

# **Estratègies per a l'ordenació del Sector de la Riera de Montalegre adjunt al túnel de la Conreria a Tiana**

**Tesina Final de Màster**

Estudiant\_Miquel Andreu Lozano

Director\_Francesc Magrinyà Torner

UPC\_Juny 2011



# ÍNDEX

<b>0. RESUM</b>	<b>3</b>
<b>Resumen</b>	<b>4</b>
<b>Summary</b>	<b>5</b>
<b>1. INTRODUCCIÓ</b>	<b>6</b>
<b>1.1. Plantejament de la tesina</b>	<b>6</b>
<b>1.2. Motivació personal</b>	<b>7</b>
<b>2. OBJECTIUS</b>	<b>8</b>
<b>3. METODOLOGIA</b>	<b>9</b>
<b>4. ESTAT DE L'ART</b>	<b>11</b>
<b>4.1. Planejament territorial</b>	<b>11</b>
4.1.1. Planejament territorial de Catalunya	11
4.1.2. Pla territorial metropolitana de Barcelona	13
4.1.3. Pla estratègic metropolitana de Barcelona	13
4.1.4. Fòrum de municipis	14
4.1.5. Estudi Socioeconòmic del Barcelonès Nord 2008	15
<b>4.2. Infraestructures i mobilitat</b>	<b>16</b>
4.2.1. Pacte nacional per a les infraestructures	16
4.2.2. Pla general d'infraestructures i serveis de la mobilitat de Catalunya	17
4.2.3. Pla director d'infraestructures	18
4.2.4. Pla director de mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona	18
4.2.5. Estudi d'impacte ambiental del túnel de la Conreria i accessos	19

<b>5. CASOS D'ESTUDI</b>	<b>21</b>
<b>5.1. L'Àrea Metropolitana de Barcelona</b>	<b>21</b>
5.1.1. Introducció	21
5.1.2. Abast	21
5.1.3. Objectius	21
5.1.4. Metodologia	21
5.1.5. Hipòtesi	22
5.1.6. Conclusions	30
<b>5.2. El Barcelonès Nord</b>	<b>31</b>
5.2.1. Introducció	31
5.2.2. Abast	31
5.2.3. Objectius	31
5.2.4. Metodologia	31
5.2.5. Hipòtesi	32
5.2.6. Conclusions	51
<b>5.3. El Sector de la Riera de Montalegre a Tiana</b>	<b>52</b>
5.3.1. Introducció	52
5.3.2. Abast	52
5.3.3. Objectius	52
5.3.4. Metodologia	53
5.3.5. Hipòtesi	53
5.3.6. Conclusions	62
<b>6. CONCLUSIONS</b>	<b>64</b>
<b>7. BIBLIOGRAFIA</b>	<b>65</b>

## 0. RESUM

La futura construcció del túnel de la Conreria, una nova via d'alta capacitat que connectarà els municipis de Badalona amb Mollet i Santa Perpètua de Mogoda, al transcórrer per la part baixa de la Vall de Montalegre en el terme municipal de Tiana permetrà al seu Ajuntament la reordenació del sector adjunt, un àmbit que en l'actualitat es troba en estat de degradació i en una situació de provisionalitat urbanística. La nova distribució d'usos, que inclourà espai per a zones verdes, equipaments i activitats terciàries netes, pot suposar la transformació d'una zona marginal a una d'oportunitat pel poble, protegint no tan sols els valors naturals i culturals de l'entorn, sinó també promovent un teixit productiu d'alt valor afegit, necessari en el context de crisi actual i en un món globalitzat.

Si l'objectiu de la ordenació del Sector de Montalegre és que esdevingui un pol d'atracció, no pot limitar la seva projecció a l'escala local i confiar en el projecte urbà com l'instrument per a la seva definició, tal com s'extreu dels planejaments urbanístics i territorials vigents, incloent-hi el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, marc de referència per a les administracions locals metropolitanes. De recent publicació, el Pla proposa actuacions per als diferents sistemes que configuren el territori, però no estableix directrius que les articulin amb una visió estratègica.

Amb vistes a promoure un model de ciutat més sostenible resulta necessari, per tant, una nova interpretació del territori que no estigui basada en la visió tradicional de creixement dels nuclis urbans cap a les perifèries a partir de sectors d'activitats, sinó que s'articuli a partir de la realitat de les xarxes. Aquesta nova aproximació, basada en el marc teòric de l'urbanisme de xarxes, és la de l'ecologia urbana, que aposta per una eficiència en el cicle dels fluxos materials i la qualitat ambiental, definint les ciutats i el territori a partir de l'articulació de centralitats urbanes amb les xarxes de mobilitat, principalment les de transport públic.

La nova lectura del territori, entesa a partir de la connectivitat entre centralitats urbanes, implica un canvi d'escala que va més enllà dels límits dels termes municipals. En aquest sentit, l'anàlisi dels projectes estratègics previstos a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, posen en evidència el desequilibri territorial que pateixen els municipis que conformen el Barcelonès Nord i la resta de la conurbació urbana en relació a la ciutat de Barcelona i el sector que envolta la desembocadura del riu Llobregat.

Les mancances històriques del Barcelonès Nord en matèria d'infraestructures i equipaments ha de veure's compensada per decisions estratègiques conjuntes que articulin les diferents centralitats urbanes existents o amb potencial de ser-ho, com és el cas del Sector de Montalegre, amb l'objectiu de generar sinergies positives entre els agents implicats i corregir així els dèficits del Pla en la definició d'estratègies metropolitanes.

Aprofitant la privilegiada posició del Sector Montalegre a Tiana, tant per la seva proximitat al Parc Natural de Serralada de Marina com a un futur eix viari d'importància intercomarcal que comunicarà el Barcelonès Nord amb el Vallès, es proposa un conjunt d'activitats orientades cap a l'àmbit mediambiental amb l'objectiu de que, a partir de l'especialització en un camp amb projecció de futur i actualment inexistent a la zona, li proporcioni al sector un valor afegit per tal de que esdevingui amb el temps en una centralitat urbana.

## 0. RESUMEN

La futura construcción del túnel de la Conreria, una nueva vía de gran capacidad que conectará los municipios de Badalona con Mollet y Santa Perpètua de Mogoda, al transcurrir por la parte baja de la Valle de Montalegre en el término municipal de Tiana permitirá a su Ayuntamiento la reordenación del sector adjunto, un ámbito que actualmente se encuentra en estado de degradación y en una situación de provisionalidad urbanística. La nueva distribución de usos, que incluirá espacio para zonas verdes, equipamientos y actividades terciarias limpias, puede suponer la transformación de una zona marginal a una de oportunidad para el pueblo, protegiendo no tan sólo los valores naturales y culturales del entorno, sino también promoviendo un tejido productivo de alto valor añadido, necesario en el contexto de crisis actual y en un mundo globalizado.

Si el objetivo de la ordenación del Sector de Montalegre es que se convierta en un polo de atracción, no puede limitar su proyección a la escala local y confiar en el proyecto urbano como el instrumento para su definición, tal como se extrae de los planeamientos urbanísticos y territoriales vigentes, inclusive el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, marco de referencia para las administracions locales metropolitanas. De reciente publicación, el Plan propone actuaciones para los diferentes sistemas que configuran el territorio, pero no establece directrices que las articulen con una visión estratégica.

Con vistas a promover un modelo de ciudad más sostenible resulta necesario, por tanto, una nueva interpretación del territorio que no esté basada en la visión tradicional del crecimiento de los núcleos urbanos hacia las periferias a partir de sectores de actividades, sino que se articule a partir de la realidad de las redes. Esta nueva aproximación, basada en el marco teórico del urbanismo de redes, es la de la ecología urbana, que apuesta por una eficiencia en el ciclo de los flujos materiales y la calidad ambiental, definiendo las ciudades y el territorio a partir de la articulación de centralidades urbanas con las redes de movilidad, principalmente las de transporte público.

La nueva lectura del territorio, entendida a partir de la conectividad entre centralidades urbanas, implica un cambio de escala que va más allá de los límites de los términos municipales. En este sentido, el análisis de los proyectos estratégicos previstos en el Área Metropolitana de Barcelona, ponen en evidencia el desequilibrio territorial que sufren los municipios que conforman el Barcelonès Nord y el resto de la conurbación urbana en relación a la ciudad de Barcelona y el sector que rodea la desembocadura del río Llobregat.

Las carencias históricas del Barcelonès Nord en materia de infraestructuras y equipamientos ha de verse compensada por decisiones estratégicas conjuntas que articulen las diferentes centralidades urbanas existentes o con potencial de serlo, como es el caso del Sector de Montalegre, con el objetivo de generar sinergias positivas entre los agentes implicados y corregir de esta manera los déficits del Plan en la definición de estrategias metropolitanas.

Aprovechando la privilegiada posición del Sector de Montalegre en Tiana, tanto por su proximidad al Parque Natural de Serralada de Marina como a un futuro eje viario de importancia intercomarcal que comunicará el Barcelonès Nord con el Vallès, se propone un conjunto de actividades orientadas hacia el ámbito medioambiental con el objetivo de que, a partir de la especialización en un campo con proyección de futuro y actualmente inexistente en la zona, le proporcione al sector un valor añadido que le permita convertirse con el tiempo en una centralidad urbana.

## 0. SUMMARY

The future construction of the tunnel in la Conreria, a new way of big capacity which will connect Badalona with Mollet and Santa Perpetua de Mogoda, since it runs along the lower area of Vall of Montalegre in the municipality of Tiana, it will allow its town hall to rearrange the adjacent area, a zone which is degraded nowadays and in a condition of urban irregularity. The new distribution of program which will include green areas, facilities and clean activities, might mean the change of a marginal area into an opportunity one in the village. Not only would this preserve the natural and cultural values of the surroundings but also it would promote a high value productive sector which is a must taking into account the current crisis and the globalized world we live in.

If the objective of the distribution of Montalegre is that it becomes a hub, it cannot be restricted to a local level and rely on the urban project as the tool to define it, as current urban and spatial planning state, including the Metropolitan Spatial Plan of Barcelona, which is a point of reference for the local metropolitan administration. This plan, which has been published recently, puts forward some actions related to the different systems that configure the territory, although it does not establish any guidelines that are explained from a strategic point of view.

In order to promote a more sustainable city model, it is necessary, therefore, to give a new meaning to the area. This new meaning should not be based on the traditional growth of urban areas towards the outskirts. On the contrary, it should be focused on networks. This new approach, based on the theory of urban planning in networks, is related to urban ecology whose aims are environmental quality and efficiency of material flows. Urban ecology defines the city and the territory taking as a starting point the integration of urban centralities with transport networks, mainly those of public means of transport.

The new reading of the territory, understood as the connection of urban centralities, entails a change in scale which goes beyond the limits of municipalities. In this sense, the analysis of the strategic projects intended to be carried out in the Barcelona Metropolitan Area, show the fact that the cities from Barcelonès Nord are not balanced from a territory's point of view: those in Barcelonès Nord and the rest that are part of the conurbation in relation to the city of Barcelona and the zone that surrounds the mouth of the river Llobregat.

Joint strategic decisions that make the different urban centralities that exist or that are likely to exist, like Montalegre Sector, come together must compensate for previous shortages in infrastructures and facilities in Barcelonès Nord. The objectives are to create positive synergies among the agents which are part of it and to correct lacks of the urban planning in the definition of metropolitan strategies.

In order to take advantage of the location of Montalegre Sector in Tiana, because of its proximity to the Serralada de Marina's Natural Park and a very important way which will connect Barcelonès Nord with Vallès, a group of activities is put forward. These are based on the environmental field and have the following aim: to give the sector a high value in order to become an urban centrality in the long run.

## 1. INTRODUCCIÓ

### 1.1. Plantejament de la tesina

L'execució del nou eix viari que connectarà els municipis de Badalona i Mollet del Vallès suposarà una important transformació en l'actual realitat territorial de l'entorn. La proposta d'aquesta infraestructura d'alta capacitat, inclosa tant al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya com al Pla Territorial Metropolità de Barcelona, modificarà la xarxa de mobilitat existent, així com les relacions establertes entre les activitats que tenen lloc als termes municipals del Barcelonès Nord i el Vallès respectivament. Així, la connexió amb els enllaços de la B-20 i la C-33 es produirà mitjançant el nou túnel de la Conreria al pas pels municipis de Tiana i Sant Fost de Campsentelles, desdoblant l'actual B-500, també coneguda com a carretera de la Conreria. L'alternativa de traçat finalment escollida de la futura via creuarà el terme municipal de Tiana al voltant de la vall de Montalegre, un entorn que en l'actualitat es troba en estat de degradació i en una situació de provisionalitat urbanística. Tot i l'impacte que una infraestructura d'aquesta magnitud implica sobre la matriu biofísica, la seva realització permetrà a l'ajuntament de Tiana la recuperació de l'entorn de la riera de Montalegre i la reordenació dels usos que hi tenen lloc, destinant-hi espai per a zones verdes, equipaments i activitats econòmiques netes. D'aquesta manera, un àmbit que en l'actualitat és marginal i obsolet pot constituir una zona d'oportunitat per al poble, tant pel que fa a la protecció dels valors naturals i històrics de l'entorn, com pel fet de possibilitar que Tiana disposi d'un teixit productiu d'alt valor afegit en el nou context econòmic. L'actual situació de crisi, fruit de la fallida d'un model econòmic basat principalment en el sector immobiliari, està obligant tant als sectors públics com privats a la recerca de noves formes de promoció econòmica, a fi de superar els problemes estructurals i situar-se en el paradigma de la globalització.

Tot i la posició privilegiada de l'àmbit afectat, ja sigui per la seva proximitat al Parc de la Serralada de Marina com al futur eix viari intercomarcal, entre d'altres raons, no suposa en sí mateixa garantia d'èxit per les activitats que allà s'hi puguin desenvolupar. En aquest sentit, la visió tradicional de l'urbanisme i la planificació territorial, basant-se en la delimitació de zones que permetin el futur creixement i la transformació urbana, resulta del tot insuficient. La falta d'estratègies en la forma en que s'articulen les diferents activitats implica una aproximació deficitària al territori, limitant-se a un conjunt de taques urbanes que els diferents planejaments municipals estableixen seguint els criteris urbanístics tradicionals. És per aquesta raó que cal reflexionar sobre un canvi conceptual del model actual i els instruments dels que disposa la planificació urbana, amb la finalitat de que es prioritzin directrius que realment vertebrin les activitats en relació amb el territori sobre el que s'assenten. Unes estratègies i instruments que actualment no existeixen en els planejaments territorials existents, i que requereixen una visió que va més enllà de l'urbanisme tradicional. Aquest nou model proposat es basa en l'urbanisme de xarxes, consistent en l'organització del territori a partir de nodes d'activitat i la forma en que aquests es connecten mitjançant diferents topologies de xarxes. Des d'aquesta nova aproximació, dos factors importants entren en joc a l'hora de definir estratègies: per una banda les activitats que es produeixen en un lloc determinat i que poden convertir-se en pols d'atracció o noves centralitats, i per l'altra com aquestes estan interconnectades a través del territori.



D'aquesta manera, i atenent als criteris de l'urbanisme de xarxes, l'èxit de la futura ordenació d'usos a l'entorn de la riera de Montalegre dependrà en gran mesura en la forma que esdevingui una nova centralitat i com aquesta estigui connectada amb altres nodes d'activitat amb criteris de mobilitat sostenible. I això requereix, per tant, una visió a escala més global on també han de participar la resta de municipis metropolitans, però sobretot els que conformen el Barcelonès Nord juntament amb Tiana: Badalona, Santa Coloma de Gramanet, Sant Adrià de Besòs i Montgat. Les mancances històriques que aquests municipis presenten tant en matèria d'infraestructures com serveis en relació a Barcelona i les àrees que envolten el Llobregat, han de veure's compensades amb una clara definició d'estratègies conjuntes per part de les administracions corresponents que permetin generar sinergies positives entre les centralitats existents i les que tinguin lloc en el futur, com en el cas de l'entorn de la riera de Montalegre a Tiana.

## **1.2. Motivació personal**

En l'aspecte personal, el fet de tractar-se d'un cas real d'estudi de certa complexitat, on intervenen moltes variables a valorar, així com que té lloc al poble on he viscut sempre són raons suficients per justificar la seva elecció com a treball per a la tesina final de màster. A més, el valor del text com a possible document estratègic en la política municipal de Tiana dels propers anys suposa una important motivació en l'implicació amb el treball realitzat. Per altra part, el que podria interpretar-se en un principi com una simple proposta d'ordenació d'usos en un àmbit determinat seguint els criteris tradicionals, ha anat donant lloc a una recerca sobre noves estratègies de planejament urbà i com aquestes s'organitzen segons els criteris de l'urbanisme de xarxes. D'aquesta manera, el treball realitzat no es limita a donar una solució a un projecte concret en un context determinat, sinó que també pretén incorporar una reflexió crítica sobre les estratègies metropolitanes existents en termes de polítiques de planejament, centralitats i mobilitat. Tot aquest anàlisi amb la voluntat final de deixar palès que, encara que l'arranjament de l'entorn de la riera de Montalegre tingui lloc al municipi de Tiana, perquè aquest sector es desenvolupi amb èxit ha de mirar més enllà del terme municipal i buscar complicitats amb els municipis que l'envolten. En definitiva, la nova infraestructura del túnel de la Conreria ha de servir com a pretext per a generar una veritable política conjunta d'accions estratègiques amb la resta d'administracions que conformen el Barcelonès Nord.

## 2. OBJECTIUS

Els objectius específics de la tesina es poden diferenciar en dos grups, un més de caràcter projectual relacionat amb la proposta concreta de l'objecte d'estudi, i una altre més orientat a la recerca teòrica. Pel que es refereix al primer apartat, i en concordança amb els tres casos d'estudi desenvolupats, aquests serien els principals objectius, ordenats de major a menor escala a nivell territorial, i des d'una perspectiva general a una de particular:

- Anàlisi dels projectes estratègics desenvolupats a l'àrea metropolitana de Barcelona, fent èmfasi als referents al Barcelonès Nord.
- Definició de les estratègies a seguir a l'àrea del Barcelonès Nord en relació a l'escala metropolitana i a la nova centralitat de Tiana, tant pel que fa als pols d'atracció d'activitat com a les xarxes que els connecten a través del territori.
- Proposta d'ordenació d'usos a l'àmbit de la riera de Montalegre a Tiana, on s'inclou espai per a equipaments, zones verdes i activitats terciàries. La proposta presentada no pretén tant establir activitats concretes com suggerir criteris orientatius. Per altra part, es proposa una revisió dels elements de valor patrimonial, ja siguin naturals o històrics i que envolten l'àmbit d'estudi, fent èmfasi en la seva protecció i promoció en relació a l'entorn immediat i la resta del territori que els envolta.

Pel que fa referència als objectius del segon grup, de caire teòric, són els següents:

- Estudi dels models de planejament territorial basats en l'urbanisme de xarxes com alternatives al model actual de planejament urbanístic.
- Revisió crítica de les estratègies metropolitanes pel que fa a les polítiques de planejament existents i les relacions que s'estableixen entre centralitats i les seves connexions, fent èmfasi a les propostes incloses al Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Aquest objectiu queda implícit en els continguts referits als tres casos d'estudi.

En darrer lloc, tots aquests objectius específics s'inclouen dins un objectiu general i que és el motiu principal que ha portat a la realització d'aquesta tesina:

- Redacció d'un document estratègic que podria resultar útil en un futur per l'administració de Tiana per a la seva política municipal, no únicament pel que fa referència a l'ordenació d'usos de l'àmbit esmentat, sinó també per a la perspectiva metropolitana a adoptar amb els altres municipis que conformen el Barcelonès Nord.

### 3. METODOLOGIA

A la qüestió plantejada de quins usos podrien tenir lloc a l'entorn de la riera de Montalegre a Tiana, tot i que en un inici podria interpretar-se com un clar cas pràctic, durant el curs del treball realitzat la solució proposada ha traspassat l'àmbit merament projectual per incorporar elements propis de la recerca teòrica. En aquest sentit, els continguts de la tesina es divideixen en dues parts:

- Una primera aproximació teòrica a l'estat actual del tema objecte d'estudi. En el cas que ens ocupa, es tracta de revisar aquells documents relacionats amb matèria de planejament territorial, infraestructures, projectes estratègics, etc. L'objectiu d'aquesta primera part és recopilar tota aquella informació que pot tenir relació amb l'objecte d'estudi i amb la proposta final d'ordenació d'usos.
- Plantejament de tres casos d'estudi relacionats amb el tema i que són objecte de recerca. Aquesta part s'estructura a partir de les diferents escales que intervenen en el estudi, i que són les següents: l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el Barcelonès Nord i finalment el sector de Montalegre a Tiana. Cada un d'aquestes punts, tot i estar estretament relacionats entre ells s'organitzen a partir d'uns objectius específics, tal i com es descriuen a continuació:
  - Àrea Metropolitana de Barcelona, a partir del document del Pla Territorial Metropolità de Barcelona es proposa una revisió crítica de les estratègies proposades en matèria de planejament urbanístic en relació al discurs teòric. Pel que fa al cas d'estudi, s'analitza el conjunt de projectes estratègics distribuïts pel territori metropolità, fent èmfasi en els que corresponen als municipis del Barcelonès Nord i l'equilibri territorial amb la resta de municipis.
  - Barcelonès Nord, es realitza un anàlisi de totes les centralitats associades a activitats que tenen lloc en els municipis que conformen el Barcelonès Nord, establint una comparació amb les àrees de transformació urbana que indica el Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Per altra banda, també es recullen les diferents xarxes de mobilitat existents i proposades, centrant-se en les referides al transport públic, i en especial les xarxes ferroviàries. Finalment, en aquest punt també es defineixen estratègies que, a partir de la connectivitat entre centralitats, permetin generar sinergies positives entre els diferents actors implicats i la futura centralitat de Tiana.
  - Entorn de la riera de Montalegre a Tiana, el darrer cas d'estudi i ja en una escala més local es divideix en dos apartats:
    - Recull dels valors naturals i culturals que defineixen l'entorn del cas d'estudi, destacant el paper del parc Serralada de Marina en relació a Tiana i altres municipis limítrofs, així com els punts d'interès patrimonial.
    - Proposta d'ordenació d'usos a l'àmbit d'estudi, contemplant espai per a equipaments, zones verdes i activitats terciàries. Els resultats obtinguts amb

aquest objectiu específic dependran en gran mesura de les conclusions que s'hagin obtingut dels casos d'estudis anteriors, doncs tal com s'ha indicat a l'inici, les tres escales estan interrelacionades i són complementàries a fi d'obtenir una visió sistèmica en la definició d'estratègies.

Pel que fa referència a l'estructura dels continguts que conformen la tesina, i més concretament l'organització dels tres casos d'estudi, respon a la voluntat d'establir una metodologia diferent a l'hora de definir estratègies urbanístiques en comparació al modus operandi tradicional. Des de la lògica de l'urbanisme de xarxes, s'estableixen unes directrius basades en les centralitats i en la seva connectivitat territorial, conceptes que no han estat considerats en els diferents planejaments urbanístics vigents, incloent-hi el Pla Territorial Metropolità de Barcelona. De recent publicació, i malgrat que el document inclou referències a zones de transformació urbana i actuacions a les diferents xarxes topològiques, no acaba de definir-se en estratègies reals que lliguin nodes d'activitats i les xarxes que els connecten.

Des d'un punt de vista metodològic, i atenent al cas que ens ocupa de l'ordenació d'usos a l'entorn de la riera de Montalegre, resulta interessant comparar el procediment emprat per definir un sector des d'una perspectiva d'urbanisme tradicional amb una basada en els criteris de l'urbanisme de xarxes.

- Des de la lògica del planejament urbanístic tradicional, el desenvolupament d'un sector determinat està definit per un pla parcial que delimita l'àmbit, atenent la classificació del sòl que estableix el Pla General Metropolità.
- Des de la lògica de l'urbanisme de xarxes, el marc teòric ideal estableix que el desenvolupament del sector hauria de venir precedit per l'anàlisi d'aquells nodes d'activitat que tenen lloc al llarg del territori, en el cas que ens ocupa, a escala metropolitana. Una vegada s'han definit aquestes centralitats, es procedeix a valorar com s'articulen a través de les diferents xarxes, en especial aquelles que es refereixen a la mobilitat basada en transport públic. A partir de les connexions generades entre aquestes centralitats, es poden establir criteris i estratègies que afavoreixin el desenvolupament del sector objecte d'estudi.

Encara que des de la perspectiva tradicional l'actuació urbanística es limita a la taca urbana que estableix el planejament, segons la lògica de l'urbanisme de xarxes requereix una visió més àmplia que traspasa els límits merament administratius, referint-se als elements que vertebreren el territori. D'aquesta manera, l'aproximació al cas d'estudi s'ha realitzat segons els criteris establerts pel marc teòric de l'urbanisme de xarxes, amb l'objectiu de proposar un escenari diferent al convencional pel que fa a matèria de planejament urbanístic.

## 4. ESTAT DE L'ART

L'aproximació a l'estat actual del tema objecte d'estudi s'organitza en les següents àrees temàtiques: planejament territorial i urbanístic, infraestructures i mobilitat. En termes generals, es recullen els diferents plans que a nivell normatiu estableixen el marc de referència sobre el que es regeixen les actuacions a desenvolupar en cada matèria, així com alguns textos que s'han considerat d'interès per al tema objecte d'estudi.

### 4.1. Planejament territorial i urbanístic

#### 4.1.1. Planejament territorial de Catalunya

La falta d'un planejament territorial efectiu a Catalunya durant les darreres dècades, van portar a la redacció de la Llei de política territorial de 1983 (modificada per la llei 31/2002) i que tenia com a objectiu principal l'elaboració dels plans territorials per fer-ne un ús racional del territori. Aquesta llei va establir els següents instruments de planejament territorial:

- El Pla territorial general, que comprèn l'àmbit de Catalunya.
- Els plans territorials parcials, que comprenen com a mínim una comarca.
- Els plans directors territorials, que comprenen l'àmbit que sigui necessari.
- Els plans territorials sectorials, que tot i referir-se a l'àmbit de Catalunya, estan específicament destinats a ordenar un aspecte de la realitat territorial.

La llei de política territorial estableix per als plans territorials els següents continguts temàtics:

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

Aquesta Llei també assenyala que les actuacions amb incidència territorial establertes pels plans territorials parcials han de tendir al reequilibrament territorial global de Catalunya. Aquesta estratègia s'ha d'aplicar als sistemes urbans com a àrees territorials articulades a l'entorn d'un nucli urbà generador de cohesió i influència. Finalment, els plans territorials parcials han de considerar els objectius següents de preservació del medi:

- Fomentar el desenvolupament sostenible del país.
- Respectar les terres d'ús agrícola o forestal d'especial interès, ja sigui per la seva extensió, per la seva ubicació o per la seva fertilitat.

- Incentivar l'ús eficient dels recursos energètics i hidràulics.
- Salvaguardar els espais naturals d'especial interès.
- Afavorir el mínim impacte ambiental de les actuacions amb incidència territorial.

Actualment, del planejament previst en aquesta llei s'extrauen uns objectius pel que fa a la gestió del territori català i que són assegurar-ne la sostenibilitat ambiental, l'eficiència funcional i la cohesió social, i que tot això s'ha de traduir en un model d'urbanització caracteritzat per la compacitat, la complexitat i el caràcter integrat dels assentaments.

Tot i que el planejament territorial és un element clau en la política territorial, la complexitat del territori, amb un gran nombre d'agents variables implicats, així com el fet de tractar-se d'una realitat dinàmica, traspassen el que el planejament territorial pot concretar i vincular. D'aquesta manera, s'entenen els plans territorials com aquells documents que expressen un acord sobre el futur del territori des de consideracions que han tingut en compte el màxim nombre d'interaccions entre les seves variables, sense pretendre que el plans donin resposta a tots els problemes detectats en l'àmbit territorial. En conseqüència, el planejament territorial s'ocupa principalment d'aquells components de la realitat del territori que són estructurals a l'escala del treball del pla. En concret, el planejament ha de definir el sistema d'espais oberts territorials, el sistema d'assentaments i els criteris per a la formulació del planejament urbanístic, i finalment els sistemes d'infraestructures de mobilitat amb les condicions per al desenvolupament dels projectes específics. D'aquesta manera, el planejament territorial serveix com a marc de referència espacial a partir del qual es definiran les futures actuacions en els diferents indrets del territori.

El Pla territorial general de Catalunya, aprovat el 1995, va establir la determinació de que s'elaborarien plans territorials parcials als set àmbits pluricomarcals en què va dividir el territori de Catalunya. Atenent que aquest pla va resultar insuficient per l'elaboració dels diversos plans territorials parcials, es van formular quinze criteris amb l'objectiu de que serveixin de suport als futurs treballs de planejament a realitzar, a fi de que respectin un mateix model de document i segueixin els mateixos criteris d'ordenació del territori. Aquests criteris, que recullen les bases del marc ideològic de la Llei de 1983, del document Estratègia territorial europea, del Pla territorial general vigent i sobretot l'experiència del que ha succeït a Catalunya en les darreres dècades, es van publicar l'any 2005 i són els següents:

1. Afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la seva matriu biofísica.
2. Protegir els espais naturals, agraris i no urbanitzables en general com a components de l'ordenació del territori.
3. Preservar el paisatge com un valor social i un actiu econòmic del territori.
4. Moderar el consum de sòl.
5. Afavorir la cohesió social del territori i evitar la segregació espacial de les àrees urbanes.
6. Protegir i potenciar el patrimoni urbanístic que vertebrava el territori.
7. Facilitar una política d'habitatge eficaç i urbanísticament integrada.
8. Propiciar la convivència d'activitats i habitatge a les àrees urbanes i racionalitzar la implantació de polígons industrials o terciaris.
9. Aportar mesures de regulació i orientació espacial de la segona residència.
10. Vetllar pel caràcter compacte i continu dels creixements.
11. Reforçar l'estructura nodal del territori a través del creixement urbà.

12. Fer de la mobilitat un dret i no una obligació.
13. Facilitar el transport públic mitjançant la polarització i la compacitat dels sistemes d'assentaments.
14. Atendre especialment la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans.
15. Integrar Catalunya en el sistema de xarxes urbanes i de transport europees mitjançant infraestructures concordants amb la matriu territorial.

#### 4.1.2. Pla territorial metropolità de Barcelona

El Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB), aprovat l'any 2009, és un document de planejament territorial que comprèn els 164 municipis que conformen les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. És l'instrument de referència que l'Administració ha de seguir a l'hora d'aprovar un planejament urbanístic a l'escala municipal.

En l'àmbit territorial metropolità de Barcelona, aquest pla pren el relleu del anterior pla, el "Pla general metropolità de Barcelona (PGMB)", vigent des de l'any 1976. El PTMB és un dels set plans territorials parcials que la legislació catalana preveu per al conjunt de Catalunya, a partir de la Llei de política territorial aprovada el 1983.

Pel que fa a les categories propositives, seguint les directrius marcades per als plans territorials parcials, el PTMB desenvolupa la seva proposta espacial a partir dels tres sistemes adoptats: espais oberts, assentaments i infraestructures de mobilitat. En cada sistema, degut a la seva diferent naturalesa, les determinacions assoleixen un diferent abast.

#### 4.1.3. Pla estratègic metropolità de Barcelona

El Pla estratègic metropolità de Barcelona es defineix com "una associació privada sense finalitat de lucre, promoguda per l'Ajuntament de Barcelona, que integra els trenta-sis municipis que conformen l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), amb l'objectiu d'identificar i promoure estratègies de suport al desenvolupament econòmic i social de l'AMB. Hi participen també altres administracions (Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona i consells comarcals), els agents econòmics i socials més rellevants del territori (Cambra de Comerç, Cercle d'Economia, Foment del Treball, Universitat de Barcelona, Fira de Barcelona, Port de Barcelona i Aeroport del Prat) i altres institucions vinculades al territori (Mancomunitat de Municipis, Entitat Metropolitana del Transport i Entitat Metropolitana del Medi Ambient)."

L'associació es va crear l'any 1987 per actuar en l'àmbit estricte del municipi de Barcelona. Posteriorment, l'any 2000, aquest àmbit es va ampliar al conjunt del territori dels trenta-sis municipis de la seva àrea metropolitana.

L'any 2008, després de set anys de vigència del primer PEMB, es va considerar oportú iniciar un nou procés de planificació que aportés una visió de futur en la perspectiva dels propers deu anys. Degut a l'actual crisi financera i econòmica, ha trasbalsat els entorns que incideixen en

l'AMB, amb uns canvis de profunditat que exigeixen nous plantejaments per continuar progressant en el nou marc que s'està configurant.

Segons el PEMB, els seu objectiu principal és fer una radiografia de quina és la situació en els sectors econòmics més innovadors de la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana, identificar les mancances més evidents de cadascun d'aquests sectors i proposar un pla d'objectius i accions que s'hauria de d'empendre per contrarestar-les i enfortir-los, en un marc que permeti accentuar la vocació global de l'AMB i transformar aquesta àrea en un espai urbà d'influència arreu del món, en un entorn de cohesió social.

El PEMB elabora un mapa de projectes estratègics repartits per l'àrea metropolitana de Barcelona amb l'objectiu de situar geogràficament aquells projectes que comporten canvis rellevants i estratègics en els diferents àmbits, així com permeten el seguiment de la realització d'aquests projectes al llarg del temps. Els projectes operatius es distribueixen en les àrees següents:

- Bloc 1. Coneixement
- Bloc 2. Mobilitat i accessibilitat
- Bloc 3. Promoció de sectors estratègics
- Bloc 4. Infraestructures i equipaments d'impacte urbà
- Bloc 5. Sostenibilitat i medi ambient
- Bloc 6. Projecció internacional i atracció de talent
- Bloc 7. Urbanisme i cohesió social

#### 4.1.4. Fòrum de municipis

El Fòrum de municipis es defineix com una associació voluntària dels cinc ajuntaments que conformen el Barcelonès Nord: Badalona, Santa Coloma de Gramanet, Sant Adrià del Besòs, Montgat i Tiana. Hi estan representades totes les forces polítiques i el plenari de l'associació el formen tots els regidors i regidores dels cinc municipis.

La finalitat principal del fòrum és reconèixer i promoure els valors estratègics que defineixen el territori del Barcelonès Nord, així com replantejar la relació amb la ciutat de Barcelona. Des del fòrum s'entén que existeix una dependència dels municipis que conformen el Barcelonès Nord vers la capital metropolitana, que per una banda es tradueix en un valor positiu per l'associació amb la ciutat de Barcelona, però per l'altra implica l'invisibilitat política d'aquests municipis. En línies generals, un dels arguments que engloben aquesta visió es el retard històric d'inversions en matèria d'infraestructures i equipaments urbans.

Un dels objectius del fòrum és l'elaboració de documents estratègics que recullin els interessos conjunts dels municipis que conformen el Barcelonès Nord, pel que fa referència a matèries com l'economia, les infraestructures, la sostenibilitat, la formació o la cohesió social.

En l'esborrany del document estratègic del Barcelonès Nord, es refereix al projecte del túnel de la Conreria en els següents termes:



“La construcció del túnel de la carretera B-500, una vegada establert el corresponent acord del Consell Executiu de la Generalitat, tindrà efectes importants sobre el territori: facilitarà la connexió amb el Vallès i amb França però a la vegada modificarà la circulació interna al territori, fent imprescindible el tancament de l’anella de circumval·lació del BCNNORD.”

#### 4.1.5. Estudi Socioeconòmic del Barcelonès Nord 2008

L’estudi socioeconòmic del Barcelonès Nord 2008 és el novè volum de la col·lecció d’estudis comarcals que la Cambra de Comerç de Barcelona prepara des de l’any 2003, centrat en aquest cas en l’anàlisi de la zona del Barcelonès Nord. Tal com indica el seu nom, l’estudi fou redactat l’any 2008 a partir de dades recollides durant els anys anteriors on s’havia viscut una situació de bonança econòmica, i per tant cal destacar que no quedava reflectit l’impacte de l’actual de crisi.

Tot i així, les principals conclusions de l’estudi segueixen tenint la seva vigència en el cas d’estudi que ens ocupa:

- Corregir el retard en les inversions en infraestructures que ha experimentat el Barcelonès Nord per part de les administracions estatal i autonòmica, especialment en matèria ferroviària.
- Modernitzar els polígons industrials i fomentar la creació d’associacions representatives, per tal de que permetin atreure inversions noves en activitats productives diversificades, generant més valor afegit i facilitant als empresaris negociar amb una veu única davant les administracions.
- Impulsar les obres de remodelació del Front Marítim, que connecta els municipis de Sant Adrià de Besòs i Badalona. La regeneració del litoral permetrà al Barcelonès Nord disposar d’un motor de reconversió urbanística i d’impuls socioeconòmic per a la zona.
- Augmentar els cursos de formació professional a la comarca per tal d’ajustar l’oferta de formació ocupacional a les demandes del teixit productiu del municipi, ja que el nivell mig d’instrucció de la població del Barcelonès Nord és inferior al del conjunt de l’economia catalana. A més de la formació professional, cal impulsar la creació del campus interuniversitari del Besòs, un projecte que ha de ser referència internacional i punt de trobada per a universitats, empreses i administracions públiques.

L’estudi conclou en els següents termes “l’àrea està en una fase de redefinició important de l’activitat que s’ha d’aprofitar per establir unes bases econòmiques sòlides amb vista al futur, fet que fa indispensable que les decisions que s’adoptin siguin el resultat de la planificació i el consens de tots els agents econòmics i socials del Barcelonès Nord.”

## 4.2. Infraestructures i mobilitat

### 4.2.1. Pacte nacional per a les infraestructures

El pacte nacional per a les infraestructures, aprovat l'any 2009, es descriu com l'acord entre els principals sectors econòmics, socials, polítics i institucionals de Catalunya sobre les infraestructures que es necessiten per al desenvolupament sostenible del país i el benestar i la qualitat de vida de la seva gent.

Són objecte del PNI les infraestructures radicades a Catalunya, de la competència de l'Estat o de la Generalitat, en els àmbits de la inversió i de la gestió pública següents:

- Mobilitat
- Aigua
- Residus
- Energia
- Telecomunicacions
- Sòl per a activitats productives

Els objectius establerts al PNI són els següents:

- Articular consensos bàsics sobre les infraestructures principals que s'han de construir i sobre prioritats, principis i criteris d'inversió i de gestió en matèria d'infraestructures.
- Promoure i facilitar la planificació i la realització, sense dilacions, de les infraestructures que es necessiten per al desenvolupament sostenible de Catalunya i el benestar i la qualitat de vida de la gent que hi viu.
- Canalitzar i estimular la participació de la societat en la definició i el seguiment de les inversions i de les polítiques públiques en matèria d'infraestructures.
- Assegurar l'anticipació i la continuïtat en la presa de decisions sobre infraestructures i en la seva execució i evitar els endarreriments i les interferències dels calendaris electorals o d'altres factors externs.
- Fer possible un gran esforç inversos a curt termini, que ajudi a reactivar l'economia i a superar l'actual situació de crisi econòmica.

El PNI assenyala que no és un instrument de planificació o programació d'infraestructures, i no pretén, per tant, suplir la funció dels plans sectorials vigents d'infraestructures.

Dintre de les mesures incloses en el PNI, en la categoria d'infraestructures viàries es fa referència a la carretera que és objecte d'estudi en els següents termes:

“Desdoblament de la B-500 pel túnel de la Conreria, en els termes que determina el Pla territorial parcial de la Regió metropolitana de Barcelona, i sempre que la seva avaluació ambiental acrediti que no afecta espais d'interès natural i que afavoreix la reducció d'emissions a l'àrea metropolitana. Si s'hi aplica tarifa, el criteri determinant serà fomentar la mobilitat sostenible a l'entorn metropolità, tot oferint un servei assequible als usuaris del

territori sense alternativa (400 M€). Aquesta actuació anirà acompanyada d'intervencions per a millorar la integració urbana i l'accessibilitat de la C-31 al seu pas per Badalona.”

#### 4.2.2. Pla general d'infraestructures i serveis de la mobilitat de Catalunya

El Pla general d'infraestructures i serveis de la mobilitat de Catalunya és un document de síntesi que integra en un únic document les actuacions previstes en matèria de xarxes d'infraestructures viàries, ferroviàries, aeroportuàries, portuàries i logístiques necessàries per a Catalunya.

Aprovat l'any 2010, el pla general d'infraestructures integra en un document únic els plans sectorials ja aprovats anteriorment:

- Pla d'infraestructures del transport de Catalunya. Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística 2006-2026.
- Pla de ports de Catalunya 2007-2015.
- Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015.
- Pla de transports de viatgers de Catalunya 2008-2012.
- Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya 2008-2012.

El Pla general d'infraestructures defineix el seu objectiu principal com “l'elaboració d'una proposta integrada i coherent d'infraestructures de transport i serveis de la mobilitat que desplegui les línies estratègiques de la política de mobilitat de Catalunya, l'estímul social i econòmic, la conformació d'una estructura nodal del territori, la millora de les condicions de seguretat de la mobilitat de les persones i el desenvolupament d'un sistema de transport sostenible ambientalment, socialment i econòmicament”.

En relació als diferents plans sectorials exposats, el Pla general d'infraestructures estableix una visió de conjunt dels diferents modes de transport intermodal, concretada en els següents aspectes:

- Definició de les infraestructures estratègiques que han de connectar Catalunya amb Espanya, Europa i la resta del món, les infraestructures bàsiques d'abast regional entre les principals ciutats i nodes de transport a Catalunya, i les infraestructures connectores d'abast comarcal que articulen les infraestructures estratègiques i bàsiques amb les xarxes capil.lars, locals i urbanes.
- Definició de la dotació necessària de serveis de transport col.lectiu, en carretera i ferrocarril.
- Estimació de les inversions que requeriria el desenvolupament de les xarxes a curt, mitjà i llarg termini, i proposició d'una distribució entre les institucions públiques i privades competents.

A l'àmbit metropolità de Barcelona, el Pla general d'infraestructures es coordina amb el Pla territorial metropolità, el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana i el Pla director d'infraestructures.

En el capítol de propostes, dins de la xarxa bàsica primària i eixos de llarg recorregut, es fa referència a la carretera objecte d'estudi en els següents termes:

“B-500: condicionament a doble calçada del tram C-31/B-20. Desdoblament entre Badalona (B-20) i Mollet del Vallès (C-33), inclou el túnel de la Conreria.”

#### 4.2.3. Pla director d'infraestructures

El Pla director d'infraestructures del transport col·lectiu 2001-2010 (PDI) és un pla que estableix les directrius a seguir en matèria d'infraestructures de transport públic col·lectiu, especialment les ferroviàries, a la regió metropolitana de Barcelona. El PDI fou promogut per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), un consorci per a la coordinació del transport públic, amb la funció de planificar infraestructures de transport col·lectiu en un horitzó temporal de deu anys.

Els objectius establerts pel PDI 2001-2010 amb l'execució de les actuacions proposades foren els següents:

- Augmentar significativament el volum de desplaçaments en transport públic col·lectiu i fer guanyar quota al transport públic enfront del vehicle privat a tots els àmbits de la regió metropolitana de Barcelona, a través d'una política d'oferta de gran volum.
- Aconseguir que la disponibilitat de transport públic col·lectiu amb infraestructura fixa no sigui un factor limitatiu del funcionament metropolità, de la implantació d'activitats a la regió metropolitana de Barcelona ni de la competitivitat internacional de Barcelona.
- Garantir la major eficàcia econòmica i social de les inversions públiques destinades al sistema metropolità de transport, mitjançant la seva planificació integral i l'adequació del mode de transport al volum previst de demanda.
- Emprendre un conjunt d'actuacions de xoc que remarquin la decidida voluntat de les administracions de potenciar el transport públic a la regió metropolitana.

#### 4.2.4. Pla director de mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona

El Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM) estableix el seu objecte com la planificació de la mobilitat de la regió a partir de tots els modes de transport, passatge i mercaderies, fomentant els desplaçaments no motoritzats. El PDM defineix els seus objectius bàsics com “millorar la qualitat de vida i garantir l'accessibilitat de la ciutadania i aconseguir una mobilitat sostenible i segura que també col·labori en la millora de la competitivitat del seu teixit econòmic.”

L'elaboració del PDM de la Regió metropolitana de Barcelona és una conseqüència de les directrius nacionals de mobilitat i que constitueixen el marc de referència per a l'aplicació de la llei de mobilitat. D'aquesta manera, hi han tres nivells legislatius:

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, aplicable a Catalunya.

- Decret 362/2006, de 3 d'octubre, Directrius nacionals de mobilitat, aplicables a Catalunya.
- Pla director de mobilitat, a raó d'un per cada territori de Catalunya i, en concret, aquest aplicable a la Regió metropolitana de Barcelona.

El PDM es va redactar amb el coneixement d'altres plans i programes vigents que afecten a la mobilitat, com ara el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC), el Pla director d'infraestructures (PDI), el Pla Català de seguretat viària 2005-2007 (PSV) i el Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya, així com el Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB).

Amb l'horitzó de l'any 2012, el PDM va establir una sèrie d'estratègies amb la finalitat d'assolir els següents reptes:

- Garantir l'accessibilitat als ciutadans de la RMB, incrementant l'oferta de transport públic i millorant la interconnexió de les xarxes urbanes i interurbanes d'autobús i ferrocarril.
- Millorar l'eficiència del sistema logístic i de distribució de mercaderies, reduint els costos unitaris de transport i establint estratègies per afavorir la competitivitat i millora energètica de les empreses.
- Aconseguir una xarxa viària més segura i respectuosa amb l'entorn que permeti la prioritat del transport públic de superfície i dels vehicles més eficients perquè utilitzen combustibles nets o circulen amb alta ocupació de passatge.
- Afavorir els modes no motoritzats, la bicicleta i la marxa a peu, promovent una xarxa de bicicletes interurbanes i connectada a les estacions de ferrocarril i assegurant l'accessibilitat dels vianants en el sistema de transport públic.
- Millorar la qualitat ambiental de la RMB i contribuir a la preservació del clima, reduint les emissions del sistema de transport, en promoure una mobilitat més neta que afavoreixi l'ús del transport públic i de vehicles amb combustibles alternatius als fòssils.

#### 4.2.5. Estudi d'impacte ambiental del túnel de la Conreria i accessos

L'Estudi d'impacte ambiental del túnel de la Conreria i accessos té per objecte “definir, valorar i preveure o corregir els impactes ambientals que poden originar en el medi les obres d'execució del túnel de la Conreria i accessos de la carretera C-59, en el tram comprès entre Badalona Santa Perpètua de Mogoda”.

L'estudi estableix els següents objectius:

- Analitzar les actuacions del projecte, tant les previstes durant la construcció de les obres com les pròpies de la fase de funcionament, amb la finalitat de caracteritzar la seva natura i agressivitat, així com localitzar-les en l'espai i en el temps.
- Estudiar en detall el medi natural i socioeconòmic afectat amb l'objecte de caracteritzar els factors ambientals de major fragilitat, així com localitzar valors i singularitats fisiològiques, ecològiques, socioeconòmiques, i demès.

- Dur a terme la identificació i valorització dels impactes ambientals, interacció del binomi accions-medi, analitzant en detall els de major importància.
- Elaborar un pla de mesures correctores dels impactes negatius identificats, aplicats tant sobre les pròpies accions, amb una funció minimitzadora, com sobre el medi receptor, en un intent de protecció del mateix, o bé aplicant mesures compensatòries.
- Elaborar un Programa de Vigilància Ambiental, que contempli els factors i paràmetres a considerar per a dur a terme el control i el seguiment dels impactes que apareguin en fase d'obres i en fase d'explotació, així com l'evolució de les mesures aplicades.

Segons el Reial Decret Legislatiu 1/2008, pel qual s'aprova la Llei d'Avaluació d'Impacte Ambiental de projectes, les obres incloses en l'Annex 1 han de sotmetre's obligatòriament al tràmit d'avaluació d'impacte, com és el cas del projecte del túnel de la Conreria, referit com a "construcció d'autopistes i autovies, vies ràpides i carreteres convencionals de nou traçat".

L'estudi realitza una valoració ambiental a partir de les cinc alternatives de traçat que són tècnicament viables, classificades de la A a la E. Aquestes alternatives difereixen entre elles pel que fa al traçat en els enllaços amb les vies preexistents. En l'anàlisi ambiental es valoren els diferents tipus d'impactes: sobre el medi físic, sobre el medi biòtic i sobre el medi social i cultural, establint una matriu d'impactes on es comparen les diferents alternatives.

L'estudi conclou que l'alternativa més adequada des d'un punt de vista ambiental és l'alternativa E per "la no alteració de l'entorn de Sant Romà (que podria, fins i tot, propiciar una millora de l'espai si s'aprofita per a reordenar tot aquest àmbit un cop construïda la carretera) i la millora de la permeabilitat territorial al proposar-se una major nombre de ramals i vies de connexió a banda i banda de la infraestructura en el sector Mas Ram)". Aquesta alternativa és la que finalment serà executada i que transcorre al llarg de l'entorn de la riera de Montalegre, al seu pas per Tiana.

## **5. CASOS D'ESTUDI**

### **5.1. L'Àrea Metropolitana de Barcelona**

#### 5.1.1. Introducció

El primer cas d'estudi en relació a l'àmbit del tema objecte d'estudi està referit al conjunt de projectes estratègics en curs a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB d'ara endavant), fent èmfasi a la distribució territorial dels mateixos i pel que fa als municipis que conformen l'àrea metropolitana, especialment els referits al Barcelonès Nord.

#### 5.1.2. Abast

Tal com s'ha exposat en la descripció inicial dels objectius del treball realitzat, l'estructura dels tres casos d'estudi es planteja de major a menor escala en l'aspecte territorial. En aquest cas, i tractant-se del primer cas, l'àmbit de treball es delimita als municipis que conformen l'AMB.

Pel que fa l'abast del cas d'estudi, aquesta primera aproximació s'ajusta a l'anàlisi de la distribució territorial dels projectes estratègics, així com la vinculació amb les propostes del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB d'ara endavant) en matèria d'àrees de transformació.

#### 5.1.3. Objectius

Els objectius específics a assolir en el primer cas d'estudi són els següents:

- Anàlisi dels projectes estratègics a l'AMB.
- Revisió crítica de les estratègies metropolitanes contingudes al PTMB.
- Valoració del rol dels municipis que conformen el Barcelonès Nord dins l'AMB.

#### 5.1.4. Metodologia

La metodologia emprada en l'elaboració del primer cas d'estudi s'estructura de la següent manera:

- Recull de la informació relacionada amb els projectes estratègics que en l'actualitat s'estan duent a terme a l'AMB.
- Elaboració de plànols on s'indica la distribució geogràfica dels projectes estratègics, atenent a criteris referits a les diferents modalitats de projectes.
- Anàlisi de la distribució territorial dels projectes estratègics en relació als municipis que conformen l'AMB i a la matriu biofísica.

### 5.1.5. Hipòtesi

La reflexió crítica sobre les estratègies metropolitanes contingudes al PTMB es proposa, en primer lloc, a partir de la relació establerta entre els diferents projectes estratègics a desenvolupar a l'AMB i les directrius que es desprenen del PTMB. En aquest sentit, i per tal de definir quins són aquests projectes estratègics, resulta de molta utilitat el “Pla Estratègic Metropolità de Barcelona” (PEMB d'ara endavant), i que es defineix com una associació sense ànim de lucre promoguda per l'Ajuntament de Barcelona, integrada pels 36 municipis que conformen l'AMB i les principals institucions socials i econòmiques. El seu objectiu principal és identificar i promoure aquells projectes, que en clau estratègica, considera que suposen un desenvolupament per al futur del territori, concretament el de l'AMB.

Pel cas que ens ocupa, és d'interès el mapa elaborat pel PEMB on estan inclosos els projectes estratègics en curs, i que està actualitzat cada any en funció d'aquells projectes que passen a ser operatius. Els projectes que actualment hi figuren, a data de finals de l'any 2010, estan distribuïts en les àrees següents:

#### **Bloc 1. Coneixement**

1. Campus Diagonal-Besòs
2. Font de llum de sincrotró Alba
3. Fusion for Energy
4. MareIncognito

#### **Bloc 2. Mobilitat i accessibilitat**

5. Línia d'alta velocitat Barcelona – frontera francesa
6. Construcció de la línia 9 de metro
7. Perllongaments de la línia 2 de metro fins a Badalona Centre (nord) i Parc Logístic (sud)
8. Xarxa ferroviària per al Baix Llobregat
9. Sant Andreu – la Sagrera: sistema ferroviari i projecte urbà
10. Estació intermodal del Baix Llobregat
11. Plataforma reservada per a l'autobús a l'eix viari de la C-245 entre Castelldefels i Cornellà de Llobregat
12. Perllongaments de la línia 1 de metro fins a Badalona Centre (nord) i el Prat de Llobregat (sud)
13. Desdoblament del tram Montcada i Reixac – Vic de la línia C3 de Rodalies Renfe

#### **Bloc 3. Promoció de sectors estratègics**

##### **Audiovisual/TIC**

14. Edifici Media-TIC
15. Torre Diagonal ZeroZero: nova seu de Telefónica
16. BZ Barcelona Innovació Cultura

##### **Biorregió**

17. Ampliació del Parc Científic de Barcelona
18. Parc de recerca UAB
19. Biopol'H
20. Centre d'investigació Biomèdica Esther Koplowitz (CIBEK)
21. Hospital Comarcal del Baix Llobregat
22. Parc Sanitari Sant Joan de Déu
23. Consorci Internacional del Genoma del Càncer (ICGC)
24. Centre Nacional d'Anàlisi Genòmica



- 25. Sant Boi, ciutat de la salut mental
- 26. Banc de Sang i Teixits
- 27. Nou edifici per al VHIO – Vall d’Hebron Institut d’Oncologia
- 28. BZ Barcelona Innovació Tecnologia
- 29. BarcelonaBeta, recerca i innovació per a un millor envelliment

#### Aeronàutic

- 30. Consorci per al Desenvolupament del Parc Empresarial d’Activitats Aeroespacials i de la Mobilitat de Viladecans
- 31. Ciutat aeropotuària de l’aeroport de Barcelona
- 32. Centre expert a Barcelona de la missió espacial SMOS

#### Energia

- 33. Central de Generació d’Energies de la Zona Franca – Gran Via l’Hospitalet
- 34. KIC-InnoEnergy

#### Logística

- 35. Port de Barcelona. Ampliació sud
- 36. Accessibilitat a la plataforma logística del delta de Llobregat
- 37. Accés ferroviari al port de Barcelona

#### Agroalimentari

- 38. Campus de l’Alimentació de Torribera
- 39. BZ Barcelona Zona Innovació – Alimentació

#### Bloc 4. Infraestructures i equipaments d’impacte urbà

- 40. Ampliació del recinte de Fira de Barcelona de Gran Via
- 41. Plaça d’Europa Gran Via l’Hospitalet
- 42. 22@Barcelona, el districte de la innovació
- 43. Parc de Negocis de Viladecans
- 44. Parc de l’Alba
- 45. Parc de Can Zam
- 46. Prat Nord
- 47. Ciutat Esportiva del FCB: àmbit de nova centralitat metropolitana

#### Bloc 5. Sostenibilitat i medi ambient

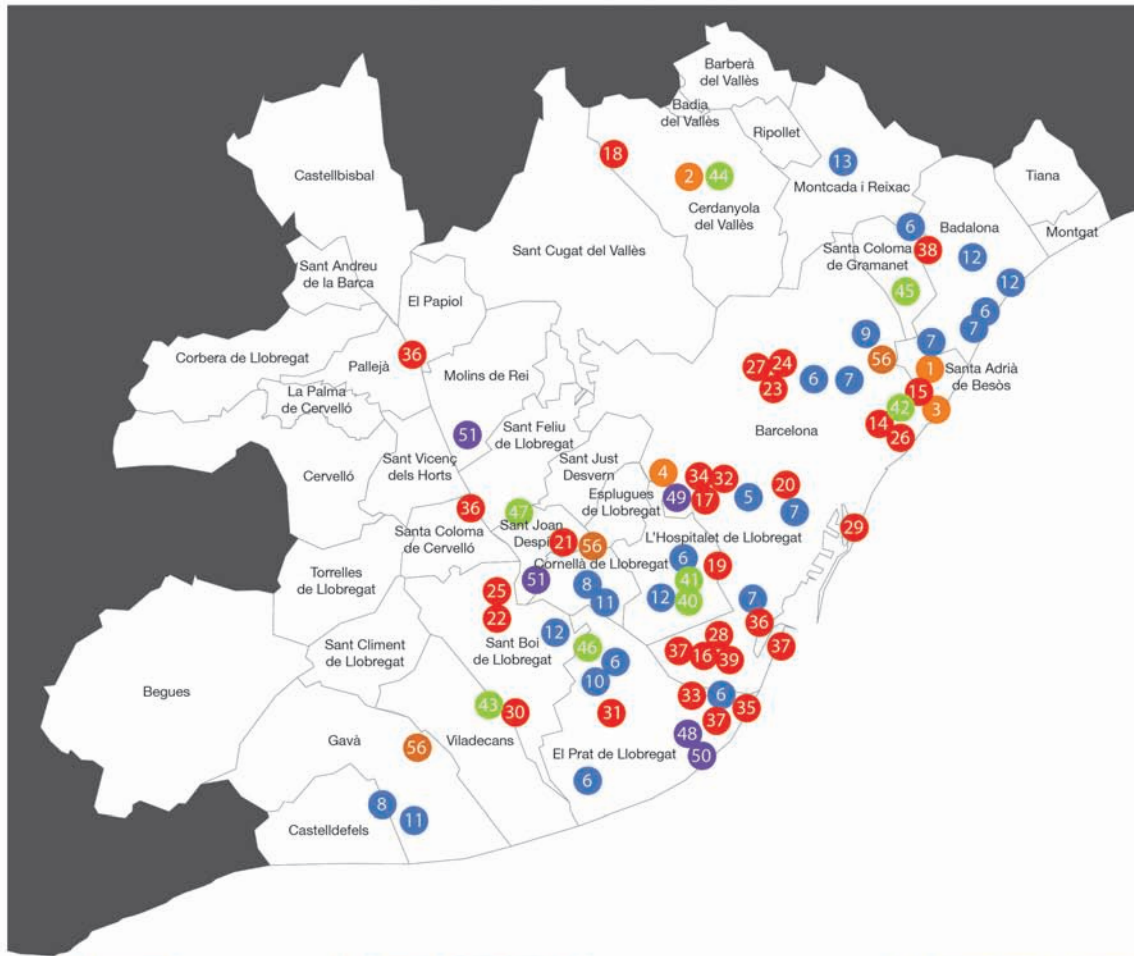
- 48. Barrera hidràulica contra la intrusió salina per preservar l’aqüífer del Llobregat
- 49. Desenvolupaments tecnològics per a un cicle urbà de l’aigua autosostenible (Sostaqua)
- 50. Fundació per a la Recuperació i Conservació d’Animals Marins (CRAM)
- 51. Recuperació social i ambiental de l’espai fluvial del Llobregat a la comarca del Baix Llobregat

#### Bloc 6. Projecció internacional i atracció de talent

- 52. Bizbarcelona
- 53. Barcelona/World
- 54. Consolats de Mar
- 55. Do it in Bcn

#### Bloc 7. Urbanisme i cohesió social

- 56.1. Projecte d’intervenció integral al barri de Font Santa
- 56.2. Projecte d’intervenció integral del sector Serra de les Farreres
- 56.3. Projecte d’intervenció integral del Bon Pastor – Baró de Viver



- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p><b>Bloc 1. Coneixement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Campus Diagonal-Besòs</li> <li>2 Font de llum de sincrotró Alba</li> <li>3 Fusion for Energy</li> <li>4 Mareincognito</li> </ul> <p><b>Bloc 2. Mobilitat i accessibilitat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5 Línia d'alta velocitat francesa</li> <li>6 Construcció de la L9 de metro</li> <li>7 Perllongament de la L2 de metro</li> <li>8 Xarxa ferroviària per al Baix Llobregat</li> <li>9 Sant Andreu - La Sagrera</li> <li>10 Estació intermodal del Baix Llobregat</li> <li>11 Plataforma reservada per a l'autobús a l'eix viari de la C-245</li> <li>12 Perllongament de la L1 de metro</li> <li>13 Desdoblament del tram Montcada i Reixac - Vic de la C3 de Renfe</li> </ul> | <p><b>Bloc 3. Promoció de sectors estratègics</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>14 Edifici Media-TIC</li> <li>15 Torre Diagonal ZeroZero</li> <li>16 BZ Barcelona Innovació</li> <li>17 Ampliació del parc científic de Barcelona</li> <li>18 Parc de recerca UAB</li> <li>19 Biopol'H</li> <li>20 Centre d'Investigació Biomèdica Esther Koplowitz</li> <li>21 Hospital Comarcal del Baix Llobregat</li> <li>22 Parc Sanitari Sant Joan de Déu</li> <li>23 Consorci Internacional del Genoma del Càncer</li> <li>24 Centre Nacional d'Anàlisi Genòmica</li> <li>25 Sant Boi, ciutat de la salut mental</li> <li>26 Banc de Sang i Teixits</li> <li>27 Nou edifici per al VHIO</li> <li>28 BZ Barcelona Innovació Tecnologia</li> <li>29 BarcelonaBeta</li> <li>30 Consorci per al Desenvolupament del Parc Empresarial de Viladecans</li> <li>31 Ciutat aeroportuària de l'aeroport de Barcelona</li> <li>32 Centre expert a Barcelona de la missió espacial SMOS</li> <li>33 Central de Generació d'Energies de la Zona Franca - Gran Via de l'Hospitalet</li> <li>34 KIC-InnoEnergy</li> <li>35 Port de Barcelona. Ampliació sud</li> <li>36 Accessibilitat a la plataforma logística del delta del Llobregat</li> <li>37 Accés ferroviari al port de Barcelona</li> <li>38 Campus de l'Alimentació de Torribera</li> <li>39 BZ Barcelona Innovació Alimentació</li> </ul> | <p><b>Bloc 4. Infraestructures i equipaments d'impacte urbà</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>40 Ampliació del recinte de Fira de Barcelona de Gran Via</li> <li>41 Plaça d'Europa Gran Via l'Hospitalet</li> <li>42 22@Barcelona</li> <li>43 Parc de Negocis de Viladecans</li> <li>44 Parc de l'Alba</li> <li>45 Parc de Can Zam</li> <li>46 Prat Nord</li> <li>47 Ciutat Esportiva del FCB</li> </ul> <p><b>Bloc 5. Sostenibilitat i medi ambient</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>48 Barrera hidràulica contra la intrusió salina a l'aqüífer del Llobregat</li> <li>49 Desenvolupaments tecnològics per a un cicle urbà de l'aigua autosostenible</li> <li>50 Fundació per a la Recuperació i Conservació d'Animals Marins</li> <li>51 Recuperació social i ambiental de l'espai fluvial del Llobregat</li> </ul> <p><b>Bloc 7. Urbanisme i cohesió social</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>56 Projecte d'intervenció integral</li> </ul> |
|--|--|---|

Figura 1. Projectes estratègics a l'AMB

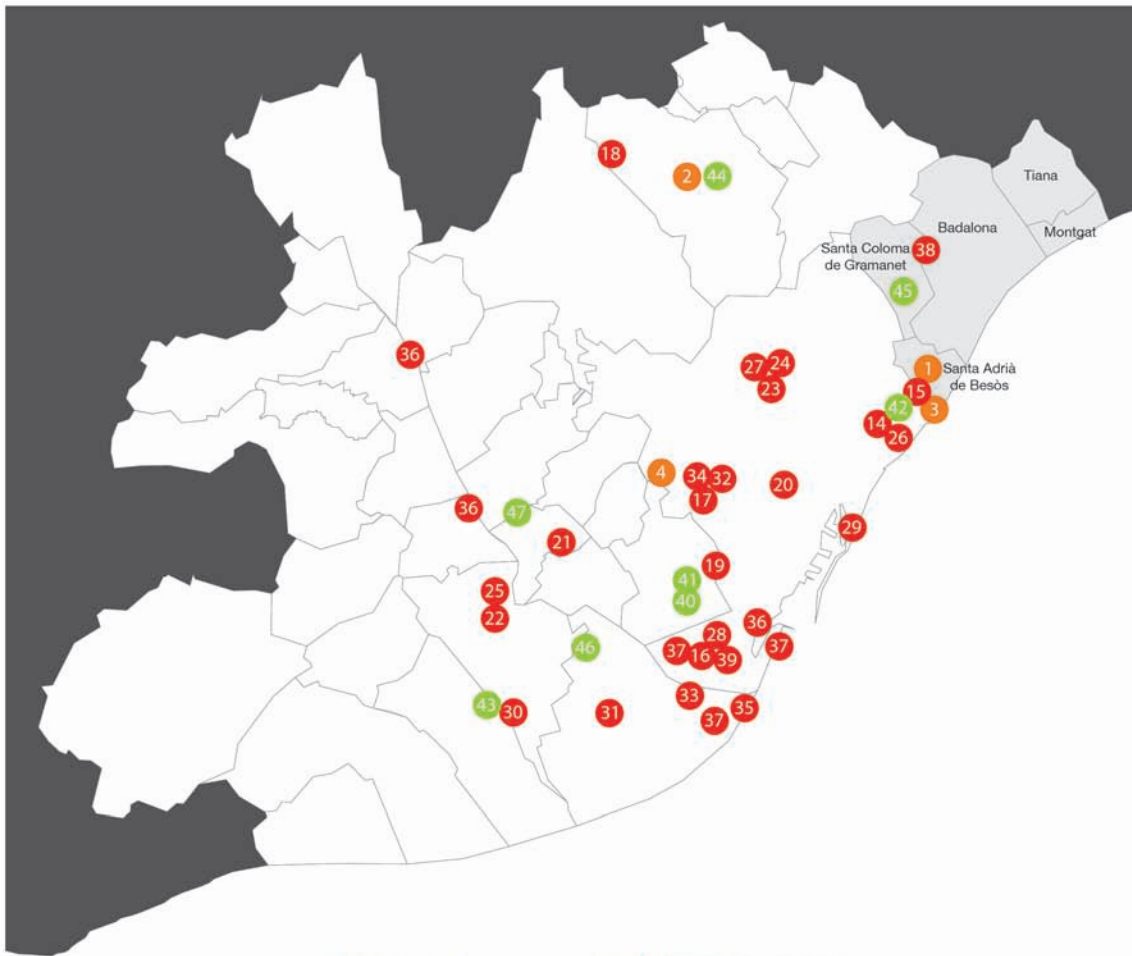
A la figura 1 es pot observar la distribució geogràfica a l'AMB de tots els projectes estratègics llistats anteriorment. Del mapa generat a partir de la superposició de projectes, es pot observar la concentració de “taques de color” en el municipi de Barcelona i el seu entorn més immediat, mentre que la distribució en els municipis perifèrics de l'AMB és aviat escassa. Aquesta centralització dels projectes per part de l'àrea de Barcelona resulta més evident si s'extrauen del mapa aquelles intervencions que no estan associades explícitament a una activitat, com ara les referides a mobilitat, protecció del medi ambient o programes de barris, i que conformen els blocs 2, 5 i 7 de la llista.

Tal com es pot observar a la figura 2, queda manifest que el municipi de Barcelona capitalitza en major mesura els projectes estratègics que estan en curs a l'AMB, i que són aquelles activitats susceptibles de convertir-se en futures centralitats. Pel que fa referència als municipis que conformen el Barcelonès Nord (Badalona, Santa Coloma de Gramanet, Sant Adrià de Besòs, Montgat i Tiana), si no es consideren les inversions realitzades en matèria d'infraestructures i mobilitat, la previsió de projectes estratègics és pràcticament inexistent, a excepció de la remodelació de la zona fòrum on Sant Adrià del Besòs hi és present, juntament amb Barcelona.

La situació de desequilibri de la zona del Barcelonès Nord en relació a Barcelona, en tant que a previsió de projectes estratègics es refereix, no és una situació anòmla en l'AMB. Si s'observa el mapa de la figura 2, es pot comprovar com a la gran majoria de municipis que conformen la conurbació de l'AMB (a excepció de l'Àrea del Vallès, i que es tractarà més endavant) no hi ha previsió de dur a terme projectes estratègics en el curs dels propers anys. Aquesta situació reforça, per tant, la tendència de la capital de la metròpoli a centralitzar activitats que poden esdevenir pols d'atracció en un futur, amb el consegüent perjudici que implica per als municipis de la conurbació de l'AMB, generant una major dependència vers la capital metropolitana.

La falta de projectes estratègics a la conurbació de l'AMB es pot explicar a partir de la visió que el PTMB proporciona en matèria de planejament territorial. En aquest sentit, Francesc Magrinyà assenyala que “si analitzem en una primera aproximació el contingut del PTMB constatem que les transformacions més significatives que proposa aquest pla són l'extensió del territori que s'ha d'urbanitzar per acollir el creixement poblacional previst en el període de planejament. L'aposta és localitzar-lo en especial en els municipis de la segona corona (...), on es proposa gairebé doblar l'oferta residencial, en el marc d'una estratègia d'escala de Catalunya-ciutat” (Magrinyà, 2010). D'aquesta manera, tal com indica Magrinyà “des de l'equip redactor del PTMB es transmet que l'estratègia de l'equip ha estat resoldre en primera instància el creixement de la regió metropolitana, per encarar, posteriorment, i a través del Pla director urbanístic de l'àmbit del PGMB, la proposta per al sistema conurbat”.

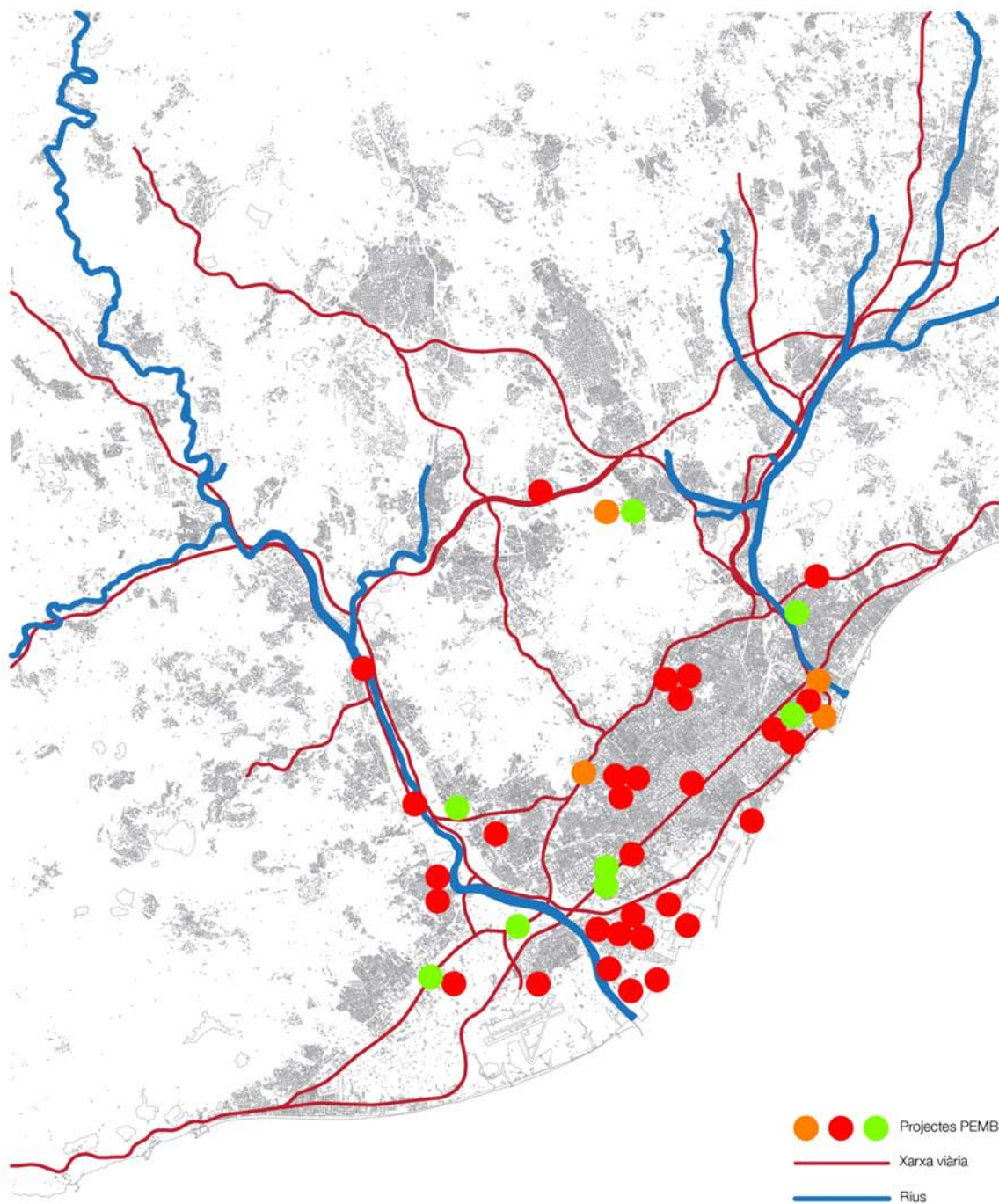
L'anàlisi de la distribució de projectes estratègics s'ha descrit en els anteriors casos des d'un punt de vista administratiu, és a dir, atenent als límits dels municipis que conformen l'AMB. Però també resulta interessant valorar-ho des d'una perspectiva territorial. Així, i tal com s'indica a la figura 3, es representen els diferents projectes



- |  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <b>Bloc 1. Coneixement</b>                                   |   | <b>Bloc 3. Promoció de sectors estratègics</b>                                  |  |
| 1 Campus Diagonal-Besòs                                      | 14 Edifici Media-TIC                                | 27 Nou edifici per al VHIO  |  |
| 2 Font de llum de sincrotró Alba                             | 15 Torre Diagonal ZeroZero                          | 28 BZ Barcelona Innovació Tecnologia  |  |
| 3 Fusion for Energy  | 16 BZ Barcelona Innovació                           | 29 BarcelonaBeta  |  |
| 4 Mareincognito  | 17 Ampliació del parc científic de Barcelona        | 30 Consorci per al Desenvolupament del Parc Empresarial de Viladecans           |  |
| <b>Bloc 4. Infraestructures i equipaments d'impacte urbà</b> |   | 18 Parc de recerca UAB  | 31 Ciutat aeroportuària de l'aeroport de Barcelona |
| 40 Ampliació del recinte de Fira de Barcelona de Gran Via    | 19 Biopol'H   | 32 Centre expert a Barcelona de la missió espacial SMOS                         |  |
| 41 Plaça d'Europa Gran Via l'Hospitalet                      | 20 Centre d'Investigació Biomèdica Esther Koplowitz | 33 Central de Generació d'Energies de la Zona Franca - Gran Via de l'Hospitalet |  |
| 42 22@Barcelona  | 21 Hospital Comarcal del Baix Llobregat             | 34 KIC-InnoEnergy   |  |
| 43 Parc de Negocis de Viladecans                             | 22 Parc Sanitari Sant Joan de Déu                   | 35 Port de Barcelona. Ampliació sud   |  |
| 44 Parc de l'Alba  | 23 Consorci Internacional del Genoma del Càncer     | 36 Accessibilitat a la plataforma logística del delta del Llobregat             |  |
| 45 Parc de Can Zam   | 24 Centre Nacional d'Anàlisi Genòmica               | 37 Accés ferroviari al port de Barcelona  |  |
| 46 Prat Nord   | 25 Sant Boi, ciutat de la salut mental              | 38 Campus de l'Alimentació de Torribera   |  |
| 47 Ciutat Esportiva del FCB                                  | 26 Banc de Sang i Teixits                           | 39 BZ Barcelona Innovació Alimentació   |  |

**Figura 2. Projectes estratègics en relació al Barcelonès Nord**





**Figura 3. Projectes estratègics a l'AMB des d'una perspectiva territorial**

estratègics en relació a la xarxa viària principal i els cursos d'aigua que creuen el territori, definits pel riu Llobregat per una banda i el riu Besòs per l'altra. Les principals zones d'activitat també queden delimitades per la xarxa viària que envolta la ciutat de Barcelona, situant-se aquestes, per tant, en els àmbits intersticials generats entre les vies i els cursos d'aigua.

A partir del plànol de la figura 3 es pot observar com la majoria de projectes es localitzen al llarg del riu Llobregat, i més concretament, a la part de la desembocadura, en relació als que es concentren al llarg del riu Besòs. També és important assenyalar que, tal i com s'ha descrit anteriorment, la ciutat de Barcelona centralitza la major part d'activitats, delimitades per les diferents xarxes que connecten Barcelona amb el territori. Es pot concloure en aquest aspecte, per tant, que a nivell territorial existeix un important desequilibri en la distribució de projectes estratègics, decantat favorablement al costat del Llobregat i en detriment del sector Besòs.

La centralització d'activitats a la ciutat de Barcelona i el seu entorn immediat es fa evident a partir dels tres grans espais d'activitats que conformen el conegut com a "Barcelona Economic Triangle". Aquestes activitats s'agrupen en tres àrees territorials i estan especialitzades en sectors d'alt valor afegit:

- Àrea del Llobregat – DeltaBCN/BZ Barcelona Zona Innovació. Tecnologia i Mobilitat (aeroespacial, alimentació, biotecnologia, mobilitat, òptica i fotònica)
- Àrea del Besòs – 22@ Barcelona. Innovació i Creativitat (mitjans de comunicació, TIC, tecnologies mèdiques, energia, disseny)
- Àrea del Vallès – Parc de l'Alba. Ciència i Tecnologia (biotecnologia, energia, farma i salut, nanotecnologia, nous materials)

A la figura 4 es pot observar la distribució sobre el territori d'aquestes tres àrees d'activitats, i com inclouen dins del seu àmbit un gran nombre dels projectes estratègics a desenvolupar segons el PEMB.

Aquesta distribució territorial dels principals sectors estratègics torna a posar de manifest la centralitat que representa la ciutat de Barcelona en la creació de nous pols d'atracció de valor afegit. En aquest sentit, es pot afirmar que la planificació territorial de l'AMB està molt enfocada a partir d'una visió des de la ciutat de Barcelona, i no tant des d'una perspectiva del conjunt dels municipis que conformen l'AMB. Tal com assenyala Magrinyà en relació a l'estratègia seguida pel PTMB "la recança pel que fa a aquest planejament és que finalment no s'afronti el veritable repte metropolità, que és la transformació del sistema conurbat perquè el municipi de Barcelona no continuï capitalitzant tot el creixement en valor afegit de la metròpoli (Magrinyà 2010)".

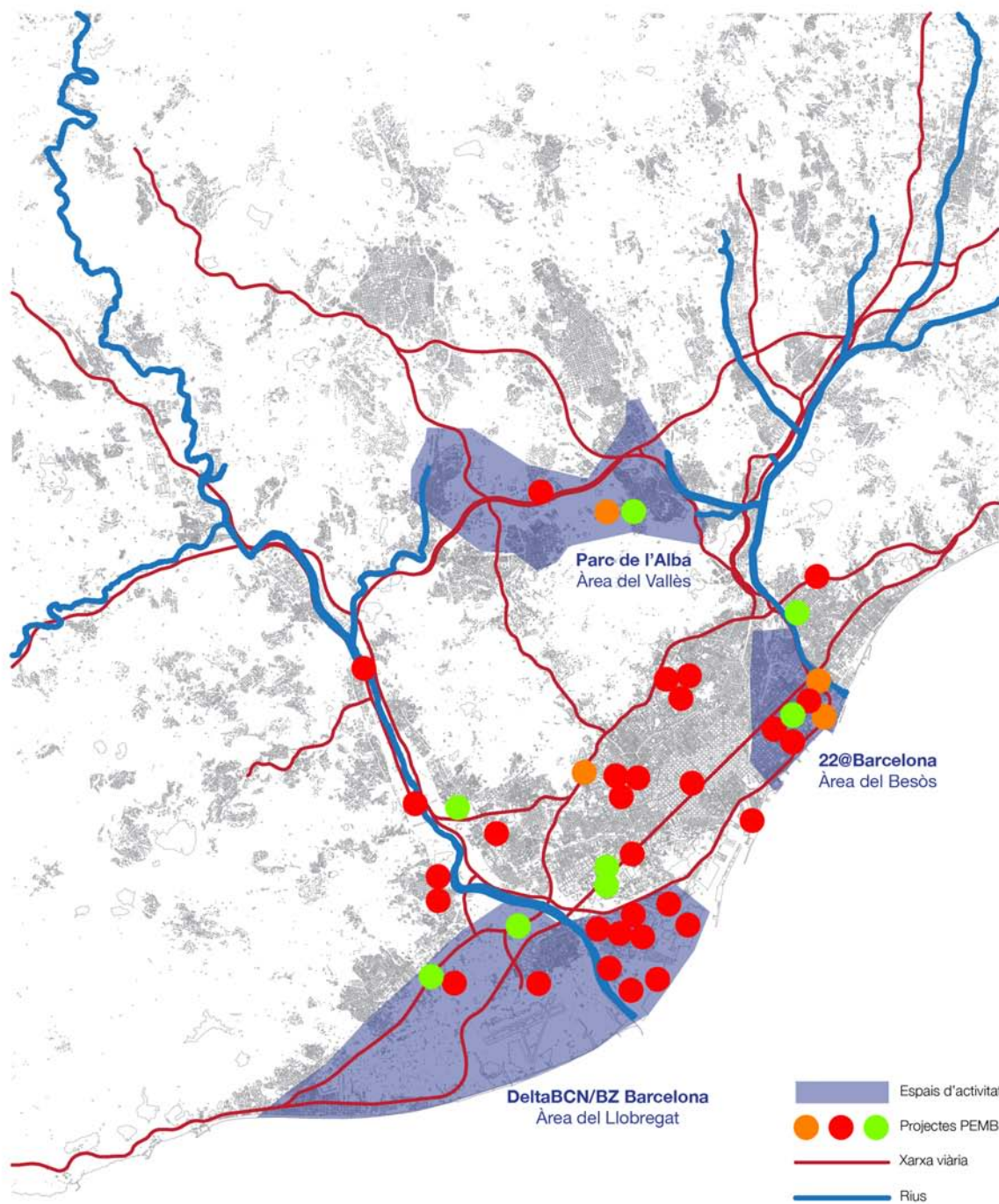


Figura 4. Barcelona Economic Triangle

D'aquesta primera aproximació a l'objecte d'estudi, la lectura a escala metropolitana fa palès el desequilibri territorial existent en la distribució de projectes estratègics, i tant Tiana com la resta de municipis que conformen el Barcelonès Nord, s'entenen des d'una lògica de creixement poblacional a partir de la ciutat de Barcelona, però no com a àrees amb potencials sectors estratègics a desenvolupar.

#### 5.1.6. Conclusions

Les conclusions obtingudes a partir del primer cas d'estudi són les següents:

- La majoria de projectes estratègics a desenvolupar a l'AMB es capitalitzen a la ciutat de Barcelona i al seu entorn immediat, en detriment d'aquells municipis situats a la conurbació de l'AMB, com és el cas de Tiana i els municipis que conformen el Barcelonès Nord.
- Existeix un desequilibri territorial pel que fa la distribució de projectes estratègics a l'AMB, decantat favorablement a la zona que envolta la desembocadura del riu Llobregat i en detriment de la zona Besòs.
- El desenvolupament de les principals àrees d'activitat metropolitanes posen de manifest la centralitat de la ciutat de Barcelona en matèria de planificació territorial.
- Les estratègies del PTMB estan orientades al creixement de la regió metropolitana de Barcelona, deixant en segon terme la proposta per al sistema conurbat.
- Els municipis que conformen el Barcelonès Nord, com és el cas de Tiana, tot i presentar algunes àrees susceptibles de transformació urbana, no es valoren des d'una perspectiva metropolitana com a potencials sectors estratègics.



## 5.2. El Barcelonès Nord

### 5.2.1. Introducció

Una vegada s'han analitzat en el primer cas d'estudi quines són les estratègies metropolitanas en matèria de sectors i projectes a desenvolupar, i atenent el rol secundari que presenten els municipis del Barcelonès Nord en relació a la distribució d'aquests projectes estratègics i la visió que hi proporciona el PTMB, el segon cas d'estudi està centrat en la definició d'estratègies amb l'objectiu de que les possibles àrees de transformació urbana definides pel PTMB esdevinguin veritables centralitats. Per tal que les activitats que tenen lloc actualment, així com les que es poden desenvolupar en el futur com el cas de l'entorn de la riera de Montalegre a Tiana, esdevinguin en pols d'atracció és necessari una articulació amb les xarxes de mobilitat que garanteixin l'accessibilitat a aquestes centralitats. I si el que es vol és apostar per un model de ciutat més sostenible que l'actual, aquestes xarxes de mobilitat han de prioritzar l'oferta de transport públic enfront del vehicle privat.

### 5.2.2. Abast

L'àmbit de treball en el segon cas d'estudi es limita als municipis que conformen el Barcelonès Nord, és a dir, Badalona, Santa Coloma de Gramanet, Sant Adrià de Besòs, Montgat i Tiana.

Pel que fa referència a l'abast de l'exercici realitzat, la segona aproximació consisteix en la definició d'estratègies pel que fa l'articulació entre centralitats i les xarxes de mobilitat, prioritzant l'accessibilitat per mitjà del transport públic.

### 5.2.3. Objectius

Els objectius específics del segon cas d'estudi són els següents:

- Revisió crítica de les propostes contingudes al PTMB.
- Definició d'estratègies a seguir en relació a les potencials centralitats urbanes del Barcelonès Nord i el nou node d'activitats de Tiana.
- Proposta d'articulació de centralitats amb les diferents xarxes de mobilitat, especialment les de transport públic.

### 5.2.4. Metodologia

La metodologia emprada en el segon cas d'estudi ha estat la següent:

- Recull de les principals activitats que tenen lloc al Barcelonès Nord i comparació amb les àrees de transformació urbana definides segons el PTMB.
- Anàlisi de les xarxes de transport públic existents i les proposades segons el PTMB.

- Definició de centralitats urbanes i directrius estratègiques de connectivitat amb les diferents xarxes de mobilitat, especialment les de transport públic.

#### 5.2.5. Hipòtesi

El capítol de propostes del PTMB, l'essència del pla en tant que síntesi del seus continguts, estructura aquestes propostes en tres subsistemes, atenent els criteris establerts pel Programa de Planejament Territorial: sistema d'espais oberts, sistema d'assentaments i sistema d'infraestructures de la mobilitat. Dins la categoria d'assentaments, distingeix tres tipus bàsics d'àrees urbanes: els continus urbans intermunicipals, els nuclis i àrees urbanes, i finalment les àrees especialitzades. El Pla considera que tant els continus urbans intermunicipals com el conjunt dels nuclis i les àrees urbanes configuren el sistema d'assentaments bàsics del territori que ha de donar suport al desenvolupament urbanístic, mentre que la presència de les àrees especialitzades s'han de racionalitzar per tal de millorar la funcionalitat del territori. Les estratègies que el Pla estableix tenen el caràcter de directrius per al planejament general urbanístic (plans directors i plans municipals) que hauran de concretar aquestes estratègies mitjançant delimitacions i ordenacions específiques de sòl urbà i urbanitzable.

Sobre el tipus bàsic d'àrea urbana dels continus urbans intermunicipals, el Pla estableix regulacions en funció de les seves característiques, classificats segons siguin:

- Centres urbans
- Àrees funcionals estratègiques metropolitanes
- Àrees de transformació urbana d'interès metropolità
- Àrees d'extensió urbana d'interès metropolità
- Noves centralitats urbanes
- Àrees especialitzades residencials a reestructurar
- Àrees especialitzades industrials a transformar
- Àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar
- Àmbits de reforçament nodal metropolità

Pel que fa referència a la zona del Barcelonès Nord i les estratègies que el PTMB preveu en la categoria d'assentaments, a la figura 5 s'observa la distribució de les diferents àrees de transformació urbana d'interès metropolità als municipis de Badalona, Santa Coloma de Gramanet, Sant Adrià de Besòs, Montgat i Tiana. Cal destacar que de la classificació anterior dels diferents tipus de continus urbans i que poden ser objecte de proposta, la zona del Barcelonès Nord només disposa d'àrees de transformació urbana d'interès metropolità, a excepció de la plaça Pompeu Fabra a Badalona, assenyalada com una potencial centralitat urbana. Les principals àrees identificades són les següents: Diagonal Besòs i el port del fòrum, Badalona Sud i el port marítim, la plaça Pompeu Fabra al centre de Badalona i en darrer lloc el conjunt industrial del Polígon Nord, localitzat entre Badalona i Montgat. Pel que es refereix al municipi de Tiana no hi ha previsió de cap potencial àrea de transformació urbana i que pugui tenir un interès metropolità, convertint-se en l'únic dels municipis del Barcelonès Nord que el PTMB no hi defineix cap estratègia en la categoria d'assentaments.

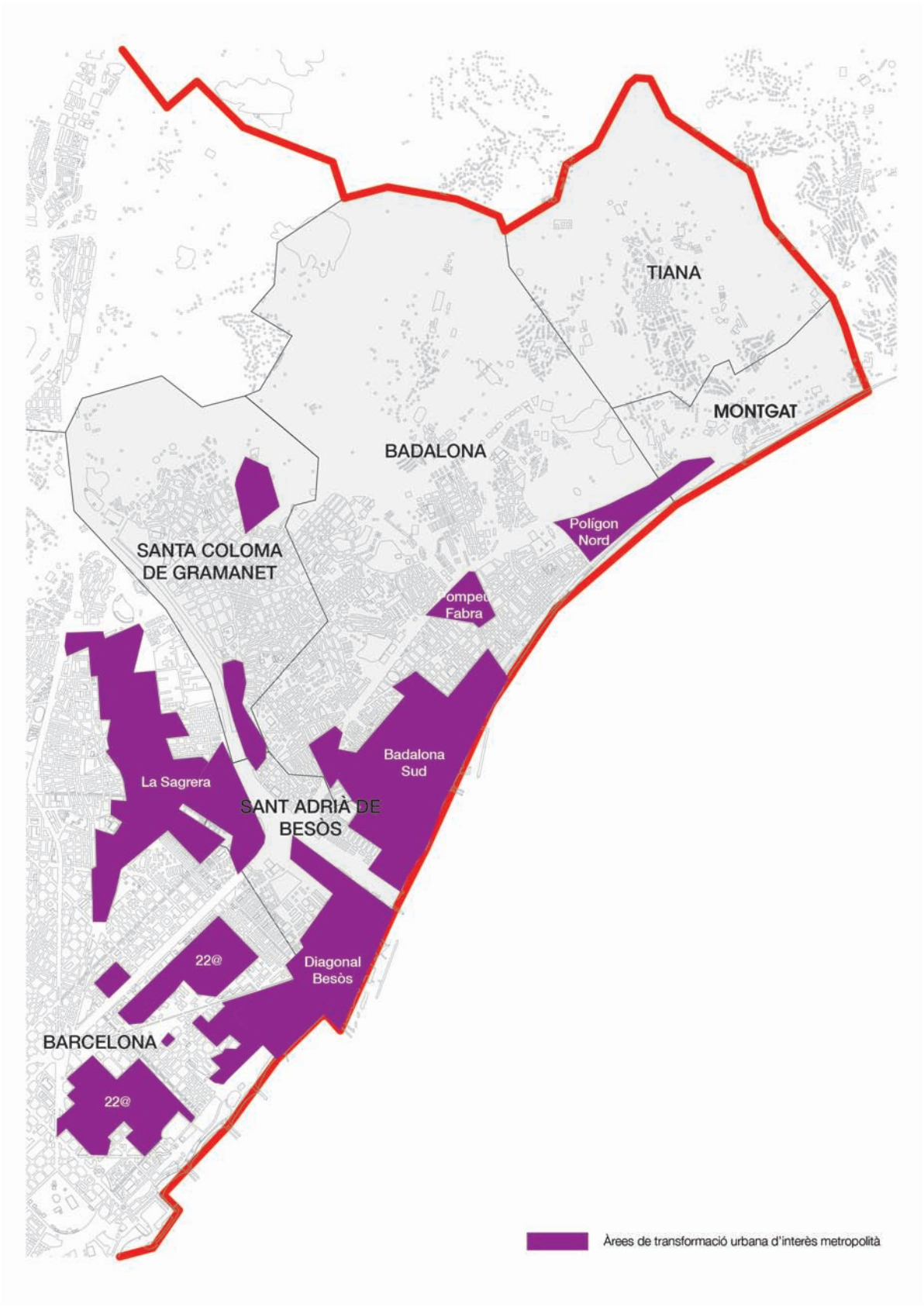


Figura 5. Àrees de transformació urbana d'interès metropolità al Barcelonès Nord

L'esquema seguit pel PTMB a l'hora de definir estratègies en l'àmbit urbà es limita, per tant, a una delimitació d'àmbits d'actuació, confiant en el projecte urbà com l'instrument per definir-los en un futur. En aquest sentit, el procediment és similar al que s'ha fet amb planejaments urbanístics anteriors, entenent el sistema urbà com una suma de projectes. Tal i com assenyala Magrinyà en referència a les estratègies del PTMB, "en el cas dels sistemes urbans s'opta per definir sectors que s'han d'urbanitzar i altres que s'han de reformar, especialment sectors industrials en transformació, seguint l'estela del 22@. La seva elecció depèn d'un esquema de jerarquia molt tradicional en el qual es segueix mimèticament l'escala municipal com a generadora de nodalitats, on cada municipi és un node, i es confia en l'instrument dels plans d'ordenació urbanística municipals, en els quals es fixa si aquell municipi s'ha de potenciar o no i en alguns casos s'indica explícitament un sector que es vol urbanitzar, o àrea de nova centralitat que es vol implementar".

Per tal de valorar quin rol poden desenvolupar aquestes àrees de transformació proposades pel PTMB, s'ha de conèixer el contingut d'aquestes taques urbanes. A tal efecte, és necessari identificar quines són les principals activitats que actualment tenen lloc als municipis del Barcelonès Nord. Aquestes activitats es poden classificar segons el sector al que pertanyen:

- Mercat d'oficines: Polígon Guixeres, Montigalà i Polígon Sud a Badalona.
- Polígons industrials: Nord, Sud, Guixeres, Montigalà, Pomar i Bonavista a Badalona; Montsolís, Sot i Montsolís a Sant Adrià de Besòs; Les Pedreres a Montgat.
- Hospital universitari Germans Trias i Pujol, a Badalona.
- Campus universitari Diagonal Besòs, a Sant Adrià de Besòs.
- Ports marítims: Port de Badalona, Port del Fòrum a Sant Adrià de Besòs.
- Centres comercials: Montigalà i Màgic, a Badalona.

A la figura 6 es pot observar la distribució d'aquestes activitats al llarg del Barcelonès Nord. Tal com succeïa en el cas de les àrees de transformació urbana definides pel PTMB, el municipi de Tiana tampoc disposa en l'actualitat d'activitats que es puguin considerar rellevants en algun dels sectors descrits anteriorment, o que suposin un pol d'atracció.

El següent pas consisteix en la comparació de les àrees de transformació urbana definides segons el PTMB amb les activitats que actualment es desenvolupen. El resultat de la superposició, tal com s'observa a la figura 7, mostra que les activitats que estan subjectes a una transformació són aquelles que tenen lloc als polígons industrials Nord i Sud de Badalona, així com la zona Fòrum gràcies al campus universitari que s'està construint. Pel que es refereix a l'àmbit del Polígon Sud, cal assenyalar que a diferència del sector Nord, on tota l'activitat que s'hi desenvolupa és industrial, també inclou les activitats associades al port marítim de Badalona, així com la zona en construcció que comunica amb l'estació de Gorg. Per altra part, cal destacar el rol de la plaça Pompeu Fabra a Badalona, doncs tot i no presentar activitats destacades, segons el PTMB es proposa com una centralitat urbana. Això s'explica per la seva proximitat al centre històric de la ciutat, i per l'arribada de la L2 de metro, a més de les propostes en matèria de transport públic i que tenen aquesta plaça com una nodalitat destacada. Una altre factor destacat són les obres d'arranjament de la plaça situada sobre l'estació de metro i que l'han transformat en un parc urbà, afavorint que esdevingui en un pol d'atracció.

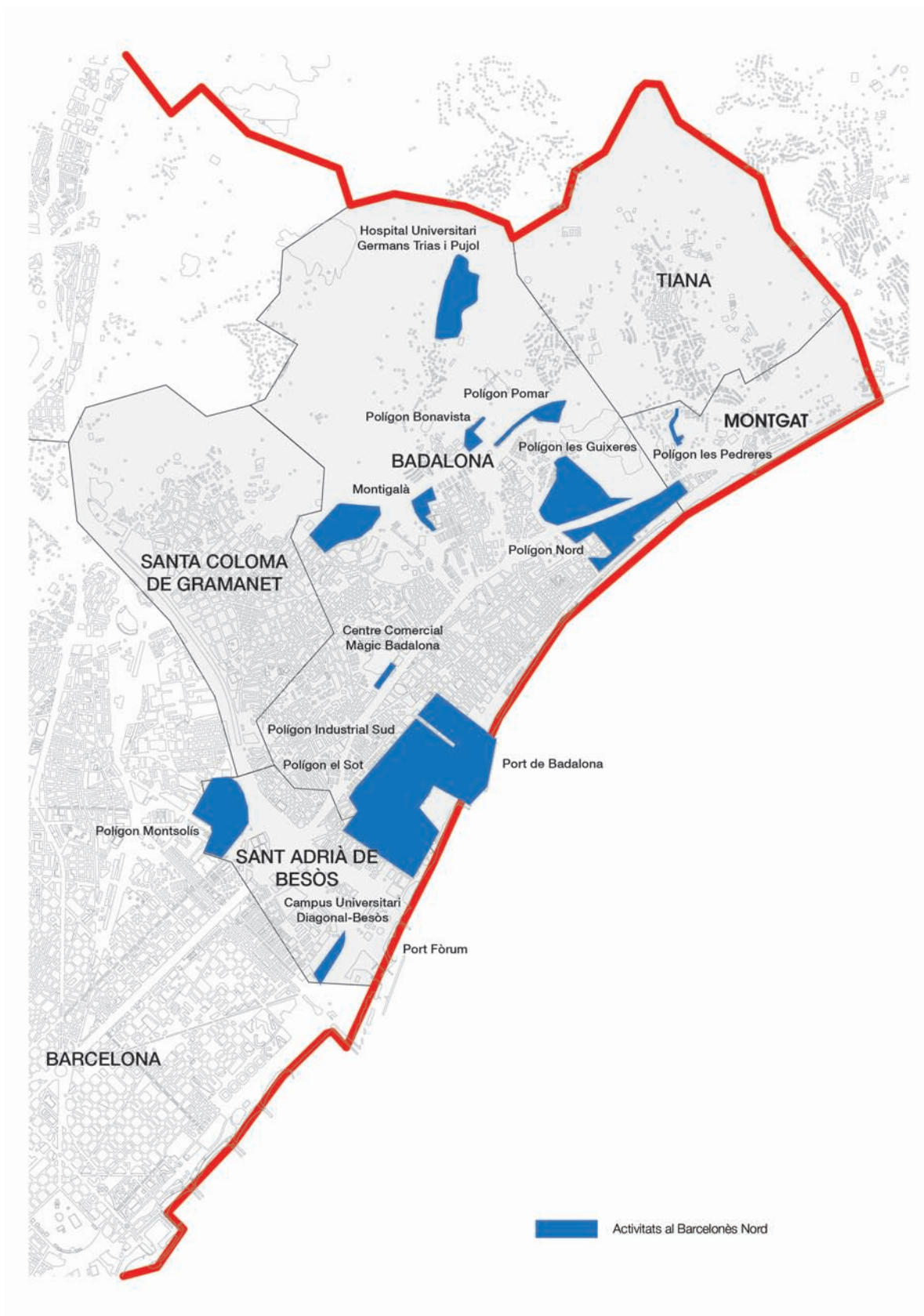
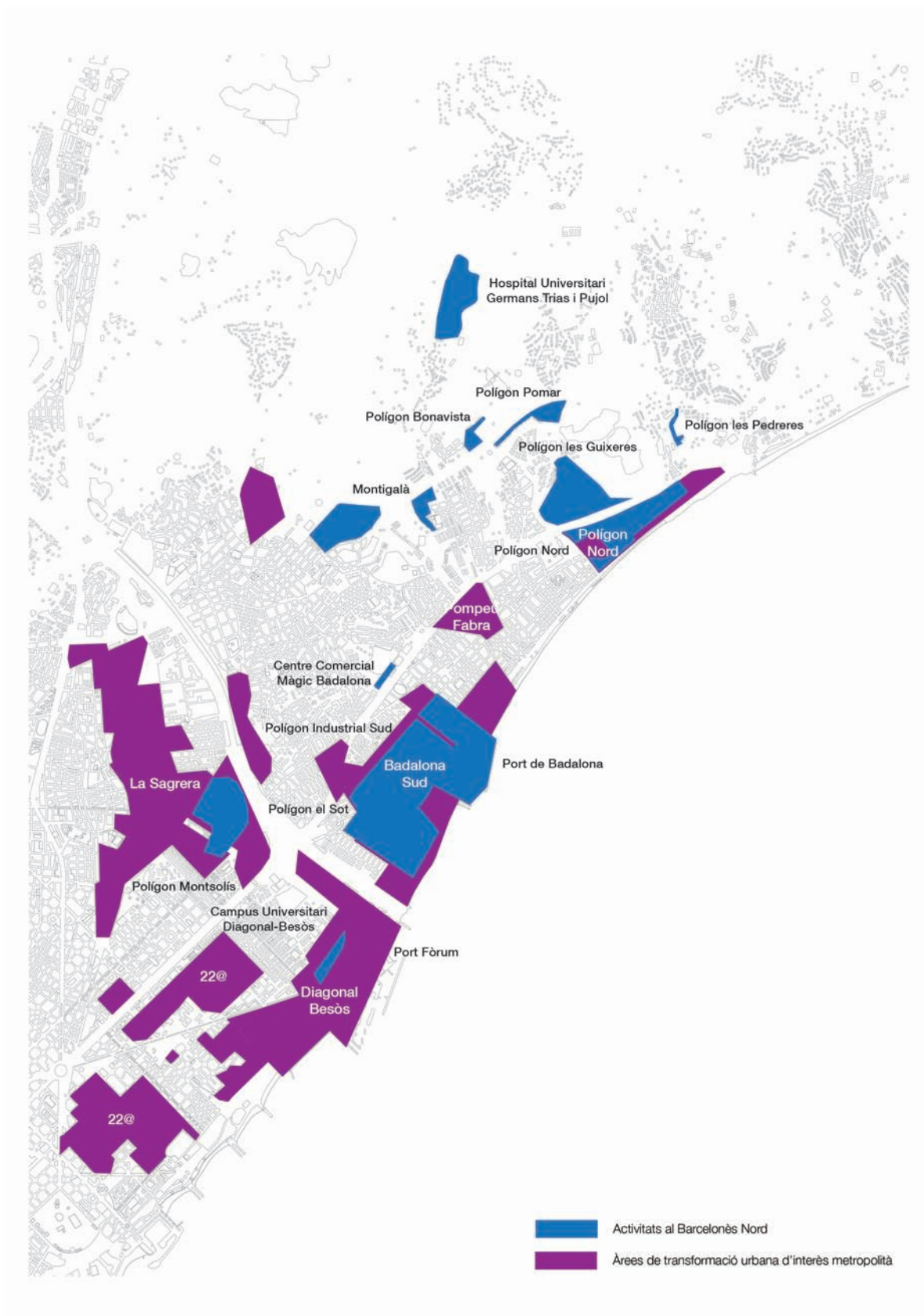


Figura 6. Activitats al Barcelonès Nord





**Figura 7. Àrees de transformació urbana i activitats al Barcelonès Nord**

El segon sistema a analitzar en aquest cas d'estudi és el que el PTMB defineix com a sistema d'infraestructures de mobilitat. Aquesta categoria s'estructura en dos tipus: sistema d'infraestructures ferroviàries i de transport públic, i sistema d'infraestructures viàries. Pel que fa referència al primer grup, el PTMB distingeix les següents infraestructures:

- Xarxa d'altres prestacions
- Xarxa exclusiva de mercaderies
- Xarxa de rodalies
- Xarxa d'FGC
- Xarxa de tren-tramvia
- Xarxa de metro
- Xarxa de tramvia i plataformes reservades per a autobús
- Plataformes bus-VAO

En el cas de la xarxa viària, la classificació és la següent:

- Autopistes i autovies existents
- Vies estructurants primàries
- Vies estructurants secundàries
- Vies estructurants suburbanes
- Vies integrades

Abans de valorar les propostes del PTMB en matèria d'infraestructures al Barcelonès Nord, és important valorar les xarxes existents, sobretot centrant-se en les que fan referència al transport públic. A la figura 8 es representen les diferents xarxes de transport públic al Barcelonès Nord, i que són les següents: rodalies, metro i tramvia pel que es refereix a infraestructures ferroviàries, i autobús pel que fa transport públic viari. Cal destacar que en matèria d'infraestructures de transport públic s'ha realitzat importants inversions en els darrers anys pel que fa a l'ampliació de la xarxa de metro, i que s'ha traduït en les següents actuacions, de recent inauguració: construcció de la L9 des de Can Zam (Santa Coloma de Gramanet) a la Sagrera (Barcelona) i perllongament de la L2 des de Pep Ventura fins a Badalona Pompeu Fabra (totes dues estacions a Badalona). En aquest mateix plànols es pot observar la distribució de les infraestructures de transport públic sobre el territori del Barcelonès Nord, on queda palès que la majoria de transport públic ferroviari es concentra en els municipis amb major densitat de població, mentre que a Tiana l'oferta de transport públic és exclusivament per mitjà de l'autobús, i la connexió ferroviària més propera que té és l'estació de Rodalies a Montgat, que disposa de dues estacions de tren. Revisant les diferents connexions ferroviàries, que són aquelles que realment estructuren l'oferta de transport públic, actualment al Barcelonès Nord destaquen els següents nodes: les estacions de Rodalies a Badalona, Sant Adrià del Besòs (que també està connectat amb el tramvia) i Montgat; les estacions de metro de Fondo a Santa Coloma de Gramanet on conflueixen la L1 i la L9 i Gorg a Badalona, on connecten la L2 i la L10, més el tramvia. Pel que es refereix a la connectivitat amb la ciutat de Barcelona per mitjà del transport públic, els nodes propers més importants són la Sagrera (on es connecten la L1, L5, L9 i L10), el Clot (on conflueixen diferents línies de rodalies) i Glòries (amb dues línies de tramvia que connecten Badalona i Sant Adrià de Besòs).

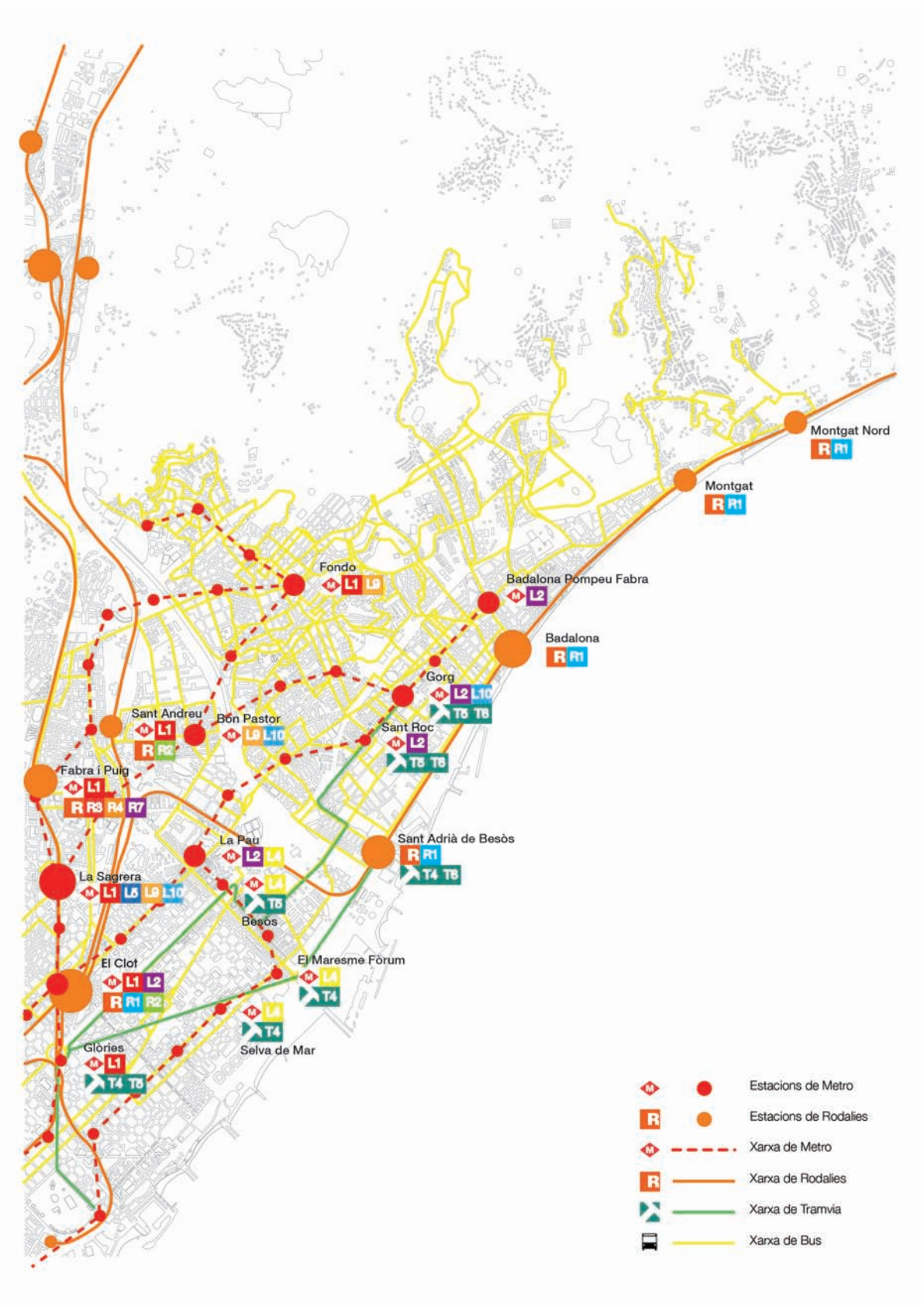


Figura 8. Xarxa de transport públic existent



Les principals propostes que el PTMB contempla per a les diferents xarxes d'infraestructures de transport públic per al Barcelonès Nord són les següents:

- Xarxa de rodalies: Trasllet de la línia Barcelona-Mataró.
- Xarxa de FGC: Perllongament de la línia Llobregat-Anoia entre Plaça Espanya i Besòs. Aquesta actuació és una connexió en estudi i està condicionada per la construcció del tercer túnel de rodalies
- Xarxa de metro: Perllongament de la L1 de metro fins a Badalona.
- Xarxa de ferrocarril lleuger i plataformes reservades d'autobús: connexions a Badalona, connexió Trambaix-Trambesòs i altres perllongaments a Barcelona, connexió Sant Adrià de Besòs-Santa Coloma de Gramanet.
- Plataformes bus-VAO: carril bus-VAO a la C-31 entre Barcelona i Mataró.

De les propostes plantejades i que estan representades a la figura 9, cal mencionar que el projecte de trasllat de la línia de rodalies Barcelona-Mataró i que actualment transcorre al llarg de la costa, és una obra de considerable magnitud pel cost i la complexitat que comporta construir una nova línia a l'interior dels municipis del Barcelonès Nord. Per altra part, i en cas de que aquesta proposta finalment s'executi, la construcció de la línia de FGC es replantejaria segons el PTMB, doncs considera que podria ser redundant en relació a la línia de rodalies, a més tenint en compte que a la línia de rodalies proposada es preveu un potencial augment d'usuaris. El trasllat de la línia a l'interior també comportaria un nou ús per la línia existent de rodalies, plantejant-se com una possible via que perllongaria l'actual línia de tramvia que acaba a l'estació de Sant Adrià de Besòs, o en el seu defecte una plataforma reservada per a autobusos, actuació que també es preveu a Badalona des de Pompeu Fabra fins a l'hospital de Can Ruti o des de Sant Adrià de Besòs fins a Santa Coloma de Gramanet. Una proposta destacada també pel que respecta al transport públic viari és la construcció d'un carril bus-VAO al llarg de la C-31 entre Barcelona i Mataró i que suposaria una millora en l'oferta existent d'autobusos.

En relació al sistema d'infraestructures viàries, les principals vies que estructuren el Barcelonès Nord en l'actualitat són la B-20 i la C-31, enllaçades entre elles per mitjà de la B-10 al llarg del riu Besòs. Aquestes vies connecten els diferents municipis del Barcelonès Nord amb la ciutat de Barcelona i la resta del territori. Pel que fa referència a les propostes sobre les principals vies al Barcelonès Nord són les següents:

- Vies estructurants primàries: B-500 túnel de la Conreria.
- Vies estructurants i suburbanes primàries: Millora ambiental i integració urbana de la C-31 a Badalona.

De les propostes plantejades pel PTMB, la construcció del túnel de la Conreria és una actuació d'un impacte considerable, tant pel que fa referència a la matriu biofísica com per la distribució del trànsit rodat. Tal com s'observa a la figura 10, el desdoblament de la B-500 connectarà directament Badalona amb els municipis de Mollet i Santa Perpètua de Mogoda, permetent el trànsit de vehicles pesats i que actualment no té lloc degut al sinuós traçat de la B-500 al llarg de la Conreria i amb un ample de via que limita la circulació a velocitats reduïdes. Aquesta nova via, considerada pel PTMB com estructurant primària permetrà una distribució del trànsit rodat més reticular i no tan concentrada en la C-58, principal via de

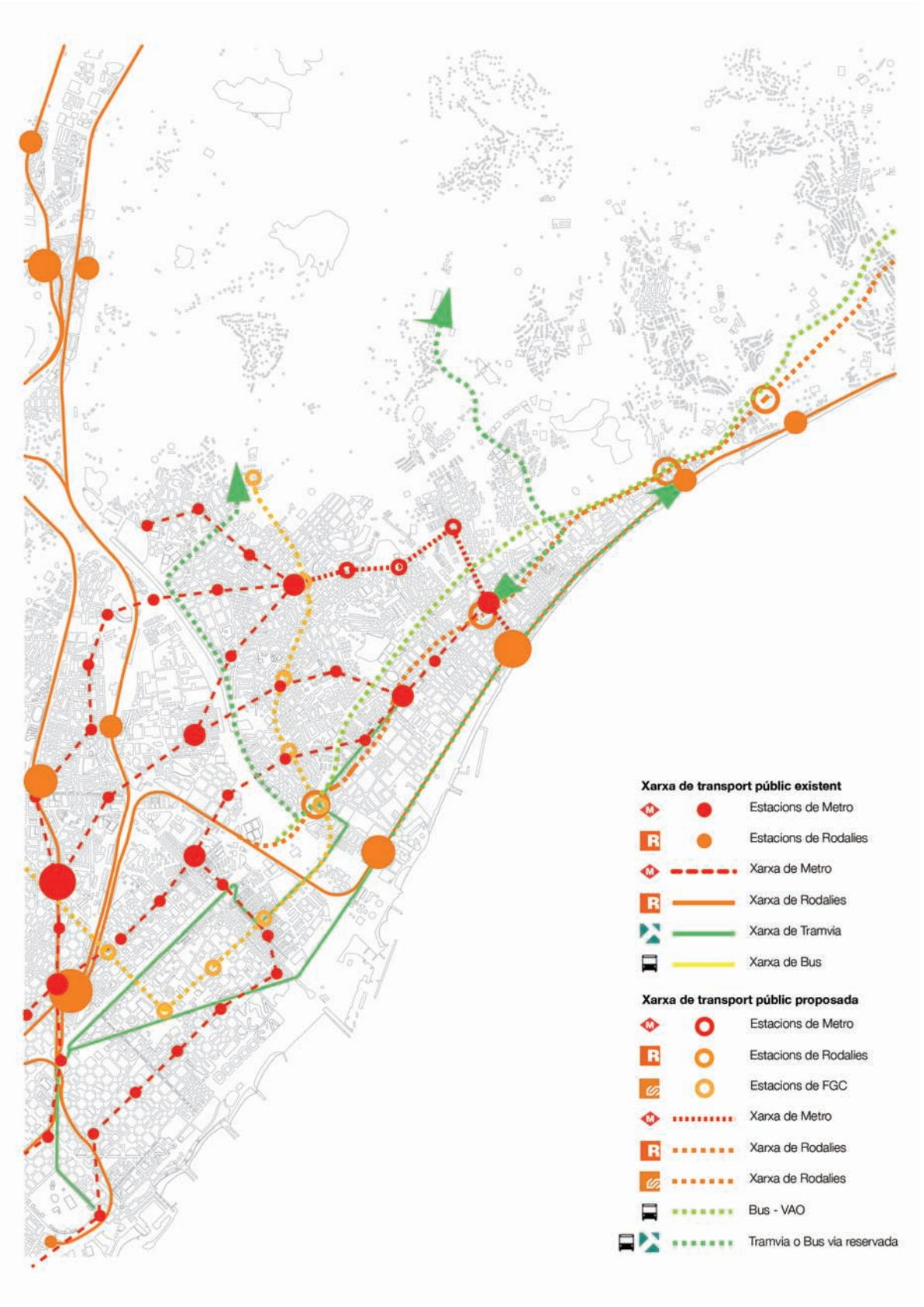
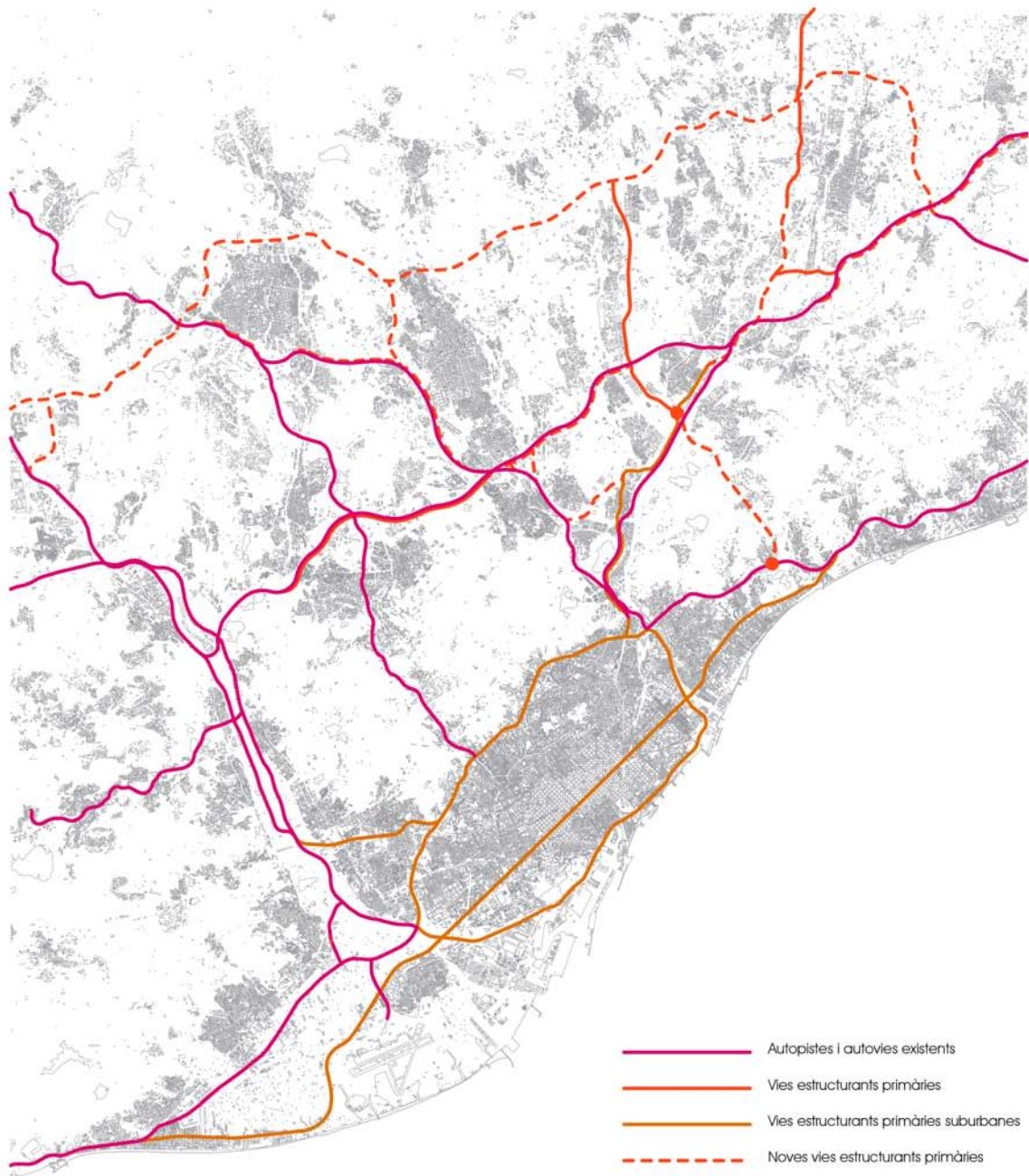


Figura 9. Xarxa de transport públic proposada pel PTMB



**Figura 10. Xarxa viària existent i proposada pel PTMB**

sortida des de Barcelona cap a l'interior del territori. Pel que fa referència a l'altre proposta per a la C-31, es plantegen actuacions per tal de que la via sigui compatible amb el seu entorn, fet que a l'actualitat al tractar-se d'una plataforma elevada que recorre l'interior de la ciutat de Badalona té un impacte considerable.

Una vegada s'han revisat les principals propostes del PTMB per al Barcelonès nord en matèria d'infraestructures, tant viàries com ferroviàries i de transport públic, es pot afirmar que l'estratègia seguida per el Pla es limita a indicar un seguit d'actuacions per a cada grup, però no estableix directrius que estructurin aquestes xarxes de transport entre elles i amb la resta de sistemes. En aquest sentit, Magrinyà manifesta que “pel que fa al transport, es limiten a “resoldre” la formalització, a escala d'avantprojecte, del sistema d'infraestructures viàries. Però en cap moment es qüestiona el rol que cada sistema, viari i ferroviari, té sobre el sistema d'assentaments, i quina prioritat es dona a un sistema de transport sobre l'altre, controlada en definitiva pel repartiment modal”.

Aquesta falta d'integració dels diferents sistemes propositius en una estratègia conjunta posa en dubte el fet de que els instruments a l'hora de complir les directrius teòriques marcades pel planejament territorial siguin els més adequats. Si s'analitza el territori des de la perspectiva de l'ecologia urbana, en termes d'eficiència energètica i de qualitat ambiental és necessari articular aquests dos aspectes. El primer aspecte està vinculat amb dos instruments, l'adequada distribució de les activitats a l'espai per tal de minimitzar les distàncies dels desplaçaments en transport, i potenciar que aquests trajectes es serveixin per transports sostenibles, és a dir, prioritzar una oferta de transport públic basada principalment en el transport ferroviari, i articulat amb un sistema de transport en superfície. D'aquesta manera, la integració d'aquests dos instruments contribueix a un model de ciutat més sostenible, on la ciutat s'estructura de forma fractal i arbòria al voltant de la xarxa de transport públic, a partir d'una oferta que permeti l'accés a les àrees amb més centralitat, i en detriment d'un model de ciutat on els assentaments s'estenen a través del territori en taca d'oli i es promou l'ús del vehicle privat.

L'ordenació de l'entorn de la riera de Montalegre a Tiana, i que es planteja com una potencial nova centralitat urbana, no es pot entendre únicament a partir dels instruments que proporciona el PTMB, doncs quedaria limitada a l'escala del nucli urbà, en aquest cas Tiana. Tal com indica Magrinyà “el municipi ja no és l'escala pertinent, cal raonar a l'escala metropolitana i entreveure quines són les nodalitats metropolitanes potencials i com es fomenten realment amb recursos econòmics per a la seva transformació”. D'aquesta manera, resulta necessari replantejar-se el concepte de nova centralitat, i en aquest sentit l'urbanisme de xarxes proporciona una lectura topològica del territori diferent de la tradicional, no entesa a partir de nodes urbans que creixen en forma de taca d'oli sinó a partir de la superposició de tres tipus de xarxes: les xarxes de producció, distribució i consum, les xarxes de telecomunicacions i transport, i en darrer lloc les xarxes de relacions familiars. Aquests tres nivells de xarxes condicionen i transformen totalment el territori, de tal manera que ja no es pot parlar d'un centre i una perifèria relacionades a partir de taques urbanes. A partir d'aquest nou marc teòric, es passaria d'una concepció de la ciutat com a node a un territori com un sistema d'àrees de nova centralitat interconnectades. En aquest sentit, el PTMB ja apunta cap aquesta direcció a l'identificar diferents tipus de continus urbans i que s'han descrit anteriorment, però tal com explica Magrinyà “les directives principals se centren massa a donar criteris de creixement a l'escala municipal (...), en el cas de municipis ja més grans es

parla massa de centres urbans i poc de noves centralitats urbanes o de transformar teixits per a reforçar centralitats metropolitanes”.

Dupuy, en la seva teoria sobre l'urbanisme de xarxes, proporciona una interpretació diferent dels mecanismes de planificació urbanística i territorial a partir de les característiques cinètica, topològica i adaptativa pròpies de les xarxes. Aquesta nova visió de l'urbanisme de xarxes posa en evidència la lectura que actualment es fa del territori. Per exemple, en el cas de les xarxes de transport, Magrinyà planteja que “el PTMB no tracta en cap moment d'analitzar de forma explícita les conseqüències de prendre una opció per un mode ferroviari enfront del vehicle privat i de la corresponent prioritització de les infraestructures associades a una mobilitat més sostenible (...) En el PTMB només es parla d'accessibilitat en termes genèrics. Si en el PTMB es plantegés seriosament aquesta qüestió, més que dirigir l'atenció cap a centralitats a l'escala de nuclis urbans hauria de centrar-se en la definició d'aquelles àrees de nova centralitat metropolitana que coincidirien amb nodes d'interconnexió de dues o més línies ferroviàries”.

La formalització de centralitats urbanes ha de basar-se, per tant, en estratègies que actualment el PTMB no contempla i que formen part de l'ecologia urbana. En aquest sentit Magrinyà defineix una centralitat metropolitana com “aquell espai urbà i territorial en què el mode de transport predominant és el transport públic que permet interaccions amb el mode a peu i en què hi ha equipaments administratius, comercials i residencials que el converteixen en un punt de referència simbòlic del territori metropolità.” Per altra part, és important assenyalar que existeixen dos grans tipus d'àrees de centralitat metropolitanes: aquelles que són una reelaboració de les existents, i les de nova creació. Aquesta interpretació del territori a partir de la suma de centralitats urbanes proporciona una nova visió de les àrees metropolitanes, on tal com explica Magrinyà “les àrees metropolitanes ja no són una sèrie de ciutats compactes interconnectades, són principalment nodes interconnectats de caràcter metropolità, i aquests nodes ja no han de coincidir amb els nuclis tradicionals”.

La definició de nodalitats de nova creació, com és el cas de l'entorn de la riera de Montalegre, no és condició en si mateixa perquè es converteixi necessàriament en una nova centralitat urbana. Aquesta centralitat urbana tindrà lloc, segons els instruments definits per l'urbanisme de xarxes i l'ecologia urbana, en tant que s'articuli amb altres nodes d'activitat, per una banda, i que aquesta articulació es produeixi per mitjà del transport públic, especialment el ferroviari. En el cas d'estudi que ens ocupa, el del Barcelonès Nord, un exemple de nova centralitat urbana és Gorg a Badalona. Combinant la transformació de la façana marítima i el port esportiu, el centre comercial Màgic, el palau de la Penya i les noves construccions al llarg de la dàrsena, amb l'articulació de les línies de metro i tramvia, aquesta àrea està en vies de convertir-se en una nova centralitat urbana. En la mateixa línia, i pel que fa referència a les estratègies a seguir a la ciutat de Badalona, Magrinyà explica que “la lectura del municipi de Badalona des d'una perspectiva metropolitana ens porta a articular una reforma urbana, que, partint del seu centre, es connecti amb la confluència de la línia 9 i la línia de rodalies que s'ha de construir en un futur, més la línia 2. És estratègic per a la metròpolis de Barcelona construir aquesta nova línia ferroviària i dissenyar la reforma urbana del centre de Badalona al voltant d'aquesta nova centralitat”. En aquest sentit, l'arribada de la línia 2 de metro al centre de Badalona, amb l'estació de Badalona Pompeu Fabra, sumat a la plaça urbana que s'hi ha construït a sobre han assentat les bases per que esdevingui una centralitat urbana. Un node que encara es potenciarà més amb la futura arribada de la línia 1 de metro, i que



adquiriria major centralitat en cas de que finalment es traslladi la línia de rodalies a l'interior, emplaçant-hi l'estació de Badalona.

És precisament a partir de la plaça de Badalona Pompeu Fabra des d'on s'articula la proposta estratègica de centralitats al Barcelonès Nord en relació a l'entorn de la riera de Montalegre a Tiana, i que suposa el principal objectiu d'aquest cas d'estudi. A partir de les reflexions extretes de la visió que proporciona l'ecologia urbana i l'urbanisme de xarxes, s'entén que cal establir unes directrius estratègiques que apostin per connectar les principals centralitats urbanes existents actualment o que tenen potencial per a transformar-se, i que s'estenen al llarg del territori del Barcelonès Nord. En aquest sentit, no basta amb definir àrees de transformació urbana tal com fa el PTMB, s'ha d'establir quines àrees poden ser-ho en la mesura que desenvolupin activitats que permetin intercanvi de relacions i que puguin connectar-se entre elles per mitjà de la xarxa de transport públic. A la figura 11 es pot observar el plànol que en resultaria de superposar les diferents propostes que fa el PTMB en matèria d'assentaments i d'infraestructures. La reflexió plantejada posa en evidència que aquests instruments no són suficients per garantir que les àrees delimitades pel Pla esdevinguin centralitats urbanes en un futur. Sobre la visió estratègica del PTMB, Magrinyà assenyala que "només hi ha una preocupació, i és quins són els plans parcials que cal executar i les àrees industrials que cal renovar, no hi ha cap preocupació per aquelles intervencions que són veritablement estratègiques per al Pla. En la majoria de casos la decisió no sorgeix de l'exercici corresponent de treballar a l'escala metropolitana i escollir les 25 o 30 nodalitats que es vol prioritzar. (...) Cal reinventar el projecte urbà per a les nodalitats urbanes. I en aquesta línia el primer document que cal elaborar és el Programa d'activitats de les nodalitats definint quins són els instruments de gestió (dret urbanístic, avantatges fiscals, articulació d'actors i operadors, etc.) per a la captació d'activitats econòmiques i de serveis que evidentment no es plantegen en un esquema monotemàtic de formes urbanes del que es desprèn de la pràctica urbanística actual".

La proposta de centralitats del cas d'estudi es planteja a partir de les principals activitats que tenen lloc al Barcelonès Nord i que poden esdevenir centralitats urbanes, a més de les propostes definides pel PTMB, tant en matèria d'assentaments com d'infraestructures. A aquesta proposta de centralitats s'incorpora l'àmbit de la riera de Montalegre de Tiana, doncs tal com s'extreu dels plantejaments de l'urbanisme de xarxes, la unitat d'intervenció no s'ha de limitar al municipi, sinó que ha d'abastar les diferents centralitats metropolitanes, ajustant-se a les àrees d'influència determinades per aquestes nodalitats. Per altra part, es plantegen dos escenaris, l'A i el B, en funció de les diferents actuacions que es puguin dur a terme pel que fa a les xarxes de transport públic i que definiran una connectivitat determinada entre centralitats.

Pel que fa a la definició de la proposta, tal com s'ha indicat anteriorment, s'estructura a partir de la centralitat que suposa la plaça de Badalona Pompeu Fabra, emplaçada al mig de Badalona i que esdevé en centre de gravetat del Barcelonès Nord. Les diferents activitats que es proposen connectar amb la centralitat de Pompeu Fabra són les següents: zona Gorg, port marítim, palau d'esports, centre comercial i polígon Sud; hospital universitari Germans Trias i Pujol; zona Montigalà; polígon Guixeres; polígon Nord; i finalment l'àmbit de Montalegre. D'aquestes activitats, el PTMB defineix les àrees de Badalona Pompeu Fabra i els polígons Nord i Sud com a àrees de transformació urbana, juntament amb la zona de Gorg i la connexió amb el port marítim.

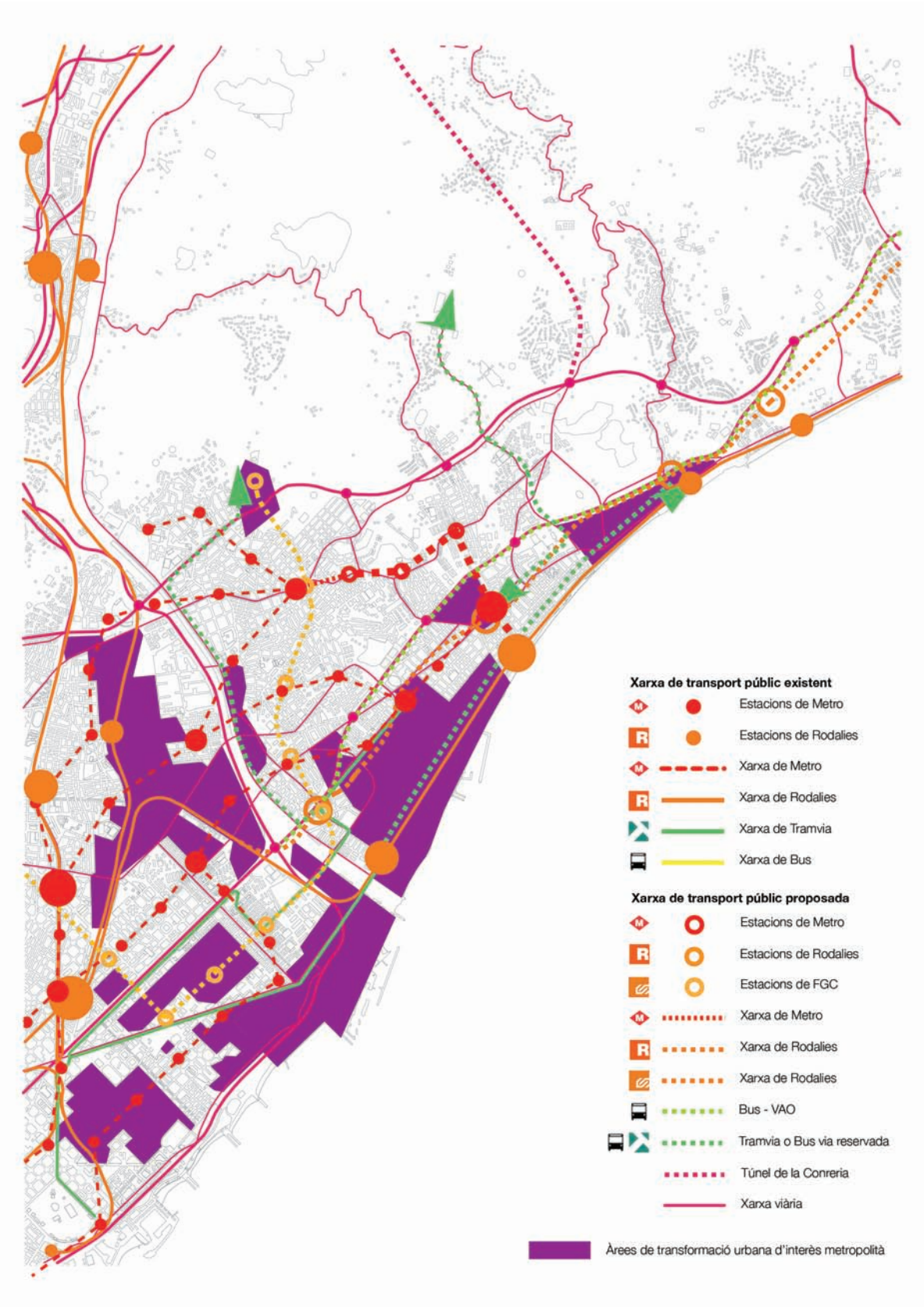


Figura 11. Proposta d'àrees de transformació i de xarxes de transport del PTMB

La raó que justifica la proposició de dos escenaris es troba en el context de crisi econòmica que vivim actualment. Les principals propostes contingudes al PTMB en matèria de transport públic ferroviari, el perllongament de la línia 1 de metro i el trasllat de la línia de rodalies cap a l'interior impliquen una inversió econòmica molt elevada, sobretot pel que es refereix a la proposta de rodalies, una obra de gran magnitud. En aquest sentit, preveure que aquesta actuació es durà a terme en el curs dels propers anys no resulta massa viable. Per aquest motiu, es planteja un escenari A en el que no es durien a terme inversions en matèria ferroviària, únicament en superfície, i un escenari B en el que sí que tindrien lloc les propostes ferroviàries, a més de les de superfície. D'aquesta manera, es pot considerar l'escenari A com el més desfavorable i el B el més favorable, atenent l'impacte positiu sobre la mobilitat i la connectivitat que suposa una actuació com la del trasllat de rodalies. Tot i així, el leitmotiv per als dos escenaris és el mateix, la connexió de la plaça de Badalona Pompeu Fabra amb la resta de nodes d'activitat.

La proposta A, representada a les figures 12 i 13, s'articula a partir d'un conjunt de vies ràpides que connectarien la plaça de Pompeu Fabra amb la resta d'activitats descrites anteriorment. Aquestes vies ràpides consistirien en unes plataformes reservades per a autobús i que recorrerien el Barcelonès Nord per tal de connectar i permetre l'accessibilitat per mitjà de transport públic als diferents nodes d'activitat, així com l'intercanvi amb altres mitjans de transport públic ferroviari. Algunes d'aquestes vies ja estan plantejades al PTMB en matèria d'infraestructures, com per exemple la que connecta Pompeu Fabra amb el conjunt de Can Ruti. Per altra part, és important destacar l'adequació de la C-31 amb la creació d'un carril bus-VAO, i que s'entendria com un eix a partir del qual es connectarien les vies ràpides proposades.

A la proposta B, representada a les figures 14 i 15, la centralitat de Badalona Pompeu Fabra adquireix molta més importància com a centre de gravetat del Barcelonès Nord, al estar-hi emplaçada l'estació de rodalies de Badalona, així com la connexió amb la línia 1 de metro, que se sumaria a la línia 2 existent actualment. Una altre conseqüència que suposa aquesta actuació és que la línia existent de rodalies i que transcorre al llarg de la costa quedaria lliure, de tal manera que es podria aprofitar per estendre el recorregut del tramvia pels municipis costaners, tal i com recull el PTMB. Per altra part, el fet de connectar Badalona Pompeu Fabra amb la línia 1 de metro no faria necessari la via ràpida en superfície proposada a l'escenari A. Pel que respecta a les connexions de les vies ràpides amb el carril bus-VAO també es mantenen en aquesta proposta.

Comparant els dos escenaris plantejats, es pot concloure que mentre que la proposta A està més orientada al transport públic en superfície, la proposta B ho combina amb el transport públic ferroviari, obtenint un sistema més complex i amb millor oferta de transport públic en conjunt. El que cal destacar, però, és que tant una proposta com l'altra permeten la connexió dels diferents nodes d'activitat, proporcionant una nova lectura sobre el territori, en concordança amb els principis de l'ecologia urbana i l'urbanisme de xarxes. En aquest sentit, aquesta connectivitat entre centralitats urbanes permetria generar sinergies positives de les que es veurien beneficiades totes les parts implicades, entre elles el sector de Montalegre a Tiana. Tal com assenyala Magrinyà en referència als instruments de planificació pels quals s'hauria d'apostar en el futur "la planificació de la Catalunya-ciutat requereix bàsicament reconstruir nodalitats del conurbat metropolità que siguin la confluència dels esforços per concentrar activitats econòmiques, residencials i de serveis. Per tant, és essencial elaborar uns



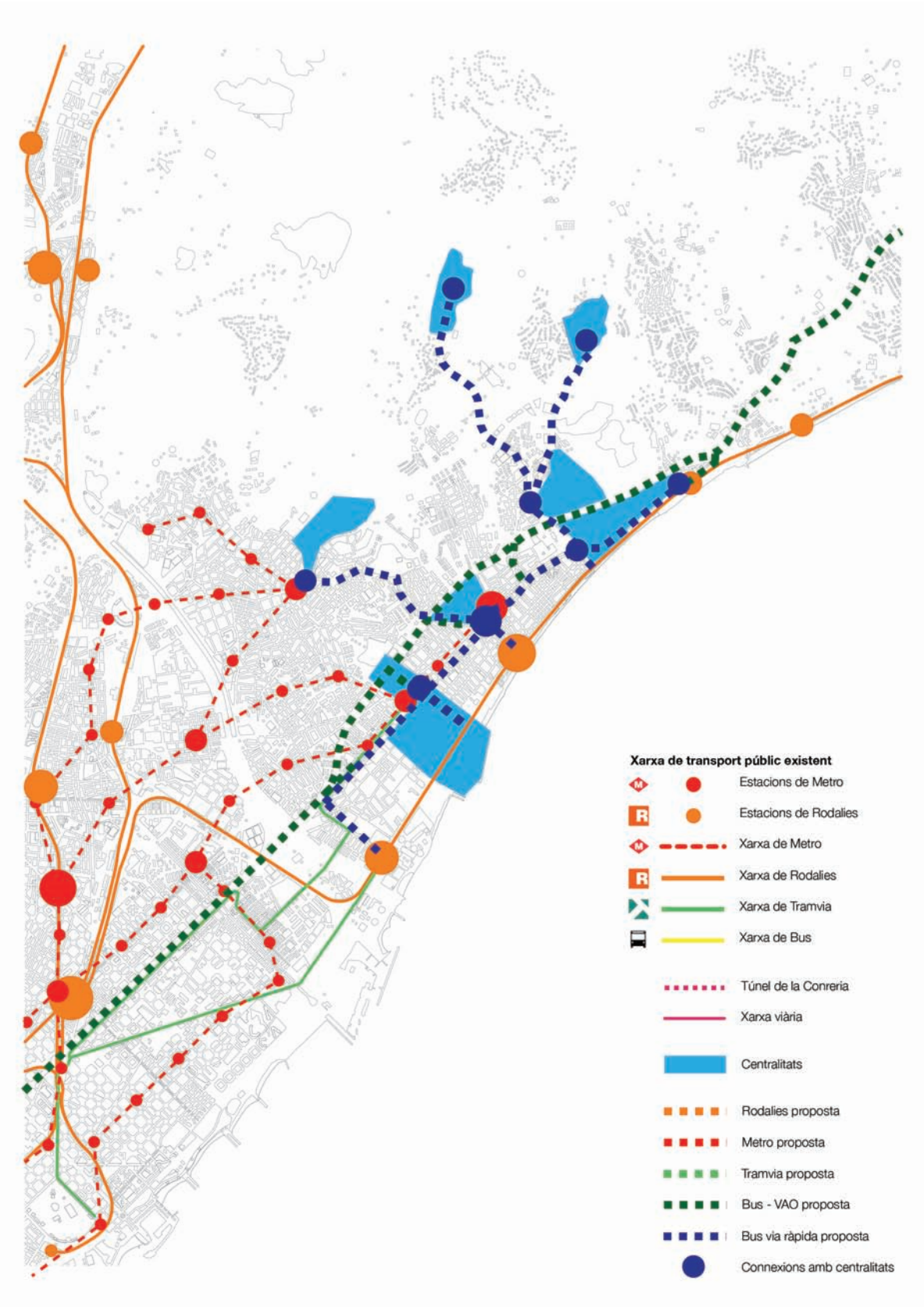


Figura 12. Proposta A de centralitats i xarxa de transport públic

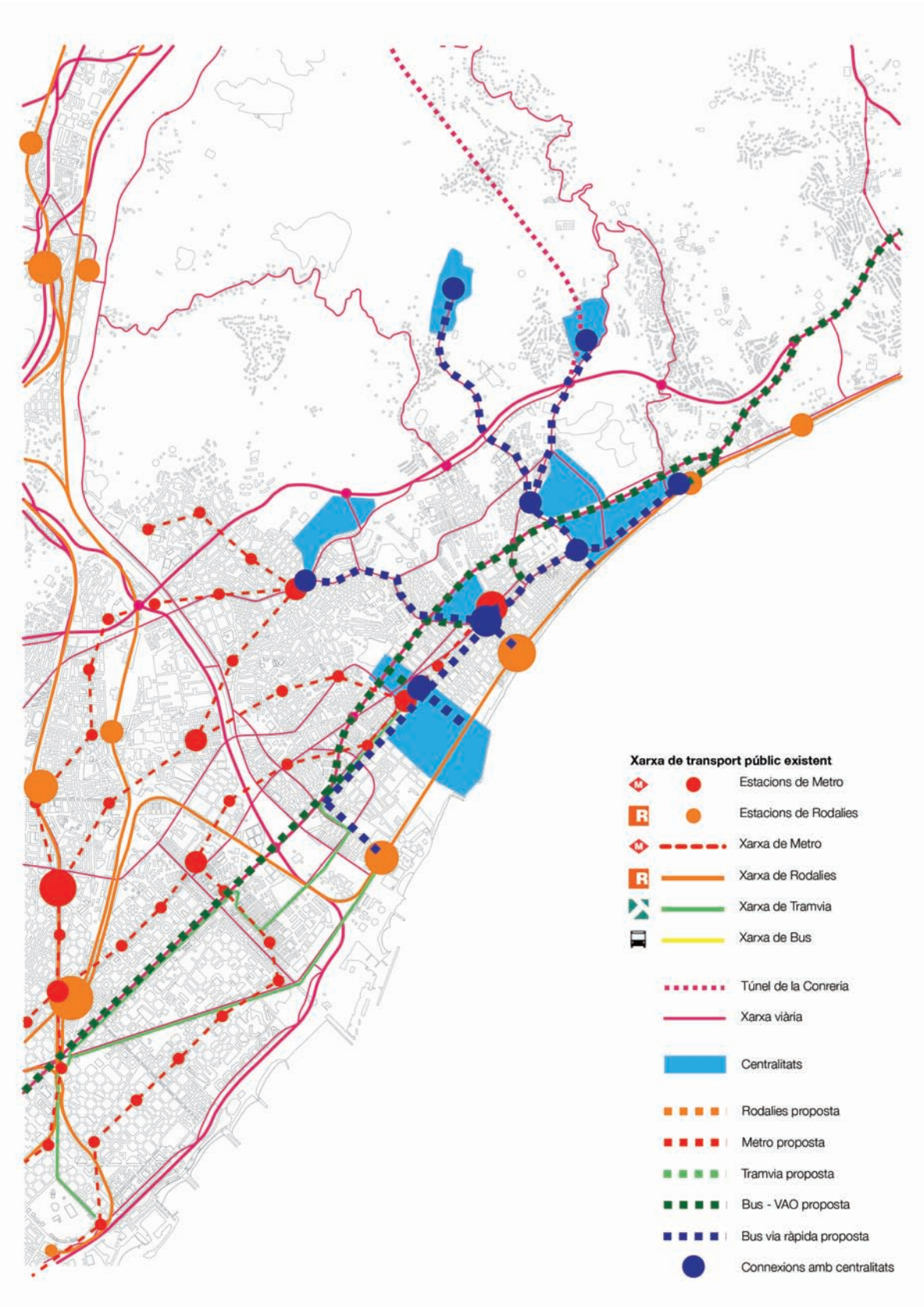


Figura 13. Proposta A de centralitats i xarxes de transport



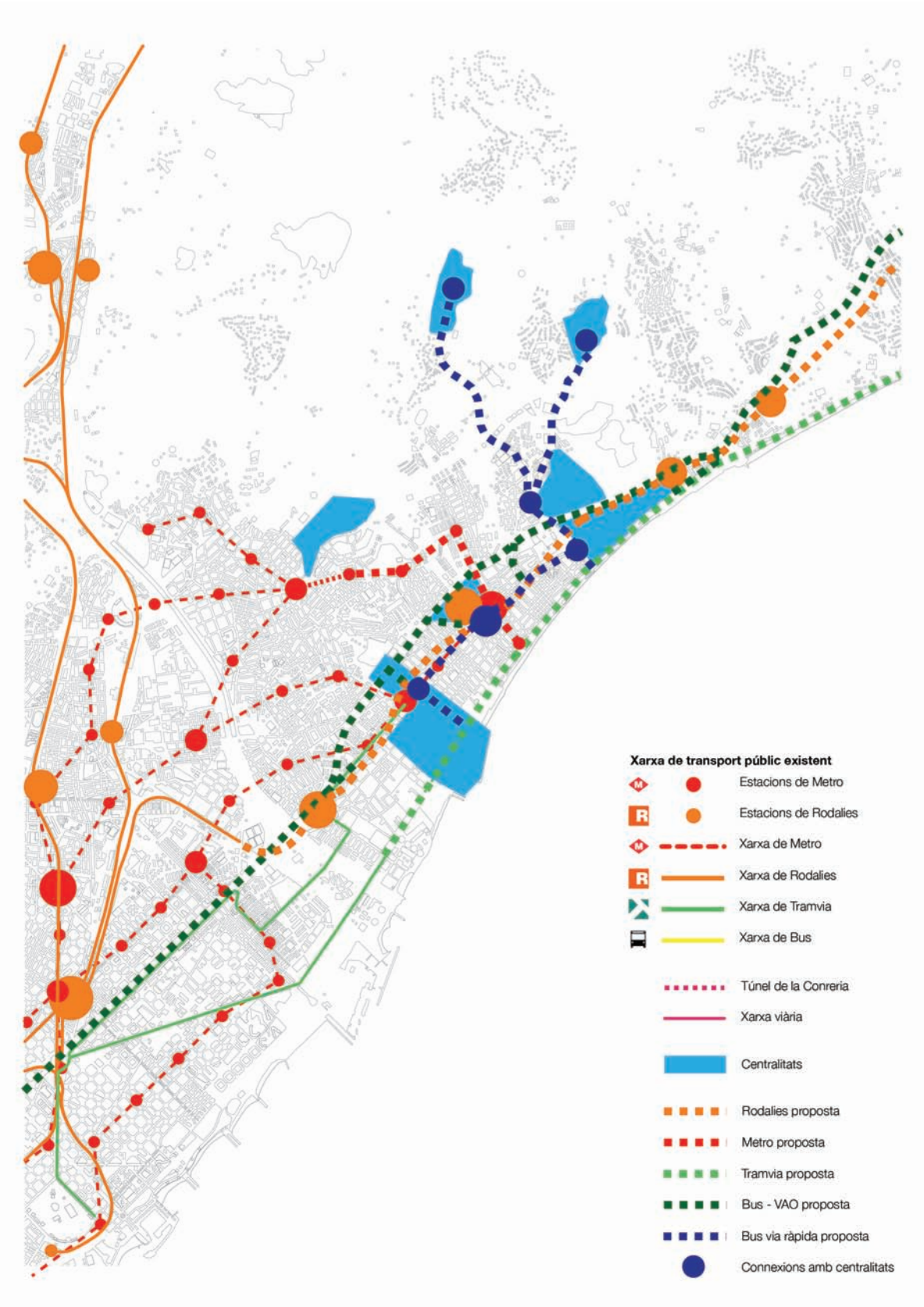


Figura. 14 Proposta B de centralitats i xarxa de transport públic

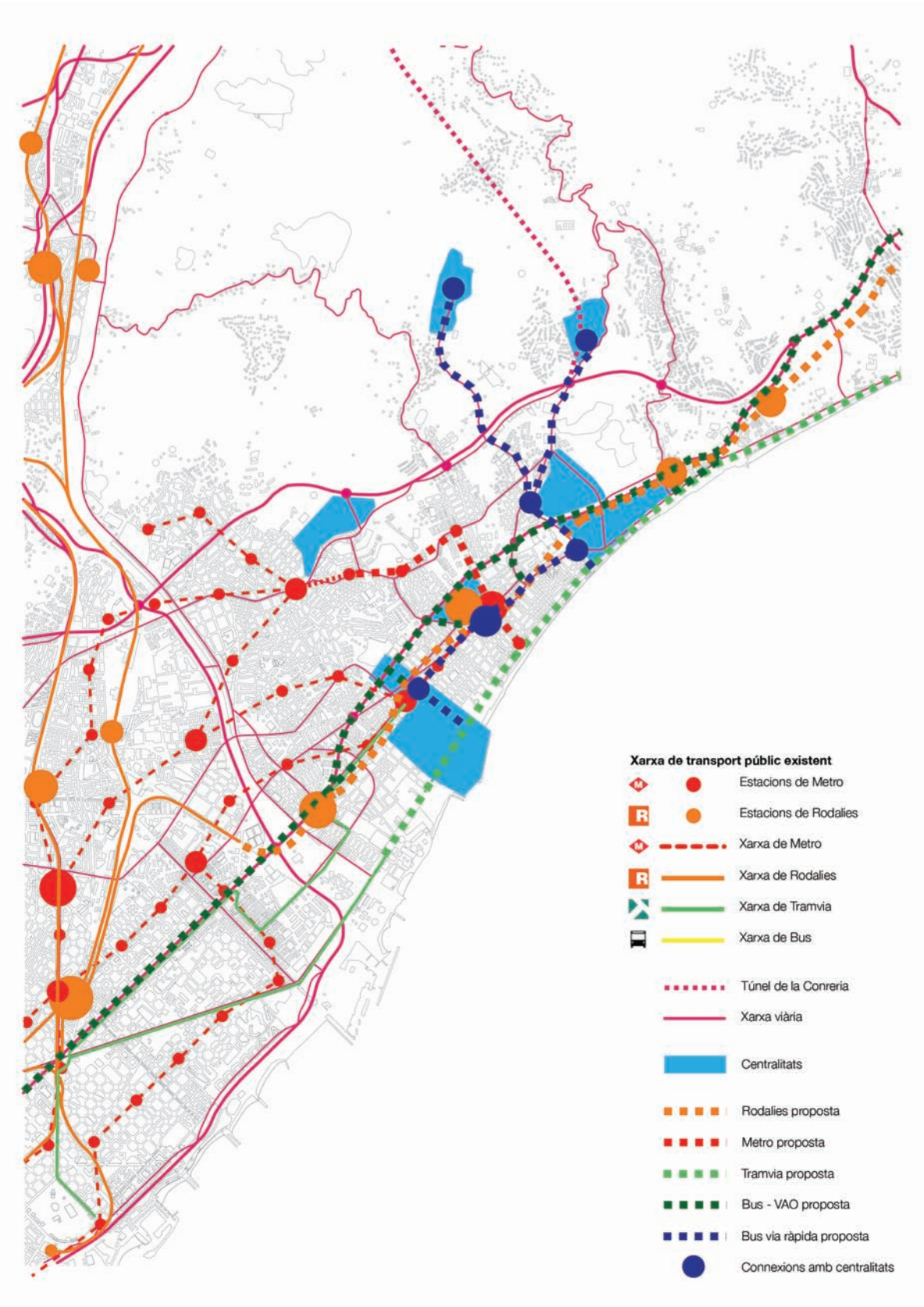


Figura 15. Proposta B de centralitats i xarxes de transport

altres instruments urbanístics que superin el discurs del projecte urbà i el discurs de les àrees de nova centralitat de l'etapa de 1990. Cal crear els instruments per a construir unes veritables àrees de centralitat en les quals els economistes urbans, gestors de la ciutat, experts en dret fiscal i administratiu, puguin concretar propostes per captar activitats en aquests nodes i que les empreses i les diverses administracions públiques puguin finançar les reformes urbanes d'aquests teixits de centralitat metropolitana”.

En conclusió, la manca d'inversions en serveis i infraestructures que històricament han patit els municipis del Barcelonès Nord en relació a altres zones de l'àrea metropolitana de Barcelona, i sobretot en el cas de Barcelona, ha de veure's compensada amb actuacions estratègiques com les que s'ha descrit en aquest cas d'estudi. D'aquesta manera, i a partir de generar complicitats entre els diferents agents implicats i establir directrius conjuntes, aquestes haurien de permetre corregir els dèficits del PTMB en la definició d'estratègies de planejament urbanístic i territorial, així com proporcionar un canvi conceptual cap a un model de metròpoli més sostenible i adaptada a la realitat de les xarxes.

#### 5.2.6. Conclusions

Les conclusions obtingudes del segon cas d'estudi són les següents:

- Les propostes contingudes al PTMB es limiten a definir actuacions per als diferents sistemes, però no estableixen directrius que les articulin amb una visió estratègica.
- L'ecologia urbana, a partir del model teòric de l'urbanisme de xarxes, ofereix una visió del territori diferent al planejament tradicional i com és el cas del PTMB, basada en l'articulació de nodes d'activitat i els seus radis d'acció a partir de les xarxes de mobilitat, especialment les de transport públic, amb l'objectiu de promoure un model de ciutat més sostenible.
- La creació d'una node d'activitat no és una condició en sí mateixa per que esdevingui en una centralitat urbana. Ho serà en tant que s'articuli amb altres centralitats urbanes a partir de les xarxes de transport públic.
- Les propostes plantejades en el cas d'estudi a partir d'estratègies basades en l'articulació dels principals pols d'atracció del Barcelonès Nord amb les xarxes de transport públic, afavoririen la connectivitat de les diferents centralitats urbanes, així com amb el sector de Montalegre a Tiana, generant sinergies positives.
- Les mancances històriques que ha patit el Barcelonès Nord en matèria d'infraestructures i serveis han de veure's compensades amb actuacions estratègiques conjuntes que, a partir de generar complicitats entre els agents implicats, es tradueixin en directrius que corregeixin els dèficits del PTMB en la definició d'estratègies metropolitanas.

### **5.3. El Sector de la Riera de Montalegre a Tiana**

#### 5.3.1. Introducció

El darrer cas d'estudi està centrat en el sector de Montalegre afectat pel pas del túnel de la Conreria al seu pas pel terme municipal de Tiana. Una vegada que ja s'ha analitzat el rol desenvolupat per Tiana i els municipis del Barcelonès Nord a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, així com les estratègies a seguir en aquests municipis per tal d'articular les potencials centralitats urbanes que hi tenen lloc, és el moment de valorar quines activitats han de tenir lloc en el Sector de Montalegre per tal que pugui esdevenir una centralitat urbana. La posició privilegiada del sector, adjacent als límits del Parc Natural de Serralada de Marina, li permet disposar d'uns valors naturals i culturals que, juntament amb la millora sobre la mobilitat que implicarà la construcció del túnel, han de ser considerats a l'hora de definir els usos que hi tinguin lloc. En el nou context econòmic i global, esdevé necessària la recerca d'activitats d'alt valor afegit que permetin al Sector de Montalegre convertir-se en una futura centralitat urbana articulada a les que configuren el Barcelonès Nord i el Vallès.

#### 5.3.2. Abast

L'àmbit de treball del tercer cas d'estudi està orientat principalment al Sector de Montalegre a Tiana que es veurà afectat pel futur traçat del túnel de la Conreria. Tot i així, al tractar-se d'un sector que estarà relacionat amb el Parc Natural de Serralada de Marina, així com articulats amb les altres centralitats del Barcelonès Nord i el Vallès, implica lectures a diferents escales, passant de l'àmbit estrictament municipal al nivell territorial.

Pel que fa referència a l'abast de l'exercici realitzat, l'aspecte propositiu del treball no està tan orientat a definir exactament els usos que haurien de tenir lloc al Sector de Montalegre, com proporcionar criteris orientatius i establir estratègies que permetin articular aquestes activitats amb la resta de centralitats metropolitanes.

#### 5.3.3. Objectius

Els objectius del tercer cas d'estudi són els següents:

- Revisió crítica de les propostes contingudes al PTMB.
- Anàlisi dels valors naturals i culturals de l'entorn del Sector de Montalegre.
- Proposta orientativa d'usos per a la futura reordenació del Sector de Montalegre.
- Proposta d'accessibilitat amb transport públic al Sector de Montalegre.
- Proposta d'articulació de les centralitats urbanes del Barcelonès Nord amb la centralitat del Sector de Montalegre i les activitats del Vallès.

#### 5.3.4. Metodologia

La metodologia que s'ha emprat en l'elaboració del tercer cas d'estudi ha estat la següent:

- Anàlisi del Sector de Montalegre afectat per la construcció del túnel de la Conreria.
- Recull dels valors culturals i naturals del Parc Natural de Serralada de Marina i valoració crítica segons les estratègies definides pel PTMB pel que fa referència als sistemes d'espais oberts.
- Definició orientativa d'usos per al Sector de Montalegre.
- Definició d'actuacions en xarxes de transport públic en superfície que permetin connectar el Sector de Montalegre amb la resta de centralitats i a nivell municipal.
- Definició de vies ràpides en superfície que connectin les centralitats del Barcelonès Nord amb el Vallès per mitjà de la xarxa ferroviària existent.

#### 5.3.5. Hipòtesi

La reordenació de l'entorn de la part baixa de la Vall de Montalegre a Tiana, i que en certa manera és el punt de partida d'aquest treball, està subjecte a la construcció del túnel de la Conreria pel terme municipal de Tiana. La previsió d'aquesta infraestructura, pressupostada per l'ordre d'uns 400 milions d'euros, és una obra d'un impacte considerable, no només sobre la mobilitat a escala intercomarcal i local, sinó també ambiental sobre la matriu biofísica. L'obligatorietat de sotmetre el projecte a una avaluació d'impacte ambiental va portar a la consideració de diferents alternatives de traçat del projecte, tal com es pot observar a la figura 16. Aquestes alternatives proposades, i classificades de la A a la E, diferien entre elles en el traçat que connectava Sant Fost amb la C-59 per una banda, i per la part que connectava amb la B-20, proposant una variant que transcorria entre el conjunt hospitalari Germans Trias i Pujol i la urbanització Mas Ram, i una altre que ho feia entre Tiana i Mas Ram, al llarg de la riera de Montalegre. Aquesta darrera alternativa, la E, s'incorporava a l'estudi informatiu públic després de les legacions presentades per l'Ajuntament de Tiana, introduint les següents modificacions als estudis presentats inicialment:

- Allargament del túnel previst, de tal manera que la infraestructura evitaria afectar l'espai natural de la Serralada de Marina, el conjunt de Sentromà i la riera de Montalegre.
- Previsió de la construcció d'una rotonda de servei local, com a entrada al nucli de Tiana, en la cruïlla de l'actual B-500 amb el camí dels Francesos.
- Realització d'una prospecció arqueològica per determinar possibles afeccions al jaciment romà de Sentromà.
- Estudi de les fonts i mines que podrien resultar afectades.
- Rebaixament de la cota d'implantació de la infraestructura i introducció de mesures correctores dels impactes atmosfèrics i visuals.
- Pont de connexió per a vehicles i vianants per evitar crear una barrera entre ambdues vessants de la vall.
- Previsió d'ordenació dels entorns de la infraestructura amb destí a parc, equipaments públics i activitats terciàries, possibilitant a l'Ajuntament endreçar aquesta zona del territori.



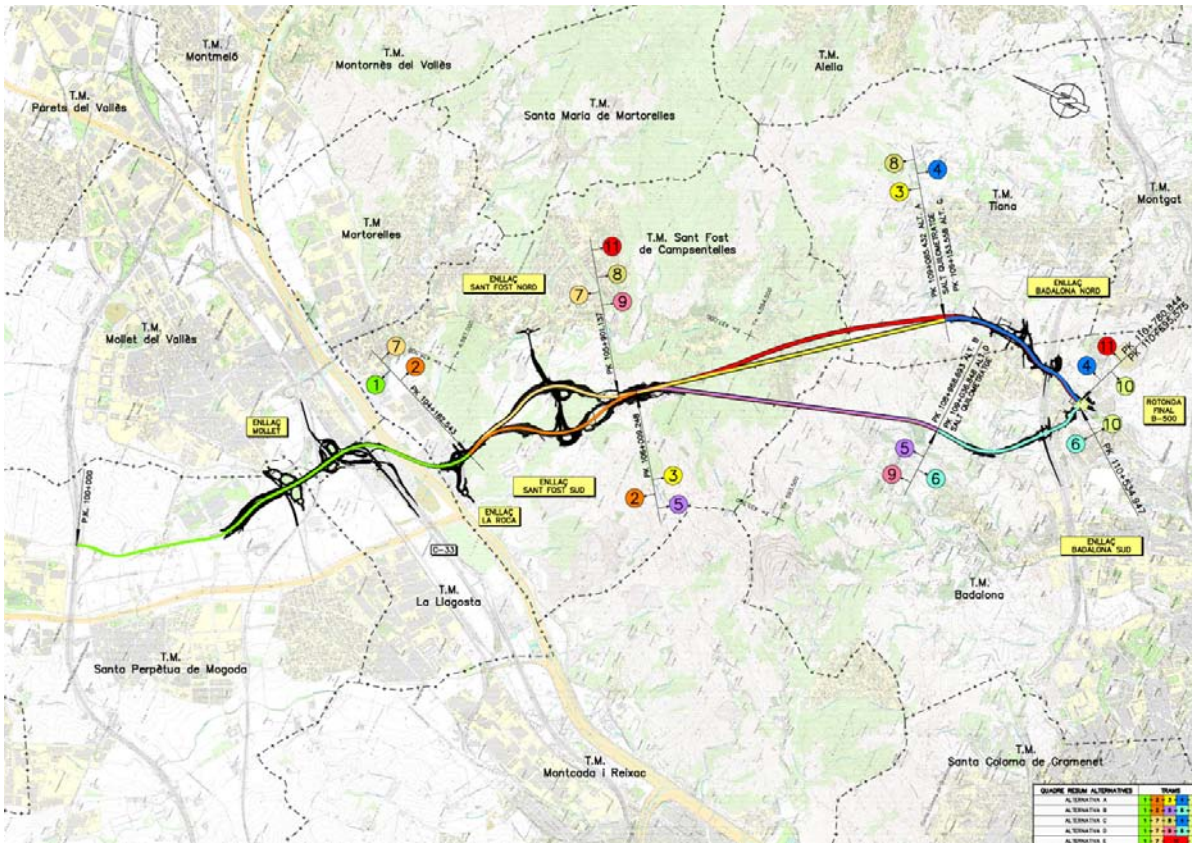


Figura 16. Alternatives de traçat del túnel de la Conreria

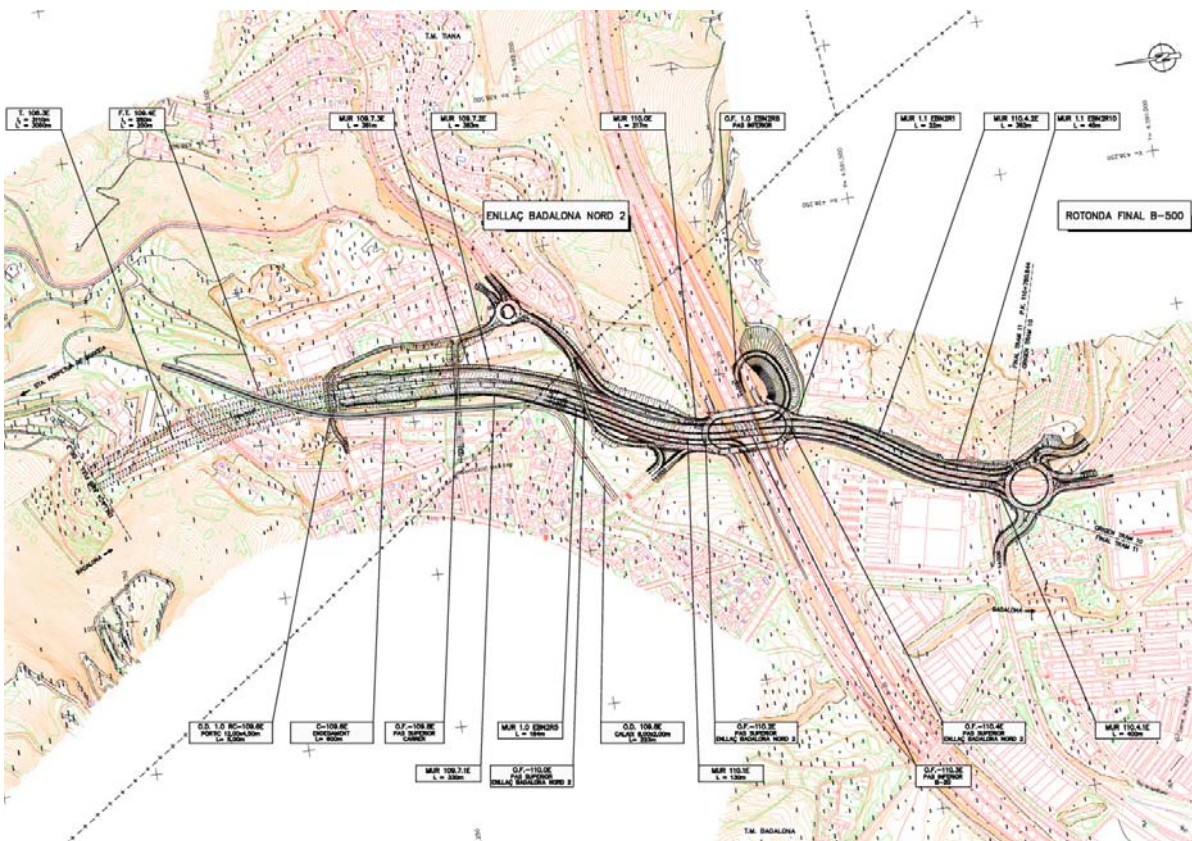


Figura 17. Traçat del desdoblament de la B-500 al Sector de Montalegre a Tiana

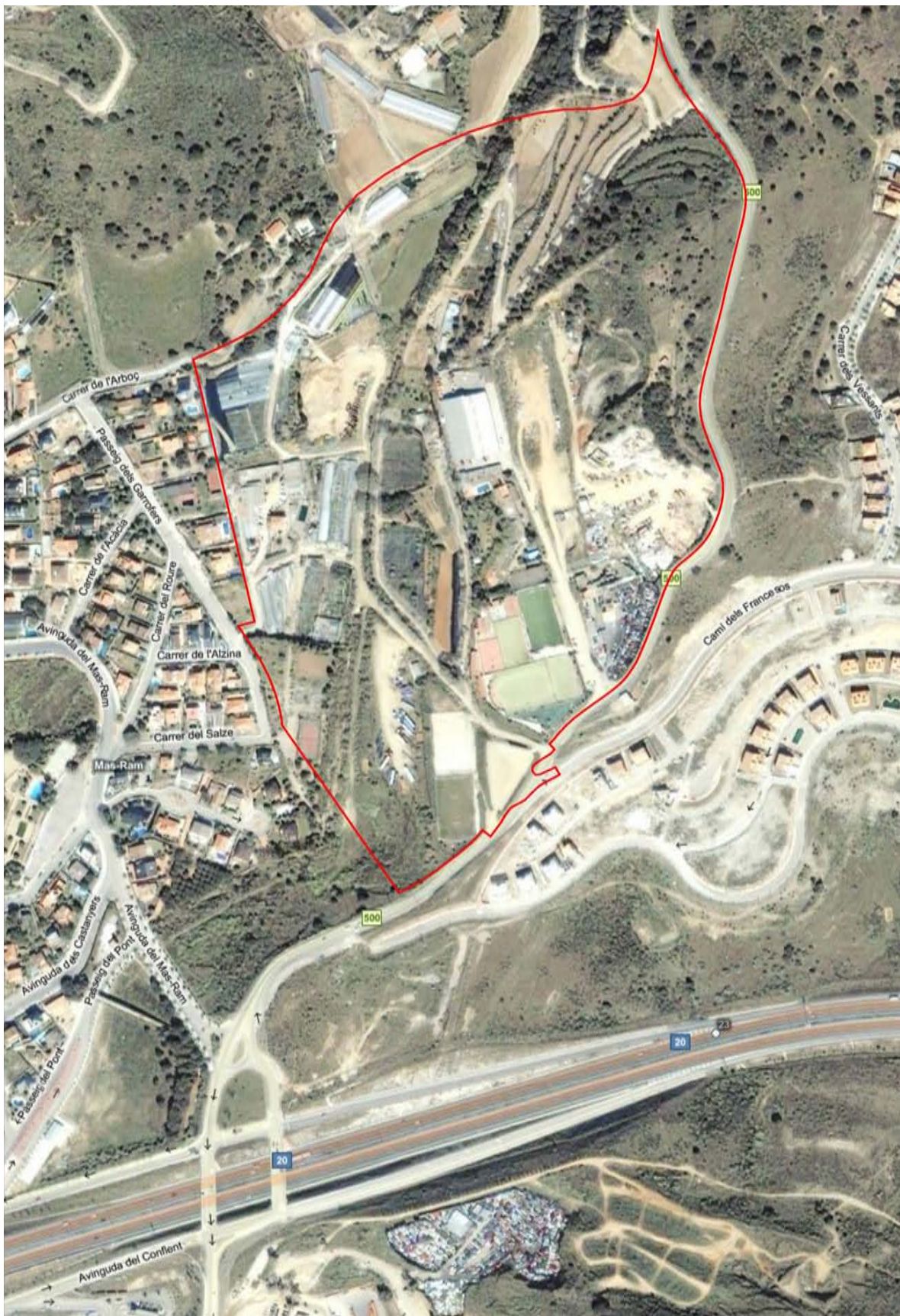


Aquestes qüestions exigides per l'Ajuntament de Tiana es feien amb l'objectiu de que la futura infraestructura respectés l'espai natural de la Serralada de Marina, el conjunt històric de Sentromà, i en termes generals, ser projectada de manera integrada evitant perjudicis amb l'entorn immediat. La solució de traçat resultant d'aquestes modificacions introduïdes, i que a la figura 17 es pot observar al seu pas pel Sector de Montalegre, va resultar l'alternativa proposada per l'estudi com la més favorable, i finalment l'escollida per a ésser executada en el curs dels propers anys. L'estudi d'avaluació d'impacte ambiental assenyalava que aquesta alternativa, en comparació a les altres quatre, era la que suposava un menor impacte sobre el medi natural i una millor integració amb l'entorn, partint del supòsit de que totes les alternatives implicaven un impacte elevat sobre la matriu biofísica. Per altra part, l'estudi també recollia com un element positiu a valorar el fet de que aquest traçat permetria a l'Ajuntament reordenar l'entorn adjunt al traçat del túnel a la part baixa de la Vall de Montalegre.

Aquest àmbit afectat pel nou traçat, i que es pot observar a la figura 18, en l'actualitat es troba en estat de degradació i provisionalitat urbanística, acollint usos sense cap integració amb l'entorn, com per exemple: aparcament de vehicles pesants, desmunt de graveres, activitat de magatzem de la construcció, etc. Segons fonts consultades a l'Ajuntament de Tiana, el Sector de Montalegre presenta una superfície aproximada d'unes 23 hectàrees, de les quals, i fruit de la nova ordenació d'usos, aproximadament unes 2,2 hectàrees es destinarien per activitats econòmiques, permetent així cobrir les despeses d'adquisició de sòl i urbanització necessàries per assegurar la renovació de l'àmbit.

Un dels factors més destacats de l'ubicació del Sector de Montalegre i que pot ser determinant per a l'ordenació d'usos objecte d'estudi, és el fet de que es troba adjacent al Parc Natural de la Serralada de Marina, el principal pulmó verd dels municipis que conformen el Barcelonès Nord. Situat a la Serralada Litoral Catalana, el Parc limita a l'oest amb el riu Besòs i el Parc de Collserola, i al nord-est amb el Parc de la Serralada Litoral. Es troba entre les comarques del Barcelonès, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. Amb una extensió d'unes 2000 hectàrees aproximadament, aquest espai constitueix un element molt notable pel seu gran interès ecològic, cultural i paisatgístic, potenciat per la seva situació contigua a una de les àrees més densament poblades de la regió metropolitana de Barcelona, i que li permet desenvolupar un paper clau en la configuració territorial. A la figura 19 es pot observar la posició del Sector de Montalegre en relació al Parc, així com els principals elements d'interès i les vies que l'estructuren territorialment.

Arribats a aquest punt i tenint en compte el paper destacat que representa el Parc de la Serralada de Marina, és força assenyalat valorar quina es la visió que el PTMB proporciona dels sistemes d'espais oberts, i que se sumaria a l'anàlisi del altres dos sistemes descrits en el segon cas d'estudi, el d'assentaments urbans i el d'infraestructures de mobilitat. La proposta del Pla per als sistemes oberts es fonamenta en la continuïtat física de les diferents unitats existents, a fi de preservar els valors paisatgístics existents, permetre el desplaçament de les espècies i el manteniment de la biodiversitat existent. A partir de la connexió de les diferents àrees de protecció lligades amb connectors ecològics, s'estructura un continu d'espais amb l'objectiu de que no només garanteixin la permeabilitat ecològica, sinó que també impedeixin l'expansió incontrolada de les àrees urbanitzades.



**Figura 18. Sector de Montalegre adjunt al túnel de la Conreria**



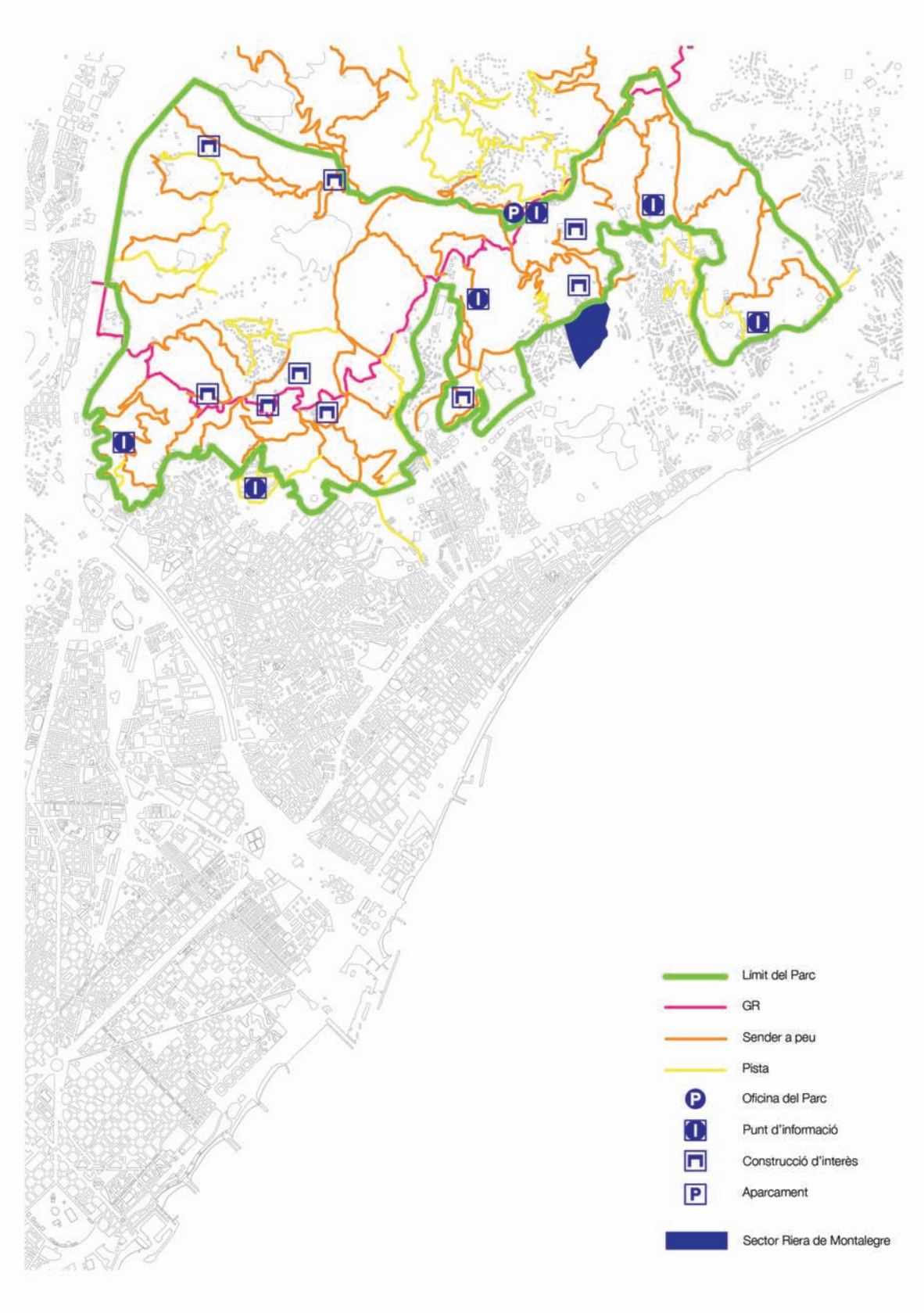


Figura 19. Parc Natural de Serralada de Marina i Sector de Montalegre

A priori, l'aproximació que el PTMB fa sobre els espais oberts és positiva, doncs prioritza la seva protecció davant l'extensió dels teixits urbans. Però, tal i com assenyala Magrinyà "el plantejament del PTMB, si bé aporta una mirada curiosa dels sistemes naturals, no planteja una mirada dialèctica entre sistemes urbans i sistemes naturals. La mateixa nomenclatura utilitzada en el PTMB ja és un símptoma del tractament que es dona als dos sistemes. Mentre que el sistema urbà és considerat un sistema, no passa el mateix amb els sistemes naturals, que són denominats espais oberts, i són tractats com un espai i no com un sistema que interacciona amb el seu entorn, és a dir, els sistemes urbans". En aquest sentit, les propostes del PTMB no són suficients, doncs no estableixen una relació entre els dos sistemes, sinó que s'entenen com elements delimitats pel planejament urbanístic. Tal i com es plantejava en relació a les estratègies referides als sistemes d'assentaments i d'infraestructures, la lectura de la ciutat a partir de la visió de l'ecologia urbana, requereix anar més enllà, una intervenció basada en la relació adequada entre el sistema i el seu entorn. En aquesta línia, Magrinyà explica que "cal un anàlisi dels fluxos d'energia, d'aigua, de materials, i un control d'aquells elements que poden distorsionar amb un major grau l'equilibri entre sistema i entorn, i veure quins instruments de la planificació territorial i urbanística poden incidir-hi. En aquest mateix sentit és imprescindible avaluar la petjada ecològica per a cadascun d'aquests tres elements (energia, aigua, materials) i no quedar-se en una simple protecció dels espais oberts".

Aquesta interpretació del rol que haurien de tenir els sistemes naturals en relació als sistemes urbans resulta d'utilitat per a l'anàlisi de l'objecte d'estudi, el Sector de Montalegre a Tiana en relació al Parc Natural de la Serralada de Marina. Partint de la hipòtesi de que aquest sector podria transformar-se en una centralitat urbana, en tant que s'articuli mitjançant els mecanismes descrits al segon cas d'estudi, s'ha de plantejar quines activitats podrien tenir lloc en el sector per tal que esdevingui un pol d'atracció. Aquestes activitats però, han d'estar orientades cap a noves formes de promoció econòmica més diversificades i de major valor afegit, doncs tal i com ha posat en evidència l'actual situació de crisi, un model econòmic basat únicament en el sector immobiliari no resulta sostenible a mig ni a llarg termini. A l'hora de valorar quines activitats podrien tenir-hi lloc, de la revisió dels diferents projectes estratègics que s'estan portant a terme a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i que s'ha tractat al primer cas d'estudi, es pot extreure la conclusió de que existeix una tendència a promoure la creació de sectors d'alt valor afegit en àrees especialitzades. A partir de la combinació d'usos, com per exemple la recerca, docència o vivers d'empreses relacionats amb el sector, es busca generar sinergies positives entre aquests usos amb l'objectiu de que esdevinguin en conjunt un pol d'atracció metropolitana o, en alguns casos, amb una projecció superior. En aquest sentit, el Sector de Montalegre presenta les condicions idònies al preveure espai per als següents usos: zones verdes, equipaments i activitats econòmiques. Aquesta varietat d'usos en un mateix sector permetria, per tant, plantejar un àmbit especialitzat en un camp determinat i que li proporcionés a Tiana un valor diferencial sobre la resta de municipis.

Donat que el nombre d'habitants de Tiana, inferior als 8000 habitants, és el més reduït dels municipis que conformen el Barcelonès Nord, de major densitat urbana, aquesta a priori condició d'inferioritat, es pot compensar en tant que es potenciïn aquells elements que han fet de Tiana un municipi singular i diferenciat al llarg dels anys. Una clara mostra és en l'aspecte mediambiental, on Tiana va esdevenir el primer municipi de l'estat espanyol en promoure un sistema de recollida selectiva porta a porta. En la mateixa línia, recentment Tiana va situar-se com el primer municipi de Catalunya en aprovar un pla de prevenció de residus. Dos

exemples que demostrin la implicació del municipi en temes ambientals, i que posen en evidència que el lideratge en determinats sectors està renyit amb la mida del municipi.

D'aquesta manera, si al fet de que Tiana sigui considerat com un referent en el camp mediambiental, se li suma la posició privilegiada del sector en relació al Parc Natural de Serralada de Marina, que cal apostar per nous models econòmics amb valor afegit i que es generin sinergies entre els diferents usos que hi tinguin lloc, la conclusió que se n'extreu és que l'ordenació del Sector de Montalegre de Tiana hauria d'estar relacionada amb la promoció d'una àrea especialitzada en el sector ambiental. Donat que s'hi preveu espai per a equipaments i activitats terciàries, apart de zones verdes, es planteja, per una banda, la creació d'un centre que combini la recerca i la docència en matèries ambientals, i per una altra, la promoció d'un viver d'empreses vinculades amb el sector, de tal manera que s'estableixin lligams entre les activitats investigadores i productives, estimulants la creació de dinàmiques positives per a tots als agents implicats. Al mateix temps, aprofitant que el Sector de Montalegre és una porta d'entrada al Parc, podria acollir no només un punt d'informació, com els que estan repartits en l'actualitat al llarg del Parc, sinó l'oficina principal del Parc, ubicada en el Seminari Menor de Montalegre, en l'altre extrem del Parc. Considerant aquest sector com una potencial centralitat urbana especialitzada en el camp ambiental, estaria justificat el trasllat de les oficines, apart de que podria ser el punt de partida de diferents itineraris pel Parc, tal com s'observa a la figura 20.

Una vegada que ja s'han definit les activitats que podrien tenir lloc en el sector objecte d'estudi, per tal que aquest esdevingui una veritable centralitat urbana s'ha d'articular amb les altres centralitats del Barcelonès Nord, així com garantir la connectivitat amb la resta del territori per mitjà de les xarxes de transport públic, segons els principis de l'ecologia urbana. La proposta de centralitats urbanes definida en el segon cas d'estudi plantejava una xarxa de vies ràpides en autobús i que connectaven les diferents centralitats. Per tal de garantir l'accessibilitat al Sector de Montalegre amb transport públic, a la proposta del segon cas se li hauria d'afegir, per un costat, l'extensió de l'actual traçat d'autobús TM que serveix a Tiana, i per l'altre, l'extensió de la línia BD1 que recorre Badalona i conclou el seu trajecte a la urbanització de Mas Ram. Tal com s'observa a la figura 21, amb aquestes extensions es podria garantir l'accés en transport públic al sector, tenint en compte que és una part del territori que no disposa de xarxes ferroviàries. Pel que fa referència al rol que podria desenvolupar la centralitat del Sector de Montalegre en relació a les centralitats del Barcelonès Nord, observant el plànol d'articulació de centralitats, es pot concloure que la possibilitat de que el Sector de Montalegre, especialitzat en el camp ambiental estigués connectat amb el Sector Can Ruti, especialitzat en el camp mèdic, i tots dos connectats al mateix temps amb el centre de gravetat de Badalona, l'estació de Pompeu Fabra, segurament generaria sinergies positives per a tots els agents implicats i garantiria una major accessibilitat de les persones amb transport més sostenibles, un fet que en l'actualitat no es produeix.

En darrer lloc, cal reflexionar sobre el paper que pot desenvolupar el Sector de Montalegre a una escala territorial, tenint en compte que el túnel de la Conreria permetrà la connexió dels municipis del Barcelonès Nord amb els del Vallès, suposant un impacte sobre la mobilitat en superfície molt important. Tot i que a priori pot semblar que aquests tipus d'actuacions fomenten l'ús del vehicle privat, es poden establir estratègies que promoguin l'ús del transport públic. En aquest sentit, i deixant a un costat consideracions sobre la idoneïtat o no d'establir peatges al futur túnel de la Conreria, des de la perspectiva de l'ecologia urbana s'ha



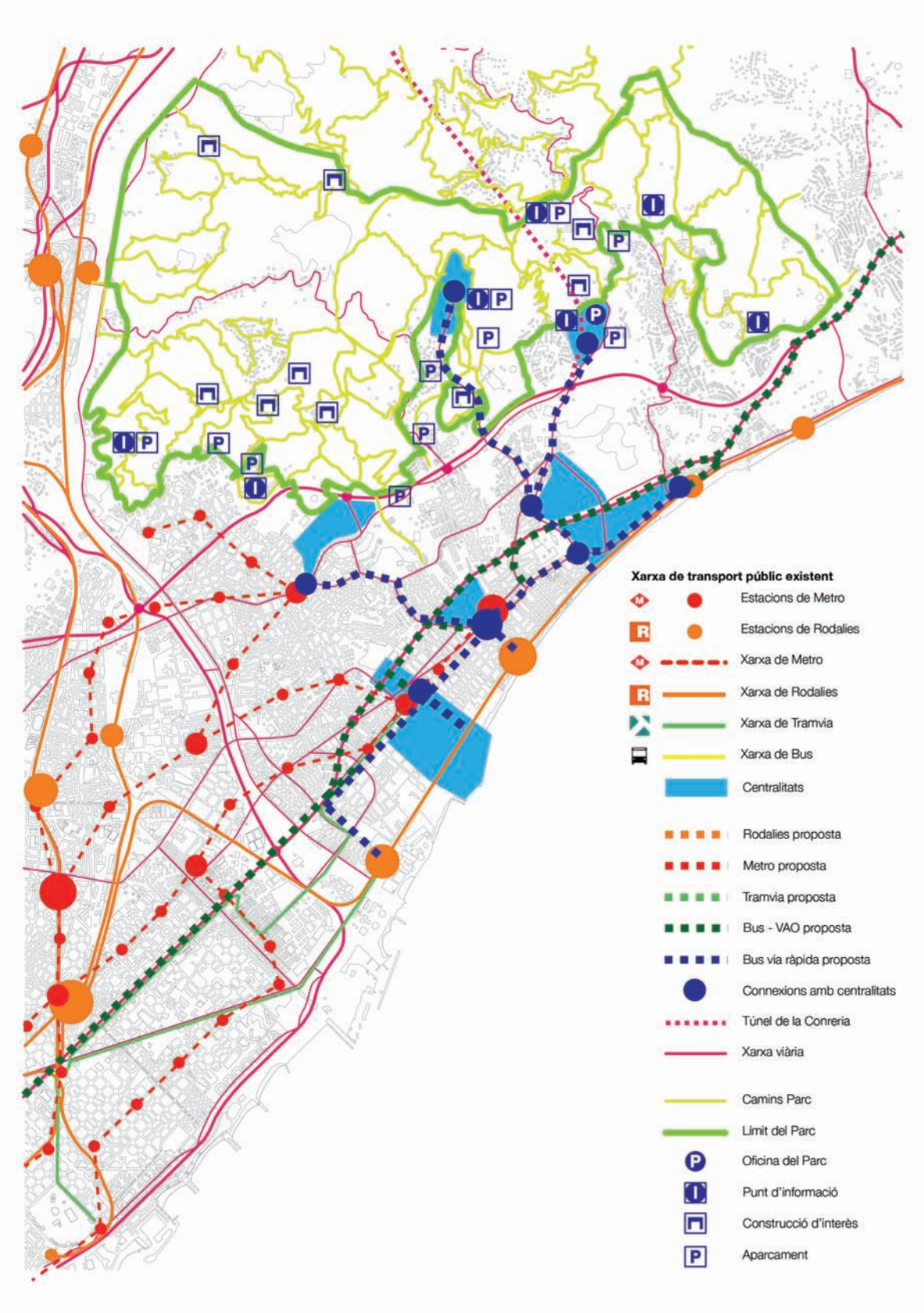


Figura 20. Proposta de centralitats i usos al Sector de Montalegre

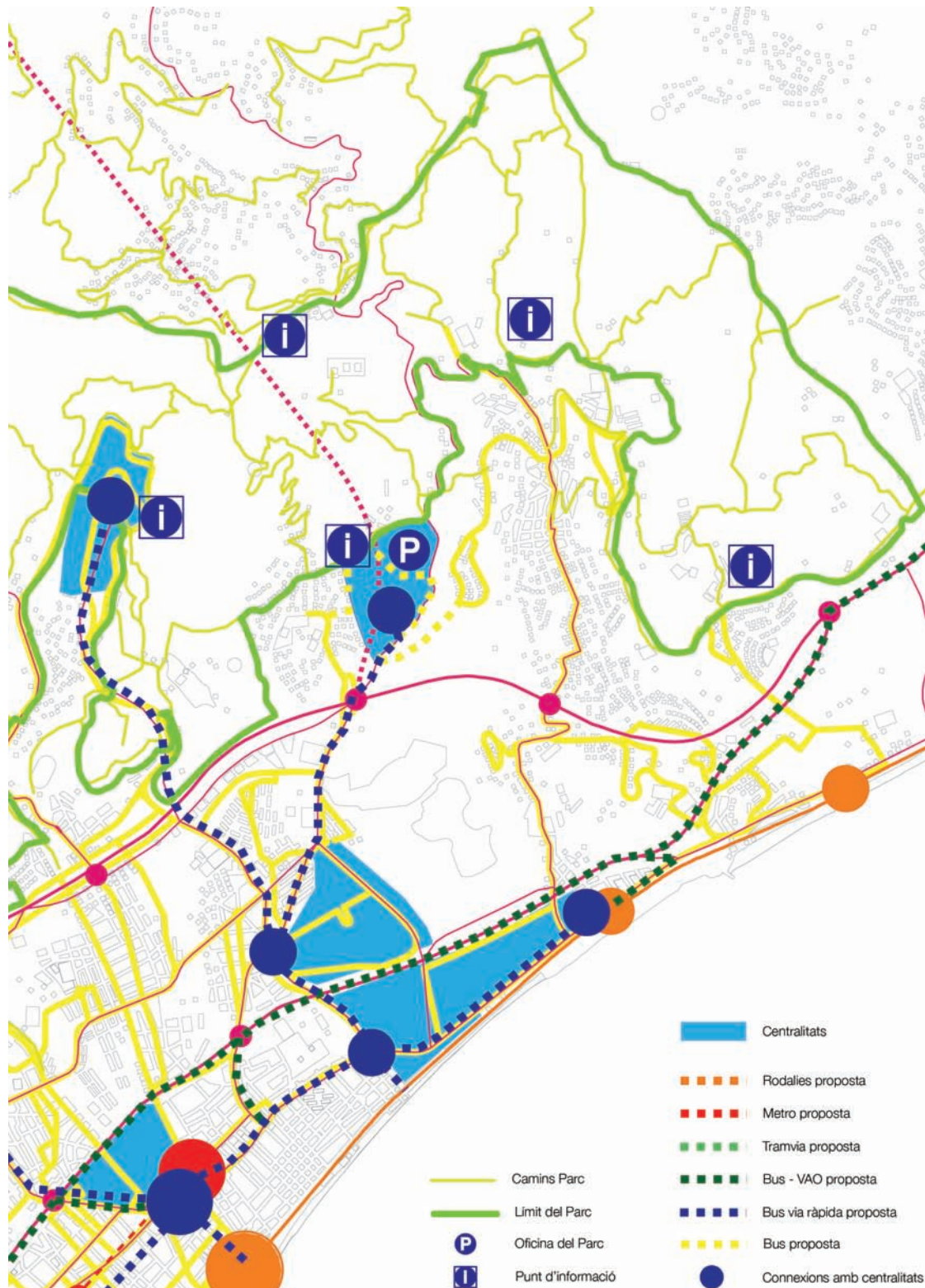


Figure 21. Proposta d'autobús al Sector de Montalegre



de procurar que el conjunt d'activitats repartides pel territori estiguin cobertes amb transport públic. D'aquesta manera, i tal i com s'observa a la figura 22, a partir de la proposta de centralitats descrita en el cas anterior, es planteja l'extensió de la via ràpida que connectava amb el Sector de Montalegre fins a les estacions de rodalies situades a Mollet del Vallès i Santa Perpètua de Mogoda respectivament. Amb aquesta actuació, a partir de la combinació de xarxes de transport públic ferroviari amb xarxes en superfície, es podria garantir l'accessibilitat de tothom als principals nodes d'activitat que s'estenen a cada costat de la Conreria, entre ells el Sector de Montalegre a Tiana. Així, d'una visió de les centralitats urbanes articulades a nivell metropolità es passaria a una interpretació en clau territorial, evidenciant encara més la necessitat d'un canvi conceptual del planejament basat en límits administratius cap un model articulat a partir de les xarxes que estructuraven el territori.

### 5.3.6. Conclusions

Les conclusions obtingudes a partir del tercer cas d'estudi són les següents:

- La construcció del futur desdoblament de la B-500 o túnel de la Conreria implica un important impacte sobre la mobilitat del territori i sobre la matriu biofísica. L'alternativa de traçat finalment escollida garanteix un major respecte pels valors naturals i culturals del Parc, així com una millor integració amb l'entorn de Tiana.
- El Parc Natural de la Serralada de Marina és el principal pulmó verd del Barcelonès Nord, desenvolupant un paper clau en la configuració territorial. El Sector de Montalegre de Tiana, adjunt al Parc, ha de treure partit d'aquesta posició privilegiada.
- El PTMB proposa mecanismes que garanteixen la protecció i connectivitat ecològica dels sistemes d'espais oberts, però no estableix relacions amb els sistemes urbans. Segons la lectura de la ciutat a partir de l'ecologia urbana, s'hauria d'entendre com una interacció entre els sistemes urbans i naturals, analitzant els fluxos materials que intervenen i aquells elements que poden alterar una relació adequada.
- La proposta per a l'ordenació d'usos al Sector de Montalegre s'orienta cap a la creació d'una àrea especialitzada en el camp ambiental, a partir d'activitats d'alt valor afegit que combinin recerca, docència i productivitat, i que permetin generar sinergies positives entre els actors implicats. Al mateix es proposa traslladar l'oficina del Parc, actualment emplaçada al Seminari Menor de Montalegre.
- El futur node d'activitats del Sector de Montalegre pot esdevenir centralitat urbana en la mesura que s'articuli amb les altres centralitats del Barcelonès Nord, com és el cas del sector mèdic de Can Ruti, una important àrea d'especialització i que es connectaria amb el Sector de Montalegre per mitjà de la centralitat de Badalona Pompeu Fabra a partir de la proposta de vies ràpides.
- A partir de la combinació de la xarxa ferroviària existent i les vies ràpides proposades, es podria garantir la connexió en transport públic del Sector de Montalegre amb les activitats del Vallès, passant de l'escala local a la territorial.



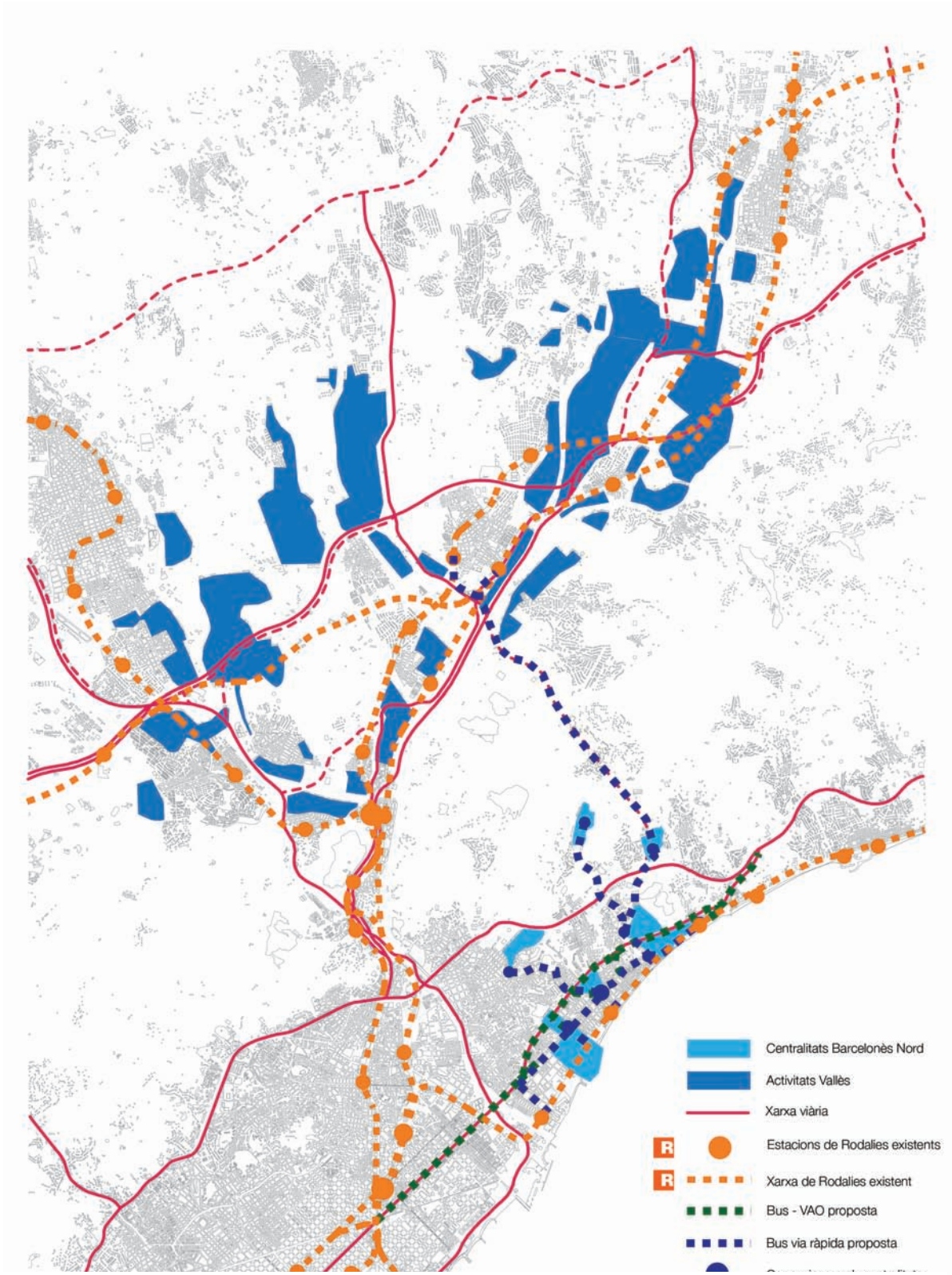


Figura 22. Proposta d'articulació de centralitats del Barcelonès Nord amb el Vallès

## 6. CONCLUSIONS

La reordenació del Sector de Montalegre de Tiana adjunt al futur túnel de la Conreria, i punt de partida del treball realitzat, no es pot entendre des d'una perspectiva local i restringida al projecte urbà, sinó que ha d'anar més enllà dels límits administratius propis dels planejaments urbanístics, i estructurar-se a partir dels elements que defineixen el territori, tal i com s'extreu dels principis de l'urbanisme de xarxes.

La proposta per a l'ordenació d'usos al Sector de Montalegre s'orienta cap a la creació d'una àrea especialitzada en el camp ambiental, a partir d'activitats que combinin recerca, docència i productivitat, i que permetin generar sinergies positives entre els actors implicats. El context de crisi actual ha posat en evidència que cal apostar per un teixit productiu més diversificat i especialitzat, amb l'objectiu de proporcionar un valor diferencial en un món globalitzat.

Tot i la posició privilegiada del Sector de Montalegre, tant pel que fa a la proximitat al Parc Natural de Serralada de Marina i a un eix viari d'importància intercomarcal, els usos que hi puguin tenir lloc no són garantia en sí mateixos de que esdevinguin un pol d'atracció. Ho seran en la mesura que aquestes activitats s'articulin amb la resta de centralitats urbanes del Barcelonès Nord i les activitats del Vallès, prioritzant la connectivitat per mitjà de les xarxes de transport públic, en concordança amb els criteris proposats segons l'ecologia urbana.

La revisió crítica del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, marc de referència per a les administracions locals metropolitanes, posa en evidència que les propostes contingudes al Pla es limiten a definir actuacions per als diferents sistemes, però no estableixen directrius que les articulin amb una visió estratègica. Tot i l'existència d'un discurs teòric sobre els elements que estructurin el territori, no es tradueix en el Pla en instruments reals.

Les estratègies del Pla, en concordança amb la visió tradicional del planejament urbanístic i territorial, estan orientades a promoure el creixement de la regió metropolitana de Barcelona, deixant en segon terme la proposta per al sistema conurbat. Tant el municipi de Tiana, com la resta de municipis que conformen el Barcelonès Nord pateixen les conseqüències d'una visió centralitzada en la ciutat de Barcelona i desequilibrada territorialment cap al sector Llobregat.

Les mancances històriques que ha patit el Barcelonès Nord en matèria d'infraestructures i serveis han de veure's compensades amb actuacions estratègiques conjuntes que, a partir de generar complicitats entre els agents implicats, es tradueixin en directrius que corregeixin els dèficits del Pla en la definició d'estratègies metropolitanes.

Des d'una perspectiva de l'urbanisme de xarxes, el repte de la zona Barcelonès Nord és que les àrees de centralitat estiguin ben interconnectades, esdevenint veritables nodes d'intercanvi de relacions, amb l'objectiu de que les activitats de valor afegit no es concentrin tan sols al municipi de Barcelona, sinó que s'estenguin pel conurbat metropolità, incloent-hi Tiana.

La planificació de la ciutat com a territori no es pot entendre a partir dels instruments que defineixen els planejaments vigents, incloent-hi el Pla. La interpretació d'un territori articulat a partir de nodes d'activitat i els elements que l'estructuren, requereix una evolució conceptual cap un model de metròpoli més sostenible i adaptat a la realitat de les xarxes.

## 7. BIBLIOGRAFIA

*Criteris planejament territorial*. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Secretaria per a la Planificació Territorial, Programa de Planejament Territorial.

*Pla territorial metropolità de Barcelona*. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 2010. 354 p.

*Barcelona visió 2020*. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, 2010. 71 p

*Memòria estratègica*. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, 2009. 135 p.

*Elaboració del document estratègic del Barcelonès Nord*. Fòrum dels Municipis, 2009. 6p.

*Al·legacions consensuades i presentades pel Fòrum a l'Avantprojecte del Pla Territorial Metropolità de Barcelona*. Fòrum dels Municipis, 2009. 2p.

*Pacte nacional per a les infraestructures*. Generalitat de Catalunya, 2009. 284 p.

*Pla d'infraestructures del transport de Catalunya*. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 2006. 226 p.

*Pla general d'infraestructures i serveis de la mobilitat de Catalunya*. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 2010. 183 p.

*Pla Director d'Infraestructures 2001-2010* Autoritat del Transport Metropolità, (Memòria actualitzada juliol 2009). 226 p.

*Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona. Resum executiu*. Autoritat del Transport Metropolità, 2008. 55 p.

*Estudi impacte ambiental túnel de la Conreria i accessos. C-59. PK 0+000 al 10+780 Badalona – Santa Perpètua de Mogoda*. IA-NB-05040. Auding, Eurogeotècnica, 2010. 305 p.

MAGRINYÀ TORNER, Francesc. “Planificar l'Àrea Metropolitana des d'una lectura cerdaniana: urbanisme de xarxes i ecologia urbana”. A: FUSTER I SOBREPÈRE, Joan. *L'Agenda Cerdà. Construint la Barcelona Metropolitana*. Institut Cerdà i Ajuntament de Barcelona, 2010. p. 257-290

MAGRINYÀ TORNER, Francesc. “Urbanisme de les xarxes: instrument de lectura de l'ecosistema urbà”. A: *Ecologia urbana*. p. 41-79

MAGRINYÀ TORNER, Francesc. “Insuficiencia de los paradigmas e instrumentos urbanísticos actuales”. A: *III Congreso de Ingeniería del Transporte*. CIMNE, Barcelona, 1998. p. 1175-1783

MAGRINYÀ TORNER, Francesc. “Urbanismo de redes y planeamiento urbano”. A: *OP*. N°43, 1998. p. 48-57

TIRADO FABREGAT, Daniel A. *Estudi socioeconòmic del Barcelonès Nord 2008*. Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, 2009. 118 p.

