amb el carrer del Germà Julio (fora d'aquest àmbit).

Quant a l'illa descrita en primer lloc, el PGM la qualifica com sòls de densificació urbana semiintensiva (13b).

Estructura de la propietat

En aquest àmbit d'actuació, la propietat està molt fraccionada i és, a més a més, de petites dimensions segons la parcel·lació abans descrita.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

Possibilitar la construcció d'una nova via paral·lela a la carretera nacional II de tal manera que sigui possible el desdoblament del trànsit rodat.

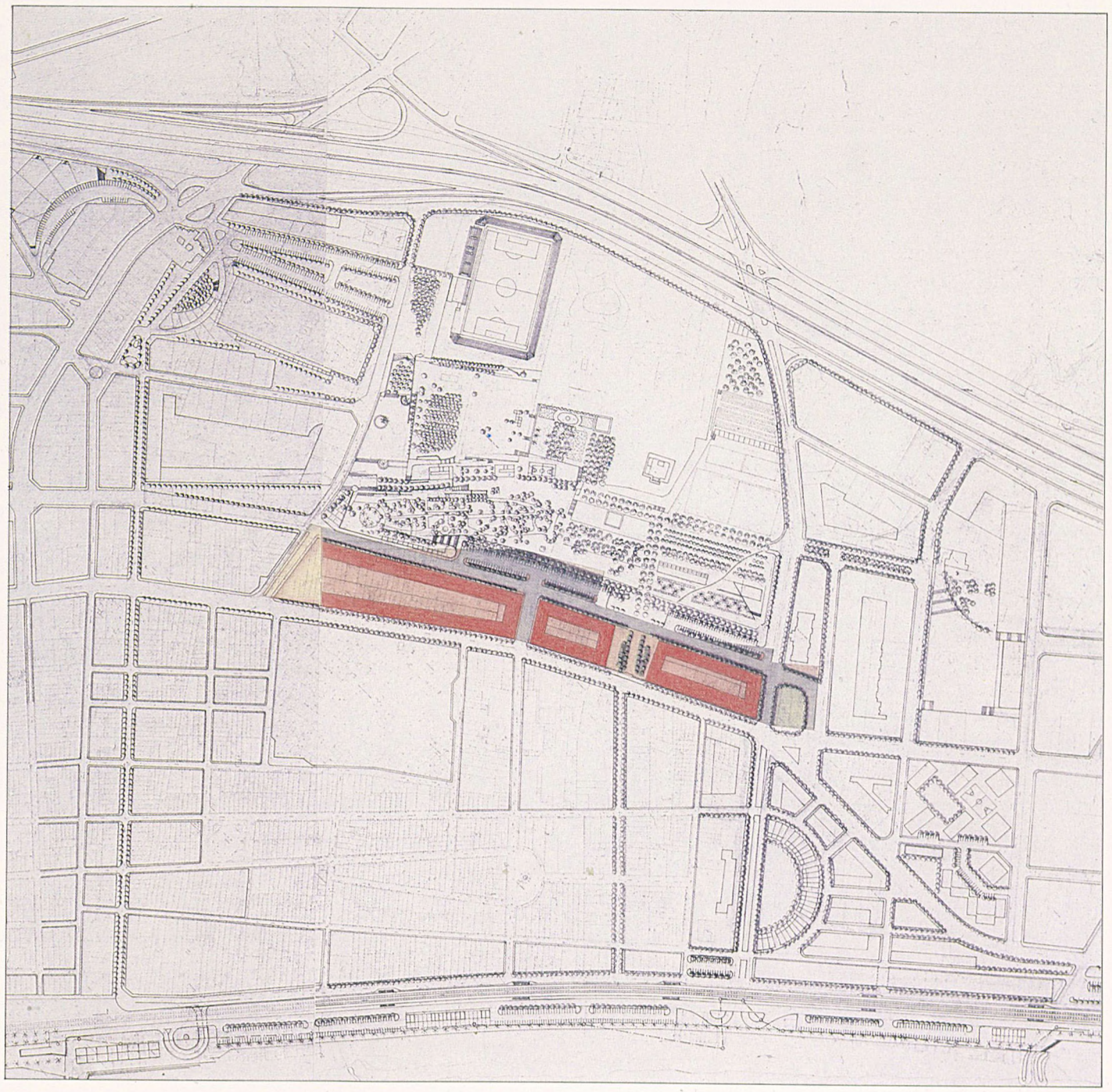
La solució de la confluència de les dues vies bàsiques de circulació amb la connexió amb Badalona nord.

La definició del límit del parc de Can Solei per la seva part nord.

La construcció d'uns nous habitatges que donin front al nou carrer paral·lel al carrer de Sant Bru.

La redefinició dels límits de l'illa de les escoles.

Possibilitar el pas dels carrers de Sanjurjo i de la Seu d'Urgell, entre el carrer Sant Bru i el nou carrer paral·lel, de manera que es pugui fer el canvi de sentit dels automòbils.



Pla especial Sant Bru

Pla especial d'equipaments de l'entorn del cementiri i avinguda del President Companys

Proposta d'ordenació

El nou carrer paral·lel al carrer de Sant Bru tindrà una amplada de 12 metres de calçada. En un dels seus costats, es disposa un carril de servei que permet un aparcament en bateria amb capacitat per a uns 200 automòbils.

Aquesta via de servei serà interrompuda per una zona arbrada que correspon als magnífics arbres de l'actual entrada a Can Solei, des del carrer de Sant Bru.

Es proposa en aquest tram, la construcció de dos nous accessos al parc de Can Solei.

També es proposa l'enderroc de les edificacions existents a l'illa delimitada pels carrers de Jacinto Benavente i d'Eduard Marquina i per la riera Canyadó, per tal de convertir aquest espai en una illa verda que ordeni la circulació i solucioni la important cruïlla del carrer de Sant Bru, la riera de Canyadó, el carrer d'Eduard Marquina, i el nou carrer. El tros de terreny que resta de la definició de la forma d'aquesta illa passa a incrementar el sòl de l'escola veïna.

Conservar com a parcs i jardins (6b) de nova creació de caràcter local, l'actual accés a Can Solei, en el terreny comprès entre el carrer de Sant Bru i el nou carrer paral·lel.

Construir uns nous edificis de PB + 2P i un soterrani (d'habitatges en renglera o plurifamiliars) que conformin la nova façana davant del parc. Aquest front edificat està dividit en tres parts: entre la riera de Canyadó i la prolongació dels carrers de Sanjurjo i de la Seu d'Urgell.

També es proposa la modificació de la secció del carrer de la Seu d'Urgell, amb la construcció d'un parterre central que separi les dues circulacions.

L'alineació del nou carrer obligarà a la modificació de l'escalinata d'accés del parc de Can Solei.

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls ocupats actualment per:

El camp de futbol del CF Badalona i el seu entorn.

El cementiri del Sant Crist.

Uns sòls que actualment estan conreats i que es troben en un clot respecte a les rasants de l'autopista, del cementiri i del camp de futbol.

L'illa d'edificacions delimitada pel passatge de Prim i pel carrer de Prim.

Recentment, aquest àmbit s'ha vist substancialment modificat en consolidar-se la xarxa viària de la part sud, amb la urbanització del passatge de Prim i la prolongació del carrer de la Seu d'Urgell fins a la cruïlla fins a aquest passatge i les recents construccions d'habitatges.

En l'actualitat, aquesta zona presenta, en general, greus problemes d'accessibilitat interna per manca d'una xarxa viària que n'articuli les parts i d'una dotació d'aparcaments suficient que garanteixi el servei d'un grup d'equipaments tant important com és aquest.

Estructura de la propietat

En aquest àmbit hi ha propietats de gran superfície com són el CF Badalona, el cementiri del Sant Crist i, enmig, la zona conreada.

Les altres són petites parcel·les que corresponen a la part edificada d'aquest àmbit, on la propietat es troba molt dividida.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

Completar la xarxa viària.

Redefinir els límits del camp de futbol del CF Badalona per tal que aquest club pugui ampliar les seves instal·lacions a l'interior del seu recinte.

La conservació de la pineda del davant del camp de futbol.

La definició dels espais lliures restants de l'ordenació dels edificis.

Possibilitar la construcció d'una gran zona d'aparcaments que solucioni els grans dèficit d'aquesta zona.

La construcció d'uns equipaments escolars d'esquena a l'autopista.

Possibilitar l'accés rodat a l'interior del cementiri.

La definició d'una nova alineació per l'illa delimitada per carrer de Prim i el passatge de Prim.

Proposta d'ordenació

Es prolongaria el carrer de la Seu d'Urgell fins a la cruïlla amb el futur lateral sud de l'autopista.

Es proposa que la pineda existent davant del camp de futbol del CF Badalona s'integri com a zona verda del parc de Can Solei.

Es proposa també la construcció d'un edifici escolar de forma que quedi totalment d'esquena als sorolls de l'autopista i obert als espais lliures de nova creació.

Una gran esplanada arbrada per a aparcament amb una capacitat d'uns 250 automòbils.

Aquesta esplanada estarà situada al centre dels grans equipaments: cementiri, grup escolar i camp de futbol.

La construcció d'una escalinata i d'una rampa que donaran accés al cementiri i que conformen una important plaça com a façana principal del cementiri del Sant Crist.

La construcció d'un edifici d'habitatges que tapi la mitgera de l'edifici del passatge de Prim i deixi la resta del sòl, fins al carrer de la Seu d'Urgell, com a jardins i parc urbà.

També es proposa una nova alineació per als edificis d'habitatges situats a l'altre costat del passatge de Prim, fins al carrer de Prim. Aquests edificis tindran la mateixa alçada que els existents, i absorbiran la volumetria que el PGM atorgava a aquest sector.

Montgat

1 Projecte de defensa del litoral

2 Pla especial del passeig Marítim i d'equipaments de platja

3 Pla especial del carrer de l'Església del barri dels Pescadors

4 Projecte de remodelació de la carretera nacional II

5 Projecte d'ampliació i millora del túnel pel carrer Mateu Alsina i connexió amb el vial al sud del FFCC

6 Projecte de mirador i plaça al turó de Montgat

7 Pla especial d'ordenació del port de Montgat i del seu entorn (port pendent d'estudi d'incidència. Acord CG 19-9-1985)

8 Projecte de pas de la carretera de Tiana per sota del FFCC

9 Pla especial de l'antiga fàbrica de porcellanes del barri de les Mallorquines

Montgat 1

Projecte de defensa del litoral

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els terrenys de platja situats entre la partió dels termes municipals de Montgat-el Masnou, per la banda de llevant, i el turó de Mar, per la banda de ponent. Són sòls situats dins de la ZMT.

En aquest indret la platja natural, que abans constituïa la franja de costa, ha desaparegut completament, com a conseqüència de les construccions realitzades al llarg del litoral del Maresme (port d'Arenys de Mar, port del Balis, Premià de Mar, el Masnou) que han retingut o desviat les sorres de les platges de la zona de llevant i les ha portades a profunditats irrecuperables.

L'aspecte actual d'aquesta franja és la d'una escullera lineal de defensa del ferrocarril, gairebé a la totalitat d'aquest àmbit, llevat d'un petit triangle de platja, al costat de llevant del turó de Montgat, on les sorres acumulades a causa de l'existència d'un espigó que s'hi troba són l'únic testimoni de platja.

Segons la política definida pel MOPU al Pla d'actuacions de 1983-1990, les obres a realitzar en el domini públic s'orienten preferentment a solucions de tecnologia tova o d'impacte reduït, com l'aportació d'àrids abocanthi, en un principi, gran quantitat de sorres, de manera que permetin l'establiment d'una franja de platja i el posterior manteniment amb una draga permanent que reposi sorres i estabilitzi el front litoral quan resulti afectat per les grans tempestes.

Aquest projecte suposa l'aportació i manteniment de 1.650 m de platja (vegeu el capítol II d'aquesta Memòria.)

Montgat 2

Pla especial del passeig Marítim i d'equipaments de platja

Descripció, límits i situació actual

Comprèn tres parts diferenciades.

La primera: una franja lineal a llevant del turó de Montgat, entre la línia del ferrocarril i l'escullera de defensa i des del barri dels Pescadors fins al límit del terme municipal. Aquesta franja és dins de la ZMT.

La segona: també a llevant del turó de Montgat, que comprèn els terrenys ocupats actualment pels establiments Banys Sant Gerard, Banys Verge del Carme, Banys Emporium i d'altres construccions en estat força precari.

La tercera: els terrenys, a ponent del turó de Montgat, que ocupa actualment l'establiment Banys Montgat i que està dins de la ZMT.

Totes les concessions compreses dins d'aquest àmbit estan caducades o bé no en consta l'autorització a la Delegació de Costes del MOPU.

Estructura de la propietat

Gairebé la totalitat dels sòls d'aquest àmbit està dins de la ZMT excepte una petita part que és propietat de Renfe (ferroviari 3) i les zones dels banys qualificades actualment com a (12) pel PGM o (1c) i que tenen les concessions o autoritzacions caducades o són ocupacions il·legals.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

Possibilitar l'accés a la franja litoral i a la platja, tant des de la xarxa urbana del barri dels Pescadors com des de ponent.

Permetre la transformació dels sòls ocupats pels banys per nous equipaments de platja més escaients a la nova ordenació.

Proposta d'ordenació

Es projecta la construcció d'un passeig Marítim d'uns 10 m de secció, per a vianants i amb pas restringit de vehicles, connectat amb la xarxa urbana del barri dels Pescadors a través de quatre passos de vianants sota el ferrocarril.

La connexió amb la resta de la xarxa viària es fa per mitjà d'un carrer, al peu del turó, que en regularitza la geometria.

També es proposa la construcció de dos nuclis d'equipaments als sòls que ara ocupen les diverses instal·lacions dels banys. Els equipaments se situaran a ambdós costats, a llevant i a ponent del turó.

Montgat 3

Pla especial del carrer de l'Església del barri dels Pescadors

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit d'aquest Pla especial està limitat per la façana nord del carrer de l'Església entre els núm. 68-70 fins a la pròpia església i pels patis d'eixida de les cases del núm. 24 al 29 que donen façana al carrer del Mar.

Actualment, el carrer de l'Església es troba tallat per les escales d'entrada a l'església, sense possibilitat d'establir una connexió longitudinal en el sentit paral·lel al mar.

Estructura de la propietat

Els sòls afectats per la nova alineació del carrer de l'Església són de propietat privada i corresponen a les parcel·les núm. 9, 10, 11, 12 i 13 de l'illa núm. 15 del barri dels Pescadors.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

Possibilitar la connexió longitudinal pel carrer de l'Església i per tant, resoldre la circulació rodada en aquest sector de Montgat.

Proposta d'ordenació

La construcció d'un tram de carrer que connecti les dues parts del carrer de l'Església pretén la continuïtat d'aquest carrer.

El remodelatge de les escales d'accés a l'Església i la construcció d'una nova barana.

L'afectació dels patis posteriors dels edificis d'habitatges que tenen façana principal al carrer del Mar.

Projecte de remodelació de la carretera nacional II

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit comprèn:

Els terrenys ocupats actualment per la carretera nacional II des de l'estació de Monsolís fins a la incorporació a l'autopista.

Els sòls situats al costat dret i esquerre de la carretera nacional II entre l'estació de ferrocarril de Monsolís i el nucli urbà del barri dels Pescadors.

Els sòls situats entre el turó de Montgat, la carretera nacional II i l'autopista.

Actualment, la carretera nacional II passa pel mig dels nuclis urbans i constitueix una barrera important per a la relació de les diferents xarxes urbanes.

Estructura de la propietat

La totalitat dels sòls són de propietat pública a excepció dels qualificats com a sòl no urbanitzable, lliure permanent (26).

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

La transformació de la carretera nacional II en una via cívica que serveixi com a eix de connexió dels nuclis urbans actualment inconnexos.

La creació d'una àrea d'aparcaments al costat del nus del canvi de sentit.

La modificació de les connexions amb l'autopista.

Proposta d'ordenació

Es proposa modificar la secció actual de la carretera nacional II i eixamplar-ne les voreres, on es plantaran arbres per tal de transformar-la en una via cívica. La transformació és possible gràcies a l'alliberament de trànsit rodat. El trànsit passarà pels laterals de l'autopista a partir del desviament de la carretera nacional II cap a aquests laterals.

La construcció d'un aparcament arbrat amb paviment de sauló. Tindrà uns 4.000 m^2 de superfície i s'hi accedirà a través del nou pas sota la carretera. Servirà d'aparcament per als usuaris de les platges.

El remodelatge del pas sota la carretera, per tal de facilitar els canvis de sentit i la incorporació al nucli del barri dels Pescadors. Aquesta intervenció suposa l'ampliació i millora del pas existent de la riera de la Font, així com la connexió amb el pas de vianants per sota del ferrocarril.

Modificació dels carrils d'entrada a l'autopista i d'accés al port, de manera que se solucionin els «stops» entre els passos a l'autopista i la carretera nacional.

Projecte d'ampliació i millora del túnel pel carrer Mateu Alsina i connexió amb el vial al sud del FFCC

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els terrenys existents al costat del ferrocarril i del turó de Montgat, a la banda de mar, i els que ocupen el nou traçat del vial fins a la banda de muntanya de la carretera nacional II, al costat de l'Ajuntament, inclòs el pas subterrani existent a aquest indret.

Estructura de la propietat

Part dels sòls d'aquest àmbit estan dins de l'actual àrea d'influència de les vies del ferrocarril i la resta són els sòls alliberats com a conseqüència de les excavacions al turó de Montgat (dins o fora de la línia de ZMT).

Queda afectada també la part dels Banys Sant Gerard que està dins de la Zona Marítima Terrestre i amb concessió caducada.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

Possibilitar l'accés de vehicles des de la prolongació del passeig Marítim, al port de Montgat, vorejant el turó, fins a la banda de muntanya de la carretera nacional II, al costat de l'Ajuntament, i per tant, la connexió de la xarxa viària d'un costat i altre de la carretera nacional.

Proposta d'ordenació

Es projecta la construcció d'un carrer com a final del passeig Marítim. Aquest carrer voreja i conforma la cornisa del turó de Montgat. També connecta amb el passeig Marítim i amb el passatge de Mateu Alsina, al costat de l'Ajuntament.

Per possibilitar el carrer, es proposa la construcció d'un pont per damunt del ferrocarril a partir del carrer que voreja el turó. També es proposa la millora i ampliació del túnel per sota de la carretera nacional II, per permetre el pas de vehicles i la connexió amb el carrer de Mateu Alsina.

Projecte de mirador i plaça al turó de Montgat

Descripció, límits i situació actual

L'àmbit comprèn els terrenys d'una esplanada situada al turó de Montgat.

L'esplanada és el resultat dels moviments de terres que es produïren per a la formació d'esculleres.

Aquesta esplanada, situada en un lloc de possibilitats extraordinàries, té una forma aproximadament rectangular i de dimensions 150 m × 100 m.

Es troba entre els diferents establiments de banys que encara romanen a Montgat (Banys Montgat, Banys Sant Gerard) i que estan en situació de concessió caducada.

Actualment l'accés és difícil perquè no existeix xarxa viària de connexió ja que la carretera nacional II i el ferrocarril es constitueixen com dues barreres.

Estructura de la propietat

Els sòls inclosos en aquest àmbit pertanyen a una sola parcel·la .

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

Possibilitar la construcció d'un gran espai lliure a manera de plaça, que ocupi la part més accidentada del turó de Montgat, com a mirador o lloc d'activitats multitudinàries a l'aire lliure.

Proposta d'ordenació

La urbanització d'una gran plataforma-mirador en forma semicircular que s'adapta a la xarxa viària descrita a l'àmbit Montgat 5 i que possibilita a Montgat el gaudi d'un espai que per les seves dimensions, característiques i situació serà un indret únic en aquest tram del litoral.

També es proposa la construcció d'una escala o escalinata de manera que es pugui accedir al cim del turó on està el monument al Centre Excursionista de Catalunya, fita important pel seu interès històric.

Pla especial d'ordenació del port de Montgat i del seu entorn (port pendent d'estudi d'incidència. Acord CG 19-9-1985)

Descripció, límits i situació actual

Comprèn dues àrees diferenciades separades per la carretera nacional y el ferrocarril:

La primera, de formes sensiblement triangulars, està delimitada per la carretera nacional II, l'autopista A 19 i el nucli urbà del barri de les Mallorquines.

La segona, de forma rectangular, està delimitada pel ferrocarril, els Banys Montgat i la línia d'escullera fins a la cruïlla de la carretera de Tiana-Montgat.

Estructura de la propietat

Hi ha dos grans propietaris:

Unión de Explosivos Río Tinto, S.A. empresa a la qual pertanyen dues grans finques, la delimitada per l'autopista A-17 (Barcelona-Mataró), la carretera nacional II i el nucli edificat del barri de les Mallorquines, i la delimitada pel ferrocarril, l'escullera de defensa, els establiments dels Banys Montgat i la fàbrica de lleixiu Conejo.

Part de la finca ocupada actualment per la fàbrica de lleixiu Conejo (Casamitjana Mensa).

També està dins d'aquest àmbit la finca del núm. 12 del carrer de Sant Jordi, del barri de les Mallorquines, la qual quedaria afectada per la prolongació del carrer de l'Avenir.

També hi són inclosos sòls de Renfe, alliberats com a conseqüència de la supressió de les vies mortes.

Objectius del planejament

L'objectiu principal és permetre la transformació dels sòls ocupats actualment per instal·lacions industrials en sòls residencials i d'equipaments, per tal de millorar qualitativament el barri de les Mallorquines.

D'altres objectius són millorar i completar la xarxa viària del barri de les Mallorquines.

La dotació d'un port esportiu de 600 amarraments i els serveis de port.

Solucionar la connexió de l'accés del port amb l'autopista i la carretera nacional II i del passeig Marítim amb el port.

Proposta d'ordenació

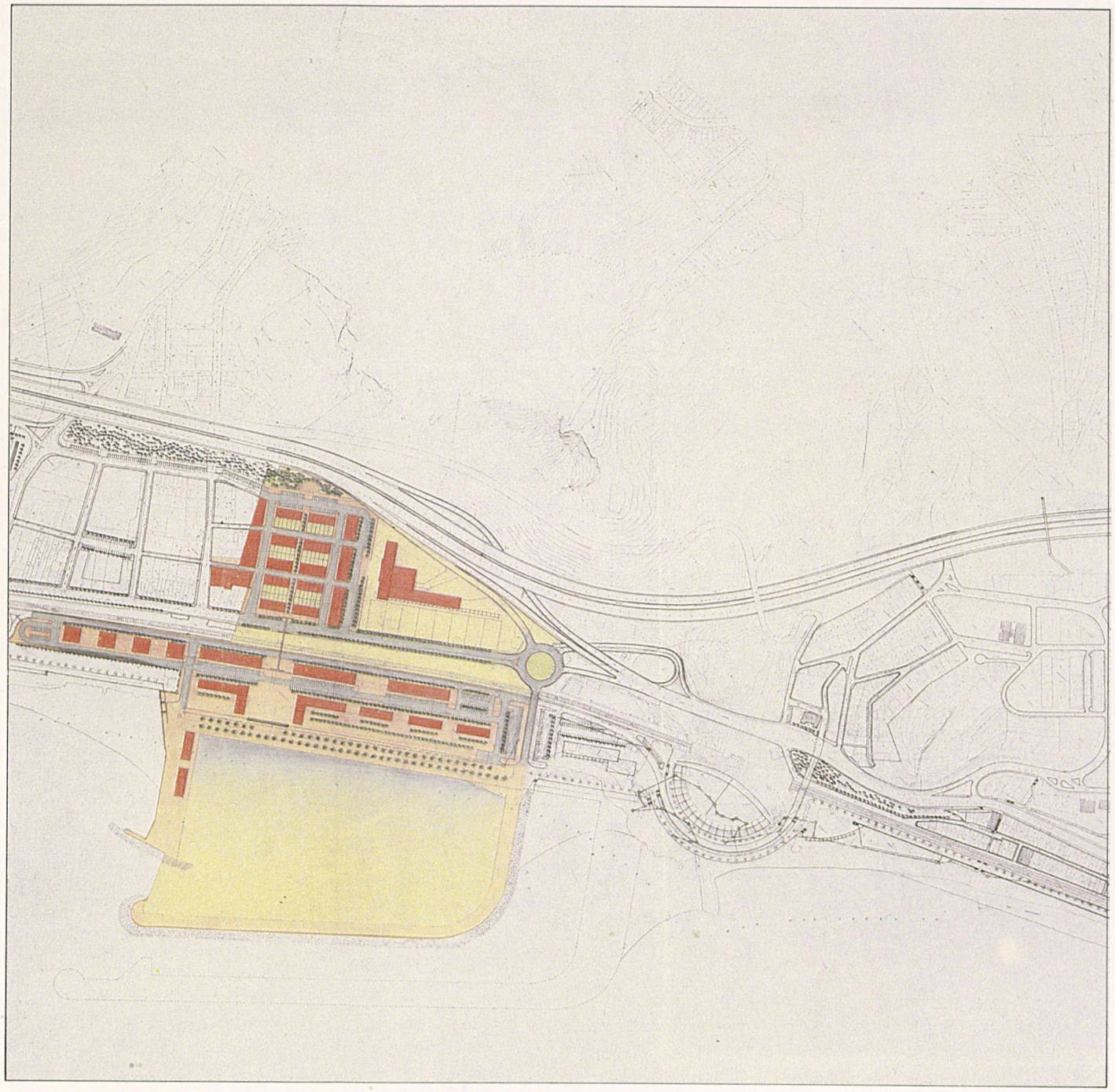
Tal i com ja s'ha dit, hi ha dues parts diferenciades:

1. Costat de muntanya de la carretera nacional.

Es proposa la construcció d'una xarxa viària que completa i millora el traçat del barri de les Mallorquines: prolongació dels carrers de l'Avenir, d'Isidre Duño i d'Enriqueta Pujal, els quals connectarien els nous carrers perpendiculars a la carretera nacional II i ordenen els sòls ocupats actualment per les antigues instal·lacions d'ERT.

En aquest sector es proposa la construcció d'uns edificis d'habitatges (13b) de planta baixa i tres plantes que completen les illes compreses entre els carrers de Sant Jordi, d'Isidre Duño i de l'Avenir i la carretera nacional II.

Es manté la qualificació industrial de PB + IP (22a) entre els carrers d'Enriqueta Pujal, d'Isidre Duño i de Sant Jordi.



Pla especial d'ordenació del port de Montgat i del seu entorn.
(Port pendent d'estudi d'incidència. Acord CG 19-9-1985.)

Projecte de pas de la carretera de Tiana per sota del FFCC

També es proposa la construcció d'habitatges en renglera a la part central i d'uns altres de planta baixa i tres plantes a la banda de llevant.

Com a acabament d'aquest sector es proposa la construcció d'un edifici d'equipaments de caire educacional o bé esportiu. Aquest edifici ocuparà uns sòls que per llur posició respecte a les fortes infrastructures que els envolten no és aconsellable que siguin utilitzats per a d'altres usos.

També es proposa la construcció d'un anell circulatori que solucionarà la connexió de la carretera nacional i l'autopista amb l'accés al port.

2. Banda de mar de la carretera nacional.

Es proposa la construcció d'un port esportiu de 600 amarraments que abrigarà 95.000 m^2 d'aigua. Aquest port haurà de garantir el transvassament de sorres des de llevant a ponent de manera que asseguri l'estabilitat de les platges a ponent del port de Montgat i estarà condicionat als estudis als quals fa referència l'acord de la Comissió de Govern de la CMB de 19-9-1985.

També es proposa la construcció de l'edifici de serveis lligats a l'activitat del possible port.

La construcció d'un pont des de la carretera nacional fins al port per damunt del ferrocarril.

La supressió de les vies del ferrocarril que actualment donen servei als apartadors de les factories d'ERT i de Ilexiu Conejo.

La prolongació del passeig Marítim fins al possible port que es convertiria en el final del recorregut.

La construcció d'edificis d'habitatges entre el passeig Marítim i el port.

La construcció d'una passera per a vianants que connectarà el barri residencial del nord de la carretera nacional amb la plaça central del port.

Qualificacions de la proposta

1a:	32.266 m^2	13b:	3.056 m^2
5 :	11.320 m^2	214b:	55.700 m^2
5b:	1.540 m^2	22a:	738 m^2
9 :	1.180 m^2		
		Total	105.800 m^2

A més a més, hi ha un increment de 95.360 (1a) com a conseqüència de la possible construcció del port.

Segons els estàndards urbanístics per a les zones de remodelatge privat (14b):

Per a vials locals (25,20 %)	14.036 m^2
Per a estacionaments (5,40 %)	3.008 m^2
Per a espais verds locals (16,20 %)	9.023 m^2
Per a dotacions comunitàries (11,70 %)	6.517 m^2
Total	32.584 m^2

Per a les zones de remodelatge privat els índexs d'edificabilitat són:

Brut	0,9 m^2 st/m^2 s	50.130 m^2 st
Complementari zonal	0,3 m^2 st/m^2 s	16.710 m^2 st

Descripció, límits i situació actual

Comprèn els sòls d'una franja de 25 m d'amplada, ocupada actualment per la carretera de Tiana a Montgat (des del carrer de Joaquim Costa fins a la cruïlla amb la carretera de Badalona a Montgat) i els que ocupa parcialment la fàbrica de Ilexiu Conejo, a l'altre costat del ferrocarril.

Estructura de la propietat

Hi ha sòls públics (vials), sòls propietat de Renfe i sòls privats que pertanyen a la fàbrica de Ilexiu Conejo.

Aquest sòls estan situats entre els termes municipals de Montgat i de Badalona.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són:

Possibilitar l'accés a la franja litoral des de la carretera de Tiana-Montgat o des de la carretera nacional II sense interferir amb la línia de ferrocarril.

Proposta d'ordenació

Es projecta la construcció d'un pas subterrani que parteix de la cruïlla de la carretera de Tiana a Montgat amb el carrer de Joaquim Costa i passa per sota del ferrocarril amb un gàlib que permeti el pas d'autobusos. Aquest pas connecta amb el passeig Marítim a l'altra banda de la via del ferrocarril.

L'execució d'aquesta obra suposa el desviament del col·lector en un tram de 500 m. Actualment, aquest tram és de fibrociment. El nou col·lector donarà també servei a les noves edificacions residencials de la zona del port de Montgat, cas que se'n decidís, en el futur, la construcció.

Pla especial de l'antiga fàbrica de porcellanes del barri de les Mallorquines

Descripció, límits i situació actual

Comprèn la unitat sud de l'illa delimitada pels carrers de Ramon i Cajal, d'Antoni M. Claret i de Jager i per la carretera de Barcelona a Mataró, al barri de les Mallorquines.

Actualment, aquests sòls estan ocupats per les naus de l'antiga fàbrica de porcellana Montgat, les quals s'utilitzen com a magatzems.

La part nord de l'illa està fora d'aquesta unitat d'actuació i s'hi troben algunes indústries en funcionament.

En aquest àmbit s'inclou també la meitat dels carrers de Jager i d'Antoni M. Claret.

Estructura de la propietat

Els sòls qualificats com a zona industrial (22a) originalment pertanyien a un sol propietari. Actualment la propietat ha estat dividida en petites unitats per venda fraccionada de les naus.

Objectius del planejament

Els objectius del planejament són els que segueixen:

Possibilitar la transformació a residencial i espais lliures dels sòls actualment qualificats com a industrials i millorar la qualitat urbana en aquest indret.

Permetre la millora i la permeabilitat de la xarxa viària del barri de les Mallorquines.

Proposta d'ordenació

Es projecta la construcció d'un nou carrer amb aparcaments que connecti longitudinalment el barri de les Mallorquines. Aquest carrer connectarà el de Joaquim Costa amb el de l'Avenir.

Es proposa també la construcció d'un edifici d'habitatges en forma d'«U» amb façana als carrers d'Antoni M. Claret i de Jager i a la carretera de Mataró a Barcelona, deixant-ne lliure l'espai interior.

La resta de parcel·la al nord del nou carrer s'incorporarà al sòl industrial ja existent.

