

PLA LITORAL

Pla estratègic dels espais
litorals de la ciutat



Ajuntament
de Barcelona





Pla estratègic dels espais litorals de la ciutat

Memòria de síntesi

Redacció

Oficina Estratègica de l'Àmbit Litoral
Barcelona Regional

Altres col·laboracions

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya
Institut Cerdà
Urbaning
Cinesi
Count Transport
Joan Alemany
Paisaje Transversal
Avenir
La Tempesta
I totes les ciutadanes i els ciutadans que han fet
aportacions durant el procés participatiu del pla

Disseny

Raimon Botey
raibotey.com

Imatges

Arxiu fotogràfic de l'Oficina Estratègica de l'Àmbit Litoral
Arxiu fotogràfic de Barcelona Regional
Autoritat Portuària de Barcelona
Museu d'Història de Barcelona
Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya
Confraria de Pescadors de Barcelona

Ajuntament de Barcelona
Gerència Municipal
Oficina Estratègica de l'Àmbit Litoral
Ciutat, 3
08002 Barcelona
Març 2019

Sumari

PART I. PRELIMINARS	8
1. Una visió estratègica del litoral de Barcelona	13
2. Oportunitat d'un pla estratègic dels espais litorals de la ciutat	19
3. Objectius del pla	21
4. Tramitació i vigència del pla	25
5. La participació ciutadana	27
PART II. DIAGNOSI	28
1. Conclusions d'abast general	31
2. Conclusions específiques per als barris litorals	53
PART III. ELS PROJECTES ESTRATÈGICS DEL PLA	72
1. Les estratègies d'actuació	75
2. Els projectes per àmbits	79
Maritimitat	86
Biodiversitat	98
Sensibilització i educació ambiental	104
Economia blava	114
La zona marítimo-terrestre	126
Governança	132
Les portes del mar	140
El corredor litoral	186
Port de Barcelona	208
Port Olímpic	234
Les platges	240
Altres projectes de territori	254
3. Valoració econòmica del pla	277
PART IV. INDICADORS DE SEGUIMENT	280
1. Elecció d'indicadors de situació	283
2. Valors previstos dels indicadors en l'escenari horitzó	289



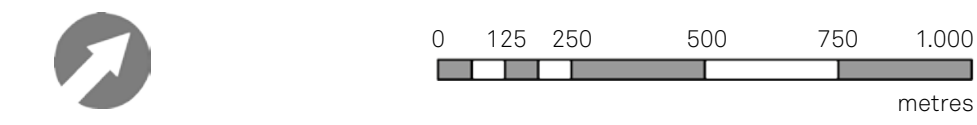


PART I

PRELIMIN

ARS

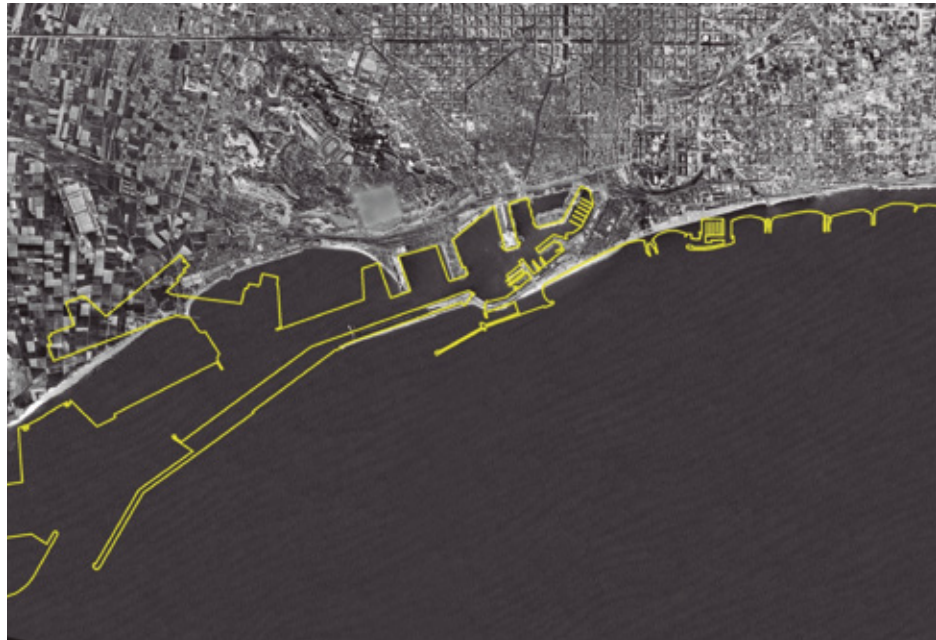
DESPLIEGUEU ↓



EL FRONT LITORAL: UN ÀMBIT EN PERMANENT TRANSFORMACIÓ

Des dels seus inicis, la història de Barcelona ha estat íntimament lligada al mar. La línia de costa s'ha anat transformant al llarg del temps passant d'un paisatge de llacunes i maresmes a un de fortament antropitzat, amb predomini d'instal·lacions industrials al segle XIX, fins a arribar al front urbà consolidat que coneixem avui en dia.

El litoral de Barcelona als anys '50 (fotografia aèria) amb la línia de riba actual (en groc). La transformació del litoral i la seva artificialització és molt evident



Obrir Barcelona al mar ha estat, sense cap mena de dubte, un dels grans reptes i assoliments de les polítiques municipals dels darrers 40 anys. Des dels anys vuitanta fins a principis del segle XXI, Barcelona ha transformat més de 15 km de litoral a través de grans operacions urbanístiques impulsades per esdeveniments internacionals com els Jocs Olímpics de 1992 i el Fòrum de les Cultures de 2004, consolidant així una nova façana cap al mar. Les transformacions realitzades durant aquest període van respondre a projectes de rehabilitació de gran magnitud i a una nova planificació de la ciutat que s'entenia per primera vegada en estreta relació amb el mar que la limita.

La transformació de Barcelona no ha estat un fet aïllat. En altres ciutats del món, l'inici del període post-industrial, marcat per la progressiva desindustrialització de les ciutats, va provocar que les zones portuàries experimentessin un èxode progressiu de les seves indústries, alliberant grans extensions de sòl urbà i posant sobre la taula la possibilitat que la ciutat se n'apropriés, o se'n reapropriés en alguns casos.

A partir d'aquest moment, les ciutats van començar un període intens de reflexions al voltant del planejament i dels nous usos atribuïbles a les zones portuàries i al front litoral que han anat evolucionant al llarg dels anys focalitzant-se en diferents punts d'interès.

D'aquesta manera, podem distingir quatre generacions de pensament^{1,2}:

1ª Generació (anys 70). Els fronts marítims passen a ser vistos com una oportunitat dins el planejament de la ciutat. Es descobreix la potencialitat de les antigues àrees industrials a la vora del mar, considerant-les part del llegat històric de les ciutats. Apareixen en el mapa identitari i emocional de les urbs. L'administració local és el principal promotor i inversor dels projectes.

2ª Generació (anys 80). La recuperació dels fronts litorals s'estén a nombroses ciutats portuàries, generant un discurs més ampli. Apareix una nova generació de desenvolupament d'aquests espais orientada a l'oci i que utilitza els llocs històrics per promoció de la imatge de la ciutat. L'herència local passa a ser un símbol de la ciutat amb funcions clarament comercials i d'oci. L'administració local s'alinea amb promotors privats per desenvolupar els projectes de transformació urbana.

3ª Generació (finals dels 80 i principis dels 90). Es consolida el discurs previ i esdevé un moviment global. La transformació del front marítim s'estén, també, a ciutats mitjanes i petites. Apareixen agències privades i públic-privades especialitzades en el desenvolupament dels espais litorals urbans.

4ª Generació (anys 90 i segle XXI). Emergeix una crítica als models de transformació dels fronts litorals. La crisi econòmica comporta la necessitat de repensar l'ús dels recursos i dels grans desenvolupaments urbans. Les noves polítiques de transformació es centren en entendre la relació de la població amb el mar, la seva herència històrica i el dret de la ciutadania a l'espai. La identitat marítima juga un paper important a l'hora de determinar els usos, i es replantegen altres aspectes com la qualitat de vida i la conservació dels edificis portuaris com a elements culturals i de patrimoni.

La darrera generació de fronts litorals pren com a punt de mira la gent i l'essència del lloc. El seu llegat social, cultural, històric i emocional pren força, actuant com a element distintiu i identitari. Es tracta d'espais marítims amb caràcter, existents dins l'imaginari col·lectiu de la ciutat, i que guanyen importància gràcies a la seva genuïtat i el seu *genius loci*³.

El punt de partida és el d'uns fronts litorals amb espais que han estat sotmesos a grans transformacions urbanes a favor de la cultura del consum i que no han sabut resoldre les necessitats de les ciutats, o bé que ja s'han esgotat dins d'aquest model ja sigui pel cicle econòmic de recessió en què s'han vist immerses les ciutats com per la necessitat de generar àrees funcionals i de valor al seu territori. La nova generació de fronts litorals busca retrobar la relació del mar amb la ciutat, reforçant-se en el propi tarannà del territori i el seu component social. L'arquitectura funcional i els edificis perden protagonisme a favor de la pròpia autenticitat del lloc fruit de la seva construcció històrica, social i cultural.

La primera gran ciutat a transformar el seu front portuari fou **Baltimore**. La desocupació massiva del sector industrial en la qual estava immersa la ciutat als anys 70 va determinar la reconversió del front portuari al sector de l'oci i els serveis. La implantació d'aquest model respon a l'èxit dels grans polígons d'oci i comerç que s'havien establerts arreu d'Estats Units, on es promocionava la inversió privada i la competència entre espais. La incorporació del model al front marítim es traduí amb un model d'inversió i gestió a base de concessions privades i la construcció de nous serveis i equipaments com marines esportives, hotels, zones comercials i de restauració, museus i un aquari. Alhora es preservaren els edificis més emblemàtics del port que foren rehabilitats i transformats per acollir aquestes noves funcions. L'èxit de Baltimore representà un model a seguir per a totes aquelles ciutats industrials que es trobaven en la mateixa situació.

Un altre cas d'estudi interessant és la renovació del front marítim de la ciutat de **Marsella**. A cavall entre els grups de ciutats de la tercera generació que segueixen el model clàssic de desenvolupament a base de museus, marines i centres d'oci, i el grup de ciutats de la quarta generació que es qüestionen el propi èxit del model, Marsella va un pas més enllà i planteja la necessitat de considerar el front litoral de manera integral. A part de convertir el seu front marítim en un aparador turístic mitjançant la construcció

1. R. Marshall (ed.) (2001) "Waterfronts in Post-industrial cities". Spon Press, London.

2. M. Clemente & E. Giovane di Girasole (2012) "The ambivalent zone between sea and city – a new approach to collective spaces based on maritime identity of the cities by the sea", Ambivalent Landscapes. Public spaces – Urban Cultures Conference, FAULT, Lisbon.

3. Locució llatina que es refereix als trets distintius d'un lloc que fan que sigui únic; la seva ànima o esperit.

d'edificis icònics i la promoció del turisme (un dels objectius força de la seva reforma), l'interessant és que proposa acostar el conjunt de la ciutat al litoral. Tot plegat queda plasmat en un projecte estratègic global que augmenta el *buffer* d'actuació i l'integra a la ciutat a través d'una reforma que es sosté en l'arquitectura, el mar, l'habitatge, l'economia, la cultura, els espais verds, el transport i la qualitat de vida.

LA NECESSITAT D'UN NOU MODEL PER A BARCELONA

Per bé que les grans operacions de transformació del front litoral de Barcelona s'han estès fins a començaments del segle XXI, el model implantat pertany a la segona de les generacions abans esmentades: una àmplia transformació del litoral a favor de l'espai públic, l'oci, el comerç i la restauració amb importants partenariats públic-privats. El litoral barceloní ha esdevingut un element icònic de la ciutat i una imatge turística i comercial de primer ordre. La seva transformació no només abasta la zona portuària, com ha passat en altres ciutats, sinó que s'estén a les seves platges i la seva zona de contacte directe amb el mar. Aquesta doble vessant, de port i platges, dota de personalitat única a la transformació que s'ha produït a la nostra ciutat.



Vista panoràmica del front litoral de Barcelona

Des de finals dels anys 80, el front litoral ha estat un dels principals escenaris dels canvis urbanístics de la Barcelona contemporània. La seva transformació no només s'ha desenvolupat a través de projectes puntuals de reconversió de sòls obsolets, la implementació d'equipaments culturals i d'oci o l'establiment de zones residencials o terciàries, sinó que la ciutat ha aprofitat el gran volum de recursos públics que s'han habilitat per a la preparació dels Jocs Olímpics del 1992 i el Fòrum de les Cultures per emprendre profundes transformacions de les infraestructures urbanes amb una visió de ciutat que anava més enllà d'aquests events.

En són alguns exemples, d'aquestes transformacions, el desviament del corredor ferroviari de la costa; la construcció de les noves infraestructures que els plans de sanejament dels anys 80 preveïen per a la recuperació de les aigües de bany (col·lectors interceptors, emissaris, depuradora i emissari submarí del Fòrum, etc.); la substitució de la tèrmica de fuel del Besòs per una central de cicle combinat; la transformació de l'antiga incineradora en una planta de valorització energètica integral amb simbiosi amb la central de climatització centralitzada del 22@; i les infraestructures marítimes del Port Olímpic i el Port Fòrum.

Transformació urbanística del Moll de la Fusta





Port Olímpic



Port Fòrum

Per la seva banda, el Port de Barcelona, des de l'aprovació l'any 1999 del Pla d'Utilització dels Espais del Port de Barcelona (PUEP), ha basculat les seves activitats logístiques i comercials cap al sud. Avui en dia, l'àmbit comprès entre el Morrot i la nova desembocadura del riu Llobregat ha esdevingut un dels espais productius més importants a nivell metropolità i del conjunt de Catalunya. En ell es concentren més de 130 empreses especialitzades en serveis logístics d'alt valor afegit, activitats petroquímiques, instal·lacions de generació, transformació i conducció d'energia i altres infraestructures que fan d'aquest àmbit un node estratègic pel que fa al subministrament de serveis de la regió.

La relació dels ports productius amb les ciutats sempre ha tingut un caràcter dual. Per una banda, l'existència del port genera sinèrgies molt positives per a la ciutat, la qual cosa es pot exemplificar amb la mà d'obra que treballa al port i viu als barris de l'entorn o el conjunt d'empreses portuàries que tenen la seva seu al centre urbà. Per altra banda, la intensitat de les activitats portuàries i d'aquelles que el port indueix al seu voltant (com ara la mobilitat) genera friccions i externalitats que incideixen sobre la qualitat de vida amb la ciutat, especialment quan la urbs és densa i compacta com Barcelona.

La relació entre Barcelona i el seu gran port en un espai compartit, condicionada per les dinàmiques i necessitats de port i ciutat en cada període històric, no sempre ha estat fàcil. La dècada dels vuitanta va suposar una inflexió en la dialèctica port-ciutat: els límits portuaris amb la ciutat es van desdibuixar i van desaparèixer les barreres físiques que tancaven el recinte portuari. El port de Barcelona incorporà el concepte de port ciutadà dins del PUEP amb la voluntat de crear nous espais d'usos terciaris destinats a la ciutadania; però si bé la ciutat va guanyar d'aquesta manera nous àmbits oberts amb accés al mar, la dedicació d'una part d'aquests (especialment els més propers a la làmina d'aigua) a l'oci, la restauració i el comerç ha anat en detriment del seu ús lliure i, fins i tot, de la seva maritimitat.



Port de Barcelona en l'actualitat

Tot i aquestes limitacions, les actuacions dutes a terme durant els anys 80 i 90 han permès obrir la ciutat al mar i apropar el mar a la ciutadania. S'han regenerat i recuperat espais industrials i portuaris obsolets, s'ha millorat la qualitat ambiental de les platges i el medi marí i s'han construït nous equipaments i grans espais públics. S'ha dotat a la ciutat d'un litoral que avui en dia resulta indissociable de la seva identitat que ha esdevingut una referència a nivell internacional, tant en el què com en el com. I ara toca passar de la reflexió sobre el continent a parar esment en les demandes de la gent i pensar la manera d'atendre-les de manera eficaç i sostenible.

Es parteix d'una base bona, un territori frontera que la ciutadania ha anat fent seu com demostra per exemple, l'ús de les platges com a espais d'esbarjo per part de la gent dels barris; però cal afrontar nous reptes. Tenim un gran front litoral a la ciutat, físicament consolidat, però en diversos punts està inacabat. D'altra banda, hi ha usos i activitats -alguns d'ells conflictius- que no s'havien plantejat quan es va dissenyar la transformació. El nostre litoral està evolucionant tendencialment, però no necessàriament cap a un paradigma més virtuós.

En aquesta cruïlla, escau a la ciutat postular el model que vol per al seu front litoral. Un nou model focalitzat en la capacitat de les persones per a donar vida a l'espai urbà i molt menys en els grans projectes arquitectònics o la construcció de noves infraestructures. En la regeneració de l'espai i de la recerca de fórmules que augmentin la seva rendibilitat social, a través de nous usos i recursos que encoratgin noves maneres de gestió i generin, alhora, noves oportunitats per a la recuperació de la maritimitat de la ciutat. En la consideració del front litoral com un sistema marítim-terrestre que també forma part integrant del medi ambient i que per tant ha de ser preservat. En la resiliència física i econòmica d'aquest àmbit, més enllà dels efectes dels cicles econòmics globals.

Cal mirar el litoral de la ciutat amb una nova visió integral i transversal per copsar lúcidament les seves fortaleses, febleses, amenaces i oportunitats i dur a terme accions i projectes que el transformin en un àmbit cada cop més habitable, sostenible i arrelat. La ciutat vol reconquerir el front litoral com a espai públic de qualitat, obert i gaudit per tota la ciutadania, i vol aconseguir-ho amb la necessària complicitat de tots els actors clau d'aquest territori únic.

LA MARITIMITAT COM A LEIT-MOTIV

La percepció que la ciutadania té del litoral i l'ús que en fa actualment ha anat canviant al llarg del temps. De forma progressiva la ciutat s'ha anat obrint al mar sobretot de forma física, però tanmateix encara falta un llarg camí per incorporar a l'imaginari col·lectiu tots els atributs que la maritimitat contempla. Per tornar a fer de Barcelona una ciutat veritablement marítima.

4.
Péron, F; Rieucou, J. (1996),
"La maritimité, aujourd'hui".
Paris, Ed. L'harmattan, 14.

La maritimitat és un concepte molt complex. Segons Péron i Rieucou (1996)⁴, parlar de maritimitat és reflexionar sobre les construccions socials i culturals que han estat

18 desenvolupades pels grups humans per organitzar les seves relacions amb el mar, per protegir-se'n, per socialitzar-la, per demarcar-la i per estimar-la. Aquestes construccions estan ancorades en la profunditat històrica, però al mateix temps són evolutives. Així, la maritimitat aboca a la reflexió sobre la relació entre el present i el passat, des d'una perspectiva de comprensió de les reconversions d'allò que és marítim, en relació amb les aspiracions i els desigs profunds de la nostra societat.

Amb els importants canvis produïts en les darreres dècades –a la societat en general i als ports d'una manera especial- es pot comprovar una irrupció en el temps d'accions, maneres i relacions de caràcter sòcio-cultural que han guanyat un nou espai, a vegades competint i desplaçant els anteriors. És això el que podem denominar “nova maritimitat”: noves manifestacions culturals, nous escenaris, nous col·lectius, noves pràctiques d'influència local però de caràcter global, noves percepcions del mar, ressorgiments econòmics, identitats, etc. que tenen una incidència sobre la població, el fet ciutadà i les seves dinàmiques sòcio-culturals. Noves relacions entre els “usuaris” de la mar i la gent del mar, noves relacions amb el medi: diferències i desigualtats.

Per tot això és necessària una reflexió estratègica integral sobre el futur del litoral barceloní en clau de maritimitat, construïda col·lectivament amb participació de la ciutadania, en xarxa i consensuada amb els diferents agents que intervenen en aquest espai.

Dimensions de la maritimitat



El desenvolupament d'una estratègia per als espais del litoral de la ciutat en compllicitat amb la ciutadania i amb la resta d'agents que hi intervenen permet no només refermar el valor que el mar té sinó treballar de forma transversal “en clau marina” i aprofitar tot el potencial que aquest fet li suposa (sostenibilitat, economia blava, habitabilitat, més obertura i accessibilitat al mar, etc.). La maritimitat és, en definitiva, un concepte que ha d'impregnar tots els aspectes d'aquesta estratègia.

S'ha detectat un volum important de problemàtiques en relació no tant amb les transformacions urbanístiques que van tenir els espais del litoral durant els anys 80 i 90, sinó amb la gestió que se n'ha fet després. Com s'ha dit anteriorment, la ciutat es va obrir al mar durant aquella època i va recuperar espais de l'àmbit portuari i les platges eliminant les barraques del litoral i regenerant les àrees industrials obsoletes per crear nous espais públics, tot plegat apostant pel turisme com a activitat econòmica clau. Però aquest model de transformació del litoral ha quedat obsolet i ara és incapaç de donar resposta al conjunt de problemàtiques i situacions de conflicte que han anat apareixent als espais continguts al port, a les platges i als barris del litoral que són difícils de gestionar amb els mecanismes clàssics de governança.



Visió general del front litoral

El llistat de problemes i necessitats de l'àmbit litoral és llarg, i per posar-hi remei és necessari albirar un nou model el més concertat possible amb tots els agents que intervenen al litoral.

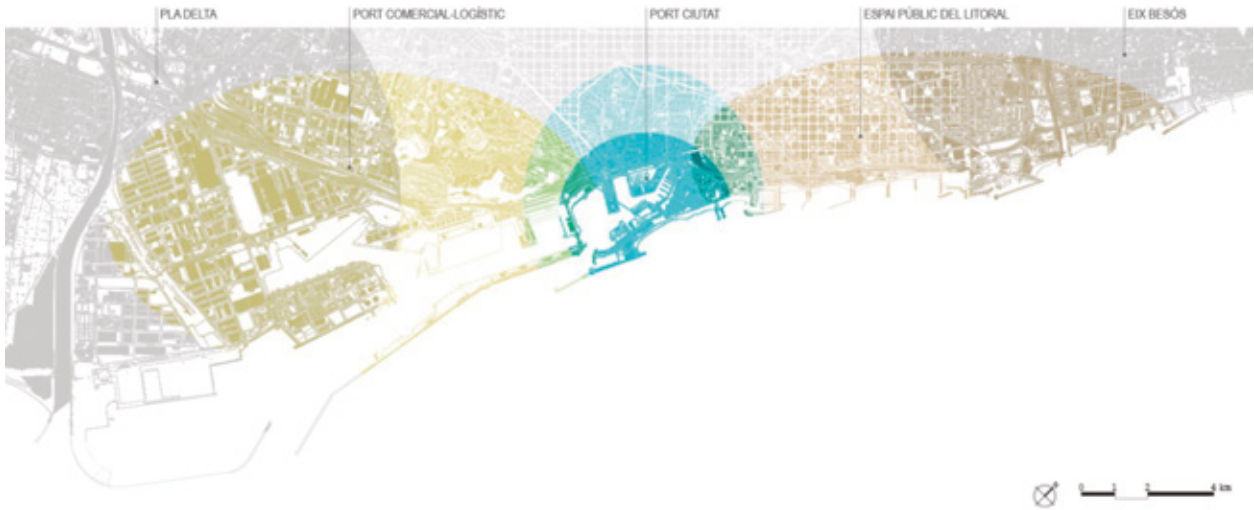
Així, el **Pla estratègic dels espais litorals de la ciutat** (d'ara endavant Pla Litoral) s'entoma amb el propòsit d'assolir una "reconquesta" del front litoral com a àmbit públic de qualitat, obert i gaudit per a tothom i un pacte en torn del nou model de litoral de la ciutat amb tots els agents concernits.

Es tracta doncs, d'un **instrument de planificació** que pretén ordenar i gestionar tots els espais urbans del front marítim de la ciutat, i que per tant abasta els barris del litoral, els ports, les platges, els equipaments i els espais lliures. Fins ara mai no s'havia plantejat fer una estratègia conjunta que englobés tots aquests àmbits del litoral de la ciutat.

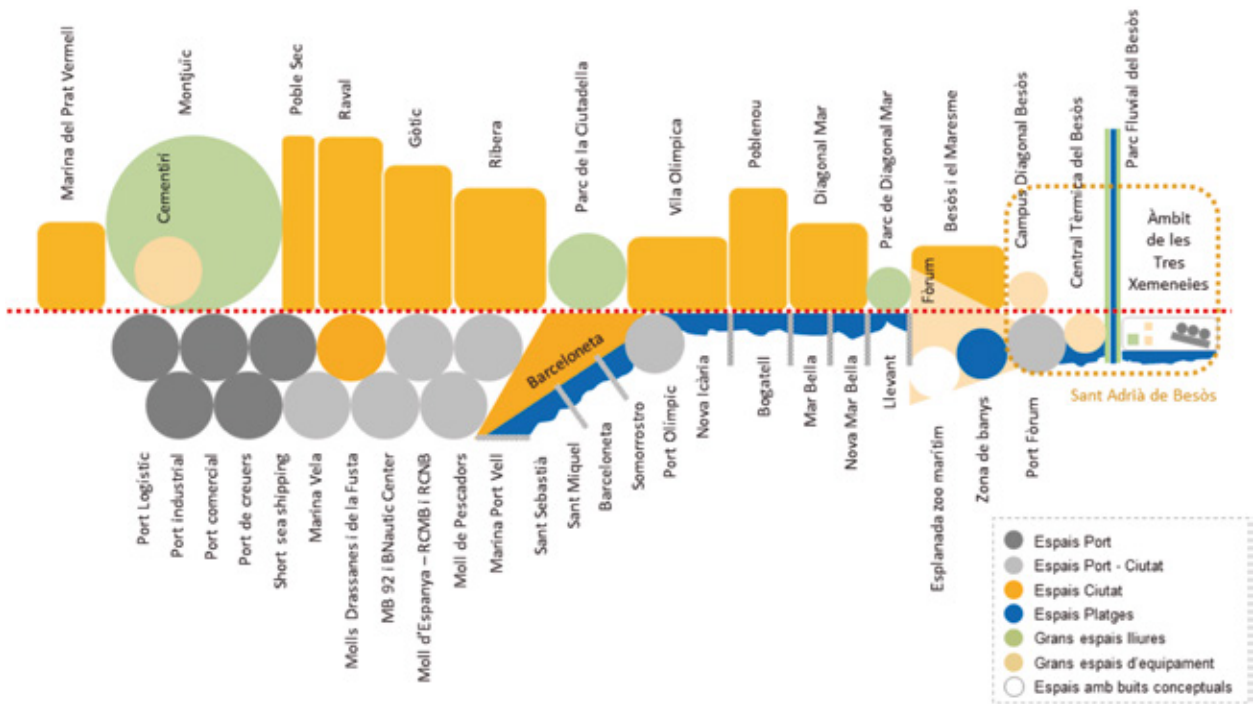
El Pla Litoral **es concretitza en un conjunt de projectes i accions estratègiques en l'àmbit del litoral de la ciutat**. Per la seva naturalesa, algunes d'aquestes accions poden generar controvèrsia entre diferents actors que hi estan implicats (administracions institucionals, ciutadania, empreses, etc.) doncs en molts casos es tenen visions diferents i fins i tot, interessos contraposats. Per aquest motiu, caldrà explorar els "consensos possibles" en torn a aquests projectes **amb una metodologia de pacte**.

Els continguts del Pla Litoral abasten totes les temàtiques que escauen a un pla transversal d'aquestes característiques i que cal diagnosticar per poder comprendre plenament les causes de les problemàtiques detectades, així com per dissenyar solucions eficaces per a aquestes: el poblament i les diverses variables sociodemogràfiques, la dimensió econòmica, la morfologia i els usos dels espais del litoral, les infraestructures, la mobilitat, l'accessibilitat i connectivitat, el medi ambient, la gestió del litoral, els riscos i la resiliència.

Àmbit físic del Pla Litoral



Visió sistèmica de l'àmbit del pla

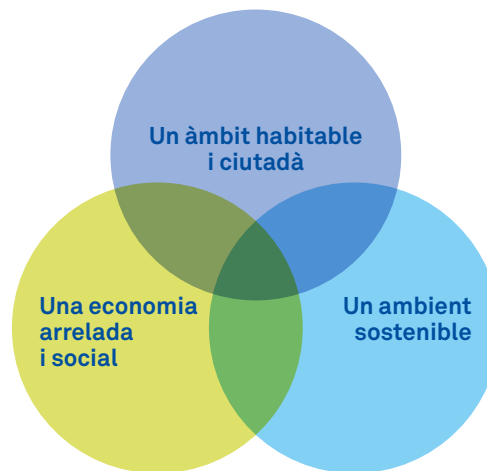


Com ja s'ha fet esment, són dues les idees força del Pla Litoral:

- **La “reconquesta” (= segona conquesta) dels espais litorals** de la ciutat com a àmbit públic de qualitat, obert i gaudit per tota la ciutadania.
- **La definició d'un model del litoral** i el pacte d'aquest amb els actors clau de cada àmbit.

El pla aspira a què els espais litorals de la ciutat siguin plenament viscuts per la ciutadania com a seus, que gaudeixin d'una bona salut ambiental i que siguin llocs de confluència i ancoratge d'activitats econòmiques de vocació marítima i social. Aquests grans objectius d'habitabilitat, sostenibilitat ambiental i arrelament econòmic es concreten en diversos objectius específics.

Grans objectius del Pla Litoral



OBJECTIUS D'HABITABILITAT

- **Articular un discurs comprensiu** sobre el litoral que integri tots els seus elements (ports, platges, passeig marítim, barris del litoral, equipaments i espais verds).
- Definir un **relat estratègic per a cada espai litoral** de la ciutat que es tradueixi en la creació de directrius concretes per al planejament i la programació.
- **Elaborar participativament** el model de front litoral i **pactar-ho** amb els ciutadans i tots els agents administratius i territorials.
- **Millorar el diàleg** amb els agents socials i econòmics.

- **Resoldre** els conflictes d'usos dels espais litorals sempre a favor de la ciutadania.
- **Aprofitar les oportunitats** conjunturals per **redefinir els usos i adequar-los als propis del litoral**, amb l'objectiu d'aconseguir un **apropament del ciutadà a la cultura marítima** i a l'ús del mar en general.
- **Recuperar la identitat col·lectiva del litoral i de la memòria històrica mar-ciutat**. Donar a conèixer la diversitat, heterogeneïtat, valors, passat històric i singularitat del front litoral.
- **Identificar els espais més ocupats i els infrautilitzats, i promoure un equilibri territorial** a escala local que permeti descongestionar aquelles zones més saturades i descobrir més espais.
- Calcular la **capacitat de càrrega de les platges i els altres espais litorals sobreocupats**, i establir mesures efectives de redistribució de la seva utilització.
- **Millorar la permeabilitat** horitzontal i vertical de la ciutat amb el mar, **obrint i facilitant l'accessibilitat als espais litorals**.

OBJECTIUS DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

- **Posar en valor els espais verds litorals i la seva gestió ambiental** per apropar-la i fer-la més visible per a la ciutadania.
- Identificar els elements de **vulnerabilitat del litoral** a curt, mig i llarg termini (canvi climàtic) i establir els mecanismes per fer-hi front a l'escala temporal del pla.
- **Determinar els serveis ambientals dels ecosistemes i els parcs del litoral de Barcelona** (e.g. Parc d'Escull de Barcelona, parcs urbans) i la gestió que se'n fa, i optimitzar-los conseqüentment.
- Identificar els **riscos ambientals associats a les activitats dels ports i a l'ús del litoral**, i plantejar estratègies per reduir-los.
- **Mitigar els impactes ambientals** de l'àmbit (soroll, contaminació atmosfèrica i de l'aigua, etc.)
- **Millorar la informació del litoral i la seva comunicació**, coordinant i connectant els diferents canals i interlocutors.
- Desenvolupar **noves interaccions entre els espais de divulgació del litoral i la ciutadania** (especialment amb els barris litorals) per donar a conèixer l'estat del fons marí i la biodiversitat marina, així com els treballs que realitzen entitats i centres d'investigació vers el mar.

OBJECTIUS DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

- Conceptualitzar el vessant econòmic del **front portuari** de la ciutat, i fomentar un **model productiu lligat a la condició marítima i portuària de la ciutat**.
- **Analitzar els sectors econòmics** que interactuen al litoral i la **població ocupada en aquests**, i impulsar accions per revertir les tendències no desitjades i aprofitar les oportunitats existents.
- Avaluat el **balanç econòmic** de les activitats que es duen a terme al litoral incloent les externalitats que es generen.
- **Identificar les iniciatives d'Economia Social** vinculades al litoral, conèixer les seves necessitats i buscar mecanismes per reforçar-les.

- **Apropar les activitats nàutiques a la ciutadania.**
- **Aconseguir la complicitat dels agents econòmics** que intervenen en el litoral.
- **Establir criteris i nous procediments de coordinació** per a l'autorització d'usos tenint en compte **l'operativa de les platges i el rereciutat.**
- **Establir una coordinació empoderada i uns interlocutors clars** per a la gestió integrada i efectiva del litoral.

Amb aquest enfocament, el Pla Litoral també contribueix als Objectius de desenvolupament sostenible (ODS) de l'*Agenda 2030* de les Nacions Unides⁵ i a la seva implementació a Catalunya. En particular, els objectius del pla es relacionen molt estretament amb tres dels ODS:

- ODS 9: construir infraestructures resilients, promoure la industrialització inclusiva i sostenible i fomentar la innovació.
- ODS 11: aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles.
- ODS 14: conservar i utilitzar de forma sostenible els oceans, mars i recursos marins per al desenvolupament sostenible.

5.
<https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>

El Pla Litoral s'empara en la **Carta Municipal de Barcelona**, per la qual es regula el règim especial del municipi de Barcelona, així com les seves modificacions posteriors.

Els articles legals que emparen específicament el pla són:

- Article 102 de la llei 22/1998, relatiu a les polítiques de ciutat sostenible.
- Article 2 de la llei 1/2006, de garantia d'autonomia municipal.
- Article 3 de la llei 1/2006, clàusula general de competències.
- Article 6 de la llei 1/2006, sobre la participació en la gestió d'infraestructures i serveis i béns de domini públic marítim terrestre.

La **formulació i adopció del pla** com a **instrument de govern** és una **atribució de l'Alcaldia de Barcelona** segons la lletra r) del l'article 13.1 de la Llei 22/1998. D'acord amb això, escau aprovar-lo mitjançant un decret de l'Alcaldia a l'empara de la lletra d) de l'article 26.2 de la precitada llei.

Per bé que l'article 32 de la llei configura l'audiència pública oberta com la modalitat habitual de participació per mitjà de la qual els ciutadans i les ciutadanes fan propostes a l'administració municipal i aquesta els informa, el Reglament de Participació Ciutadana de 2017 ha ampliat les previsions que la Carta Municipal efectua sobre la participació ciutadana determinant la necessitat de processos participatius per a iniciatives com la del Pla Litoral. El capítol 3 (articles 19 a 37) del reglament és la referència normativa conforme a la qual s'ha concretat i desenvolupat el procés participatiu del pla.

Per la durada i naturalesa dels processos socials, territorials, econòmics i ambientals que abasta el Pla Litoral aquest s'ha de concebre com un instrument lliscant amb una **vigència com a mínim desenal** que s'estendria, per tant, **fins al 2028** sens perjudici de la seva concreció en plans d'acció de més curt termini.

En plans de llarga durada com aquest, és bona pràctica l'establiment de procediments d'avaluació periòdica de l'acompliment dels objectius així com també l'establiment d'un termini concret per a l'adaptació de les determinacions del pla "a mitja vida", si escau. En aquesta línia, es preveu l'emissió **d'informes bianuals de seguiment** durant la vigència del pla i **la revisió d'aquest al llarg del 2023**.

D'altra banda, es farà una revisió final del pla basada en una **avaluació ex-post dels indicadors claus de seguiment** (activitat econòmica i ocupació, usos i activitats al litoral, infraestructures i mobilitat, accessibilitat i connectivitat i medi ambient) i un **examen crític del grau d'execució de les seves accions i projectes estratègics**.

Per a l'elaboració del Pla Litoral s'ha desenvolupat un procés participatiu ampli i variat mitjançant trobades presencials, i també a través de la plataforma telemàtica *Decidim.Barcelona*, que ha permès recollir les opinions, inquietuds i necessitats de la gent que viu, treballa i gaudeix del litoral, així com produir compartidament i consensuar la diagnosi i les propostes del pla.

Les principals activitats de participació que s'han dut a terme són aquestes per ordre cronològic:

- 1. Plataforma *Decidim.Barcelona*.** Com en tots els processos participatius rellevants de l'Ajuntament, s'ha utilitzat la plataforma *Decidim.Barcelona* com una via per vehicular la participació ciutadana. A la plataforma s'han exposat les fases del procés participatiu i les convocatòries, i s'hi ha abocat tota la informació tècnica generada, des dels documents de la diagnosi fins als resultats de cada taller o fòrum de debat. A més, hi ha hagut un espai de bústia oberta i debat permanent perquè les ciutadanes i els ciutadans poguessin preguntar o opinar d'allò que consideressin oportú. A la data de redacció d'aquesta memòria, s'han recollit un total d'11 aportacions per aquest conducte.
- 2. Entrevistes amb agents del litoral.** S'han dut a terme un total de 22 entrevistes amb col·lectius i entitats clau del litoral. Més enllà del propòsit informatiu, les reunions han servit per copsar en primera instància les seves inquietuds i expectatives i per orientar en conseqüència el desenvolupament de les següents fases del procés participatiu. S'han recollit més de 350 aportacions durant aquestes trobades.
- 3. Celebració d'un Fòrum participatiu.** Amb una participació d'unes 90 persones, el Fòrum va ser l'espai de debat i concertació de la diagnosi del pla. Organitzat a partir d'una dinàmica de grups, hi varen haver debats molt interessants dels quals es van recollir un total de 167 aportacions. El Fòrum també va suposar l'inici de la fase de debat de les propostes del pla.
- 4. Tallers de debat de projectes.** L'objectiu d'aquestes trobades va ser discutir la concreció dels projectes estratègics del pla, és a dir, de les actuacions que han de permetre la transformació del front litoral en un espai públic de qualitat, obert i gaudit per tota la ciutadania. Es van organitzar un total de sis sessions de petit format amb les següents temàtiques: projectes de sostenibilitat al litoral, projectes d'impuls a l'economia blava, equipaments en clau de maritimitat, projectes en l'àmbit port-ciutat, projectes d'espai públic i d'espais d'oportunitat i projectes de connectivitat i accessibilitat al corredor del litoral. Cada taller va tenir la seva dinàmica pròpia i en conjunt hi va haver una participació global de 139 persones. Es van substanciar aportacions sobre 17 dels projectes del pla.

PART II

DIAGNOSIS

SI

LES LÍNIES INVISIBLES

- La ciutat de Barcelona és una ciutat de mar. La percepció que la ciutadania té del litoral i l'ús que en fa actualment ha anat canviant al llarg del temps. De forma progressiva, la ciutat s'ha obert al mar sobretot de forma física, tanmateix encara **manca** incorporar en **l'imaginari** col·lectiu de tots els barcelonins i barcelonines, els **atributs que la maritimitat** contempla i fer de Barcelona una ciutat autènticament marítima.
- Hi ha multiplicitat d'agents implicats en la gestió del litoral i una elevada **complexitat en la gestió administrativa** de les zones integrades dins del domini públic maritimoterrestre. Existeix el Pla de Gestió Integrada del Litoral (PGIL) per a la gestió de les platges; tot i així, hi ha encara una dificultat en la coordinació interadministrativa i intradministrativa, així com també entre els actors públics i els privats pel que fa a la gestió i l'ús del litoral.
- En l'anàlisi del **planejament** del litoral s'han detectat **discrepàncies** tant en la zona de domini públic maritimoterrestre com en la zona de servei portuària.

LA GENT

- El litoral de Barcelona, conformat per 11 barris, mostra un paisatge **social divers, complex i dinàmic**. És l'àmbit de la ciutat que més canvis demogràfics i socioeconòmics ha experimentat en aquestes darreres dècades degut, en gran part, al procés de transformació urbanística iniciat a Ciutat Vella als anys 80 i la posterior transformació dels espais industrials cap a llevant de la ciutat.
- Al litoral de Barcelona hi viuen unes **250.000 persones**, concretament el **15,6% de la població empadronada** a la ciutat, i és el territori de la ciutat amb una major presència de població nouvinguda (el **29,5%** de la població és de **nacionalitat estrangera** comparat amb el 16,6% de la població de Barcelona). En relació a l'estructura d'edats, el litoral presenta uns trets específics respecte la resta de la ciutat: major presència de població en edat adulta, **base creixent de població menor de 15 anys i població poc envellida** tret dels estrats superiors als 80 anys.

LA POBLACIÓ FLOTANT

- La **població flotant** de la ciutat té un impacte significatiu en alguns barris del litoral. El litoral i, especialment, **Ciutat Vella concentra un elevat nombre d'icones turístiques i atractius de visita**, i els seus barris experimenten una saturació que cal gestionar de forma específica. Cal destacar que tot i que diferents estudis han fet estimacions del volum de la població flotant, en manquen dades quantitatives robustes.
- El gran volum de mobilitat generat per aquestes icones i aquests **atractius de visita** va acompanyat de problemes com la congestió permanent per accedir-hi o les



molèsties derivades de l'excés de visitants, com el **soroll**, la **sobreocupació de l'espai públic** o l'increment de la **inseguretat ciutadana**.

Rambla de Mar (esquerra)
i platja de Sant Miquel
(dreta)

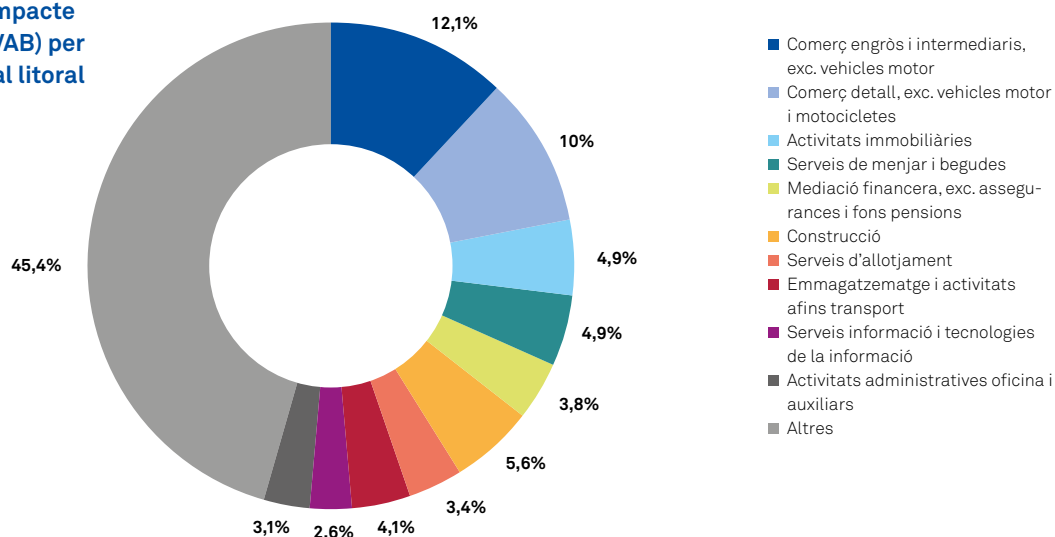
L'HABITATGE

- El mercat de l'habitatge presenta dinàmiques de naturalesa molt diversa al llarg dels diferents barris del litoral. La reactivació del mercat de l'habitatge aquests darrers anys, amb una pujada generalitzada de preus tant de lloguer com compravenda, està **dificultant** igual que a la resta de la ciutat l'**accés a l'habitatge**.
- El lloguer estacional i de vacances que dóna resposta a una població flotant, sigui turística o estacional, entra en competència amb l'habitatge habitual i fa augmentar les dificultats d'accés a l'habitatge. L'esforç econòmic per poder accedir a un habitatge **augmenta especialment en alguns barris de Ciutat Vella i el Poblenou**.
- Els **problemes de permanència i d'exclusió residencial** es donen amb **major intensitat als barris del litoral** que a la resta de la ciutat. Tot i l'escassa informació de la qual es disposa, es pot afirmar que la població més vulnerable amb problemes per accedir o fer front al pagament de l'habitatge i despeses associades no es redueix.

LA DIMENSIÓ ECONÒMICA

- El front litoral es presenta com un **espai d'oportunitats i un actiu econòmic** molt important per la ciutat. El litoral té una molt **forta capacitat d'atracció laboral**, especialment per als barcelonins i barcelonines, que ocupen el 56,7% de les ofertes de feina en aquest espai. Concretament, un 28,2% venen del mateix litoral (dels tres districtes) i un 28,5% de la resta de la ciutat.

Distribució de l'impacte econòmic total (VAB) per tipus d'activitat al litoral





Vaixells de vela al Port de Barcelona (esquerra) i Moll de Pescadors (dreta)

- Segons un estudi de l'Institut Cerdà, les activitats dels barris del litoral generen de **forma directa** un total de **141.661 llocs de treball**, un **17,5% del total de Barcelona**, i un valor afegit brut (VAB) de 8.135.871.738 d'€. Tanmateix, el **salari mitjà** de les activitats dels barris del litoral és un **5% inferior** a la de la resta de Barcelona (27.177 euros, respecte els 28.649 de Barcelona). D'altra banda, si contemplem els **impactes directes, indirectes i induïts**, el VAB de les activitats al litoral augmenta fins al 16.114.714.288 €, amb una **generació total de 297.253 llocs de treball**.
- El model socioeconòmic es basa principalment en el **sector serveis**, sobretot el comerç a l'engròs, el comerç al detall, les activitats immobiliàries i els serveis de menjars i begudes.

L'ECONOMIA BLAVA I L'ESS

- **L'efecte multiplicador de les d'activitats pròpiament marítimes és superior al de la resta d'activitats** que actualment es desenvolupen en els espais litorals de la ciutat. Així:
 - **Per cada lloc de treball directe**, les activitats marítimes generen **1,73 de manera indirecta i induïda** en front al 1,10 de la mitjana del litoral.
 - Per **cada euro** generat de manera **directa**, les activitats marítimes **generen 1,17** de manera **indirecta i induïda** en front al 0,98 de la mitjana del litoral.

Es detecta, doncs, l'oportunitat de **potenciar el desenvolupament d'activitats pròpiament marítimes** d'elevat efecte multiplicador sobre el VAB.

- En els barris litorals es localitzen 1.578 iniciatives d'Economia Social i Solidària (ESS) de diversa naturalesa, però molt poques (menys del 1%) estan vinculades al sector de la nàutica. **L'ESS és una oportunitat per al sector nàutic i marítim** perquè permetria la creació d'una ocupació de qualitat, la revalorització i la promoció dels oficis mariners recuperant la memòria professional dels barris litorals com la Barceloneta, i la difusió i la promoció de la cultura marítima reivindicant el vincle dels barris litorals amb el mar.

LA NÀUTICA

- Barcelona compta amb unes condicions climàtiques i **unes infraestructures excepcionals per a la pràctica de la nàutica esportiva i de lleure**. Algunes instal·lacions però necessiten renovar-se per poder donar un millor servei. Tot i així, no hi ha una cultura nàutica popular oberta a tota la ciutadania.
- **L'oferta d'amarradors i d'equipaments** dedicats a la reparació i manteniment d'embarcacions en la franja litoral de Barcelona està força **diversificada**, abraçant tots els segments i distribuïda per instal·lacions seguint una certa especialització.



- **El Port Olímpic** és la instal·lació nàutica que l'Ajuntament pot utilitzar com a punta de llança per a la implantació de **noves polítiques lligades al litoral i a la maritimitat**.
- A excepció de la nova Marina Vela o la possibilitat d'instal·lar una nova marina seca al Port Olímpic, no es preveuen a curt termini, més àrees de creixement pel que fa a l'oferta d'amarradors i serveis relacionats amb la nàutica. Tot i això, aquesta **dotació es considera suficient per a desenvolupar** molt més que ara la **nàutica i les seves activitats complementàries**.

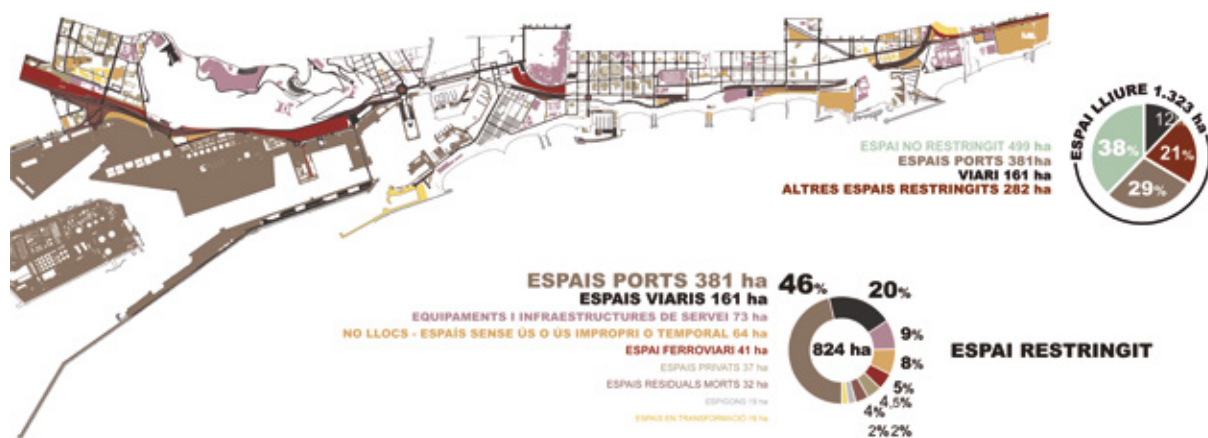
Amarradors actuals segons eslora en els ports de Barcelona

Instal·lació	< 15 m	15-24 m	24-40 m	40-70 m	> 70m	Total
R. Club Nàutic	153 (76,5%)	33 (16,5%)	14 (7%)	–	–	200 (100%)
R. Club Marítim	239 (95,2%)	2 (4,4%)	–	–	–	251 (100%)
One Ocean PV	31 (21,1%)	70 (47,6%)	12 (8,2%)	22 (15,0%)	12 (8,2%)	147 (100%)
Total Port B.	423 (70,8%)	115 (19,2%)	26 (4,3%)	22 (3,7%)	12 (2,0%)	598 (100%)
Port Olímpic	675 (90,8%)	49 (6,6%)	19 (2,6%)	–	–	743 (100%)
Port Fòrum	107 (53,2%)	60 (29,9%)	24 (11,9%)	6 (3,0%)	4 (2,0%)	201 (100%)
Total	1.205 (78,1%)	224 (14,5%)	69 (4,5%)	28 (1,8%)	16 (1,0%)	1.542 (100%)

- **L'oferta formativa**, tant reglada com no reglada, en l'àmbit litoral és **àmplia i variada**. Les instal·lacions nàutiques són un recurs específic i un actiu econòmic molt important per a la ciutat. Tanmateix, la **manca** d'una **política** de ciutat que **promocioni i impulsi** de **manera coordinada totes les activitats nàutiques** que es desenvolupen al litoral, i posi en valor la singularitat de cada instal·lació, ha redundat en que actualment cada centre desenvolupi la seva pròpia planificació i estratègia de forma individualitzada.

MORFOLOGIA, USOS I ACTIVITATS AL LITORAL

- El **80 % (1323 ha)** de la superfície del litoral és **espai lliure no edificat**. Tanmateix, el **62% (824 ha)** d'aquest espai és **restringit** o presenta accés limitat i tan sols el 38% (499 ha) d'aquest espai és realment espai públic efectiu. **El 46% de l'espai restringit correspon a espais dels ports (381 ha)**.
- Existeix un clar contrast entre les zones de llevant i ponent del litoral de la ciutat. Mentre que a **ponent** l'espai té un **caràcter més urbà** i concentra bona part dels atractius i elements de referència del paisatge urbà de la ciutat, a **llevant** irromp un caràcter menys antropitzat amb **potencial de renaturalització** en alguns indrets.



Espais lliures i restringits al litoral

- S'han identificat **10 àmbits d'espai públic al front litoral** classificats segons el teixit urbà, el tipus d'edificació de la façana a mar, les formalitzacions de l'espai públic i del passeig marítim, la relació amb el mar, la morfologia, la vegetació i els elements urbans i arquitectònics presents. Per a cadascun dels àmbits s'han valorat i identificat les **necessitats d'intervenció per a la millora dels espais**. Destaquen els àmbits de la Marina, Montjuïc i Tèrmiqes com els espais amb una necessitat d'intervenció preferent.

Indicadors analítics dels àmbits d'espai públic del front litoral

Els tons càlids signifiquen molta vitalitat i els freds indiquen dèficits

ÀMBIT	ENTORN	CARÀCTER DE L'ESPAI PÚBLIC	QUALITAT I ESTAT DE CONSERVACIÓ	PERMEABILITAT I ACTIVITAT DE LES FAÇANES	CONTINUITAT I LLEGIBILITAT	RELACIÓ AMB EL MAR
1	MARINA	2,5	1,0	1,0	1,0	0,0
2	MONTJUÏC	2,0	1,0	1,0	0,0	1,0
3	MIRAMAR-MOLL BARCELONA	3,5	3,5	3,5	2,0	1,0
4	COLOM-MOLL DE LA FUSTA	4,0	3,0	3,5	2,5	4,0
5	BARCELONETA	4,0	3,5	3,0	3,0	2,5
6	VILA OLÍMPICA	3,0	3,0	3,0	1,0	2,5
7	POBLENOU	2,5	4,0	2,5	2,0	2,5
8	DIAGONAL MAR	4,0	3,5	3,5	1,0	3,5
9	FÒRUM	3,5	3,5	2,5	2,5	2,5
10	TÈRMIQUES	2,0	1,0	1,0	1,0	2,0

0	característica completament absent o absència de qualsevol tipus de valor o qualitat, problemes i punts crítics greus o nombrosos	0%
1	característica gairebé absent, gairebé total absència de valors i qualitats, elevat nombre de problemàtiques i punts crítics, alt potencial i necessitat d'intervenció	20%
2	característica present, presència de valors i qualitats però amb necessitats importants de millora, presència de problemàtiques i punts crítics, necessitat d'intervenció	40%
3	característica present, presència de valors i qualitats però amb necessitats de millora, presència de problemàtiques i punts crítics, necessitat d'intervenció mitjana	60%
4	elevada presència de valors i qualitats, potencialitat de petites millores, baixa necessitat d'intervenció	80%
5	alt nivell de qualitat, absència total de problemes i punts crítics, baixa o cap possibilitat o necessitat d'intervenció	100%

LA FREQUËNCIACIÓ DEL LITORAL

- Els espais litorals són un gran atractiu de ciutat. Anualment, **13 milions de persones visiten aquests espais** fonamentalment per oci, esbarjo, turisme i per practicar esport, esdevenint una de les zones més visitades de tota la ciutat. Tanmateix, la naturalesa dels diferents espais que conformen el litoral promou un **repartiment d'usuaris heterogeni** que conflueix, sovint, en determinats punts del front litoral.
- L'esport és present a tots els àmbits litorals (mar i terra)** i esdevé un dels grans elements estructuradors d'aquest espai. El litoral té el potencial d'allotjar circuits lineals d'alt valor paisatgístic i ambiental ideals per a la pràctica de la bicicleta, el patinatge, la cursa o la natació. L'esport de platja, en totes les seves modalitats, és un esport emergent, propi del litoral, que té molt potencial i poc espai on poder-se practicar. Existeix la necessitat de **distribuir estratègicament els espais de pràctica esportiva al litoral per optimitzar els usos que són propis del litoral**.
- Malgrat la prohibició d'accedir als espigons (Ordenança de mesures per fomentar i garantir la convivència ciutadana a l'espai públic de Barcelona), els usuaris de les platges hi segueixen accedint. Segons dades de Guàrdia Urbana, l'any 2017 es van fer sortir 9.000 persones dels espigons.

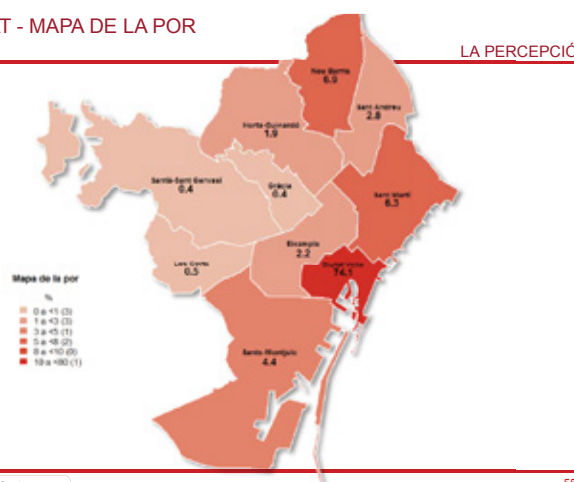
- El front litoral compta amb la **presència d'una bona quantitat d'equipaments i centres relacionats amb el mar, la nàutica i el litoral**. Tanmateix **manca la col·laboració activa** entre aquests equipaments que faciliti al ciutadà l'apropament al litoral i el reconeixement de la marítimitat en l'imaginari col·lectiu.
- En relació amb la presència de grans equipaments, el litoral es divideix en dues grans àrees ben diferenciades: a ponent del Port Olímpic, una zona d'alta densitat d'equipaments; a llevant, una zona de baixa densitat.

ÚS IRREGULAR DELS ESPAIS PÚBLICS

- Les darreres enquestes de victimització identifiquen una **creixent preocupació dels ciutadans i ciutadanes de Barcelona per temes d'inseguretat i delinqüència a la ciutat**. A grans trets, hi ha la percepció entre la ciutadania que la **delinqüència ha augmentat i que els agents de seguretat actual resulten insuficients**.
- El **mapa de la por 2017** mostra el **districte de Ciutat Vella amb l'índex més alt de la ciutat**, seguit per Nou Barris i els altres dos districtes litorals (Sant Martí i Sants-Montjuïc).
- Des de l'estiu de 2015 **s'ha incrementat la demanda d'actuacions policials** relacionades amb el **tràfic i el consum de drogues a Ciutat Vella** i en particular al barri del Raval.
- La **venta irregular a la via pública** (manters, llauners, etc.) també s'ha incrementat en els darrers anys amb les implicacions socials, econòmiques i administratives que comporten.

BARRI MÉS PERILLÓS DE LA CIUTAT - MAPA DE LA POR 2017

Mapa de la por
Es el percentatge de cites de perillositat que ha rebut cada districte.
Inclou només les respostes assignables a un districte de la ciutat.



PS4 En la seva opinió, quin creu que és el barri més perillós de Barcelona? Persones que han citat un barri de Barcelona 2215

55

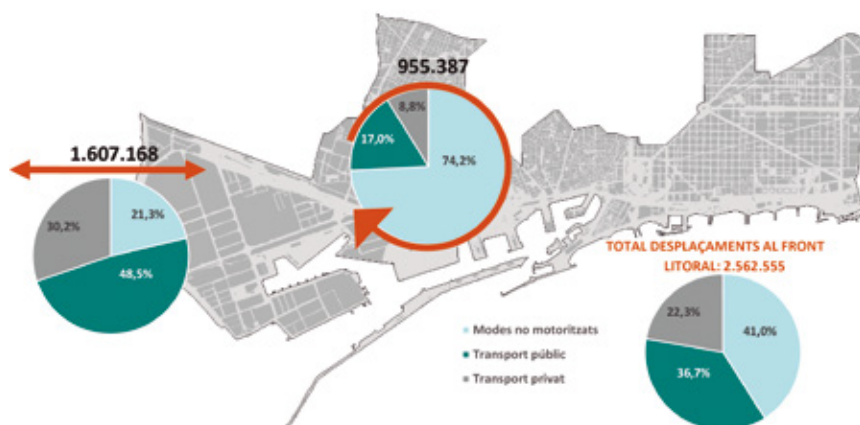
Mapa de la por de la ciutat de Barcelona (Enquesta de victimització 2017 de l'Ajuntament de Barcelona)

LA MOBILITAT QUOTIDIANA

- La mobilitat quotidiana al front litoral suposa el **40% de la mobilitat** que genera o atrau diàriament la ciutat (2,6 M de desplaçaments diaris) i s'estima que el 65% (1,7 M) d'aquests desplaçaments els realitzen els residents en els tres districtes litorals. Els **desplaçaments interns** a l'àmbit, uns 0,9 M (37%), **són molt inferiors als de connexió**, uns 1,6 M (63%), valor que dona una idea de l'obertura del territori a la resta del seu entorn. Amb tot, el litoral és un territori que acull un elevat nombre de desplaçaments, tant de connexió amb altres àrees de la ciutat (65%), com del territori metropolità (24%) i de dins i fora de la RMB (11%).
- La situació central de **Ciutat Vella**, l'àmplia cobertura i accessibilitat del transport públic i la manca d'aparcament gratuït fan que el **repartiment modal** del districte sigui molt **millor** que en el cas de **Sants-Montjuïc i Sant Martí**, caracteritzats els dos

per tenir un **dèficit** d'accessibilitat en **transport públic** en el seu tram litoral lligat a l'alta accessibilitat que ofereix la ronda Litoral i a la gratuïtat de l'aparcament molt estesa en els dos districtes.

Desplaçaments i repartiment modal als districtes del litoral



LA MOBILITAT ALS ESPAIS PÚBLICS I A LES PLATGES

- A banda de la mobilitat quotidiana, quan arriba el bon temps els **espais públics del litoral i les platges generen diàriament entre 100.000 (dia feiner) i 220.000 (festiu) desplaçaments addicionals** que generen una forta pressió sobre l'espai lliure (molts d'ells es realitzen a peu) i la xarxa de transport públic, especialment a la parada de metro de la Barceloneta i a les línies d'autobús que connecten l'Eixample i Ciutat Vella amb l'àmbit de platges. Aquest fet tensiona notablement la convivència entre veïns i visitants.
- En el cas dels espais públics urbans del litoral, el districte de **Ciutat Vella i en especial la Barceloneta**, són amb molta diferència els que **més pateixen els efectes d'aquesta gran aflluència**, mentre que a **Sant Martí l'espai públic es troba molt menys pressionat** degut a la major llunyania respecte el centre de la ciutat i a un menor grau d'atractivitat dels espais. En el cas de les platges, s'aconsegueix una major distribució, tot i que les platges de Ciutat Vella registren valors de densitat que es troben al límit de la saturació.
- Tant a les platges com als espais públics urbans els modes no motoritzats són els més utilitzats mentre que el Port Olímpic suposa una frontera en l'ús del transport públic. **L'oferta i la gratuïtat de l'aparcament a l'àmbit llevant són factors que afavoreixen l'ús del vehicle privat** que mostra valors molt elevats especialment entre les platges de la Nova Mar Bella i la de Llevant.

Aforaments en l'hora punta de cada tram (juliol 2017)

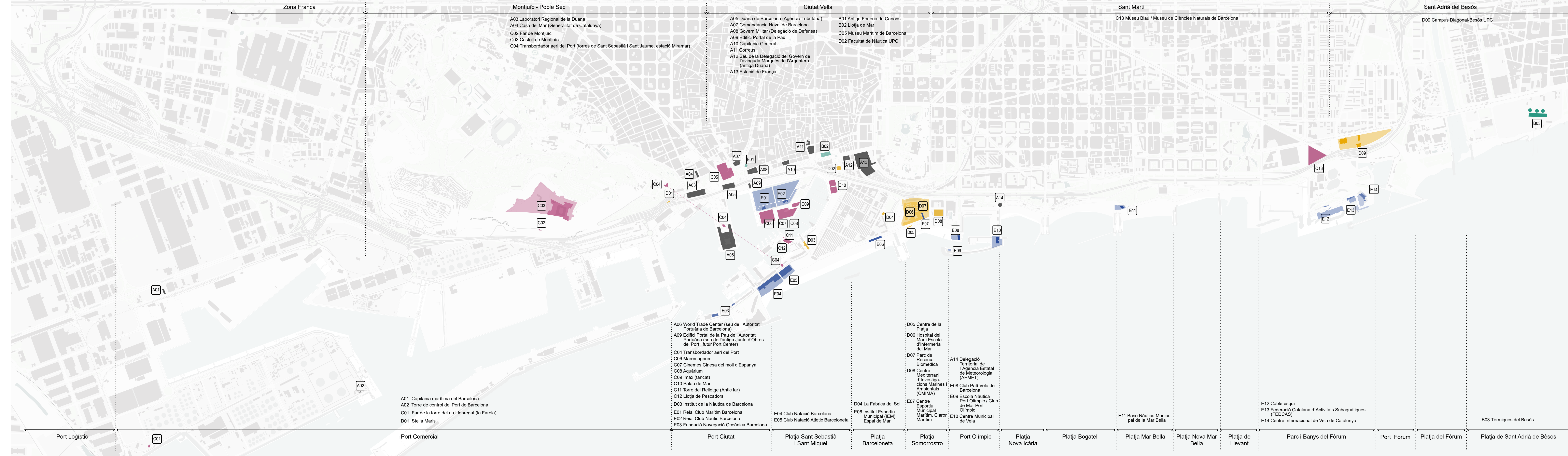
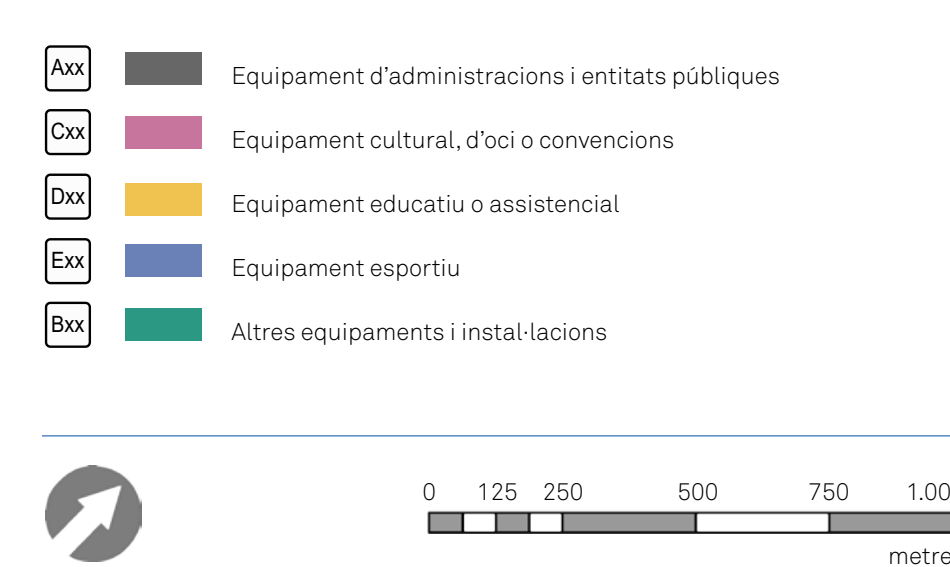


L'OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC FERROVIARI

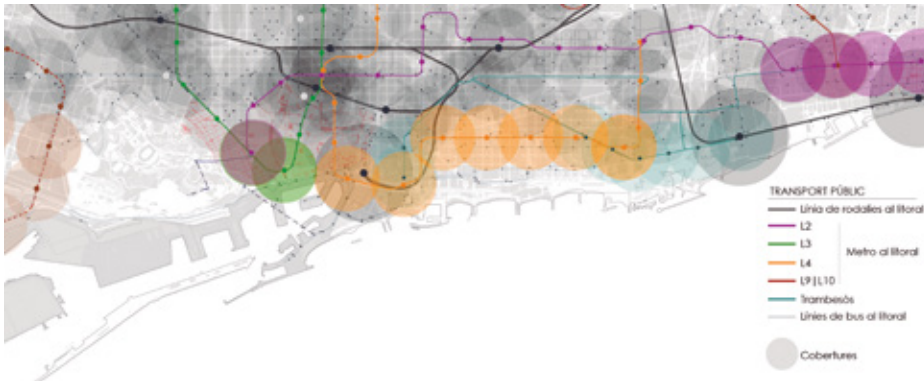
- La **cobertura de la xarxa ferroviària** al litoral **és escassa**. Només Ciutat Vella i el final de la Diagonal disposen de parades de metro, tramvia o rodalies relativament a prop. **L'estació de França** (R2S, mitja i llarga distància) té un paper **regulador** dins la xarxa i

Grans equipaments relacionats amb el mar, la nàutica i el litoral

DESPLIEGUU ↓



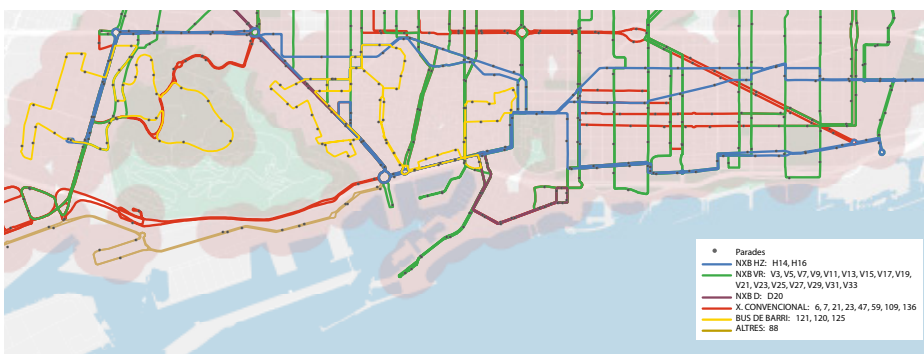
la demanda més baixa de la ciutat, i la de **St. Adrià** queda lluny del litoral barceloní, tot i que serà un element clau pel desenvolupament de les Tèrmiques. La **L4 de metro** té pendents millores importants en la seva connectivitat amb la resta de la xarxa, que no resoldran però, **l'elevada distància** entre el tram central de St. Martí (entre Bogatell i Selva de Mar) i la primera línia de mar (900 m). El paper del **tramvia** és també molt discret, amb molt poca demanda a la zona litoral del Besòs i una de més elevada al ramal de Ciutadella. La funcionalitat d'aquest tram però, es veu compromesa per la unió del TramBaix i del TramBesòs que segons les previsions reduirà la seva demanda actual. El **projecte de perllongament pel litoral** recollit en els instruments de planificació (Ciutadella- Moll de Barcelona) podria donar un **cert impuls al ramal Glòries-Ciutadella**, tot i que està condicionat al funcionament de la nova xarxa de bus (NXB).



Oferta de transport públic ferroviari

L'OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC EN AUTOBÚS

- **L'autobús** és el mitjà de transport que finalment acaba **garantint la cobertura territorial** del transport públic al litoral, en especial al final del passeig Joan de Borbó, a La Marina i a tot l'àmbit de Llevant entre el Port Olímpic i el Fòrum.
- Les **línies centrals són les més sol·licitades** durant el període estival i el 2017 es va optar per primer cop per utilitzar fons de l'IEET (taxa turística) per reforçar aquests serveis. A Llevant, l'extensió de la NXB recentment implantada ha desplegat noves línies verticals que trenquen la dinàmica de les anteriors (que en apropar-se al mar es dirigien cap el centre) i baixen en direcció mar, tot i que en alguns casos no travessen la ronda Litoral.
- Tot i la presència d'algunes línies d'autobús que recorren el litoral en certs trams, **es troba a faltar un servei longitudinal continu** que relligui els espais públics del litoral, els seus equipaments i en general els focus generadors/attractors de mobilitat. La manca de continuïtat d'aquestes línies desdibuixa la idea d'un corredor litoral de transport públic que, per contra, està perfectament definit per a la mobilitat privada gràcies a la presència de la ronda Litoral.



Oferta d'autobús al litoral (febrer 2019)

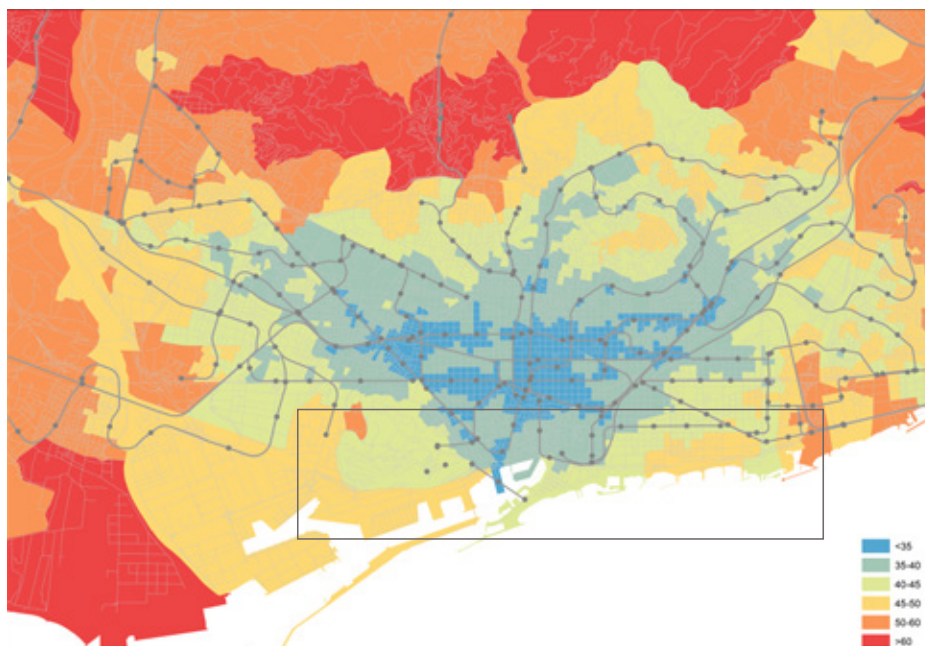
ACCESSIBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

- La manca d'una oferta d'infraestructura ferroviària propera i potent al litoral, sumat a una major dotació de línies i freqüències d'autobús a Ciutat Vella (en comparació

amb l'oferta existent als barris de La Marina o a St. Martí), fan que l'**accessibilitat** en transport públic **al litoral** sigui **més baixa** que **en altres zones més centrals** de la ciutat com l'Eixample o les situades **al llarg** dels principals **corredors ferroviaris**.

- Dins el propi **corredor litoral**, s'observen també diferències. **Ciutat Vella** és la part **més accessible** (sobretot al llarg del passeig Colom), mentre que l'àmbit dels **barris de La Marina** i tot el litoral de **St. Martí** gaudeixen d'una **menor accessibilitat**.

Accessibilitat global en transport públic a l'AMB (mitjana de temps de viatge en transport públic entre totes les seccions censals) (2018)



XARXA VIÀRIA

- La xarxa viària del litoral de la ciutat té com a principal protagonista la **ronda Litoral i els seus laterals**, que actualment presenten **greus problemes de congestió i poca adaptabilitat** a les alteracions habituals del trànsit. Les barreres físiques i la pròpia morfologia de la ciutat fan que aquests vials i la Gran Via siguin els únics eixos horitzontals amb continuïtat entre la Gran Via i el litoral. Aquest fet provoca que tota la pressió del vehicle privat es concentri aquí, sent aquesta infraestructura la major barrera física i de confort en l'accés i gaudi del litoral, a la vegada que permet alliberar de trànsit bona part de la xarxa viària intermèdia.
- L'aparcament és també una peça clau al litoral de la ciutat, com a complement a aquesta potent infraestructura. La presència d'una **àmplia zona d'aparcament no regulat** a l'àmbit de llevant, **afavoreix l'ús del vehicle privat** en aquest punt. Aquest aparcament no només es fa servir d'accés al litoral sinó de forma intensiva com a P&R durant tot l'any com a resultat del dèficit d'accessibilitat en transport públic en aquest territori.

Intensitat mitjana diària (IMD) i saturació a la xarxa viària del litoral (2018)



- **L'auge del trànsit de ferris i el Short Sea Shipping** planteja la necessitat de disposar de nous espais de moll i línia d'atrac.
- Per a l'any 2017, **el tràfic de passatgers en ferri (12%) ha crescut més ràpidament que el de creueristes (1%)**, per bé que aquesta tendència s'ha invertit en 2018.
- El **tràfic ferroviari de mercaderies en ample UIC és molt baix** (3,5% de les circulacions totals en 2017). Calen **actuacions disruptives** per trencar els colls d'ampolla que limiten el seu creixement.

Port de Barcelona



ELS ALTRES PORTS DE LA CIUTAT

- El **Port Olímpic** presenta un seguit de **mancances com a infraestructura** (ultrapassament del dic de recer i aterraments de la bocana principalment), i també **com a espai públic** de relació ciutadana (els conflictes pels locals d'oci nocturn han restat altres usos al port). La bocana del port presenta una certa congestió marítima en temporada alta deguda a la gran quantitat d'activitats de diversa tipologia que s'hi realitzen, que posa en risc la seguretat marítima.
- El **Port Fòrum** també presenta **problemàtiques associades a la infraestructura** (ultrapassament del dic de recer i agitació interna), que li han restat competitivitat respecte a altres ports metropolitans. La distribució dels espais del Port Fòrum també presenta mancances.

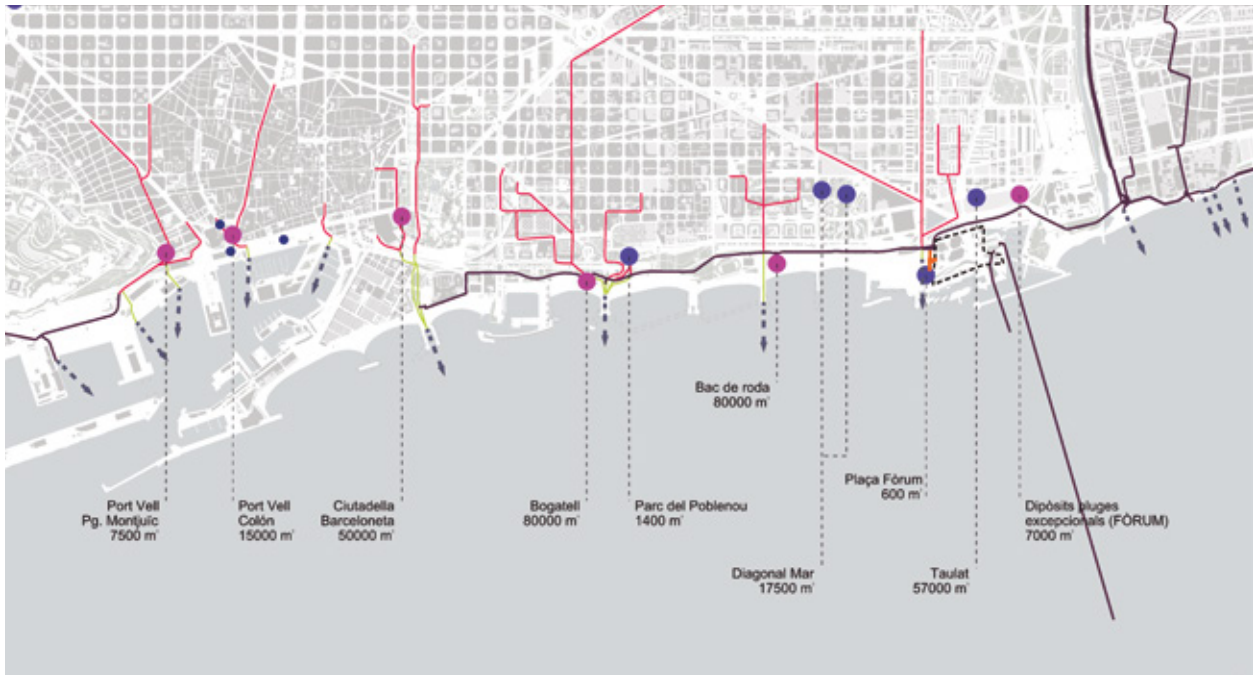
Ultrapassament del dic de recer del Port Olímpic (esquerra) i desperfectes causats pels temporals a la zona del Port Fòrum (dreta)



INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS I ELS SEUS IMPACTES

- Per la orografia i la ubicació prop del mar, al litoral es situen la major part de les xarxes estructurants de les diferents infraestructures bàsiques de serveis: gas, xarxa elèctrica, telecomunicacions i sanejament. La concentració en la desembocadura del riu Besòs d'instal·lacions estructurants de diferents serveis **ha consolidat un imaginari d'aquest àmbit lligat sobretot amb activitats productives i industrials**.

- En episodis de precipitació intensos es poden produir sobreiximents de la xarxa de col·lectors que suposen l'abocament directe al mar d'aigües residuals diluïdes amb aigües de pluja. **Aquests abocaments produeixen per una banda contaminació puntual en les aigües de bany i per altra la presència de materials flotants en les platges.** Al litoral, **resta pendent la instal·lació de 6 dipòsits anti-DSU** per minimitzar l'aigua que s'aboca a mar en aquests episodis torrencials de pluja.
- El sistema de sobreexidors de la xarxa de sanejament funciona en base a comunicacions obertes entre la xarxa de col·lectors per on circulen les aigües residuals en règim més o menys constant, i la de sobreexidors, que entren en funcionament quan s'excedeix la capacitat dels primers. Aquestes obertures fan que **en alguns casos, els olors generats en la xarxa de sanejament s'estenguin per la xarxa de sobreexidors** i puguin aflorar en els punts d'abocament.



- En l'àmbit del Fòrum, **la presència de les instal·lacions de generació elèctrica i de valorització de residus generen un soroll de fons continu que encara no s'ha valorat.** El Mapa Estratègic de Soroll de Barcelona, tant de l'any 2012 com el que actualment s'està elaborant, no inclou mesures directes en aquest àmbit. Així amb les dades disponibles no és possible valorar l'impacte acústic real que les infraestructures de serveis generen en aquest entorn.

Principals infraestructures de sanejament del litoral

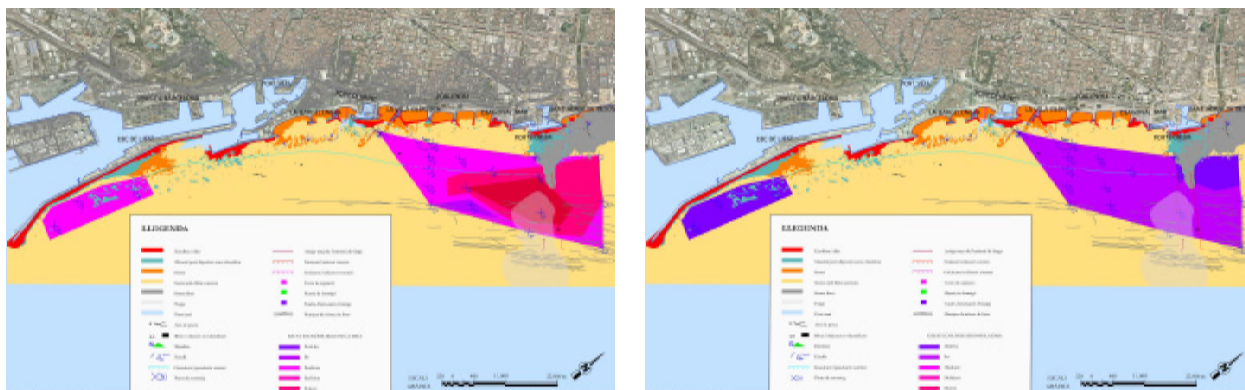


Nivells acústics als entorns de la ronda Litoral a la zona del Port Fòrum (dBA) (2013)

- Les centrals de producció elèctrica, de valoració de residus i l'Estació Depuradora d'Aigües Residuals (EDAR), situades en la desembocadura del riu Besòs, són els principals focus d'origen industrial d'emissió de gasos (NO₂, PM₁₀, SO₂ i CO) en l'àmbit del litoral.

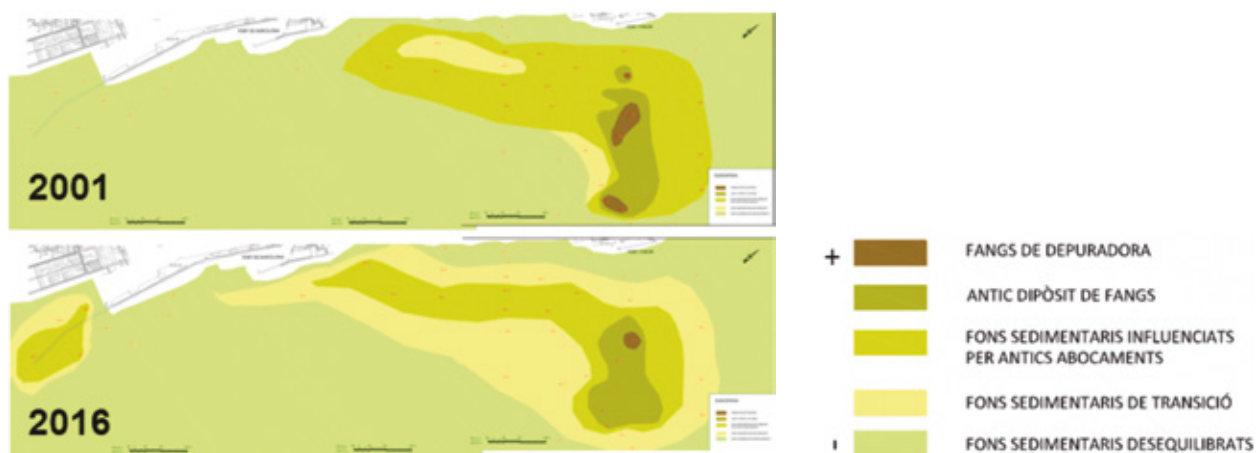
MEDI AMBIENT

- El litoral és el **destí final de tots els fluxos** de la conca i del sanejament de la ciutat, per tant la seva qualitat ambiental està compromesa per la qualitat dels fluxos que hi drenen. La torrencialitat característica del clima mediterrani i el fet de que el sistema de sanejament metropolità sigui unitari, implica que la **qualitat de l'aigua del litoral pugui quedar compromesa després d'episodis de fortes pluges**.



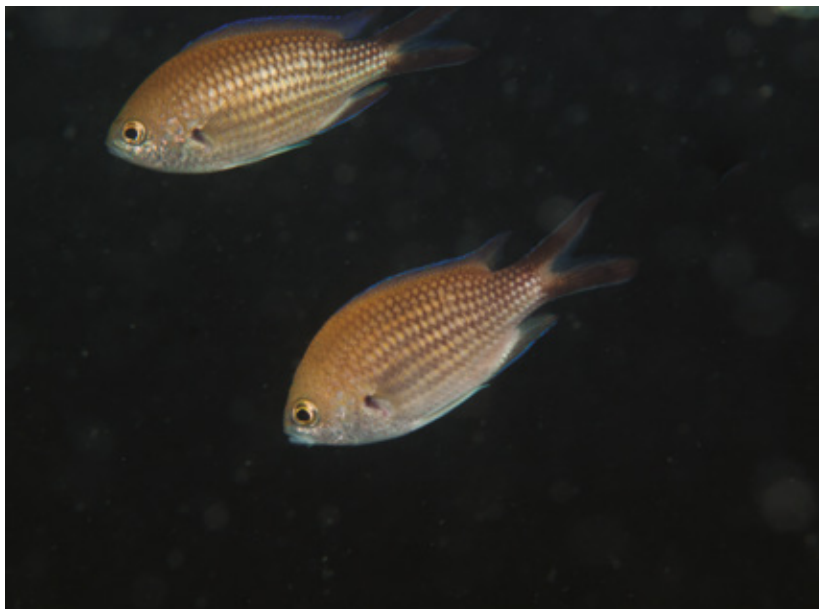
Evolució de l'estat de qualitat ecològica del litoral (2001-2016)

- Gràcies a les **obres de millora de sanejament** dels darrers temps, l'estat ecològic de l'aigua ha passat de ser entre dolent i mediocre (2001) a **bo o molt bo** (2016).
- Els **vessaments històrics** d'efluents terrestres a través de col·lectors i d'emissaris submarins, i de l'abocament de fangs de depuradora de les EDARs de Montcada i Sant Adrià de Besòs des de finals dels anys 70 fins a principis del 2001 a través de l'antic emissari de fangs han condicionat enormement la qualitat dels sediments dels fons marins.
- Després de les millores de sanejament de les darreres dècades (planta de tractament de fangs, dipòsits anti-DSU, col·lectors interceptors, millores en depuradores, etc.) i gràcies a les corrents i la dinàmica sedimentària de la zona, **s'ha produït una reducció important de l'àrea superficial de fangs contaminats** (un 76,7% durant els darrers 15 anys).



Evolució de la concentració de contaminants al fons marí (2001-2016)

- El **parc d'esculls**, instal·lat l'any 2003 per iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona, avui dia colonitzat per diferents espècies marines animals i vegetals, ha ajudat a augmentar la biodiversitat i està contribuint molt positivament a millorar l'estat dels fons marins degradats del litoral de Barcelona.



- Els **espigons** de les platges funcionen com un substrat rocós relativament **pobre en espècies** on no s'arriba a assolir la composició de les comunitats clímax característiques de zones de costa rocosa natural.
- Quant a les comunitats macrobentòniques dels **fons sedimentaris del front litoral** de Barcelona, al 2016 s'observa un **bon estat de salut ambiental** en base a la seva composició amb uns resultats de l'índex MEDOCC com indicador de qualitat ambiental associat als organismes marins presents de "bo" o "molt bo" segons la zona.
- Es detecta un alt grau de **desconeixement de la biodiversitat marina** existent al medi litoral de la ciutat com a conseqüència de la dificultat d'accés als esculls artificials i als espigons. Existeixen algunes activitats de difusió i educació ambiental envers al mar, però no estan coordinades i són encara insuficients per arribar a un públic més ampli.
- Respecte el **verd de la ciutat**, gairebé una tercera part del mateix es troba en els barris del litoral. De mitjana, un 17% de la superfície d'aquests barris és verda. Tanmateix, hi ha grans diferències entre els barris degut, fonamentalment, al diferent nombre de parcs i espais verds.
- El **corredor del litoral** és un dels sis corredors principals de la xarxa de corredors de la ciutat. La desembocadura del Besòs i la muntanya de Montjuïc són els elements naturals més destacables, però també s'hi troben parcs urbans amb un paper

Fauna marina del litoral de Barcelona

remarcable a nivell d'espais verds i pels serveis ambientals i socials que presten, com són especialment el parc de la Ciutadella, el parc del Poblenou o Diagonal Mar. Cal potenciar aquest corredor verd del litoral de riu a riu, resolent els punts crítics per tal de maximitzar la seva funcionalitat.

Zones verdes del litoral



- La vessant **industrial i portuària** dels espais Fòrum i Zona Franca/port es caracteritza, des del punt de vista ambiental, per la presència d'instal·lacions de gestió de residus i altres d'activitats que són focus emissors a l'atmosfera i potencialment generadores **d'olors i de residus**, per la manca de verd en aquestes àrees, i per la **contaminació** que es troba en l'aire i en els fons marins degut al passat històric i industrial d'aquest entorns. Es tracta d'àmbits que es troben a priori allunyats de la població. Encara que els anteriors trets siguin perceptibles per als usuaris del front litoral i pels ciutadans més propers, la seva incidència és més difusa en el conjunt de la ciutat.
- La intensitat d'ús de l'espai públic a Ciutat Vella es percep a nivell ambiental, especialment en forma de **queixes de soroll i de recollida i neteja de l'espai urbà**.
- La ronda Litoral estructuralment i pel trànsit que suporta constitueix un altre element amb fort impacte ambiental en el litoral, des del punt de vista d'emissions, de soroll i del trencament de la continuïtat entre platges i parcs del litoral. La **qualitat de l'aire** del litoral està molt condicionada per la influència d'aquests elements. La ronda i els carrers amb major trànsit com Paral·lel o Via Laietana són els principals emissors tant de NO_x com de PM_{10} .
- El **Port de Barcelona** representa un 43% de les emissions de NO_x i un 52% de PM_{10} , però només contribueix en un 7% als nivells d'immissió de NO_x i un 1,5% de PM_{10} (valors integrats per tota la ciutat segons l'estudi de Barcelona Regional de 2015).

Emissions de NO_x i de PM_{10} a Barcelona (2015)



- Les platges de Barcelona són un **sistema estructuralment deficitari en sorra amb una capacitat de recuperació pràcticament nul·la**. La seva dinàmica litoral fa que la seva superfície disminueixi de forma crònica any rere any. Si no es prenen mesures, aquesta regressió pot arribar a posar certes parts de les platges en situació de fragilitat extrema, amb amplades que no serien suficients per garantir la protecció de les infraestructures de ciutat del rere platja ni per suportar la càrrega d'usuaris a l'estiu.
- La garantia de la funcionalitat de les platges passa irremeiablement per **compensar artificialment la seva pèrdua sedimentària** (veure taula). L'elevada densitat d'usuaris de les platges de Sant Miquel i Sant Sebastià i la seva amplada, prop dels límits crítics per la seva supervivència, fa que la necessitat d'aportar sorra a aquestes platges resulti especialment urgent.

Estat de les platges de Barcelona

Platja	Amplada mitjana 2017 (m)	m ² /usuari temporada bany	Volum a compensar artificialment (m ³ /any)
Llevant	48	4,95	6,810
Nova Mar Bella	51	9,90	7,210
Mar Bella	52	13,08	9,530
Bogatell	69	13,61	10,750
Nova Icària	66	8,73	6,460
Total platges llevant	–	–	40,760
Somorrostro	71	9,89	9,980
Barceloneta	40	6,80	14,480
Sant Sebastià i Sant Miquel	43	3,36	20,940
Total platges ponent	–	–	45,400
TOTAL			86,160

- Per poder optimitzar les campanyes de regeneració de les platges, cal un mecanisme **de monitoratge i seguiment** en temps real que permeti avaluar el seu estat i que alerti quan s'assoleixin nivells crítics.
- Les platges de Barcelona, de naturalesa molt diversa, presenten **una ocupació amb una clara tendència a l'alça**, amb 4,7 M de visitants al 2016 durant la temporada de platges, superant gairebé en 1 M el nombre d'usuaris en anys anteriors, per bé que la campanya d'enquestes de 2018 mostren una ocupació menor (possiblement com a conseqüència de les pitjors condicions meteorològiques durant l'estiu).
- Les **platges de ponent són en general les més ocupades** (només entre Sant Miquel i Sant Sebastià es concentren el 35% del total d'usuaris de les platges barcelonines) i la demanda va decreixent amb la proximitat al Besòs. Per la seva bona connectivitat i per la disponibilitat d'aparcament gratuït, les platges de Llevant es consoliden com a platges més atractives per als usuaris de la província de Barcelona.
- La **funció recreativa de la platja està arribant al seu límit**, ja que la saturació d'algunes platges en temporada alta, amb trams on els usuaris disposen d'una superfície molt inferior de la que recomana la literatura per tal de garantir la seguretat i el confort de l'usuari, fa necessari avaluar i/o actualitzar l'actual model de gestió d'aquest espai d'acord amb la nova realitat social, econòmica i ambiental de les platges.
- La **funció natural de les platges és molt baixa**, i si s'afegeix el fet de l'alta freqüentació i concentració d'usuaris en aquest entorn, això pot derivar en una sèrie de problemes ambientals greus: augment de la generació de residus a la sorra i al mar, augment d'activitats il·lícites, etc.



Concert de la Mercè 2017
a la platja de Bogatell
(Xavi Torrent)

- La **realització de certes activitats** al litoral de Barcelona, com els concerts multitudinaris, podria estar contribuint molt notablement al **deteriorament de la qualitat de les aigües i els fons marins**, i per tant, de l'hàbitat de nombroses espècies d'organismes marins que habiten en aquest ecosistema.

RISCOS I RESILIÈNCIA

- Segons els estudis realitzats fins al moment, com conseqüència del canvi climàtic es podria produir un triple efecte al litoral: un **augment de la inundació, canvis morfològics a les platges** i una **major exposició de les infraestructures portuàries**.

Increment del nivell del mar previst

Període	Escenari compromès		Escenari passiu		Escenari pessimista	Escenari tendencial
	2046-2065	2081-2100	2046-2065	2081-2100	2081-2100	2040
Increment del nivell mig	0,25	0,46	0,25	0,64	2,00	1,00
Marea astronòmica	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21
Marea meteorològica (T50)	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
TOTAL	0,94	1,15	0,94	1,33	2,69	1,69

- Pel que fa a les **platges**, és probable que augmenti el **risc associat a la inundabilitat**, que està directament relacionat amb la pujada del nivell del mar, a mitjans però sobretot a finals de segle. També molt probablement existeixi una **variació en la morfologia de les platges** com a conseqüència dels canvis en les tendències de l'onatge i del propi increment de nivell del mar que faran variar els processos d'aportació i **pèrdua de sediments** de les platges i també la seva orientació.

- L'anàlisi de l'increment del nivell del mar realitzat pel Pla Clima mostra inundacions a totes les platges en condicions d'onatge extremal. En condicions d'onatge normal no es produeixen inundacions però totes **les platges veurien reduïda la seva superfície**.
- **Les platges de ponent presenten més vulnerabilitat** que les platges de llevant perquè no tenen possibilitats de retrocedir ja que tot l'entorn està urbanitzat. Les mesures d'adaptació al canvi climàtic hauran d'anar encaminades a reduir els efectes de l'onatge, introduint **nous elements de protecció passiva o elevant la cota de passeig**.
- En l'àmbit de les **infraestructures portuàries**, el canvi climàtic podria tenir efectes **en l'agitació interior dels ports** i augmentar els **episodis d'ultrapassament** per sobre els seus dics de recer. Tot i això, amb la finalització de les obres de defensa dels ports, que actualment s'estan definint, aquestes afeccions quedarien reduïdes.
- L'anàlisi de **temperatures mínimes** de l'estudi de les onades de calor del Pla Clima, mostra com el litoral presentarà temperatures diürnes moderades, però nits càlides. Les previsions per finals de segle segueixen accentuant les diferències entre el litoral i la resta de la ciutat en el nombre de nits tropicals, tòrrides i càlides.
- El Pla Clima inclou una línia estratègica relacionada amb el litoral i el canvi climàtic amb l'objectiu **d'aprofitar i mantenir els serveis ambientals que aporta el litoral i el mar** per combatre el canvi climàtic i garantir la seva integritat funcional.

Nivell del mar avui



Situació actual

Nivell del mar demà



Escenari compromès



Escenari passiu

- Els riscos industrials més importants en l'àmbit litoral són el risc químic associat a les instal·lacions del moll de l'Energia del port i el risc per transport viari i ferroviari de mercaderies perilloses.

LA GESTIÓ DEL LITORAL

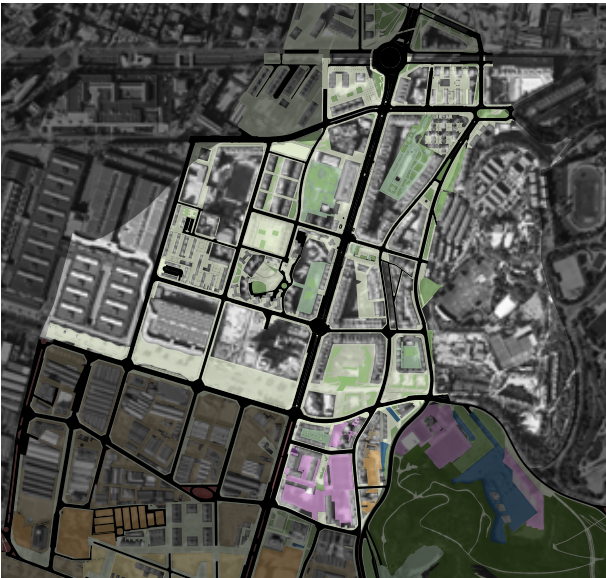
- L'**actual model** de gestió municipal del litoral està **orientat únicament** a la gestió integrada de les platges, i deixa la gestió dels ports i altres espais claus del litoral a mans de tercers.
- La gestió de les platges es duu a terme mitjançant el **Pla de Gestió Integrada del Litoral (PGIL)**, que es va aprovar mitjançant un conveni de col·laboració signat l'any 2007 per les administracions amb competències sobre l'espai (Estat, Generalitat i Ajuntament). Tot i que els **protocols d'actuació i el marc legal són plenament vigents**, la ràpida evolució de la realitat econòmica, social i inclús ambiental de la ciutat imposa una **revisió i actualització del mateix**.
- El **paper de la ciutat** en les decisions sobre l'espai ocupat pel Port de Barcelona i concretament **en l'àmbit port-ciutat, és molt escàs** i en canvi aquestes tenen implicacions rellevants sobre la ciutadania. Manquen canals de comunicació directes entre la ciutadania i l'Autoritat Portuària.
- No existeix una direcció que coordini la gestió del litoral en la seva totalitat i complexitat (incloent platges i ports), i estableixi una estratègia conjunta que englobi però que

també potencii les individualitats dels diferents àmbits litorals. Així doncs, es detecta la **necessitat** d'establir una **coordinació de la gestió del litoral que compregui tot l'espai**, que estableixi una estratègia conjunta i que aglutini totes les funcions que li són pròpies.



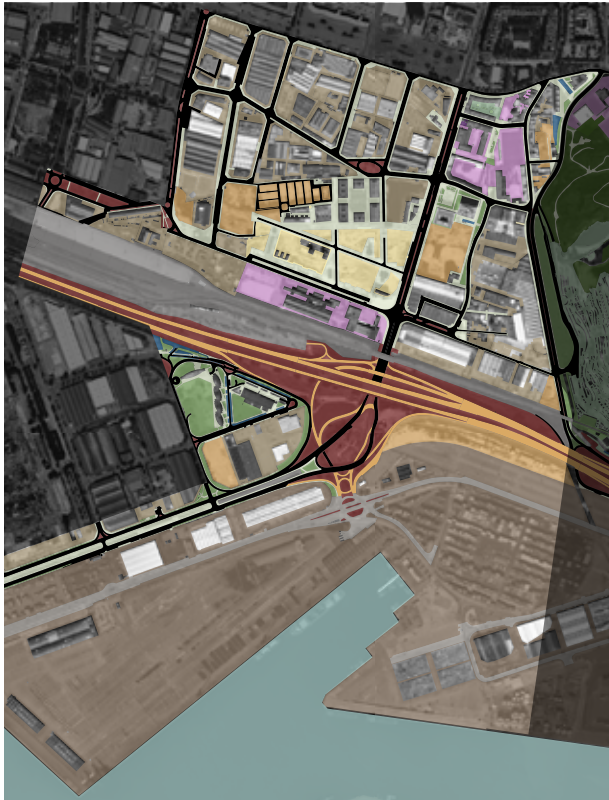
LA MARINA DE PORT

- Es tracta d'un dels barris que concentra **més població del litoral** (30.397 habitants, el 12,1% del total), i **amb una alta taxa d'ocupació** (l'atur no supera el 12% al barri). Per contra, és un dels barris que genera **menor impacte econòmic** sobre el VAB total del litoral (3,5%). El desequilibri entre el nombre de llocs de treball (10.007) i habitants indica que té una important **funció dormitori** i una molt **baixa capacitat de retenció** de la seva població ocupada. Els habitants se situen en un rang de renda mitjana-baixa i presenten un índex d'envelliment important, el que reflecteix que es tracta d'un barri que encara preserva bona part de la seva població original.



Àmbit de la Marina de Port (esquerra) i zona verda del barri de la Marina de Port (dreta)

- La Marina de Port, per la morfologia del seu teixit edificat gaudeix d'un **sistema de parcs, jardins, patis interiors d'illa i places molt viscut i utilitzat pels veïns i les veïnes**.
- D'entre els espais lliures del barri destaca la presència de la muntanya de Montjuïc, un dels elements que concentra una major biodiversitat al corredor litoral. És una reclamació ja històrica (compartida amb el barri de la Marina del Prat Vermell) la **pacificació del parc de Montjuïc** perquè pugui esdevenir un veritable parc.
- El sistema de transport públic al barri es fonamenta en l'autobús, que té temps de viatge elevats fins a arribar al centre de la ciutat i una circulació lenta al llarg del passeig. La recent obertura de la L10, i sobretot el perllongament de la L2, canviaran radicalment els hàbits de transport a l'àmbit.
- Cal **millorar la connectivitat del barri amb el centre de la ciutat pel litoral**, condicionada per l'actual configuració de la ronda Litoral i la discontinuïtat del passeig de Can Tunis.



LA MARINA DEL PRAT VERMELL

- La Marina del Prat Vermell té avui en dia una **dinàmica** clarament **industrial i de serveis**. En l'actualitat, només un 13,6% de la seva superfície està ocupada per habitatges i el seu espai públic està hipotecat per les infraestructures ferroviàries i la ronda Litoral.
- És un dels barris del litoral que genera **menor impacte econòmic** (4,6% del VAB total, només per sobre del Besòs i el Maresme) i on la recuperació econòmica dels darrers anys ha tingut escàs impacte. El seu miler i escaig d'habitants se situen en el segment de **renda molt baixa i l'atur** en el barri és del **20%**.
- El barri està immers en un profund **procés de transformació urbana** (es preveu la construcció de 10.085 nous habitatges) que ha de permetre l'ampliació del parc públic d'habitatge protegit, l'arribada de nous pols terciaris i l'augment de l'oferta de llocs de treball (de manera singular, en el sector de les tecnologies de la informació i la comunicació).
- El desenvolupament previst generarà uns 150.000 nous desplaçaments, un valor que multiplicarà per nou la mobilitat actual. És necessari doncs, **millorar la connectivitat del barri de la Marina amb el centre de la ciutat**. També és necessària la posada en marxa de l'estació Motors de la L10, així com la resta de la línia fins a la ZAL. D'altra banda, el perllongament de la L2 hauria de ser una peça clau en la mobilitat futura del barri.
- En els darrers anys s'ha fet un increment notable de la dotació d'espais verds de la mà del programa d'impuls de la infraestructura verda de la ciutat. Manca encara però, la pacificació i la integració paisatgística amb el peu de Montjuïc de molts carrers, i la recuperació de grans espais per a l'ús i gaudi del ciutadà que també contribueixen a la dinamització sociocultural i econòmica del barri.
- L'espai públic troba una barrera en la seva continuïtat i un coll d'ampolla en el nus de trànsit entre el passeig de la Zona Franca, la ronda i el traçat ferroviari en viaducte.
- Existeixen espais urbans potencials que queden aïllats entre el port i Montjuïc que podrien determinar una continuïtat entre els espais públics futurs de la Marina del Prat Vermell, els del centre de la ciutat (Poble Sec) i la muntanya de Montjuïc.

Àmbit de la Marina del Prat Vermell (esquerra) i espais de la Marina del Prat Vermell (dreta)

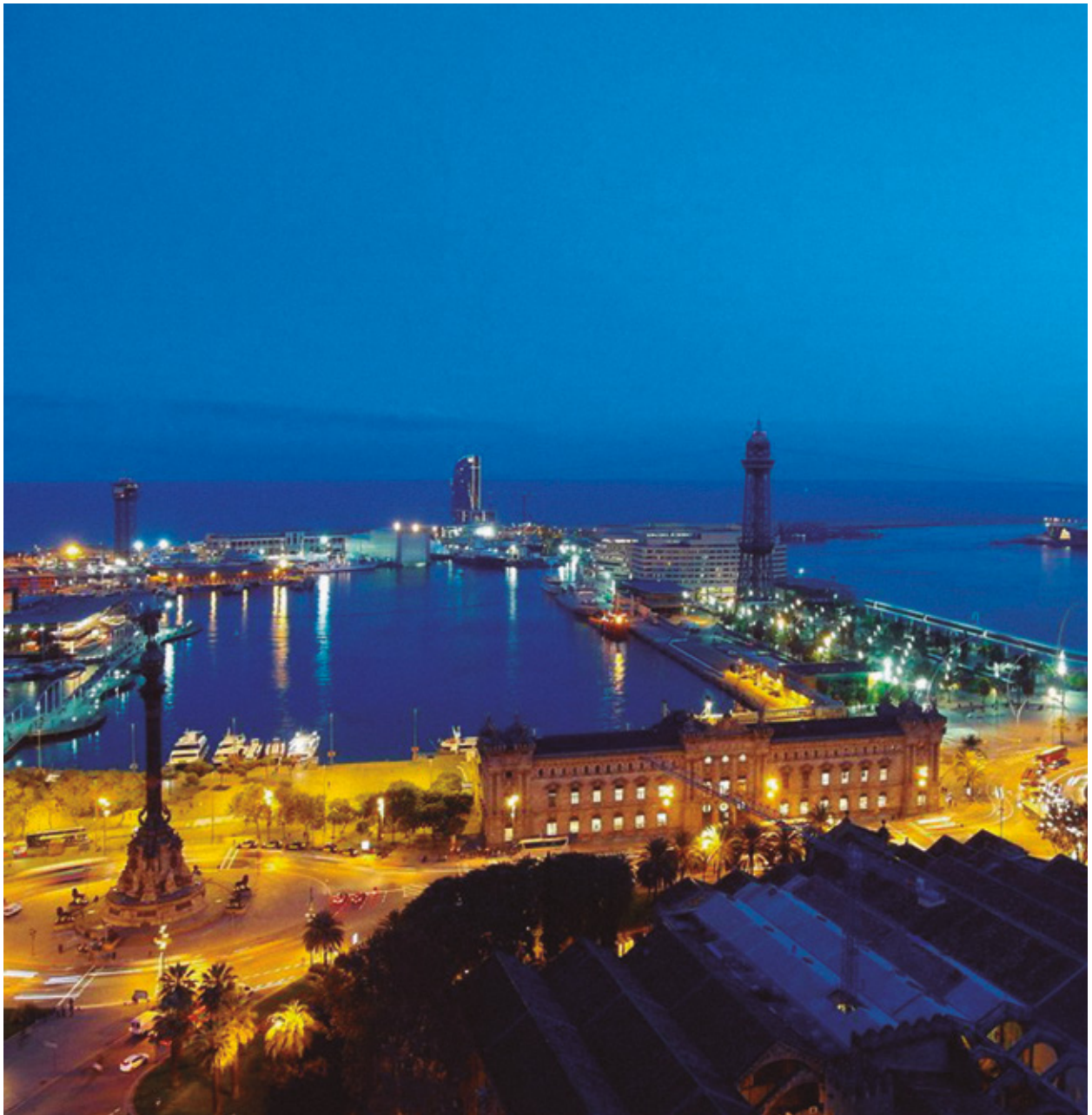


Àmbit del Poble Sec

- Atès que el contacte físic amb la làmina d'aigua en aquest àmbit és de fet impossible per la presència del port comercial, caldria **afavorir els itineraris i recorreguts a peu i en bici que afavoreixin el contacte visual amb el mar i el Llobregat** contribuint a donar resposta a la demanda històrica dels veïns dels barris de La Marina.

EL POBLE SEC

- Té una de les poblacions més elevades de tots els barris del litoral (40.104 habitants, 16% del total) i acull un 30% de població amb nacionalitat estrangera. La taxa d'atur està per sota del 12%.
- Es tracta d'un barri que genera el **6,7% del VAB total del litoral** i on la **pujada** generalitzada de **preus** degut a la reactivació del mercat de **l'habitatge** ha estat especialment intensa.
- Per la presència de Montjuïc, el barri del Poble Sec té un elevat percentatge de verd en superfícies verdes i una elevada ràtio de verd per habitant.
- La muntanya de Montjuïc, que ocupa la major part de la franja litoral, és, juntament amb la desembocadura del Besòs, un dels elements que concentren més biodiversitat del corredor litoral. El programa d'impuls de la infraestructura verda de la ciutat planteja diversos projectes de naturalització a Montjuïc que poden potenciar encara més aquesta biodiversitat.
- Hi ha elements que fragmenten l'espai públic i impedeixen una continuïtat longitudinal i transversal fluida cap a Montjuïc i cap el mar. El resultat d'aquesta situació és la **configuració d'un espai públic poc visible, poc llegible i molt poc utilitzat**.
- La part més urbana del barri és una de les àrees amb menys façana litoral, i no té passeig marítim ja que aquest acaba i comença a la plaça de les Drassanes (Carbonera). Hi ha **barreres i colls d'ampolla que condicionen l'arribada del barri al mar**.
- El **Moll de Barcelona** (encara que pertany administrativament al Raval) és un espai portuari de referència per al Poble Sec com a final de l'avinguda Paral·lel. El recorregut per arribar-hi és poc intuïtiu i l'espai en sí mateix es troba **infrautilitzat**.



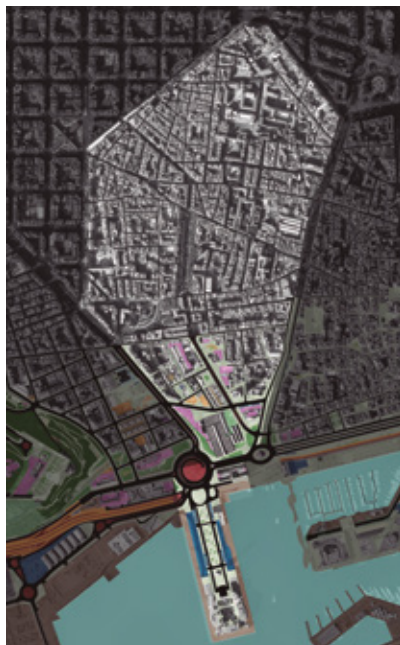
Vista nocturna del Port de Barcelona des del Poble Sec (a dalt) i vista de la Muntanya de Montjuïc (a baix)

- Caldria **resoldre la trobada dels tres teixits** (muntanya, port i trama urbana) tot permetent el perllongament del passeig Josep Carner fins a la Marina del Prat Vermell, una connexió més urbana al peu de la muntanya. També cal una arribada més franca del Poble Sec al mar, així com una major integració del Moll de Barcelona a la ciutat.
- El peu de Montjuïc, pel Morrot, una franja estreta entre el verd i el mar, ha sigut sempre considerada com un “darrere” que s’ha aprofitat per al pas i la instal·lació de grans infraestructures viàries, ferroviàries i marítimes que han ocupat íntegrament l’espai i que no han tingut en compte la connectivitat local entre la Zona Franca i la ciutat històrica així com la relació ciutadana amb el mar. És necessari pacificar i integrar paisatgísticament el peu de Montjuïc per recuperar una part important d’espai públic per a l’ús i gaudi dels ciutadans, així com crear una connexió cívica/urbana entre el Poble Sec i la Marina del Prat Vermell.
- La **qualitat de l’aire està hipotecada** per l’elevat trànsit rodat del Paral·lel i de la ronda i per les activitats del port.

EL RAVAL

- És el barri amb **major població del litoral** (47.274 habitants, el 18,8% del total) i el que concentra un **major nombre de població** amb nacionalitat **estrangera** (48,5%). La xarxa associativa està molt cohesionada i té una gran capacitat organitzativa.
- El Raval és el **segon barri del litoral** en quant a nombre de treballadors (46.737 llocs, un 15,7% del total) i impacte econòmic (15,5% del VAB total de barris del litoral).
- La **taxa d’atur** és de les més **elevades** del litoral (la setena del conjunt de la ciutat) i l’índex de **renda familiar** disponible és dels **més baixos de tot l’àmbit litoral**. La baixa taxa d’autosuficiència laboral del barri suggereix un desajust entre la tipologia de les ofertes laborals i el perfil dels habitants del barri.

Àmbit del Raval (esquerra) i rambla del Raval (dreta)



- La dinàmica de turisticació del barri ha provocat un augment significatiu dels pisos, el que ha fet que molta de la seva **població local migri** cap a altres barris de la ciutat.
- El Raval forma part del nucli antic de Barcelona i com a tal, el seu espai públic està format majoritàriament per carrers estrets amb una forta discontinuïtat visual que contrasten amb una sèrie d’intervencions recents que han generat grans espais públics com la plaça dels Àngels, la rambla del Raval i l’avinguda de les Drassanes. La rambla del Raval però, actua com una frontera subjectiva per als veïns, als quals els costa traspasar la via.

- Fruit del seu emplaçament i característiques, de la potenciació d'equipaments de grans dimensions i d'escala de ciutat així com de la presència de nombroses icones turístiques, el barri ha esdevingut **un dels més turístics de la ciutat** tot suscitant tot tipus de molèsties entre els veïns i veïnes que, en molts casos, han acabat deteriorant la potencialitat dels espais públics del barri.
- Juntament amb el Poble Sec és un dels barris litorals que té **menys contacte amb el mar**. L'espai públic queda fraccionat amb poca presència de vegetació i oferta funcional i amb espais infrautilitzats des del punt de vista ciutadà com ara el Moll de Barcelona.
- Encara que un 11% de la superfície del barri siguin espais verds, al Raval hi ha només **2 m² de verd per habitant**, ràtio que és la menor d'entre els barris del litoral.
- Manquen espais de joc i espais esportius.
- Els **espais de port-ciutat** es presenten com uns àmbits d'**oportunitat a reconquerir** pel barri.
- El Raval destaca en número i densitat de **queixes de soroll** i associades a la gestió de residus respecte altres barris. Hi ha la percepció de molta brutícia al barri, malgrat ser un dels barris on més pressupost s'hi destina en qüestió de neteja.

EL GÒTIC

- Tot i ser un dels barris que concentra un major nombre de llocs de treball (50.715, 17,1% del total), la **taxa d'autosuficiència laboral**, és a dir, la capacitat del barri de retenir la seva població ocupada, és força **baixa**.
- Es tracta del barri del litoral que genera un **major impacte econòmic** (16,6% del VAB total dels barris del litoral). Hi viuen 15.729 persones (el 6,3% de la població litoral) i el principal **receptor de nousvinguts** de la ciutat en gran part estrangers (43,5%), amb **estudis superiors** i **elevada renda per càpita** (per sobre de la mitjana de Barcelona).
- Concentra moltes de les **icones turístiques** de la ciutat i es troba, quasi permanentment, **sobreocupat**. Aquesta realitat suscita tot tipus de **molèsties entre els veïns i veïnes** i deteriora la potencialitat socioambiental dels espais públics del barri.
- La **dinàmica de gentrificació i turistificació** del barri, lligat al procés de renovació de la composició demogràfica i urbanística, ha provocat que molta de la **població local migri** cap a altres barris de la ciutat o bé fora d'aquesta.
- El barri representa només un 8% del verd de la ciutat i té **poca densitat de verd per habitant (4 m²/hab)**. La seva morfologia urbana és també la condicionant de que es faci una recollida de residus manual, que aconsegueix una bona qualitat de les fraccions recollides de manera selectiva.
- Els usos dels edificis del passeig Colom estan canviant els últims anys com a conseqüència, en gran part, de l'anterior Pla d'Usos de Ciutat Vella (2013) que va permetre en aquest carrer **l'apertura de nous allotjaments turístics**. Molts dels edificis utilitzats durant dècades per navilieres i consignataris han passat a convertir-se en hotels de luxe.
- És el barri del nucli històric amb **més façana marítima** i també el més representatiu, però no hi ha una bona continuïtat transversal dels seus carrers amb l'extens espai format pel conjunt del passeig Colom i del moll de la Fusta. Entre la façana i el mar, **l'espai públic està fragmentat pels múltiples "canals" de circulació**, per desnivells, per la formalització i la distribució del propi espai, per corredors saturats i per extensos espais lliures infrautilitzats que s'acaben convertint en zones de pas i no d'estada. A l'extrem sud, hi ha la segona porta més important d'accés al litoral, i als entorns de Via Laietana i Correus una de les secundàries. Ambdós accessos requereixen una millor solució formal donat l'alt volum d'usuaris que les utilitzen.



■ Edificat
■ Espai públic

ic

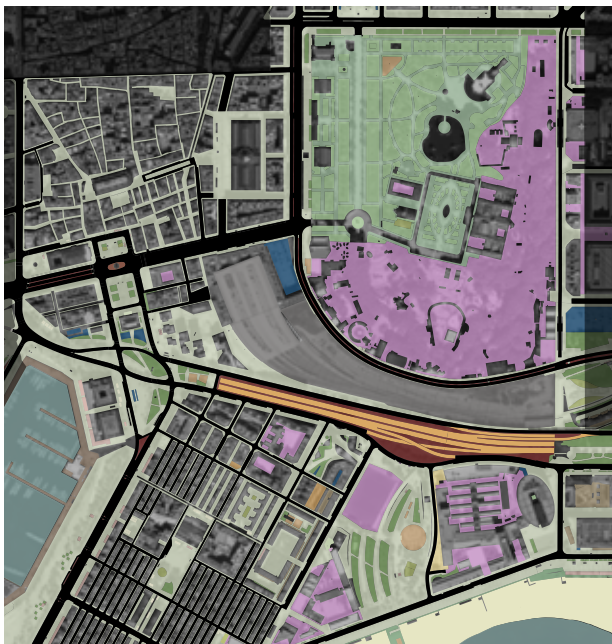


- Hi ha **queixes veïnals** pel soroll que creen les concentracions de persones, les activitats comercials i industrials i les festes i les activitats esportives. Un altre motiu de queixes per soroll són els serveis de neteja i recollida de residus.

La Via Laietana (a dalt)
i carrer del Bisbe (a baix)

SANT PERE, SANTA CATERINA I LA RIBERA

- És un dels barris litorals que concentra un **major nombre de llocs de treball** (38.895), però presenta un **model econòmic poc diversificat** i fortament concentrat en el sector dels serveis de menjar i begudes.
- El barri concentra el 9% de la població del litoral (22.380 habitants) i un 39,6% de la mateixa és estrangera. La taxa d'atur està per sota del 12%.



Àmbit dels barris de Sant Pere, Santa Caterina, la Ribera i la Barceloneta (a dalt a l'esquerra), Passeig del Born (a dalt a la dreta) i el Mercat de Santa Caterina (a baix)

- L'impacte socioeconòmic de les activitats del barri és molt elevat (11,7%), només superat pels barris del Gòtic i del Raval.
- La forta concentració d'activitats immobiliàries (inclòs el sector de la construcció) en aquest barri ha disparat el **cost d'accés a l'habitatge**.
- De la mateixa manera que el Gòtic i el Raval, el seu espai públic està format per carrers estrets amb discontinuïtat visual i petites places, però a diferència d'ells inclou el segon parc més gran del litoral (la Ciutadella) així com un altre element singular, l'estació de França.
- El barri concentra una **forta activitat turística**, ja que acull una bona part dels actius d'interès turístic de la ciutat. Aquest fet deriva en que sigui un dels barris on es registren un

major nombre de **queixes de convivència i per la neteja de l'espai**. Una zona molt sensible del barri degut a la transformació d'usos destinats a l'activitat turística és la dels porxos d'en Xifré, els entorns del Centre Cultural del Born i les porxades del passeig Picasso.

- Una bona part de l'espai lliure del barri està ocupat pel **parc de la Ciutadella**, el parc que aporta **més serveis socioambientals en el litoral**. Gràcies a la Ciutadella, el barri té un percentatge destacat (27%) de superfícies verdes.
- La gran peça tancada del Zoo, juntament amb la ronda i les vies en direcció a l'estació de França, generen una **forta discontinuïtat longitudinal i transversal del barri i de la ciutat cap el mar**.
- Destaca per ser l'únic barri litoral que **no té façana marítima**. La seva arribada al mar es fa a través del pla de Palau i la plaça de Pau Vila, espais fragmentats i infrautilitzats que tanmateix constitueixen una porta principal d'accés al litoral.
- Hi ha poca permeabilitat entre els carrers interiors del Born i els de la Barceloneta degut principalment a la configuració de l'espai a l'av. Marquès de l'Argentera i a la presència de l'estació de França i de la ronda Litoral. Caldria, doncs, **repensar l'espai dedicat al viari, als vianants i a les bicis** a la façana muntanya de l'avinguda, així com la canalització del flux de vianants procedent del barri en direcció al litoral a través d'itineraris transversals alternatius als actuals per pla de Palau.

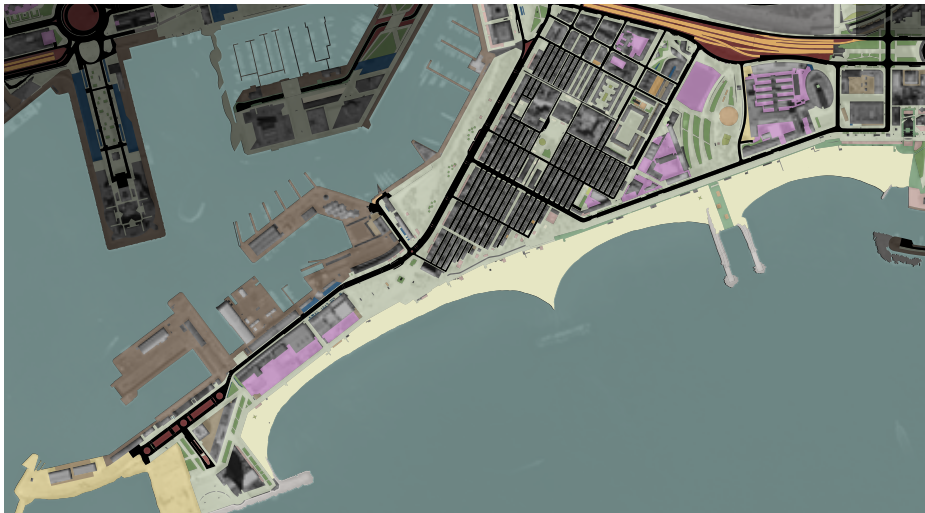
LA BARCELONETA

- És un barri amb un nombre de llocs de treball i d'habitants força equilibrat (17.906 llocs i 15.068 hab., respectivament). Malgrat això, la taxa d'**autosuficiència laboral** de la Barceloneta és **baixa**. La **taxa d'atur** està entre el 10 i 12%.
- El potencial socioeconòmic de la Barceloneta és mitjà (genera un 7% del VAB total del litoral).
- El seu teixit urbà es caracteritza per una estructura de carrers llargs, rectes i estrets amb prioritat del cotxe sobre el vianant (tot i que ha començat un procés de pacificació) i amb poc espai públic viu com la plaça del Poeta Boscà i la plaça de la Barceloneta. Aquest dèficit interior fa encara més atractius per a la gent del barri els espais públics litorals (tant el front de Joan de Borbó com les platges).
- La **pressió turística i l'elevat cost a l'habitatge** (dels més elevats de Barcelona) ha desencadenat una **pèrdua de població** força accentuada. En resposta a aquestes dinàmiques, els veïns, associacions, comerços, serveis i administracions del barri han impulsat un pla de desenvolupament socioeconòmic comunitari (**Barceloneta Proa la Mar**) que promou l'activitat econòmica i les oportunitats que ofereix el barri, entre elles el vincle i la relació històrica amb el mar.
- Aquest barri és el que té **major façana en contacte amb el mar**, la major longitud de passeig marítim i el que presenta més atractiu de tots els barris analitzats. Aquest atractiu ha intensificat l'ús de l'espai per part dels turistes i els veïns senten que els han "desnonat" de la seva zona d'esbarjo més propera.
- La seva situació permet que tinguí **dues façanes marítimes** ben diferenciades, l'est que gaudeix de la platja en tota la seva llargada, i l'oest amb la façana portuària del passeig Joan de Borbó, que els veïns perceben i viuen de manera diferent. Aquest darrer eix distribueix l'elevat flux de vianants procedent de l'estació de metro de la Barceloneta, del Gòtic i de Sant Pere, Santa Caterina i el Born i serveix de suport a la principal porta d'accés al litoral.
- El **passeig Joan de Borbó** i el **passeig Marítim de la Barceloneta** són els corredors que registren una **major afluència de vianants** de tot el litoral i que en alguns trams arriba a ser massiva. Tot i que la potència interior del barri fa que el flux vagi perdent força en direcció a la plaça del Mar, els dos espais estan molt sol·licitats. Existeix una certa permeabilitat cap a l'interior del barri a través del carrer Pepe

Rubianes i del carrer de la Maquinista però caldria **potenciar nous eixos transversals** que permetessin reduir la pressió dels espais litorals, en especial del passeig Marítim de la Barceloneta. A la vegada, cal millorar l'espai per a vianants a Pepe Rubianes.

- Tot i que la naturalesa de l'espai públic lliure del barri és de mides força reduïdes i presenta força discontinuïtats, la Barceloneta té un dels **parcs del litoral amb major intensitat d'ús** i un dels únics parcs que funciona com a veritable parc de proximitat.

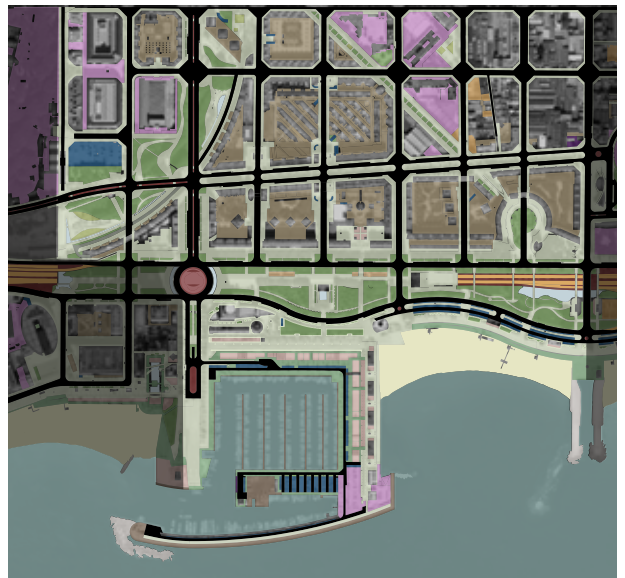
Àmbit de la Barceloneta



Carrer del Comte de Santa Clara



- El barri també concentra uns **equipaments formatius i científics pioners que són poc visibles**. La formació nàutica existent al barri, amb l'Institut de la Nàutica i la Facultat de Nàutica, presenta debilitats i alhora un potencial molt interessant a tenir en compte. L'Institut de Ciències del Mar del CSIC és un gran desconegut per a gran part de la ciutadania.
- L'arribada de l'Institut de Nàutica de Barcelona ha estat molt positiu per al barri. El repte és aconseguir que els joves de la Barceloneta estudiïn més al barri.
- Les activitats d'oci nocturn de la platja del Somorrostro generen molèsties als veïns de la zona.



- Es tracta d'un dels barris amb una **menor població del litoral** (9.300 habitants, 7,4% de tot el litoral) però que alhora concentra un dels **índexs de renda familiar més alts** de tots els barris (el novè més alt) i un major percentatge de **població amb estudis superiors** (52%). Aquesta realitat social ha elititzat en certa manera el barri i ha contribuït a que el mercat del lloguer hagi registrat una dinàmica alcista especialment intensa durant els darrers anys.
- L'**impacte socioeconòmic** de les **activitats** del barri són força **elevades** (11,7% del total de les activitats del litoral).
- La Vila Olímpica, per la pròpia morfologia, gaudeix de **molts espais lliures**. La majoria són públics, però una part molt important està constituïda també per espais verds i interiors d'illa, d'ús privatiu de les comunitats. Aquests **espais privats** desenvolupen una **funció socioambiental molt destacada** ja que molts veïns i veïnes cobreixen les seves necessitats d'ús d'espais lliures a través d'aquests punts.
- És el barri del litoral amb més percentatge de superfície verda després dels que inclouen espais de Montjuïc i la Ciutadella, i també té una **ràtio elevada de verd per habitant**. El programa d'impuls de la infraestructura verda de la ciutat planteja a més un increment de verd important en aquest barri amb la constitució de l'avinguda Icària com a eix verd.
- El conjunt del **districte de Sant Martí** es configura com un **bon exemple** al que hauria de ser una **xarxa d'espais verds a la ciutat**: diversos parcs grans més o menys equidistants entre ells que proporcionen una part important dels serveis, especialment els serveis ecològics i de regulació, i altres espais més petits (parcs i jardins petits, places verdes i interiors d'illa) que complementen alguns serveis, especialment els "serveis de proximitat".
- No hi ha, doncs, un problema de manca d'espais públics, sinó de **poca vitalitat i ús social** pel fet que estan molt poc potenciats i connectats entre ells, amb poca permeabilitat amb el passeig marítim i el port.
- La **continuitat del passeig marítim** (per a vianants i bicis) **es dilueix a l'altura del carrer Marina** on els itineraris per a vianants i bicicletes no disposen d'una infraestructura adequada. Aquesta discontinuïtat s'estén de manera encara més acusada a la cota platja, on el passeig desapareix, tant al costat nord com al sud on la cota mar del port no està connectada ni amb la platja del Somorrostro ni amb la de la Nova Icària condicionant, en gran mesura, l'ús ciutadà d'aquest espai i la continuïtat a cota platja del passeig.
- Les activitats d'oci nocturn (locals d'oci de les platges i del Port Olímpic, i els concerts a les platges) generen moltes molèsties als veïns.
- El **Port Olímpic** és un dels principals eixos i nodes d'atracció del litoral barceloní. Es tracta d'un **espai d'elevat valor socioambiental** actualment ocupat en gran part per locals dedicats al turisme i a l'oci nocturn. Tanmateix, el final de la concessió i la cessió de competències a favor de l'Ajuntament esdevé una gran oportunitat que cal aprofitar per implantar un nou model d'usos i activitats que permetin incrementar el rendiment social de la infraestructura.
- L'**espai públic del port està molt fraccionat i poc aprofitat**, amb una mala distribució de l'espai i dels usos; amb molt pes per al cotxe i les terrasses dels locals de restauració i oci nocturn; i amb escassa ombra, vegetació i mobiliari urbà, el que fan que el passeig i l'estada sigui poc confortable i agradable.
- El Port Olímpic suposa una transició en el caràcter del passeig marítim que canvia el seu caràcter més urbà del tram de ponent a un altre de més naturalitzat al tram de llevant. També suposa un punt d'inflexió en el repartiment modal dels accessos als espais públics litorals, de tal manera que a ponent els modes més sostenibles són els majoritaris, mentre que l'ús del vehicle privat va creixent en direcció cap a llevant i és especialment important a la platja de Llevant.

Parc del Port Olímpic
i Parc de la Nova Icària
(esquerra) i front marítim
de llevant (dreta)

Àmbit de la Vila Olímpica
del Poblenou



EL POBLENOU

- **El nombre de llocs de treball i el nombre d'habitants del barri està força equilibrat** (35.507 llocs i 33.621 hab., respectivament).
- Les oportunitats laborals fruit de la **reactivació del 22@**, l'establiment de noves empreses del sector creatiu, etc., han atret durant els darrers anys a **població novingu-da** jove i amb un nivell d'estudis i renda superiors, la qual cosa ha transformat el barri en un important **motor socioeconòmic** (12% del VAB total del litoral).
- Aquesta nova realitat social està desencadenant una **pujada** especialment intensa dels **preus de lloguer** i compravenda del parc d'habitatges del barri.
- El barri gaudeix d'una **extensa façana litoral**, però les **connexions transversals**, tant per bicicletes com per vianants, **no acaben d'estar resoltes** degut a diferents elements com la gran peça tancada del cementiri del Poble Nou, el tram de la ronda Litoral a un nivell inferior i l'illa ocupada per activitats terciàries i infraestructures de serveis (fora d'ordenació) també constitueixen una barrera per a la continuïtat longitudinal.
- A nivell longitudinal, el passeig marítim no gaudeix d'una infraestructura pròpia per a les bicicletes i l'espai es troba compartit per a tots els usuaris inclosos els vehicles de mobilitat personal. Convindria segregar aquest espai.
- **L'espigó del Ferrocarril** és un espai sense característica i **mancat de confortabilitat, habitabilitat i seguretat**. Dins d'una estratègia conjunta per tots els espigons, caldria donar-li una funció i caràcter, valorant la seva potencialitat com a mirador del mar cap a la ciutat (a la façana del Poblenou).
- Cal destacar que el parc del Poblenou és un dels parcs litorals amb major intensitat i diversificació d'usos de litoral. Presenta grans dimensions, una gran quantitat de verd i compleix una evident funció socioambiental. A nivell global de barri però, hi ha

Monument al Dr. Josep Trueta (a dalt a l'esquerra), Rambla del Poblenou (a dalt a la dreta), Casino l'Aliança del Poblenou (a baix a l'esquerra) i vista del Cementiri del Poblenou (a baix a la dreta)

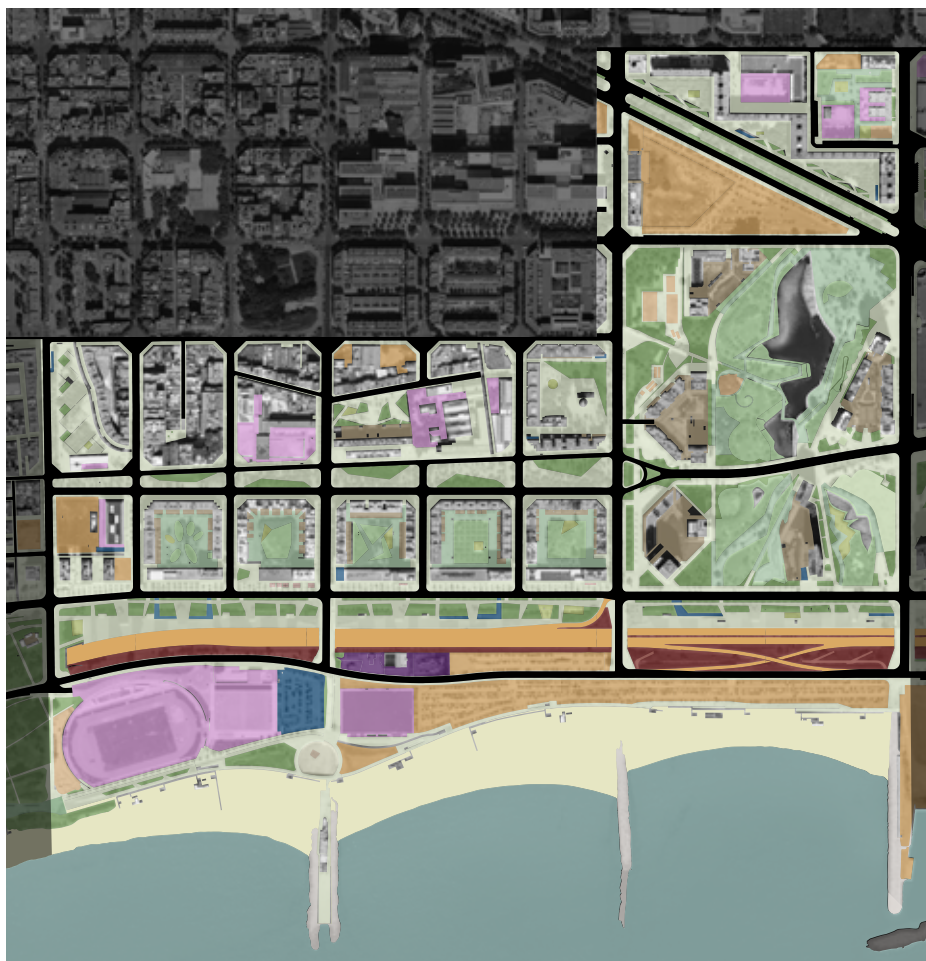
manca general de verd (i per tant, dèficit dels serveis socioambientals que els espais verds presten).

- La **qualitat de l'aire del barri està compromesa** per la concentració de trànsit de la ronda Litoral i per la presència d'alguns focus industrials emissors.

DIAGONAL MAR I EL FRONT MARÍTIM DE POBLENOU

- El volum de la seva **població és modest** (13.455 habitants, el 5,4% del total del litoral), però mostra una **tendència creixent**, amb un increment significatiu de població nouvinguda provinent de països europeus. La població del barri és jove, té un alta formació acadèmica i el seu índex de renda familiar és el més elevat del litoral. Tanmateix, la creixent **elitització del barri** ha provocat que el preu del parc d'habitatges dobli la mitjana de la ciutat. La població resident reclama recuperar el valor estratègic del barri per al municipi.
- **L'impacte de les activitats socioeconòmiques** d'aquest barri és **elevat** (11% del VAB total del litoral).
- Després de la Barceloneta, és el barri que més longitud té en **contacte amb el mar** i a la vegada un dels **menys permeables** degut a la manca de cobertura de la ronda Litoral. A més, els habitatges es troben allunyats de la primera línia de mar.
- El **passeig marítim està inacabat** i és el **tram amb menys ús de tot el litoral**, condicionat també per la manca d'atractiu en direcció Besòs.
- Entre el carrer de la Jonquera i Josep Pla s'interposen diferents barreres a la continuïtat longitudinal i transversal de l'espai públic: els trams deprimits de la ronda i els seus espais residuals, les peces tancades dels equipaments i infraestructures de serveis, l'extensa superfície de l'aparcament de la Mar Bella (incoherent amb el planejament) i la gran esplanada tancada de la plataforma del Zoo marítim.

Àmbit de Diagonal Mar i el Front Marítim de Poblenou



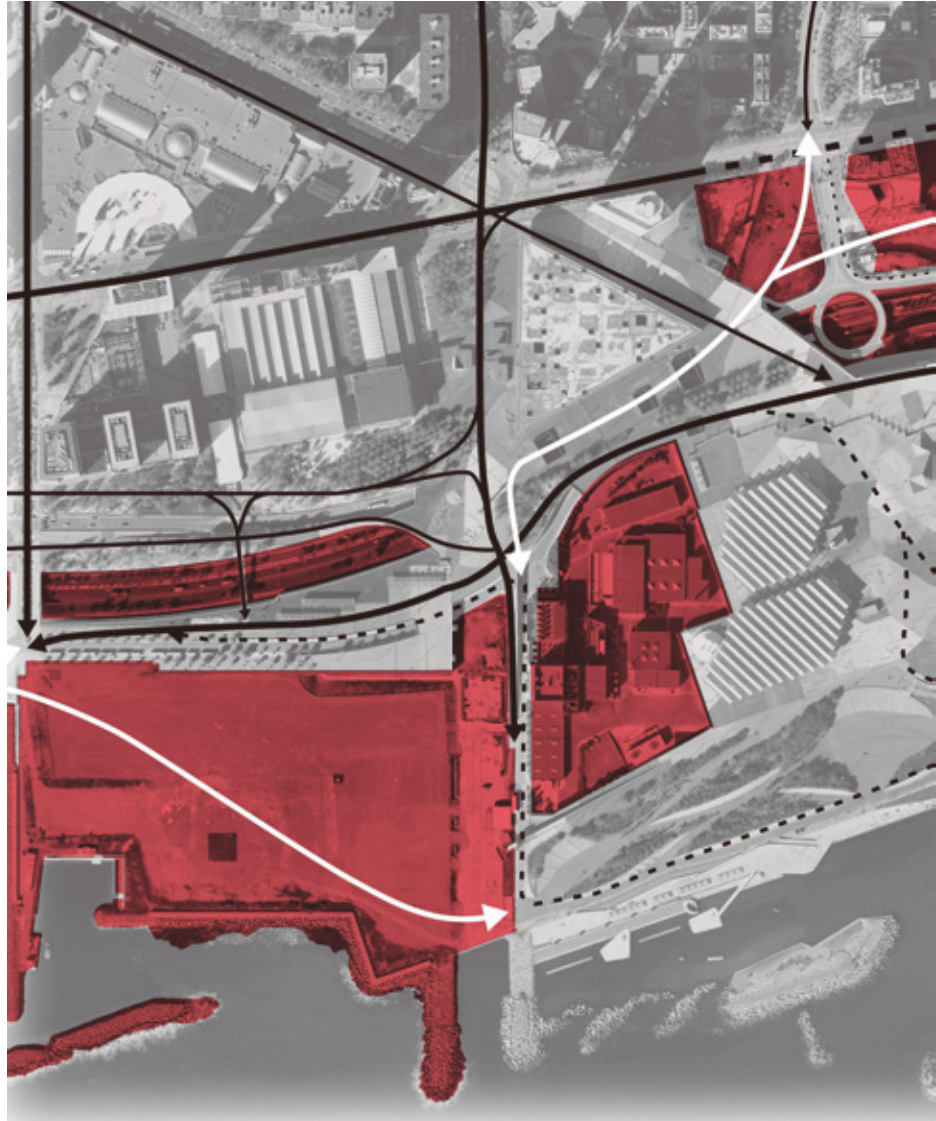


Vista del barri de Diagonal Mar

- Com passa a la Vila Olímpica, aquest barri, per la seva morfologia, **gaudeix de molts espais lliures**. La majoria són espais públics, alguns dels quals amb horari (patis interiors d'illa i parc Diagonal Mar), però hi ha també espais lliures d'ús privatiu de les comunitats de les torres d'habitatges. Aquests espais desenvolupen una funció socioambiental molt destacada, doncs molts dels veïns i veïnes cobreixen les seves necessitats d'ús dels espais lliures a través d'aquests punts.
- El preu de l'habitatge ha augmentat de forma considerable, dificultant l'accés a l'habitatge a la gent del barri.
- El grau d'antropització dels espais lliures del barri és força inferior al d'altres barris litorals (e.g. el Gòtic o la Barceloneta). Aquesta situació, juntament amb la necessitat d'acabar la urbanització del front litoral, fan que **l'espai públic** del barri tingui la **oportunitat de ser repensat en clau de naturalització de la ciutat**.
- Hi ha descontentament, per una part del veïnat, amb la platja de gossos.
- La **baixa accessibilitat en transport públic** d'aquest barri fa que sigui l'àmbit de tot el litoral que més pateixi les externalitats del vehicle privat, tant per l'alta intensitat de trànsit de la ronda i dels laterals com per la necessitat d'aparcament que hi va associada.

EL BESÒS I EL MARESME

- Presenta una clara tendència a convertir-se en un **barri receptor de població** (actualment 22.609 habitants, el 9% del litoral), tant de població estrangera (actualment el 24,6%) com de població procedent d'altres barris de la ciutat. El **menor cost a l'habitatge** (per sota de la mitjana de la ciutat) esdevé un atractiu en aquest sentit. Tot i això, el preu de l'habitatge de lloguer ha augmentat, el que dificulta l'accés als veïns del barri.
- És un dels barris litorals amb un major percentatge de població sense estudis (6%), amb un **índex de renda familiar dels més baixos del litoral i un important índex d'atur** (el novè barri amb més població activa a l'atur de tota Barcelona).
- És un dels **barris litorals amb una menor oferta laboral** (9.446 llocs de treball) i amb una menor **participació en el VAB total del litoral** (3,2%).
- Tot i la proximitat al Besòs, un dels elements que concentren més biodiversitat de tot el corredor litoral, el barri presenta **mancances importants d'accessibilitat a espais verds**. Falten zones verdes a l'interior del propi barri (el parc Fluvial del Besòs es troba al marge esquerre del riu) i la desembocadura del Besòs no és accessible per al ciutadà.



Vista del Port Fòrum i la
platja de la Pau de Sant
Adrià del Besòs



- A prop del barri se situa la **planta de valorització energètica de residus municipals i altres infraestructures energètiques**, de sanejament, de gestió de residus i de transport que tenen un impacte sobre la qualitat de l'aire i els fons marins. Aquestes instal·lacions són objecte de moltes queixes veïnals per males olors.
- Tant el barri del Besòs i el Maresme com el de la Mina a Sant Adrià tenen molt **poca permeabilitat cap al litoral**, fet que condiona en gran mesura la possibilitat de contacte i relació directa d'aquests barris amb el mar i el passeig marítim.

- L'única **connexió del barri amb el litoral** es produeix a través del **Fòrum**, però es veu molt condicionada per la presència de la gran plataforma del Zoo Marí i pel precari accés a la zona de banys. La **manca de vials transversals** a l'àmbit fa molt difícil oferir una bona oferta de transport públic a prop del mar.
- El campus UPC-Besòs –tant la part en transformació com la part utilitzada temporalment com aparcament amb les seves tanques-, el solar triangular buit entre la ronda i el port, la ronda Litoral i en general els diferents nivells entre la ciutat i la franja litoral són, a dia d'avui, barreres infranquejables per als vianants. La nova passera de vianants prevista entre el campus i el port pot suposar una nova porta d'entrada al litoral.

PART III
ELS PROQ
ESTRATÈC
DEL PLA

JECTES
GICS

De l'encreuament dels objectius generals del Pla Litoral amb les conclusions de la diagnosi han sorgit, d'una manera natural, les estratègies d'actuació que inspiren la concreció del pla en projectes i accions específiques. Projectes i accions adreçats a posar remei a les necessitats identificades i, en definitiva, a fer possible que els espais litorals de la ciutat siguin àmbits públics de qualitat oberts i gaudits per tothom, que gaudeixin d'una elevada salut ambiental i que esdevinguin llocs de foment i arrelament de totes les activitats econòmiques i socials que escauen a una ciutat que vol ser més marítima.

Les estratègies d'actuació són les següents:

Augment del confort, l'habitabilitat, la seguretat i la prevenció a l'espai públic

La reconquesta dels espais litorals de la ciutat com a àmbit públic de qualitat, obert i gaudit per tota la ciutadania és una idea cabdal del Pla Litoral. Per a que aquesta sigui possible, és necessari que els espais públics compleixin uns requisits bàsics de confort, habitabilitat i seguretat. En la diagnosi s'han detectat els espais on és necessari fer actuacions en aquest sentit.

Reequilibri de les dotacions i la utilització dels espais

Els serveis que actualment s'ofereixen al litoral responen a necessitats que han canviat o bé han estat ultrapassades. En molts casos, la sobrefreqüentació dels espais ha comportat problemes de convivència i ha posat en crisi el model de litoral orientat a satisfer a les necessitats de la ciutadania. Cal fer un nou replantejament dels serveis que s'hi ofereixen per adaptar-los tant a les necessitats de la gent de la ciutat com a les exigències de la sostenibilitat ambiental, evitant superar la capacitat de càrrega dels diversos àmbits espacials.

Foment de la gestió cívica

La Carta Municipal de Barcelona i el Reglament de Participació Ciutadana de l'Ajuntament fan palesa una voluntat decidida d'aprofundir en la democràcia activa, reforçant les pràctiques de col·laboració i cooperació entre l'Ajuntament, el moviment associatiu i els agents socials com a factor de progrés i cohesió. Des d'aquesta voluntat es contemplen instruments com la gestió cívica de competències municipals per a les activitats i els serveis susceptibles de gestió indirecta.

Serveis de proximitat

Si es plantegen objectius orientats a l'equitat social i la sostenibilitat ambiental resulta necessari promoure activitats i serveis que siguin accessibles a peu o en bicicleta i per als quals no sigui necessari agafar el cotxe. Promouen la salut física i les relacions personals, contribueixen a l'economia local i la responsabilitat social, i són la millor opció des del punt de vista ambiental.

Millora de l'accessibilitat i garantia de la continuïtat del litoral

La diagnosi del Pla Litoral mostra com no tots els àmbits són igualment accessibles en transport públic. Cal treballar per fer que aquesta accessibilitat sigui més isòtropa i per garantir la connectivitat al llarg de tot el front litoral, de riu a riu. A més, en el marc del replantejament general que està fent la ciutat cap a un model de mobilitat més sostenible, segura i saludable, cal formular mesures estructurants per a l'impuls dels modes de transport actius (bicicleta i a peu) i la millora de l'oferta de transport públic al litoral, especialment a l'àmbit de llevant.

Accés a la vora del mar

Perquè una ciutat com Barcelona sigui marítima en el sentit més ple de la paraula, és necessari que, als ciutadans i les ciutadanes -i sobretot als veïns i a les veïnes dels barris del litoral-, els sigui fàcil accedir al mar i no només a través de les platges. El fet de poder arribar a la vora del mar ajuda a què se'l facin seu, el valorin i el vulguin preservar.

Promoció de la formació nàutica i marítima i difusió del coneixement de les activitats nàutiques

La nàutica com a activitat arrelada entre la ciutadania pot tenir un gran recorregut al litoral de Barcelona, però per a que això pugui ser realitat cal una oferta formativa eficaç. A nivell educatiu ja existeixen l'Institut de Nàutica de Barcelona i la Facultat de Nàutica de la UPC, però cal potenciar-los encara més per fer-ne un node de referència. Per altra banda, és necessari promoure i impulsar de manera coordinada altres activitats formatives que es desenvolupen al litoral de manera que es posi en valor la singularitat de cada instal·lació i es potencii la nàutica generant beneficis per a la ciutadania i per a cada instal·lació en particular.

Impuls de les ciències i les tecnologies marines

Barcelona pot esdevenir una ciutat de referència en ciències i tecnologies marines sostenibles. Per aconseguir-ho és necessari recolzar les entitats i centres de recerca, desenvolupament i innovació que treballen en les diverses branques de coneixement que tenen el mar com a denominador comú, i crear condicions perquè es puguin generar noves sinèrgies entre elles.

Foment de l'economia blava i l'ocupació inclusiva

L'economia blava abasta les activitats productives i de serveis més pròpies del litoral, ja que necessiten del mar per al seu desenvolupament. A més, la diagnosi del pla mostra que són sectors que generen efectes multiplicadors més grans que altres activitats econòmiques implantades al litoral de Barcelona. L'impuls a noves iniciatives d'economia social i solidària relacionades amb l'economia blava permetria generar més ocupació inclusiva de qualitat, la promoció dels oficis mariners, la recuperació de la memòria històrica dels barris del litoral i la difusió i promoció de la cultura marítima.

Reducció de les emissions contaminants

El litoral és un àmbit que aglutina activitats que generen impactes ambientals i molèsties als veïns i les veïnes. És necessari actuar per reduir les emissions contaminants tant a l'aire com a l'aigua i la generació de residus per tal de millorar la qualitat de vida dels habitants de la ciutat i la salut del medi ambient en general.

Naturalització de la franja litoral

Actualment la ciutat es troba immersa en un procés de naturalització general dels espais en què el litoral no hauria de ser una excepció. El litoral de la ciutat, per les seves característiques intrínseques, ofereix una oportunitat molt important en aquesta línia com espai de gaudi, de tranquil·litat, de refresc, d'educació, de coneixement, etc. A més, pot constituir un connector ambiental clau amb grans espais naturals del contorn urbà com la desembocadura del riu Besòs i la del riu Llobregat, i entre els propis espais verds de la trama urbana.

Increment de la resiliència del litoral

La resiliència urbana és la capacitat de les ciutats de prevenir, o en els casos que sigui inevitable, minimitzar l'impacte de les situacions d'emergència excepcionals i recuperar-se'n tan aviat com sigui possible. És necessari que el litoral de la ciutat pugui fer front resilientment als diferents riscos naturals i industrials als quals està exposat, i aquest criteri ha de presidir totes les actuacions que s'hi puguin dissenyar, especialment a l'àmbit de la façana marítima.

Foment del litoral com espai saludable

El litoral de Barcelona i sobretot la zona de platges és un dels espais de lleure més grans de la ciutat. L'esport és present a tots els espais litorals i ha esdevingut un dels grans elements estructuradors del front marítim. El litoral té el potencial d'allotjar circuits lineals d'alt valor paisatgístic i ambiental que són ideals per a la pràctica de la vela, la natació, la bicicleta, el patinatge o la cursa. És un àmbit, en definitiva, a fomentar com a espai saludable.

Creació d'espais de trobada conjunts de la ciutadania i dels agents del litoral

El litoral de la ciutat és un territori ampli en el qual intervenen multitud d'agents públics i privats i que ha esdevingut, en els darrers anys, un espai d'ús ciutadà cada vegada més intens. No és estrany doncs que apareguin situacions i tensions entre els agents amb interessos contraposats, que són difícils de gestionar amb els mecanismes disponibles a dia d'avui. És per aquest motiu que cal crear i organitzar nous espais de debat transversal entre tots els col·lectius socials i els agents del litoral implicats, on es pugui confrontar obertament i donar una resposta positiva a totes les inquietuds i opinions.

Nova governança del litoral

Cal una nova governança del litoral que permeti congregar la conservació dels seus valors ambientals i el progrés social i econòmic dels seus habitants. El seu disseny ha d'assegurar una coordinació estreta i eficaç entre els diferents agents i institucions públiques amb responsabilitats sobre els diferents àmbits incloent les platges i els ports, i ha de garantir la participació ciutadana en els processos de gestació i presa de decisions.

El Pla Litoral abasta **61 projectes estratègics** agrupats en dotze àmbits temàtics o programes:

- Maritimitat
- Biodiversitat
- Sensibilització i educació ambiental
- Economia blava
- La zona maritimoterrestre
- Governança
- Les portes del mar
- El corredor litoral
- Port de Barcelona
- Port Olímpic
- Les platges
- Altres projectes de territori

A la matriu adjunta es mostra el llistat dels projectes de cada àmbit així com la vinculació de cadascun amb els objectius generals del pla i amb les estratègies d'actuació. En els apartats següents es presenta, àmbit a àmbit, una descripció detallada de cada projecte i de les accions en què es concreta, fent també esment de quins són els agents clau per al seu impuls i establint una fita temporal estimativa per a la seva realització.

OBJECTIUS		PROJECTES	
Un àmbit habitable i ciutadà	Una economia arrelada i social	Un ambient sostenible	
ESTRATÈGIES D'ACTUACIÓ			
1	Augment del confort, l'habitabilitat, la seguretat i la prevenció a l'espai públic		
2	Reequilibri de les dotacions i la utilització dels espais		
3	Foment de la gestió cívica		
4	Serveis de proximitat		
5	Millora de l'accessibilitat i garantia de la continuïtat del litoral		
6	Accés a la vora del mar		
7	Promoció de la formació nàutica i marítima i difusió del coneixement de les activitats nàutiques		
8	Impuls de les ciències i les tecnologies marines		
9	Foment de l'economia blava i l'ocupació inclusiva		
10	Reducció de les emissions contaminants		
11	Naturalització de la franja litoral		
12	Increment de la resiliència del litoral		
13	Foment del litoral com a espai saludable		
14	Creació d'espais de trobada conjunts de la ciutadania i els agents del litoral		
15	Nova governança del litoral		
		MARITIMITAT	
	Recuperació de la memòria marítima de la ciutat		
	Programa de promoció i divulgació de la cultura marítima		
	Gestió d'equipaments en clau de marítimitat		
	Potenciar els serveis socioambientals de la xarxa de parcs		
	Pla d'actuació sobre els serveis ecosistèmics del litoral de Barcelona		
		BIODIVERSITAT	
	Centre del Litoral		
	Recorreguts temàtics del litoral: senyalització i programa de rutes		
	Accions informatives i de sensibilització per a la millora del coneixement dels habitats del litoral i el seu potencial		
	Programes de suport a l'ocupació i l'empenedoria en els sectors econòmics vinculats al mar (economia blava)		
	Accions de suport als projectes comunitaris existents i nous, referents a inserció laboral, formació i promoció de l'economia social i les tasques solidàries		
	Accions d'impuls del pesquerisme, el turisme pesquer i les demostracions de pesca i activitats de promoció del peix de proximitat		
	Promoció de la nàutica popular		
		SENSIBILITZACIÓ / EDUCACIÓ AMBIENTAL	
		ECONOMIA	
		ZMT	
	Desafectació patrimonial i traspàs de terrenys de la ZMT		
	Pacte del Litoral		
	Reorganització de la gestió municipal del litoral		
	Observatori del Pla Litoral		
	11 Portes del Mar: La Marina, Paral·lel-Carbonera, Ciutat Vella, Born, La Ciutadella, Vila Olímpica, Cementiri del Poblenou, Sant Martí, Fórum i La Mina.		
		GOVERNANÇA	
		PORTES DEL MAR	

EL CORREDOR DEL LITORAL	
Corredor blau-verd del litoral	1
Reducció de les externalitats associades a la ronda litoral i dels seus impactes	1
Bus H2O	2
Foment dels modes actius	2
Nou mapa de zones de pràctica i equipaments esportius del litoral	2
Gestió sostenible de la mobilitat al litoral com a àmbit de gran afluència	2
Node formatiu i tecnològic de la nàutica	3
Ordenació d'espais públics a la Nova Bocana	4
Nous espais públics del Moll de Pescadors	5
Nou àmbit de divulgació marina al Moll d'Espanya	6
Port Center	7
Modificació del Pla especial dels molls Drassanes i Barcelona	8
Ambientització del transit marítim	9
Pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre induïda pel transit marítim	10
Creació d'una àrea ECA a la Mediterrània Occidental	10
Gestió dels riscos industrials	10
Actualització del Pla especial del Port Vell	10
Accés públic a la làmina d'aigua de la Dàrsena del Comerç	10
Pla Director del Port Olímpic	11
Estabilització de les platges de Barcelona	12
Espligó de Sant Sebastià	12
Accessibilitat i condicionament dels espigons per a usos públics	13
Senyalització informativa sobre l'accessibilitat i grau d'ocupació a les platges	13
Taula de platges	15
Peu de Montjuïc	10
Marina del Prat Vermell	10
Moll de la Fusta	10
Barcelona Mar de Ciència	10
Passeig marítim de Sant Martí	10
Nous usos de la plataforma del zoo marí	10
Interacció del Campus Besòs amb el front litoral	10
Port Fórum	10
Nou Parc de la desembocadura del Besòs	10
Accions de millora de la qualitat ambiental del litoral	10

PORT DE BARCELONA	
Corredor blau-verd del litoral	1
Reducció de les externalitats associades a la ronda litoral i dels seus impactes	1
Bus H2O	2
Foment dels modes actius	2
Nou mapa de zones de pràctica i equipaments esportius del litoral	2
Gestió sostenible de la mobilitat al litoral com a àmbit de gran afluència	2
Node formatiu i tecnològic de la nàutica	3
Ordenació d'espais públics a la Nova Bocana	4
Nous espais públics del Moll de Pescadors	5
Nou àmbit de divulgació marina al Moll d'Espanya	6
Port Center	7
Modificació del Pla especial dels molls Drassanes i Barcelona	8
Ambientització del transit marítim	9
Pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre induïda pel transit marítim	10
Creació d'una àrea ECA a la Mediterrània Occidental	10
Gestió dels riscos industrials	10
Actualització del Pla especial del Port Vell	10
Accés públic a la làmina d'aigua de la Dàrsena del Comerç	10
Pla Director del Port Olímpic	11
Estabilització de les platges de Barcelona	12
Espligó de Sant Sebastià	12
Accessibilitat i condicionament dels espigons per a usos públics	13
Senyalització informativa sobre l'accessibilitat i grau d'ocupació a les platges	13
Taula de platges	15
Peu de Montjuïc	10
Marina del Prat Vermell	10
Moll de la Fusta	10
Barcelona Mar de Ciència	10
Passeig marítim de Sant Martí	10
Nous usos de la plataforma del zoo marí	10
Interacció del Campus Besòs amb el front litoral	10
Port Fórum	10
Nou Parc de la desembocadura del Besòs	10
Accions de millora de la qualitat ambiental del litoral	10

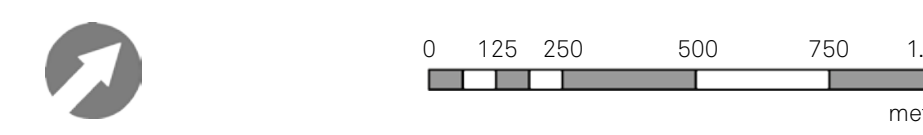
PLATGES	
Corredor blau-verd del litoral	1
Reducció de les externalitats associades a la ronda litoral i dels seus impactes	1
Bus H2O	2
Foment dels modes actius	2
Nou mapa de zones de pràctica i equipaments esportius del litoral	2
Gestió sostenible de la mobilitat al litoral com a àmbit de gran afluència	2
Node formatiu i tecnològic de la nàutica	3
Ordenació d'espais públics a la Nova Bocana	4
Nous espais públics del Moll de Pescadors	5
Nou àmbit de divulgació marina al Moll d'Espanya	6
Port Center	7
Modificació del Pla especial dels molls Drassanes i Barcelona	8
Ambientització del transit marítim	9
Pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre induïda pel transit marítim	10
Creació d'una àrea ECA a la Mediterrània Occidental	10
Gestió dels riscos industrials	10
Actualització del Pla especial del Port Vell	10
Accés públic a la làmina d'aigua de la Dàrsena del Comerç	10
Pla Director del Port Olímpic	11
Estabilització de les platges de Barcelona	12
Espligó de Sant Sebastià	12
Accessibilitat i condicionament dels espigons per a usos públics	13
Senyalització informativa sobre l'accessibilitat i grau d'ocupació a les platges	13
Taula de platges	15
Peu de Montjuïc	10
Marina del Prat Vermell	10
Moll de la Fusta	10
Barcelona Mar de Ciència	10
Passeig marítim de Sant Martí	10
Nous usos de la plataforma del zoo marí	10
Interacció del Campus Besòs amb el front litoral	10
Port Fórum	10
Nou Parc de la desembocadura del Besòs	10
Accions de millora de la qualitat ambiental del litoral	10

ALTRES PROJECTES DE TERRITORI	
Corredor blau-verd del litoral	1
Reducció de les externalitats associades a la ronda litoral i dels seus impactes	1
Bus H2O	2
Foment dels modes actius	2
Nou mapa de zones de pràctica i equipaments esportius del litoral	2
Gestió sostenible de la mobilitat al litoral com a àmbit de gran afluència	2
Node formatiu i tecnològic de la nàutica	3
Ordenació d'espais públics a la Nova Bocana	4
Nous espais públics del Moll de Pescadors	5
Nou àmbit de divulgació marina al Moll d'Espanya	6
Port Center	7
Modificació del Pla especial dels molls Drassanes i Barcelona	8
Ambientització del transit marítim	9
Pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre induïda pel transit marítim	10
Creació d'una àrea ECA a la Mediterrània Occidental	10
Gestió dels riscos industrials	10
Actualització del Pla especial del Port Vell	10
Accés públic a la làmina d'aigua de la Dàrsena del Comerç	10
Pla Director del Port Olímpic	11
Estabilització de les platges de Barcelona	12
Espligó de Sant Sebastià	12
Accessibilitat i condicionament dels espigons per a usos públics	13
Senyalització informativa sobre l'accessibilitat i grau d'ocupació a les platges	13
Taula de platges	15
Peu de Montjuïc	10
Marina del Prat Vermell	10
Moll de la Fusta	10
Barcelona Mar de Ciència	10
Passeig marítim de Sant Martí	10
Nous usos de la plataforma del zoo marí	10
Interacció del Campus Besòs amb el front litoral	10
Port Fórum	10
Nou Parc de la desembocadura del Besòs	10
Accions de millora de la qualitat ambiental del litoral	10

DESPLIEGUU ↓

- ### Àmbits temàtics dels projectes
- Maritimitat
 - Biodiversitat
 - Sensibilització / educació ambiental
 - Economia
 - ZMT
 - Governança
 - Portes del Mar
 - Corredor del litoral
 - Port de Barcelona
 - Port Olímpic
 - Platges
 - Altres projectes de territori

- ### Simbologia de representació gràfica
- Portes del Mar
 - Corredor litoral
 - Antiga ZMT
 - Nova ZMT (juliol 2009)
 - Grans equipaments relacionats amb el mar, la nàutica i el litoral



- ### PROJECTES NO TERRITORIALITZATS
- Pacte del Litoral**
Reorganització de la gestió municipal del litoral
Observatori del Pla Litoral
 - Recuperació de la memòria marítima de la ciutat**
Programa de promoció i divulgació de la cultura marítima
 - Potenciar els serveis socioambientals de la xarxa de parcs**
Pla d'actuació sobre els serveis ecosistèmics del litoral de Barcelona
 - Recorreguts temàtics del litoral: senyalització i programa de rutes**
Accions informatives i de sensibilització per a la millora del coneixement dels hàbitats del litoral i el seu potencial
Centre del Litoral
 - Programes de suport a l'ocupació i l'emprenedoria en els sectors econòmics vinculats al mar (economia blava)**
Accions de suport als projectes comunitaris existents i nous, referents a inserció laboral, formació i promoció de l'economia social, i les tasques solidàries
Accions d'impuls del pesca-turisme, el turisme pesquer i les demostracions de pesca, i activitats de promoció del peix de proximitat
Promoció de la nàutica popular
 - Corredor blau-verd del litoral**
Reducció de les externalitats associades a la ronda litoral i dels seus impactes
Bus H2O
Foment dels modes actius
Nou mapa de zones de pràctica i equipaments esportius del litoral
Gestió sostenible de la mobilitat al litoral com a àmbit de gran aflluència
 - Ambientalització del trànsit marítim**
Pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre induïda pel trànsit marítim
Creació d'una àrea ECA a la Mediterrània Occidental
Gestió dels riscos industrials
 - Accions de millora de la qualitat ambiental del litoral**
Senyalització informativa sobre l'accessibilitat i grau d'ocupació de les platges
Taula de platges





MARITIMI

TAT

Impulsors del projecte

Museu Marítim de Barcelona, Museu d'Història de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Port de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (data d'inici del programa d'accions)

Descripció

La ciutat de Barcelona és una ciutat de mar. La percepció que la ciutadania té del litoral i l'ús que en fa actualment ha anat canviant al llarg del temps. De forma progressiva, la ciutat s'ha obert al mar sobretot de forma física. Tanmateix, encara falta un llarg camí per incorporar a l'imaginari col·lectiu tots els atributs que la maritimitat contempla i fer de Barcelona novament una ciutat marítima.

Un dels aspectes clau per maritimitzar la ciutat és el de recuperar la memòria històrica. Es pretén engegar una dinàmica permanent de comunicació pública que posi en valor el patrimoni marítim de Barcelona i la història dels espais litorals de la ciutat (Camp de la Bota, Somorrostro, Barceloneta, Port de Barcelona, la Marina). Cal recuperar la identitat col·lectiva del litoral i de la memòria històrica mar-ciutat, com també donar a conèixer la diversitat, heterogeneïtat, valors, passat històric i singularitat d'aquest teixit social i territorial tan singular que anomenem front litoral.

Vista del moll de Muralla (avui moll Bosch i Alsina), vers 1888

**Accions**

- Realitzar una avaluació del patrimoni material i immaterial marítim de la ciutat.
- Elaboració col·laborativa d'un relat urbà adreçat a recuperar i valoritzar la identitat dels llocs de mar de Barcelona.
- Dissenyar uns itineraris que facin aflorar la "geografia esborrada" de la història marítima de la ciutat. Cal que siguin uns itineraris que configuren un relat conjunt on es parteixi d'un lloc i poc a poc es vagi descabdellant la història marítima, amb

dinamitzadors d'aquestes rutes i amb la implicació del Museu Marítim de Barcelona, el Museu d'Història de Barcelona, el Port de Barcelona, centres de recerca i entitats i associacions interessades.

- Donar suport a totes les activitats que promoguin la memòria marítima de la ciutat.
- Protegir el patrimoni marítim viu fent-ne quan convingui una reutilització adaptativa (*adaptive reuse*).
- Promoure selectivament un turisme crític que estigui interessat en recuperar la memòria historicosocial del litoral.

Impulsors del projecte

Museu Marítim de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Port de Barcelona

Termini estimatiu

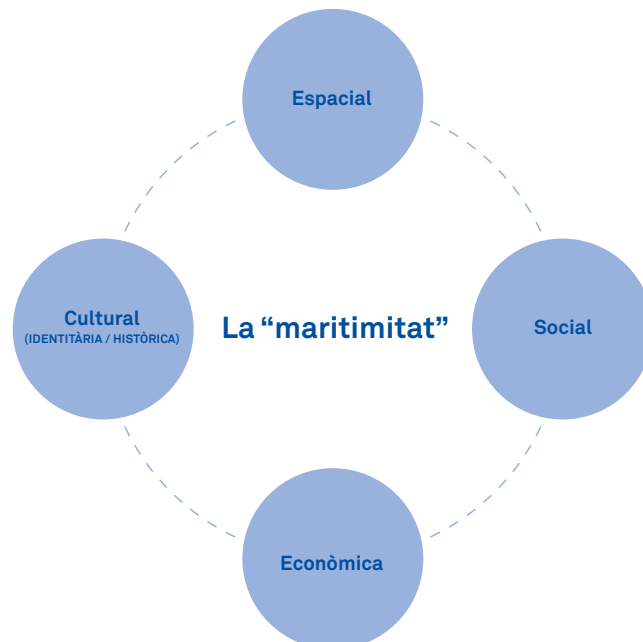
2019 (data d'inici del programa d'accions)

Descripció

La maritimitat és un concepte comú que impregna el conjunt dels objectius del Pla Litoral. En aquest sentit, un dels grans reptes del pla és que s'arribin a incorporar a l'imaginari col·lectiu de la ciutadania tots els atributs que la maritimitat abasta per tal de fer de Barcelona una ciutat marítima en el sentit més propi del terme.

Per bé que aquesta fita s'ha d'assolir amb un treball transversal que incorpori totes les dimensions de la maritimitat i els diversos camps en què aquestes es desenvolupen (sostenibilitat del medi marí i de la costa, economia blava, obertura i accessibilitat al mar, etc.), el procés participatiu del Pla Litoral ha posat en evidència la necessitat de desenvolupar un programa concret de promoció i divulgació de la cultura marítima de la ciutat.

Dimensions de la maritimitat



L'aproximació antropològica a la cultura marítima es limitava, fins fa no gaire, a la pesca. Actualment, però, el concepte de cultura marítima abasta tots els fenòmens socials on s'articulen les esferes econòmica, ecològica i antropològica i que tenen algun tipus de relació amb el mitjà litoral-marítim. En aquest sentit doncs, es proposa elaborar un programa general de promoció i divulgació de la cultura marítima que convidi a la gent de la ciutat "a reflexionar sobre les construccions socials i culturals que van ser construïdes per organitzar la seva relació amb la mar, protegir-se d'ella, socialitzar-la i estimar-la" (Péron i Rieucou, 1996).

Accions

- Organitzar una setmana emmarcada en el dia mundial dels mars i els oceans (el 8 de juny) que reculli les iniciatives endegades per entitats del litoral complementant-les amb itineraris pel litoral, xerrades específiques al voltant de temes d'interès relacionats amb el mar, activitats de poesia i literatura de temàtica marina, activitats esportives d'esports de platja i de nàutica i activitats educatives de sensibilització ambiental i de coneixement del litoral. També es podria aprofitar per fer una trobada de vela llatina amb embarcacions properes.
- Recuperar una programació de les Festes de la Mercè específica sobre temes marítims, la Mercè a la Mar, tal com s'havia fet en edicions passades.
- Propiciar nous usos al litoral que acostin, a la ciutadania, els esports nàutics, els coneixements d'oficis i cultura del mar i la necessitat de protegir el mar i afavoreixin l'accés popular als esports aquàtics.
- Potenciar el coneixement mutu de les entitats existents al litoral (mapa d'actors) per crear sinergies amb vocació ciutadana (per exemple, activitats d'educació nàutica relacionades amb la ciència i els esports).
- Elaborar i difondre una agenda marítima que reculli totes les activitats que tenen com a eix comú el mar en les seves diferents facetes (esportiva, educativa, literària, etc.) i que es duen a terme a la ciutat. Aquesta agenda s'hauria de divulgar extensament pels mitjans de comunicació per tal que arribi a un públic el més ampli possible.
- Crear una plataforma web per a la difusió de la informació sobre la cultura marítima i la recuperació de la memòria històrica a fi de visibilitzar tots els projectes marítims, incloent també la restauració (peix Barceloneta, producte de proximitat, cuina tradicional marinera, etc.), i fomentar la seva divulgació a través dels mitjans de comunicació.
- Introduir el coneixement de la mar dins el projecte educatiu de les escoles, fent un programa de formació específic per a professorat de primària (magisteri) i secundària que tingui el mar com a eix transversal i vertebrador, i incloent el mar als currículums dels centres escolars, especialment als barris del litoral.
- Crear una plataforma de promoció col·laborativa integrada pels diferents centres d'educació ambiental i divulgació per a la sostenibilitat, a fi d'impulsar una nova xarxa col·laborativa de caire docent i científica.
- Donar visibilitat a les biblioteques especialitzades en temes marítims i especialment a aquelles ubicades al litoral.
- Repensar l'àmbit del moll d'Espanya actualment enfocat sobretot al consum i al turisme, com un espai que ajudi a acostar la cultura marítima a la ciutat.
- Impulsar la transformació de la Farola del Llobregat en un centre d'interpretació on s'expliqui la transformació històrica dels barris de la Marina i el port així com la seva projecció vers al futur.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona i les altres administracions públiques i entitats titulars d'equipaments de referència al litoral

Termini estimatiu

2025

Descripció

Al litoral de Barcelona hi ha un bon nombre de grans equipaments que presten funcions a escala de ciutat o metropolitana. El 78% d'aquests equipaments estan situats a ponent del Port Olímpic i el 22% a llevant.

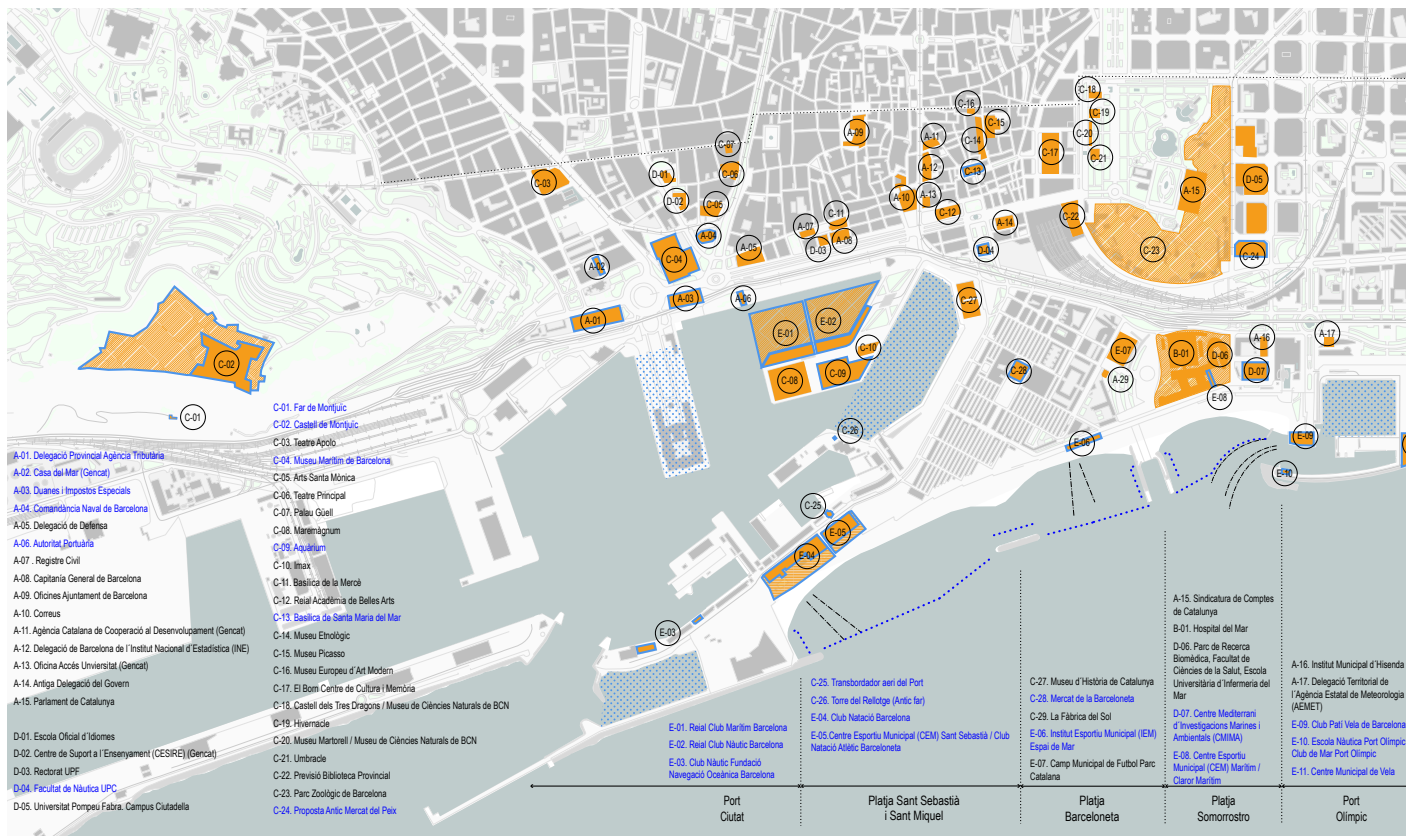
Palau de Mar



A partir de les tesis sobre la maritimitat que el Pla Litoral assumeix, s'ha analitzat quins dels equipaments existents compleixen o podrien complir una funció més important en el sentit d'aportar bagatge marítim a la ciutat. Els criteris de selecció que s'han adoptat són els següents:

- Patrimoni arquitectònic reconegut de la façana marítima.
- Capacitat de recolzar les construccions intel·lectuals de caire social, cultural i econòmic sobre la relació de la ciutat amb el mar.
- Preservació de la memòria col·lectiva i del patrimoni marítim, així com de les potencialitats presents i futures d'aquest.
- Altres equipaments amb una dimensió econòmica, institucional i simbòlica inequívocament marítima.
- Suport a noves manifestacions ciutadanes de la maritimitat: ús de l'espai públic de voramar i de la làmina d'aigua; espais per a oficis i projectes col·lectius; accions culturals, de percepció i de desenvolupament d'identitats marítimes, etc.

1. S'entén aquí com a "equipament" qualsevol edifici on es desenvolupin de manera estable, activitats d'interès públic, social o comunitaris, amb independència de la seva qualificació urbanística.



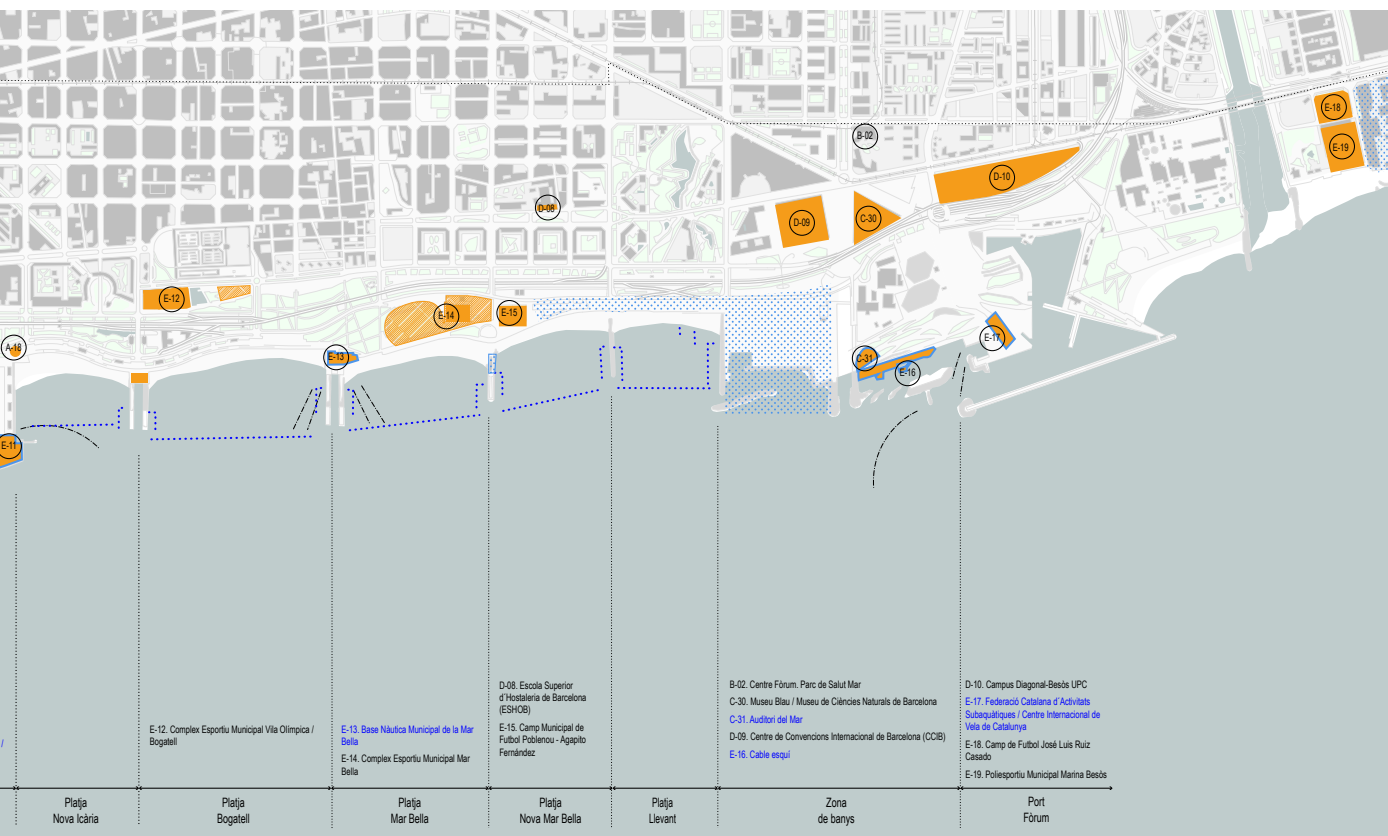
En base a aquestes idees, s'han identificat com a oportunitats per al foment de la maritimitat els següents equipaments:

- Equipaments d'administracions i entitats públiques:

- Capitania marítima de Barcelona
- Torre de control del Port de Barcelona
- Duana de Barcelona (Agència Tributària)
- Laboratori regional de la Duana
- Casa del Mar (Generalitat de Catalunya)
- World Trade Center (seu de l'Autoritat Portuària de Barcelona)
- Comandància Naval de Barcelona
- Govern Militar (Delegació de Defensa)
- Edifici Portal de la Pau de l'Autoritat Portuària (seu de l'antiga Junta d'Obres del Port)
- Capitania General
- Correus
- Seu de la Delegació del Govern de l'avinguda Marquès de l'Argentera (antiga Duana)
- Estació de França
- Delegació Territorial de l'Agència Estatal de Meteorologia (AEMET)

- Equipaments culturals, d'oci i convencions:

- Far de la torre del riu Llobregat (la Farola)
- Far de Montjuïc
- Castell de Montjuïc
- Transbordador aeri del Port (torres de Sant Sebastià i Sant Jaume, estació Miramar)
- Museu Marítim de Barcelona
- Maremàgnum
- Cinemes Cinesa del moll d'Espanya
- Aquàrium
- Imax
- Palau de Mar (antics Magatzems Generals del Dipòsit)
- Torre del Rellotge (antic far del port del segle XVIII)
- Llotja de Pescadors
- Museu Blau / Museu de Ciències Naturals de Barcelona



- Equipaments educatius i assistencials:

- Stella Maris
- Facultat de Nàutica (UPC)
- Institut de la Nàutica de Barcelona
- La Fàbrica del Sol
- Centre de la Platja
- Hospital del Mar i Escola d'Infermeria del Mar
- Parc de Recerca Biomèdica
- Centre Mediterrani d'Investigacions Marines i Ambientals (CSIC)
- Campus Diagonal-Besòs (UPC)

- Equipaments esportius:

- Reial Club Marítim Barcelona
- Reial Club Nàutic Barcelona
- Fundació Navegació Oceànica Barcelona
- Club Natació Barcelona
- Centre Esportiu Municipal Sant Sebastià / Club Natació Atlètic Barceloneta
- Institut Esportiu Municipal Espai de Mar
- Centre Esportiu Municipal Marítim / Claror Marítim
- Club Patí Vela de Barcelona
- Escola Nàutica Port Olímpic / Club de Mar Port Olímpic
- Centre Municipal de Vela
- Base Nàutica Municipal de la Mar Bella
- Cable esquí
- Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques
- Centre Internacional de Vela de Catalunya

- Altres equipaments:

- Antiga Foneria de Canons
- Llotja de Mar (seu de la Cambra de Comerç)
- Tèrmiques del Besòs

Accions

- Accions mobilitzadores que permetin aprofitar el potencial estratègic dels equipaments que duen a terme activitats directament vinculades amb el mar i que poden exercir de “tractores” de noves iniciatives de signe marítim i ciutadà, bo i vetllant perquè no es sobrepassi la capacitat de càrrega dels diferents àmbits del litoral.
- Introducció de nous usos o activitats vinculades amb la maritimitat als edificis del litoral que formen part del patrimoni arquitectònic.
- Estudiar els usos alternatius en clau de maritimitat que podrien tenir els equipaments actualment en desús o subutilitzats del litoral, i gestionar la seva implantació.
- Integrar més els equipaments de barri amb les activitats nàutiques i marítimes de la ciutat.
- Detectar les demandes ciutadanes de realització d’activitats vinculades al mar (per exemple, la pràctica d’esports de sorra) que no es poden atendre adequadament amb l’actual dotació d’equipaments, i donar-hi una resposta adient.

BIODIVER

RSITAT

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2025



Xarxa de parcs del litoral

Descripció

Els serveis socioambientals dels parcs són els beneficis que aquests aporten a la societat i que milloren la salut, l'economia i la qualitat de vida de les persones. Inclouen els serveis ambientals o ecosistèmics, que es deriven de les funcions pròpies dels ecosistemes, i els serveis socials que presten als ciutadans i usuaris.

Cal treballar per potenciar els serveis socioambientals de la xarxa de parcs per tal de donar-ne una bona cobertura a la franja litoral. No es tracta que cada parc ofereixi tots els serveis socioambientals que potencialment podria aportar sinó de treballar una complementarietat de serveis de manera que aquests estiguin distribuïts de manera equilibrada i compartida entre tots els parcs del litoral. Hi ha serveis que no tenen perquè ser oferts per tots els espais (ex. grans esdeveniments o inspiració artística), i en canvi d'altres que caldria garantir que siguin presents arreu del litoral (jocs a l'aire lliure, passeig, envelliment actiu o reflexió i descans).

La configuració dels espais (permeables, vegetats, espais oberts, etc.), la previsió d'espais equipats (de joc infantil, esportives, àrees de gossos, etc.), o la disposició d'elements de mobiliari (com ara taules de pícnic, bancs, etc.) determinen els usos que s'hi poden donar i els serveis socioambientals que els parcs poden oferir. Cal incidir en aquests elements per assolir un reequilibri dels usos i els serveis socioambientals de la xarxa de parcs.

La implementació de diverses polítiques municipals, com el Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana, l'Estratègia de la bicicleta de Barcelona, el Compromís de Barcelona pel Clima, l'Estratègia cap a una política de joc a l'espai públic, l'Impuls de la salut comunitària a Barcelona, o l'Omplim de vida els carrers-implantació de les superilles de Barcelona, entre d'altres, es troben en sintonia amb el projecte de potenciar els serveis socioambientals de la xarxa de parcs.

Accions

- Naturalitzar i permeabilitzar els parcs més durs perquè puguin aportar més serveis ambientals, i així també potenciar el corredor verd del litoral. Aquesta acció també va en la línia de dotar de major permeabilitat al sòl de Barcelona i és concordant amb el Pla d'aprofitament de recursos hídrics de Barcelona. En aquest sentit, caldria valorar la possibilitat de reutilitzar les aigües d'escorrentia dels parcs.
- Incorporar elements d'estada (no només bancs, sinó també ombres) i treballar des de la perspectiva de l'usuari en la configuració dels parcs perquè siguin espais agradables, sobretot en aquells que avui en dia s'utilitzen principalment com a espais de pas i menys com a llocs d'estada.
- Equipar els parcs amb mobiliari que afavoreixi l'ús per part de la ciutadania (ex. lavabos, quioscos, terrasses, etc.)
- Consideració dels parcs com a refugi climàtic pel seu efecte termoregulador, important ja en el moment actual però encara més en un futur considerant les previsions de canvi climàtic. Implementació de zones d'ombres i elements d'aigua (per a ús recreatiu i també fonts d'aigua potable per a ús de boca).
- Considerar en la reconfiguració futura del Moll de la Fusta, la necessitat que aquest espai presti més serveis socioambientals (n'hi ha un dèficit a Ciutat Vella, i a més aquest espai té un paper important en la connexió del corredor litoral entre Ciutadella i Montjuïc).
- Fer que els espais públics i els parcs litorals siguin més jugables, especialment a Ciutat Vella, ja que és un districte deficitari en espais d'aquestes característiques.
- Prioritzar, en els parcs, l'ús social i d'oci de les persones i els infants, tot controlant i limitant si escau l'accés dels gossos.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020 (per a la redacció del pla d'actuació)

Descripció

El litoral de Barcelona presta uns serveis ecosistèmics clau: regula el clima, protegeix les infraestructures que hi ha darrera les platges, proveeix d'aliment, acull usos de lleure, etc. Alguns d'aquests serveis, a més, resultaran clau per fer front als efectes adversos que pot produir el canvi climàtic. Les platges i els parcs litorals, per exemple, poden ser un lloc de refugi davant les onades de calor ja que a més de ser la zona amb menys temperatura diürna de la ciutat, també hi ha el mar per refrescar-se.

Platja de Bogatell



El mar (incloent les platges) és sens dubte l'ecosistema que més valor aporta en serveis ambientals, per bé que no es disposa d'informació quantificada sobre els serveis ecosistèmics que ofereix.

Al 2017 es va crear la Taula de Platges com a fòrum intern de l'Ajuntament per repensar el model de gestió actual de les platges de Barcelona, tenint en compte que la seva capacitat de càrrega està arribant al límit. Els reptes proposats a la Taula van quedar validats en el Fòrum participatiu del Pla Litoral del desembre de 2018. D'entre aquests destaca la formulació d'un pla d'actuació sobre els serveis ecosistèmics amb l'objectiu d'aprofundir en el seu coneixement i determinar les accions que cal dur a terme per potenciar-les.

Accions

- Caracterització i avaluació del cost ambiental i econòmic dels serveis ecosistèmics del litoral de Barcelona.
- Elaboració d'un pla d'actuació sobre els serveis ecosistèmics del litoral.
- Desplegament de les mesures del pla.

SENSIBILI
CIO' I EDU
AMBIENTA

TZA-
JCACIÓ
AL

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2022 (per a la refundació del Centre de la Platja)

Descripció

El Centre de la Platja és l'espai municipal de referència per a l'educació ambiental i la informació sobre el litoral de Barcelona. És el principal equipament en aquesta matèria de les platges; tanmateix té un potencial que caldria aprofitar més per poder esdevenir un centre on el ciutadà trobés tota la informació i activitats relacionades amb el mar i el litoral (biodiversitat, nàutica, gestió del risc a la costa, etc.). Per assolir-ho caldria redimensionar la seva activitat, el seu abast, la seva ubicació i el seu públic objectiu. Actualment és un equipament puntual i molt focalitzat en la temporada de bany, adreçat principalment als usuaris de la platja i força desconegut pels barcelonins. Caldria que aquest centre treballés en xarxa tant amb els generadors de contingut (CSIC, Zoo de Barcelona, etc.) com amb els canals que té l'Ajuntament de Barcelona per difondre i divulgar, i hauria de disposar d'antenes o subseus distribuïdes pel litoral. Amb aquest nou enfoc escauria un canvi de nom del Centre de la platja: el Centre del Litoral.

Tòtem informatiu del Centre de la Platja a la platja del Somorrostro

**Accions**

- Estudi de localitzacions possibles de seus del Centre del Litoral per tal d'afavorir la seva visibilitat (localització a prop del mar i en zones estratègiques).
- Ampliació del servei del centre a tot l'any, no només en temporada de bany, i a totes les edats.
- Redimensionament i nou enfoc de la seva activitat per tal d'esdevenir un centre de referència (*blue point*) que centralitzi la informació sobre l'oferta lúdica, esportiva, cultural, formativa, entre d'altres aspectes, de la ciutat al mar i al litoral.

- Creació d'un clúster d'entitats en torn al centre del litoral per facilitar el contacte amb tots els agents del mar i el treball en xarxa.
- Elaborar un pla de comunicació per donar coneixement al que es fa al litoral. Aquest hauria d'incloure una "agenda del litoral" entesa com un espai virtual on es centralitzi i divulgui tot el que passa (jornades, tallers, activitats, xerrades, regates, esdeveniments esportius a platges, concerts al mar, immersions programades, rutes programades, etc.). Aquesta acció es coordinaria amb altres plantejades dins del projecte Programa de promoció i divulgació de la cultura marítima del Pla Litoral.
- Potenciar el treball en xarxa amb els agents del litoral i els barris marítims, sobretot amb aquells equipaments que tenen un públic fidel (ex: Fàbrica del Sol, biblioteques de barri, etc.), a fi de facilitar l'apropament de la ciutadania i recollir propostes per afavorir la millora contínua del Centre i les seves activitats.
- Desenvolupar, com a nou projecte del Centre, un observatori de la salut de l'ecosistema litoral, en estreta col·laboració amb l'Agència de Salut Pública de Barcelona, el CSIC i les universitats.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Museu d'Història de Barcelona, Zoo de Barcelona

Termini estimatiu

2020 (per a l'inici del programa de rutes)

Descripció

Un litoral tan ampli i divers com el de Barcelona permet plantejar diferents recorreguts temàtics. El litoral de Barcelona és molt més que les seves platges, encara que aquestes en siguin el principal atractiu. L'ús de les platges com a espai públic es pot estendre al conjunt del litoral, i la densitat que avui en dia presenten certs trams pot distribuir-se al llarg de tot el litoral si es dóna a conèixer i es diversifiquen les possibilitats que ofereix.

En aquest sentit, es planteja un conjunt de recorreguts temàtics pel litoral, tant per terra com per mar, que permetin donar a conèixer la seva diversitat, heterogeneïtat, valors, passat històric i singularitat. Els recorreguts plantejats permeten descobrir el litoral tram a tram i poc a poc, i alhora aporten una visió global de conjunt.

Els objectius del projecte són donar a conèixer la diversitat, heterogeneïtat, valors, passat històric i singularitat del front litoral, així com aportar un coneixement proper de com són i com s'han anat transformant els espais litorals de la ciutat.

Platja de Llevant



Accions

- Definir el programa de rutes del litoral conjuntament amb el programa Barcelona més sostenible. Com a una primera aproximació es plantegen les següents:
 - Rutes per terra: hàbitats del litoral (biodiversitat marina i terrestre), grans infraestructures (portuàries, del cicle de l'aigua, etc.), història marítima ("la geografia esborrada") i transformació del litoral, elements patrimonials i arquitectònics del litoral (antic far), erosió de les platges i canvi climàtic, etc.

- Rutes per mar: rutes amb vaixell pel litoral de Barcelona que permetin redescobrir la façana marítima de la ciutat.
- Rutes submarines: esculls artificials, fons marins, espigons, etc.
- Definir els elements més destacats de cada recorregut. En funció de cada temàtica cal definir els principals punts i/o elements de la ruta.
- Estudiar les diverses modalitats de rutes en funció del públic objectiu (públic en general, escoles i públic d'un perfil més especialitzat), deixant oberta la opció de fer rutes guiades.
- Activar línies de difusió dels recorreguts temàtics: fulletons de cada recorregut, canals de difusió turística i empreses que fan itineraris, Centre de la Platja i equipaments de referència, àrea de platges del web de l'Ajuntament de Barcelona, etc.
- Equipar els recorreguts: senyalització, indicacions per seguir correctament els itineraris, interconnexions entre itineraris, informació, mapes dels itineraris, empreses de guiatge d'itineraris, plafons informatius als punts d'interès del recorregut temàtic, informació d'altres punts d'interès de l'entorn proper, punts de parada, fonts d'aigua, factibilitat del recorregut a peu o amb mitjans de baixa velocitat (patins, bici, etc.).
- Establiment d'altres sinergies amb Barcelona més sostenible i els programes de rutes ja existents, com per exemple les del programa "Com funciona Barcelona?".

Impulsors del projecte

Zoo de Barcelona, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2022 (per a la implantació del nou espai d'interpretació de la biodiversitat marina)

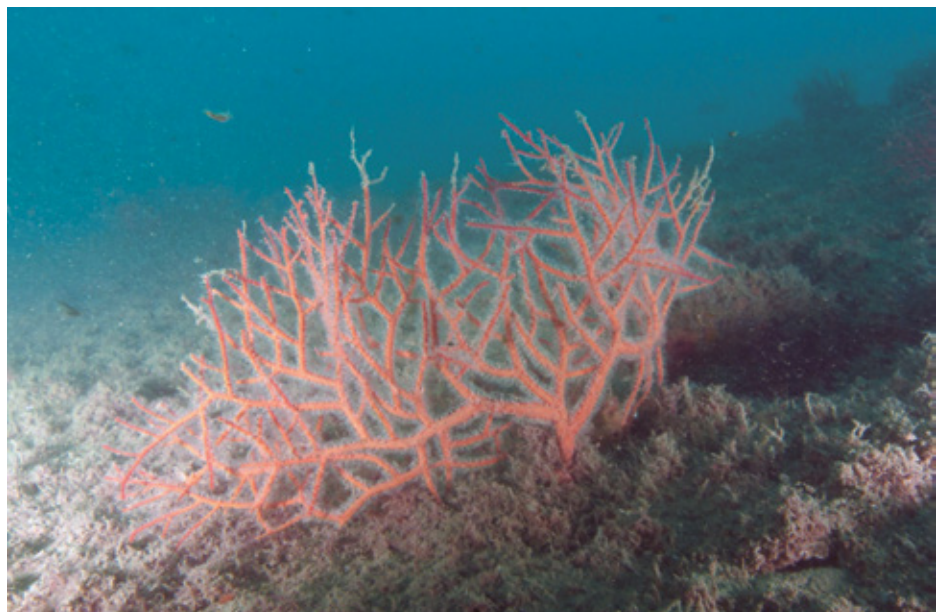
Descripció

El litoral de Barcelona, tot i ser un litoral urbà fortament intervingut, presenta una biodiversitat terrestre i marina que ha millorat notablement en les darreres dècades com a conseqüència de diferents polítiques ambientals i, sobretot, arrel de la millora del sistema de sanejament de la ciutat pel que fa a l'estat dels fons marins i la seva biodiversitat associada.

Els hàbitats del litoral tant terrestres com marins són uns grans desconeguts pels barcelonins i posar en valor la biodiversitat és l'objectiu principal d'aquest projecte. La dificultat d'accés a les zones transitables dels espigons i als esculls artificials, així com la manca d'activitats de difusió no contribueixen positivament a revertir la nul·la o escassa visibilitat que aquests hàbitats tenen.

En aquest sentit, es planteja la creació d'un espai d'interpretació de la biodiversitat marina que impulsi accions formatives i de sensibilització alhora que aprofundeixi en el coneixement d'aquests hàbitats. De fet, el Pla Estratègic del Zoo ja té una línia d'actuació que va en aquest sentit. L'àmbit de treball hauria de ser el litoral en el seu sentit ampli abastant tant la part marina (parc d'esculls artificials, espigons, fons marins, comunitats bentòniques i pelàgiques, etc.) com la terrestre (parcs litorals de Montjuïc, Besòs, dunes, etc.).

Coralls tous del Parc dels Esculls de Barcelona



Accions

- Creació d'un nou espai d'interpretació de la biodiversitat marina vinculat al Zoo.
- Afavorir l'accessibilitat a zones actualment d'accés restringit (alguns espigons, etc.).

- 112
- Promoure el coneixement dels espigons i esculls submarins com a part del patrimoni de la biodiversitat de Barcelona fent visible la biodiversitat marina.
 - Sinergies entre els equipaments i entitats de la ciutat que treballen en aquesta temàtica (i de manera específica, amb el Centre del Litoral).
 - Programa d'activitats d'immersió a les platges i al Parc d'Esculls de Barcelona.

ECONOM BLAVA

MIA

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Barcelona Activa

Termini estimatiu

2020

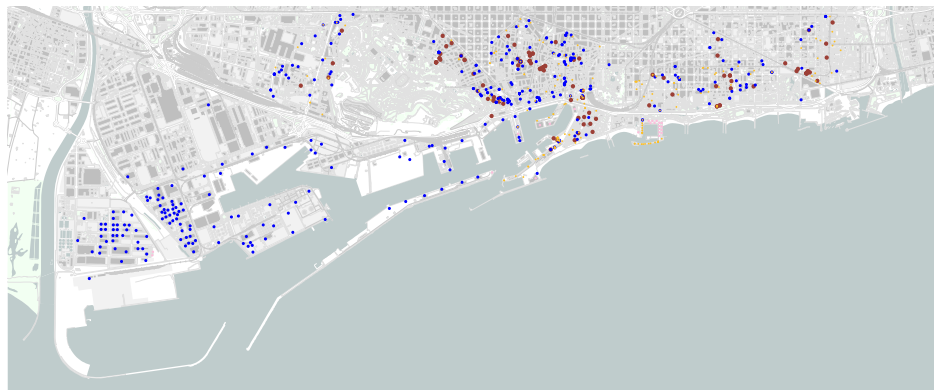
Descripció

La diagnosi del Pla Litoral recull que l'efecte multiplicador de les d'activitats pròpiament marítimes és superior al de la resta d'activitats que actualment es desenvolupen en els espais litorals de la ciutat. Així:

- Per cada lloc de treball directe, generen 1,73 de manera indirecta i induïda (en front a 1,10 de mitjana en les activitats que es desenvolupen al litoral).
- Per cada euro generat de manera directa, les activitats marítimes generen 1,17 de manera indirecta i induïda (en front a 0,98 de mitjana al litoral).

Es fa palesa, doncs, l'oportunitat de potenciar el desenvolupament d'activitats pròpiament marítimes d'elevat efecte multiplicador.

Localització de les
activitats d'economia
blava al litoral



Barcelona Activa va publicar l'any 2018 un informe sobre el sector marítim on, de manera sintètica, es dona a conèixer quines són les principals tendències, presents i futures, d'aquest sector econòmic, tant a nivell d'activitat, com dels perfils professionals associats.

El sector de l'economia blava aplega un conjunt d'activitats i subsectors econòmics que tenen el seu punt de trobada en els ports de les ciutats, centres neuràlgics on es concentren els fluxos globals de passatge, mercaderies i activitats recreatives que es desenvolupen en l'entorn marítim. El sector marítim és capdavanter en innovació i genera llocs de treball de qualitat amb un ampli ventall de qualificacions professionals, tant en el subsector de la importació i l'exportació de mercaderies, com en el de la nàutica esportiva i recreativa o el dels creuers i els serveis al passatge. El creixement continuat que està coneixent aquest sector propicia que sigui un important sector generador d'activitat econòmica i ocupació.

Es proposa doncs, la creació d'un programa específic d'acompanyament i assessorament als emprenedors i empreses per a la promoció de l'economia blava entesa en tota la seva magnitud: nàutica recreativa, esports nàutics, socorrisme, educació ambiental, pesca, etc.

118 En paral·lel a les accions genèriques de suport, també escau l'aposta per a projectes tractor concrets de gran valor afegit atractiu i que puguin actuar com a catalitzadors de nous projectes.

Accions

- Elaboració participativa del programa d'assessorament als agents econòmics del litoral.
- Identificació participativa dels projectes tractors.
- Establir un acord interinstitucional i amb les entitats més representatives de l'economia blava per impulsar un programa de transformació econòmica del sector a mig i llarg termini que opti per la diversificació econòmica i l'ocupació inclusiva i digna.
- Capacitar a les persones aturades que es plantegen un canvi de sector professional en els oficis de l'economia blava: reparació i manteniment d'embarcacions, esports nàutics, socorristes, monitors, educació ambiental, serveis auxiliars d'atenció al client nàutic, etc.
- Implicar els instituts de formació professional de la ciutat en la nàutica industrial mitjançant les adaptacions curriculars necessàries.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Barcelona Activa

Termini estimatiu

2020

Descripció

Les experiències reeixides de projectes comunitaris que han sorgit al territori en els darrers anys, com Barceloneta Proa a la Mar o el node territorial de Coòpolis anomenat Cercle Mar, així com accions solidàries com les que realitza Stella Maris amb la gent de mar, han resultat cabdals per donar resposta efectiva a situacions d'atur, abandonament prematur dels estudis, empobriment familiar i desemparament entre d'altres problemàtiques. Són activitats emblemàtiques perquè en molts casos es treballa a nivell de barri amb els propis veïns, perquè es fixa com a objectiu recuperar la tradició marinera de la ciutat partint de les noves oportunitats que ofereix l'economia blava o perquè el treball es realitza directament amb gent de mar.

La gestió comunitària i les tasques solidàries però, tenen mancances. La principal d'elles és la dificultat de garantir-ne la viabilitat financera a un nivell suficient per cobrir l'estructura mínima de gestió de què disposen i per avançar en els projectes que es volen impulsar.

Exemple de curs de formació organitzat pel projecte comunitari Barceloneta Proa a la Mar

Barcelona Proa a la Mar
Pacte per l'Ocupació i el Desenvolupament local de la Barceloneta 2015-2020

Formació Gratuïta
AUXILIAR DE CUINA

El **Punt d'Informació i Orientació Laboral (PIOL)** de Proa a la Mar, en col·laboració amb Barcelona Activa, ofereix la Formació en Auxiliar de Cuina als veïns i veïnes de la Barceloneta.

Inici el 24 de Maig

Curs d'auxiliar de Cuina
Certificat de manipulador d'aliments
Pràctiques a restaurants de la Barceloneta
Receptes de cuina marítima
Intercooperació i desenvolupament local

Si hi vols participar vine al PIOL (Centre Cívic Barceloneta) o escriu-nos
ocupacionbta@gmail.com

D'altra banda, moltes de les activitats d'economia social i solidària (ESS) al litoral resten mancades de visibilitat a nivell de ciutat, la qual cosa limita l'efecte multiplicador de les iniciatives. L'Ajuntament pot jugar un paper important oferint plataformes de difusió o recolzant accions encomanades específicament al coneixement dels projectes en curs i de les possibilitats de col·laboració amb ells.

Reforçar les iniciatives d'ESS al marc del al que es coneix com a economia blava és una oportunitat als barris litorals pels següents motius:

- 120
- Les activitats nàutiques i marítimes són les activitats més pròpies del litoral i tenen un potencial de creixement considerable a Barcelona.
 - L'economia social i solidària vinculada al sector nàutic i marítim permet la creació d'una ocupació de qualitat, la revalorització i la promoció dels oficis mariners recuperant la memòria professional dels barris litorals com la Barceloneta, i la difusió i la promoció de la cultura marítima reivindicant el vincle dels barris litorals amb el mar.
 - El sector nàutic i marítim de la ciutat aporta un valor afegit important a l'economia.

En aquest sentit, es proposa reforçar el suport als projectes específics d'iniciativa ciutadana que promoguin l'ocupació, la formació, la promoció de l'economia social i els serveis col·lectius vinculats al mar i a l'àmbit litoral. Per als projectes nous es proposa endegar un nou programa d'acompanyament mentre que per als existents, es tractaria de prendre mesures específiques per enfortir-los enfocades a les seves necessitats concretes.

Accions

- Establir línies d'ajuts i convenis específics amb l'Ajuntament de Barcelona per al foment i suport als projectes comunitaris d'economia social i a les tasques solidàries que es desenvolupen al litoral de la ciutat.
- Creació d'una plataforma de difusió dels projectes d'economia blava de caire comunitari.
- Suport al projecte Barceloneta Proa a la Mar com a *projecte tractor* d'economia blava, a fi de propiciar noves iniciatives comunitàries dins del sector.

Impulsors del projecte

Confraria de Pescadors de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Turisme de Barcelona, Barcelona Activa

Termini estimatiu

2020



Segell Peix de la Barceloneta de la Confraria de Pescadors de Barcelona

Descripció

L'activitat pesquera a Barcelona està experimentant una davallada en ocupació laboral any rere any. La pesca és un ofici poc atractiu entre els joves, entre altres coses, per la duresa i perillositat del treball, les retribucions baixes i irregulars, i la poca regulació laboral. És, però, una activitat del sector primari que en una ciutat marítima com Barcelona no pot deixar d'existir.

El sector pesquer a Barcelona presenta unes necessitats concretes: promocionar el peix de proximitat (denominació Peix de la Barceloneta) i buscar activitats complementàries per les seves rendes.

La Confraria de Pescadors de Barcelona ha fet esforços importants en els darrers anys per promoure la marca Peix de la Barceloneta entre la ciutadania a través dels restaurants de la ciutat, però malgrat aquests esforços, existeixen problemes logístics i de comunicació que han fet que la proposta no hagi reeixit del tot.

Per altra banda, davant la necessitat de la societat de realitzar activitats relacionades amb la mar i les tradicions marítimes, la Confraria ha promocionat la pesca-turisme com a activitat complementària.

L'exercici de la pesca-turisme, el turisme pesquer i les demostracions de pesca està regulat pel Decret 87/2012, de 31 de juliol, sobre la pesca-turisme, el turisme pesquer i aqüícola i les demostracions de pesca en aigües marítimes i continentals de Catalunya. Tal com estableix la norma, l'exercici d'aquestes activitats ha de permetre al sector de la pesca assolir una diversificació i millora econòmica, la promoció dels seus productes i alhora, l'apropament a la ciutadania des de diferents perspectives, com ara la cultural, la gastronòmica, la tecnològica o la social. També ha de servir per revaloritzar els productes de la pesca i els diferents oficis relacionats i promoure la recuperació de la cultura, les tradicions i el patrimoni vinculat a les activitats i als oficis esmentats.

Accions

- Realitzar els tràmits per reconèixer la Confraria de Pescadors de Barcelona com a centre oficial de pesca-turisme i turisme pesquer.
- Recolzament de Turisme de Barcelona per al disseny de les activitats i circuits turístics i en l'establiment d'estàndards homogenis de qualitat turística en la realització de les activitats.
- Promoure una restauració arrelada al territori que posi en valor els productes de proximitat i de base marítima.
- Analitzar, conjuntament amb Barcelona Activa i Barceloneta Proa a la Mar, les alternatives per a la millora de la logística de distribució del peix de la Barceloneta, i implementar les més idònies.

- Col·laborar amb Barceloneta Proa a la Mar i altres entitats d'economia social i solidària per a la realització de les activitats.
- Promocionar l'ofici del xarxer, incorporant la formació en aquest ofici a l'oferta formativa de l'Institut de la Nàutica de Barcelona i la Casa del Mar.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Federació Catalana de Vela, Port de Barcelona, Port Olímpic, Port Fòrum

Termini estimatiu

2020

**Descripció**

Barcelona compta amb unes condicions climàtiques i instal·lacions excepcionals per a la pràctica de la nàutica esportiva i de lleure. Tot i això, a diferència d'altres ciutats obertes al mar, no s'ha sabut aprofitar prou aquestes condicions per transmetre i arrel·lar a la ciutat una cultura nàutica oberta a tothom.

Fins ara no ha existit una política de ciutat de coordinació i promoció de la nàutica que potencii globalment tot el litoral de la ciutat i posi en valor les singularitats de cada instal·lació. Això ha conduït a què cada instal·lació per separat hagi desenvolupat la seva pròpia planificació i estratègia, però tenint poc o gens en compte les sinèrgies que es poden produir al considerar-les totes dins un únic sistema.

Malgrat la crisi dels darrers anys, les empreses de nàutica i molts experts consideren que aquest sector presenta moltes possibilitats de desenvolupament al litoral de la ciutat. Els arguments per aquesta visió més optimista són la baixa ràtio d'amarradors per habitant de què es parteix (en comparació amb altres ciutats portuàries que amb menor nombre d'habitants disposen de major nombre d'amarradors i d'embarcacions) i la poca promoció que s'ha fet fins ara de la pràctica dels esports nàutics.

Per a la implementació de qualsevol proposta o acció cal tenir en compte les tendències actuals del sector:

- Es confirma el canvi de tendència de la compra de l'embarcació al lloguer. El fet que en els darrers 10 anys l'edat mitjana dels propietaris de les embarcacions hagi passat dels 45 als 55 anys significa que els joves ja no compren vaixells. Per contra, el lloguer d'embarcacions s'ha popularitzat i està esdevenint una opció cada cop més estesa.

- 124
- La indústria europea de construcció d'embarcacions ha patit fortament la crisi i necessitarà adaptar-se a les noves tendències de compra/lloguer.
 - El sector dels serveis nàutics continua molt vinculat al turisme, i per tant la seva activitat depèn molt de la capacitat d'atracció del litoral.
 - Les diferències en la regulació nàutica respecte a la d'altres països europeus és un handicap que resta competitivitat. La reglamentació espanyola és molt restrictiva pel que fa banderes, formació de tripulants i requeriments tècnics i de seguretat. D'altra banda, no hi ha un reconeixement europeu (homologació) de les titulacions nàutiques que s'expedeixen als diferents estats membres de la Unió Europea.

Accions

- Visibilitzar les activitats de vela i desplegar noves ofertes de nàutica popular per apropar-la a la ciutadania.
- Utilitzar el Port Olímpic com a punta de llançament per a la implantació de noves polítiques en matèria de nàutica esportiva i recreativa.
- Crear una Taula de la Vela que aglutini tots els agents que treballen en aquest esport a fi de coordinar les iniciatives de promoció de la nàutica popular i impulsar nous projectes col·laboratius.
- Trencar la temporalitat de les activitats de vela amb programes desestacionalitzats aprofitant les escoles.
- Introduir la formació en temes marítims i nàutics a professors i alumnes de les escoles de primària i secundària. També valorar la possibilitat d'introduir aquesta formació en els graus de magisteri.
- Adequar les infraestructures actuals a les necessitats dels clubs nàutics de la ciutat, potenciant les rampes d'accés públic.
- Promoure les activitats de "navega sense vaixell".
- Fer una Agenda del Mar (a l'estil del programa Temps de Neu) que reculli tota l'oferta d'activitats nàutiques que es desenvolupen al litoral de la ciutat i que pugui visibilitzar-se als mitjans de comunicació (especialment televisió).

LA ZONA MARITIMOC RESTRE

OTER-

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Ministeri d'Hisenda, Ministeri per a la Transició Ecològica, Generalitat de Catalunya

Termini estimatiu

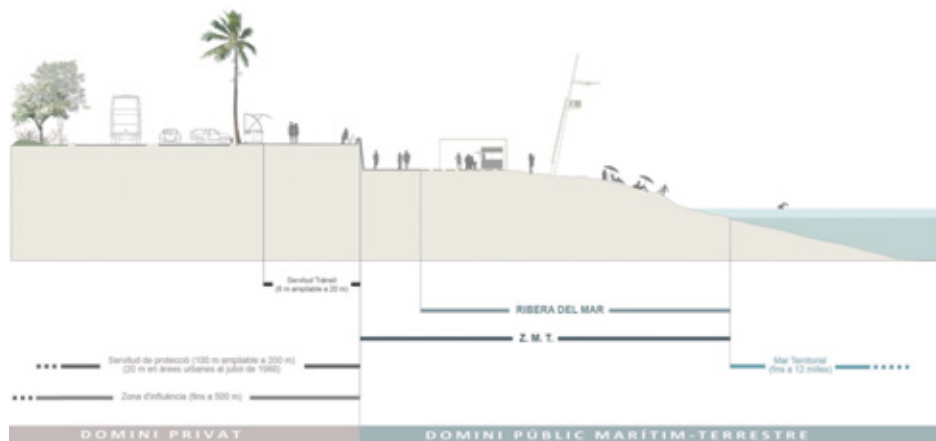
2019 (per a l'acord de desafectació i traspàs)

Descripció

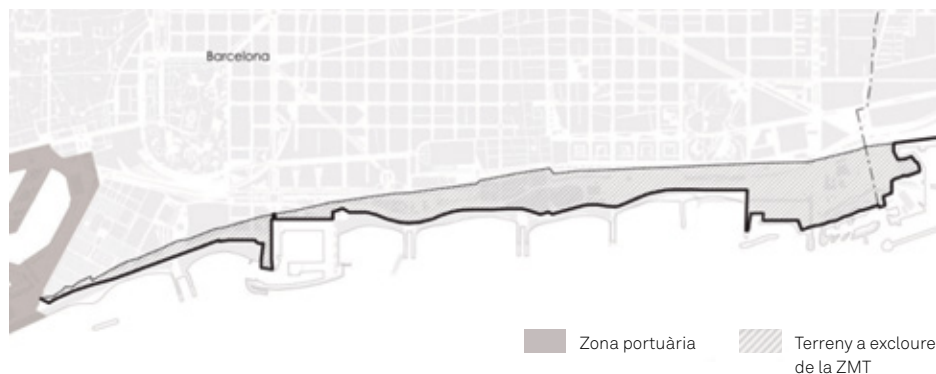
La Constitució Espanyola i la llei de Costes (la Llei 22/1988 i la seva posterior modificació amb la Llei 2/2013) defineixen que tota la costa és domini públic estatal. D'aquesta manera, a nivell normatiu el límit de la ciutat no és el mar, sinó el límit del Domini públic maritimoterrestre (DPMT).

El DPMT és incompatible amb la propietat privada i garanteix l'ús públic del mar, de la seva ribera i de la resta d'aquest domini. Dintre del DPMT, la part terrestre es l'anomenada Zona maritimoterrestre (ZMT), que és l'espai entre la línia de baixamar i el límit fins a on arriben les onades als majors temporals.

Règim de propietat del litoral segons la llei de Costes



Terrenys compresos entre els atermenaments antic i nou de la ZMT



El primer atermenament de la ZMT del terme municipal de Barcelona es va aprovar l'any 1923 arran de la Ley de Paseos Marítimos. L'evolució de la costa barcelonina al llarg del passat segle i la necessitat d'obrir la ciutat al mar recuperant la seva façana litoral va fer necessari un nou atermenament de la ZMT més coherent amb el front marítim actual. L'any 2009, l'Estat va establir-ne un de nou i va declarar, per ordre ministerial, la innecessarietat com a ZMT dels terrenys compresos entre l'atermenament antic i el nou, per bé que encara resta pendent que el Ministeri d'Hisenda en resolgui la desafectació patrimonial.

Es dona la circumstància que una de les concessions més grans d'aquest àmbit és la que va permetre la construcció de la Vila Olímpica i el Port Olímpic. Aquesta concessió, la C-1004-B, caduca al mes de juny de 2019 i si es produís la seva extinció sense un acord per a la desafectació i el traspàs al domini públic municipal dels espais urbanitzats i altres dependències gestionades per l'Ajuntament, es produiria una situació de controvèrsia administrativa. No és exagerat afirmar que la desafectació patrimonial dels terrenys declarats innecessaris de la ZMT és d'una urgència imperativa.

La modificació de la ZMT adequant-la a la configuració actual del litoral implica la desafectació com a domini estatal de 81,1 Ha que l'Ajuntament ha proposat que passin a ser majoritàriament domini públic de competència municipal. Això significarà una major capacitat d'intervenció al front litoral per part de la ciutat i una nova oportunitat per repensar algunes peces clau de la façana costanera de la ciutat en clau de maritimitat.

Accions

- Acord institucional entre el Ministeri d'Hisenda i l'Ajuntament de Barcelona per a la desafectació patrimonial dels terrenys declarats innecessaris de la ZMT.
- Acords complementaris amb el Ministeri per a la Transició Ecològica i la Generalitat de Catalunya que es puguin haver de menester.
- Aprofitar l'oportunitat de la desafectació de terrenys de la ZMT per ubicar nous equipaments públics de vocació marina.
- Prescriure, en les noves autoritzacions i títols d'ocupació que s'atorguin al front litoral, usos vinculats amb la maritimitat.

GOVERN

ANÇA

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (per a la constitució formal del Pacte del Litoral)

**Sessió participativa del Pla Litoral****Descripció**

Les idees força del Pla Litoral són la “reconquesta” o segona conquesta dels espais litorals de la ciutat com a àmbit públic de qualitat, obert i gaudit per tota la ciutadania, la definició d’un nou model de litoral i el pacte amb els actors clau. El Pla Litoral s’ha concretat en un conjunt de projectes i accions estratègiques modelades conjuntament amb la ciutadania en el marc d’un procés participatiu ampli, i que per tant han rebut un aval important. No obstant això, les accions derivades del Pla Litoral poden generar controvèrsia entre els diferents actors implicats (administracions públiques, ciutadania, empreses, etc.), doncs en no pocs casos es tenen visions diferents i fins i tot interessos contraposats. Per a la recerca del “consens possible” en cada cas hi ha d’haver una dinàmica permanent de concertació, i això es pot orquestrar d’una manera idònia amb la constitució d’un Pacte del Litoral com a òrgan permanent de participació i base d’una nova governança participativa del litoral.

L’article 65.1 del Reglament de Participació Ciutadana (RPC) estableix que l’Ajuntament pot fomentar espais de debat, de diàleg, de col·laboració, d’acció, de coproducció i de consens amb persones o institucions interessades en els diversos sectors d’actuació municipal mitjançant la subscripció o l’adhesió a pactes i acords, en els quals es recullen els principis compartits de polítiques públiques municipals. Aquests pactes i acords es fonamenten en la participació i en la implicació activa de les persones que hi participen. L’acord formal per a la creació d’un pacte, correspon al Plenari Municipal, previ informe favorable del Comitè Director del Programa de Democràcia Activa i de la Comissió Permanent del Consell de Ciutat.

El Pacte del Litoral es contempla com un òrgan amb dues facetes:

- Àmbit permanent de debat obert i concertació sobre totes aquelles qüestions relatives al litoral que interpel·len a la ciutat com a organisme i a la ciutadania com a col·lectiu, amb l’afany d’aprofundir en un nou model de governança participativa del front marítim de la ciutat.

- Un espai per a la producció compartida i la recerca de consensos per al desplegament consensuat dels projectes estratègics del Pla Litoral.

El Pacte restaria obert a l'adhesió de tots els ciutadans i ciutadanes que vulguin subscriure el seu manifest fundacional. Serien principis d'aquest manifest entre d'altres:

- La capacitat de les persones per donar vida als espais públics del litoral i el seu dret a fer-ne un ús ple i lliure.
- La consideració del front litoral com un espai maritimoterrestre que és part integrant del medi ambient i que per tant ha de ser preservat.
- La regeneració dels espais litorals i de la recerca de fórmules que augmentin la seva utilitat social i ecològica, a través de nous usos i recursos que encoratgin noves maneres de gestió i generin, alhora, noves oportunitats per a la recuperació de la marimitat de Barcelona.
- La resiliència física i socioeconòmica del litoral, més enllà dels cicles globals.
- La interacció constructiva i l'entesa com a mètode de decisió.

El Pacte el presidiria l'Alcaldessa o Alcalde de Barcelona, i l'Assemblea plenària seria l'òrgan principal de governança interna. L'Oficina del Pla Litoral desenvoluparia les tasques de secretaria i coordinació.

És obvi que la implicació activa del Port de Barcelona en el Pacte del Litoral suposaria un impuls importantíssim per a la dinàmica de concertació d'acords sobre els espais de la ciutat avui en dia inclosos en el domini públic portuari i per a la participació de la ciutadania en la gestació i concreció d'aquests acords. Això sense renunciar a què en el futur, els àmbits de port ciutat es regeixin per les mateixes regles de joc que la resta del territori municipal perquè són igualment ciutat, quelcom que només es podrà assolir amb la modificació del vigent text refós de la Llei de Ports i de la Marina Mercant (i de manera més concreta, dels articles que determinen la composició dels òrgans de govern de les Autoritats Portuàries, la seva dependència jeràrquica de l'ens públic Puertos del Estado i el règim urbanístic del domini d'espais i usos portuaris).

Accions

- Aprovació i constitució formal del Pacte pel Litoral, convidant a sumar-s'hi a tots els ciutadans i les ciutadanes que han intervingut en el procés participatiu del Pla Litoral.
- Elaboració de la normativa de règim intern del Pacte.
- Programació de la seva activitat (calendari de reunions, grups de treball, etc.) .

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020

Descripció

L'actual model de gestió operativa del litoral de l'Ajuntament de Barcelona està orientat bàsicament a la gestió de les platges. Aquest model no parteix d'un enfocament integrat i transversal que abasti el conjunt del litoral en totes les seves dimensions. A més, hi ha una dispersió que dificulta ubicar les responsabilitats de gestió i els interlocutors amb claredat, i és palesa la manca d'un òrgan col·legiat o unificat dins l'organigrama municipal per a l'establiment de directrius al més alt nivell en relació amb tots els aspectes de la gestió del litoral.

Concepte de la gestió integrada del litoral



A nivell d'operativa de platges, la gestió es duu a terme en el marc del Pla de Gestió Integrada del Litoral (PGIL) que es va aprovar mitjançant un conveni de col·laboració signat per les administracions amb competències sobre el domini públic maritimoterrestre (Estat, Generalitat i Ajuntament) l'any 2007. Tot i que els protocols d'actuació i el marc legal són plenament vigents, la ràpida evolució de la realitat econòmica, social i fins i tot ambiental de la ciutat imposa una revisió i actualització del mateix.

La gestió diària de les platges que es duu a terme actualment permet donar un servei satisfactori als seus usuaris, tal com indiquen les enquestes bianuals de platges (nivell de satisfacció de 7,5 sobre 10 de mitjana). Tot i així, el fet que la gestió operativa de les platges estigui dividida entre Parcs i Jardins (les platges són considerades com "parcs") i Barcelona Cicle de l'Aigua SA (les platges són considerades com elements del cicle hídric) fa enormement complexa la gestió d'un àmbit molt dinàmic de per si per les dificultats específiques que comporta (dispersió d'àrees que hi treballen, empoderaments desdibuixats, dèficits de gestió integrada en sentit estricte -per exemple, a nivell del seguiment global dels pressupostos, els ingressos i les despeses d'aquesta gestió per assignar més eficientment i rendibilitzar els recursos que s'hi destinen-, etc.).

Així doncs, es fa necessària una unitat o un òrgan col·legiat per a l'establiment i el seguiment d'una estratègia per al litoral en la seva totalitat i complexitat (incloent platges i ports) i la coordinació de la gestió operativa integrada de les platges que el Pla de Gestió Integrada del Litoral ha encomanat a l'Ajuntament.

Accions

- Creació d'una nova unitat o òrgan col·legiat a l'organigrama municipal que abasti i relligui la gestió del litoral, com a tres engranatges de funcionament coordinats.
- L'establiment de l'estratègia integral per al litoral.
- La formulació de l'estratègia de sostenibilitat del litoral.
- La gestió operativa de les platges.
- Dotació de mitjans a la nova estructura.

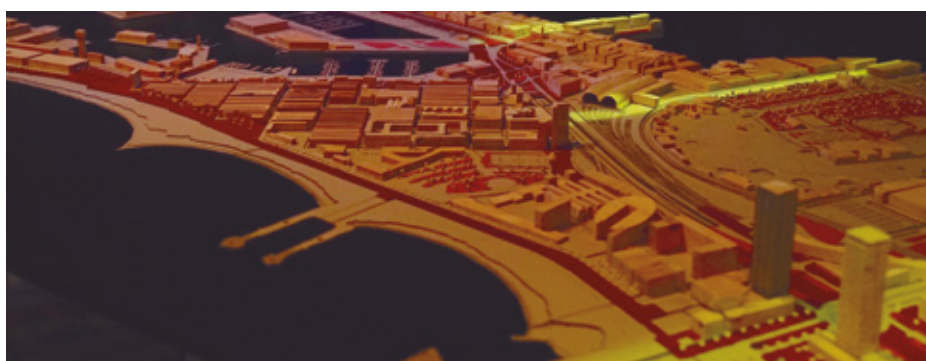
Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020 (per a la posada en marxa de l'observatori)

Maqueta del Pla Litoral de l'exposició "Barcelona Capital Mediterrània" (MUHBA)

**Descripció**

El Pla Litoral té 3 objectius principals: un àmbit habitable i ciutadà, una economia arrelada i social i un ambient sostenible. Per tal d'assolir aquests objectius, el pla defineix 15 estratègies d'actuació i 61 projectes estratègics de diversa naturalesa que preveu que s'implementin progressivament mitjançant diferents instruments al llarg dels propers 10 anys.

L'observatori del Pla Litoral vol ser una eina d'informació i seguiment públic i eficaç del desenvolupament de les dinàmiques en els espais litorals de la ciutat (a través dels indicadors del pla) i dels projectes estratègics. Els objectius de l'observatori són:

- Esdevenir un espai de producció de coneixement sobre l'àmbit litoral que permeti una gestió més eficient i integrada.
- Sistematitzar el seguiment i la monitorització del desenvolupament del Pla Litoral en el seu conjunt i de cada projecte en particular, actualitzant periòdicament el sistema d'indicadors clau i elaborant informes de seguiment i avaluació.
- Consolidar-se com una eina referent d'informació oberta al servei de la governança i la col·laboració entre totes les administracions públiques, agents i organitzacions de la ciutadania que intervenen en aquest àmbit territorial.

A nivell de tendències, cal considerar que els treballs de la diagnosi del Pla Litoral han suposat la generació d'un ampli ventall d'informació i coneixement del front marítim de Barcelona. Aquesta informació ha permès aprofundir en el coneixement d'aspectes clau que incideixen en la conformació del litoral i caracteritzar paramètricament la "situació de partida" que els indicadors de seguiment del Pla Litoral reflecteixen com a dades base per a la comparació.

Accions

- Disseny, implantació i gestió del portal de l'observatori (a càrrec de l'Oficina del Pla Litoral i Barcelona Regional).

LES PORT DEL MAR

ES

L'objectiu principal dels projectes de les portes del mar és millorar l'accessibilitat i la connexió a peu i en bici cap al mar, crear espais d'interrelació mar-ciutat mitjançant eixos vertebradors principals i corredors transversals secundaris capaços de relligar els espais de la ciutat amb els espais del litoral i proposant, si cal, una nova ordenació dels espais oberts que faciliti l'accés físic i visual al mar.

El teixit urbà de Barcelona, de Montjuïc al Besòs, es caracteritza per carrers que arriben fins al front marítim tot i que només hi ha continuïtat del viari i sobretot la ronda i les vies de trens actuen com barreres. Falten eixos de connexió transversal (muntanya-mar) que relliguin la ciutat al litoral, a peu i en bici. El tema principal és donar continuïtat i fluïdesa als recorreguts "verticals" amb els recorreguts "horizontals" del corredor litoral, solucionant sobretot les cruïlles i els nusos de contacte i intersecció entre les dues xarxes. Es tracta de fer que l'espai públic de circulació i d'estar sigui el més continu i llegible possible. La lògica d'aquests projectes és determinar físicament i amb senyalització, els itineraris d'espais públics, transitables a peu o en bici, que vagin des de la ciutat al mar i viceversa.

Per fer això, s'han identificat eixos verticals vertebradors, determinants i caracteritzadors de cada porta, que constitueixen els accessos principals al front marítim i alhora poden ser les columnes vertebrals dels itineraris a peu i en modes actius pels espais públics.

Les portes del mar que es conceptualitzen són 11:

- Porta de la Marina
- Porta Paral·lel - Carbonera
- Porta Ciutat Vella (La Rambla - Colom - Rambla de Mar)
- Porta Born
- Porta de La Ciutatella
- Porta Vila Olímpica
- Porta del Cementiri del Poblenou (eixos Badajoz/Granada i entorn del Cementiri)
- Porta del Poblenou (Rambla de Poblenou - c/Bilbao)
- Porta de Sant Martí (c/ Bac de Roda, c/ Selva de Mar, c/ Josep Pla)
- Porta del Fòrum (Rambla Prim - Banys del Fòrum)
- Porta de la Mina

Per a cada porta, els eixos vertebradors i les seves arribades al litoral són l'objecte prioritari d'intervenció i actuació, al qual en algun cas es sumen els corredors transversals com a eixos secundaris alternatius. Això passa sobretot quan el teixit urbà és més dens i compacte, com el dels cascs antics de Ciutat Vella (Gòtic i Born) i del Poblenou.

Els eixos verticals de les portes s'han escollit tenint en compte diferents aspectes del teixit urbà ja identificats en la diagnosi:

- Connexió amb altres espais públics rellevants de la ciutat.
- Estructura i morfologia del teixit edificat.
- Xarxa de busos.
- Parades del metro servent el litoral.

- Xarxa de carrils de bici i vies ciclables.
- Permeabilitat i activitat visual de les façanes.
- Activitats en planta baixa.
- Presència d'equipaments, patrimoni i fites.
- Presència d'espais d'oportunitat i potencialitats.

Els corredors secundaris s'ofereixen com a alternativa de recorreguts per a lligar més el teixit urbà i la façana marítima de la ciutat al mar, descongestionant els eixos principals. En el cas dels eixos secundaris, es tracta de treballar la malla dels carrers de la ciutat amb els espais del litoral per afavorir la connexió dels barris amb el mar i l'accessibilitat i l'accés al transport públic de proximitat.

Dins dels eixos vertebradors identificats, hi ha eixos i accessos ja existents molt potents i congestionats i uns altres eixos potencials. Les estratègies d'actuació seran en general diferents en cada cas.



En la fase de diagnòsi s'han identificat els accessos al litoral més saturats de vianants: la rambla de Santa Mònica (eix vertebrador de la porta Ciutat Vella), la parada de metro Barceloneta (L4) – passeig Joan Borbó i Pla de Palau (porta del Born) i la rambla del Poblenou (porta de Poblenou). En aquest cas l'estratègia ha de ser, en primer lloc, adequar els espais a les demandes actuals i en segon lloc, diversificar la demanda buscant corredors verticals secundaris alternatius als eixos principals.

Per contra, els eixos potencials han de menester una reflexió diferent, perquè es tracta principalment d'emprendre actuacions que augmentin el seu potencial perquè no siguin només eixos viaris sinó també espais de passeig per a vianants i bicis, atractius, vius, confortables i habitables. En aquest sentit, cal aprofitar el patrimoni i equipaments que tenen aquests eixos, per maximitzar-ne el seu ús i fer-los suficientment atractius, actuant com a reclam pel ciutadà.

Dins dels eixos potencials destaquen, per exemple, l'eix Badajoz/Granada, el carrer Bilbao (eix alternatiu per a descongestionar la rambla del Poblenou en la porta del Poblenou) i el carrer Selva de Mar en la porta de Sant Martí. Aquests eixos actualment, en mesura diferent, no tenen molta demanda de mobilitat a escala de barri, però es proposen com a potencials nous accessos al litoral sobretot per la presència de parades del metro de la L4, l'única línia que discorre pel litoral. A partir de la parada Bogatell, les parades de metro s'allunyen del litoral i es situen més a dins del teixit urbà, al carrer horitzontal

de Pujades, a una distància de 600 – 750 m fins a la façana marítima. Potenciar aquests eixos significa doncs, potenciar itineraris de connexió del litoral amb el transport públic d'alta capacitat i incrementar la seva accessibilitat. Per aquest motiu, es proposa la visibilització i la publicitat d'aquestes portes per a fomentar el seu ús com connexió entre el metro i el front litoral. Caldria també equipar el passeig marítim, en correspondència dels eixos en proximitat de les platges, amb aparcaments per a bicicletes.

Finalment cal destacar que, com resultat de la diagnosi, s'ha identificat un desequilibri en temes de presència de grans equipaments, instal·lacions, activitats i punts d'interès, entre els fronts litorals de llevant i de ponent. Hi ha buits de punts d'interès i d'atracció en l'àmbit de les platges de la Nova Icària i del Bogatell (porta del Cementiri del Poblenou), entre la platja de Nova Mar Bella i la zona de Banyes del Forùm (porta de Sant Martí), i entre el port i la platja del Forùm (porta de la Mina). Això influeix sobre la major demanda dels eixos de ponent respecte als eixos de llevant, aquests en majoria identificats com potencials. L'enfortiment d'aquests eixos està lligat també a la redistribució i/o la ubicació de equipaments, punts d'interès, activitats i usos en el litoral en connexió amb les arribades dels eixos al mar. D'aquesta manera augmentaria el seu atractiu com a eixos que porten a llocs i no només, genèricament, a la platja i al passeig marítim.

Per tots aquests motius, els eixos potencials es proposarien com els primers a executar, doncs són eixos relativament curts i les obres que s'hi haurien de fer serien fàcilment assumibles. A més, són eixos ben comunicats amb transport públic i arriben fins a un eix important de la ciutat, per la qual cosa es tracta d'accions d'eficàcia multiplicadora.

Alhora els projectes de les portes del mar són una oportunitat per connectar espais públics importants de la ciutat o per valorar i dignificar espais públics, més petits i desconeguts, dels barris, i recosir-los amb altres espais més amplis del litoral, creant així una veritable xarxa d'espais públics. Conjuntament les portes són també una oportunitat per protegir i potenciar el patrimoni existent, i posar en valor llocs d'interès existents o crear-ne de nous tot aprofitant eventuais espais d'oportunitat.

Així, per a les portes es plantegen intervencions en matèria de:

- Accessibilitat (*walkability/bikeability*).
- Connexió.
- Visibilitat (itinerari i senyalística, fites visuals, etc.).
- Augment del confort i l'habitabilitat dels espais públics (*livability*).
- Augment de la sostenibilitat dels espais públics.
- Dignificació d'espais en pitjor estat de conservació.
- Nous punts d'interès per afavorir la bona relació mar-ciutat.

Les propostes inclouen també treballar amb la configuració de l'espai (pavimentació i altres) incorporant elements i mobiliari, no només bancs sinó també ombres, vegetació i altres per a que els itineraris i les arribades al litoral siguin espais de passeig i estada atractius, confortables, amables, coherents, contextualitzats, funcionals, dinàmics, harmònics i sostenibles. Però alhora cal donar als itineraris i a les seves arribades una identitat i un caràcter coherent i reconeixible, treballant des de la perspectiva de la percepció de l'usuari i el seu imaginari. Per exemple, es podrien introduir elements d'espai públic o adoptar configuracions que visibilitzin que hom està en un recorregut que arriba al mar. L'evocació del mar, de la maritimitat i de l'aigua podria ser un element caracteritzant suggerint la idea de camins-riures que duen la ciutat i el ciutadà al mar i al litoral, i viceversa.

Al mateix temps es valora l'oportunitat d'instal·lació de serveis, solucions, materials i tecnologies per la sostenibilitat ambiental que contribueixen a definir el caràcter dels eixos vertebradors de les portes, segons el model emergent dels carrers sostenibles. Es proposa una senyalització (amb panells, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i dels possibles destins (espais públics, punts d'interès, patrimoni, equipaments, i altres).

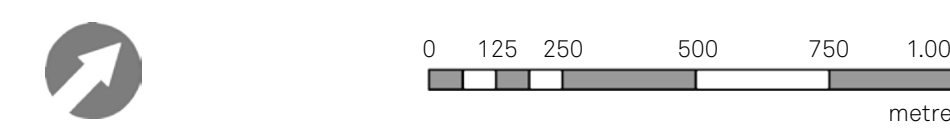
Les directrius generals descrites anteriorment es transformen en propostes concretes adaptades a les característiques específiques de cada un dels 11 àmbits. A banda, a cada porta s'estableixen objectius específics en funció de les seves característiques particulars.

DESPLIEGUEU ↓

- La Marina
- Paral·lel Carbonera
- Ciutat Vella
- Born
- Ciudadella
- Vila Olímpica
- Cementiri del Poblenou
- Poblenou
- Sant Martí
- Fòrum
- La Mina

Simbologia de representació gràfica

- Eixos vertebradors principals
- Corredors secundaris
- Punts d'interès (pols atractius) existents
- Punts d'interès desitjables
- Sortides de metro existents
- Futures sortides de metro
- Parades de Tramvia
- Parades de Rodalies
- Parades de regionals i llarga distància



Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Ministeri de Foment, Port de Barcelona, Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF)

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase i 2023-2028 segona fase

**Descripció**

En el passat, el creixement de la infraestructura de molls i dàrsenes del port industrial cap al sud va suposar la pèrdua de la platja de Can Tunis i del contacte físic i visual dels barris de la Marina amb el mar. És necessari, per tant, reinventar la porta del mar de la Marina i noves maneres d'arribar a l'aigua, ja sigui als espais públics de voramar de la ciutat (pel futur passeig del peu de Montjuïc) i o la desembocadura del Llobregat (pel carrer A de la Zona Franca).

El passeig de la Zona Franca és clarament l'eix vertebrador d'aquesta nova porta del mar, el qual ha de ser contemplat com un corredor cívic estructurant i cohesionador dels dos barris de la Marina. En el seu tram superior (a la Marina del Port), el passeig és l'espina dorsal d'un sistema de parcs, jardins, patis interiors d'illes i places molt viscuts i utilitzats pels veïns. Baixant cap al port aquest eix perd força, assumeix un caràcter i una formalització interurbana i més industrial, i es redueix progressivament la qualitat i la quantitat de l'espai públic obert a la ciutadania.

A nivell d'ordenació, es proposa donar coherència general, caràcter unitari i qualitat homogènia a tot l'eix perquè en tota la seva longitud (2 km aprox.) hi hagi uns veritables espais de passeig i estada i que aquests siguin atractius, confortables, amables, coherents, contextualitzats, dinàmics i sostenibles. També caldrà implantar el carril bici pendent a la major part de la longitud del passeig perquè pugui tenir continuïtat amb els carrils bici de Gran Via i el carrer A. D'altra banda, caldrà dissenyar solucions per superar el coll d'ampolla per a l'espai públic que suposa el nus entre el passeig de la Zona Franca, la ronda Litoral i el viaducte del ferrocarril. Actuacions recents han millorat una mica la condició d'aquest nus, però caldria fer-ne una reforma molt més en profunditat a fi de donar una continuïtat més franca als itineraris a peu, en bici i en Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) que es dirigeixen del passeig al carrer A (i viceversa).

Quant a l'accés als espais de voramar de la ciutat pel peu de Montjuïc, l'itinerari més favorable és pels carrers Motors i Mare de Déu del Port, la qual cosa apunta a la necessitat d'una ròtula en l'encreuament entre Motors i el passeig de la Zona Franca per tal que els encaminaments siguin amables i segurs. Amb la remodelació de la ronda Litoral i la creació del passeig del peu de Montjuïc (veure projecte Peu de Montjuïc) s'estructurarà un corredor de caràcter urbà preferentment per a vianants, modes actius i transport públic amb voreres, els necessaris carrils bici i bus i uns vials auxiliars de circulació pacificada per als itineraris cap al front marítim urbà (i viceversa).

La visió de la porta de mar de la Marina també està íntimament lligada als projectes estratègics dels eixos temàtics de sostenibilitat i habitabilitat de l'Estratègia Delta del Llobregat adoptada pels ajuntaments de Barcelona, el Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat el maig de 2018, i concretament als relatius als corredors verds, la caminabilitat i vitalitat dels teixits de sòl industrial. Aquesta estratègia concertada apunta a la transformació dels àmbits de vial dels polígons industrials en espais que serveixin per millorar les condicions de vida de la gent, per exemple, a través de la reformulació d'algunes d'aquestes vies com a corredors verds. El propi passeig de la Zona Franca i el carrer A estan dins d'aquesta categoria d'espais lineals als quals, sense manllevar la seva funció actual d'infraestructures viàries, s'hi pot introduir una dotació important de franges arbrades i enjardinades i millorar la caminabilitat i la vitalitat. Es tracta de fer que l'experiència dels vianants i els usuaris dels restants modes actius sigui més segura, confortable i interessant, la qual cosa significa solucionar les mancances actuals de qualitat dels espais públics i el paisatge i treballar per a l'increment de la percepció subjectiva de confort i seguretat.



Principals connexions
a la porta de la Marina

Així mateix, els projectes de l'Estratègia inclouen actuacions en els carrers en matèria de passos de vianants, reforç de la protecció dels passos existents, millora de la senyalització i de la il·luminació de l'espai públic, noves pavimentacions i eventuales ampliacions de voreres, renovació del mobiliari urbà i dels elements en mal estat de conservació. També es proposa l'activació i dinamització dels espais públics existents per als usos de lleure i estada; contrarestar l'efecte provocat per la presència de grans longituds de façanes inactives i impermeables mitjançant actuacions de paisatge urbà i la promoció d'activitats temporals i educatives per a la ciutadania; i l'adopció de millores d'ambientalització de l'espai públic.

En les solucions que s'adoptin, sobretot per a l'eix principal de la porta del mar, caldrà tenir en compte el criteri de donar-li una identitat i un caràcter coherent i reconeixible. També s'haurà de valorar l'oportunitat d'incorporar instal·lacions de serveis, solucions, materials i tecnologies per a la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter de l'eix vertebrador.

Accions

- Elaboració participativa dels avantprojectes de les actuacions.
- Redacció i execució dels projectes executius corresponents.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, Museu Marítim

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase i 2023-2028 segona fase

**Descripció**

L'objectiu principal és el de superar la barrera existent entre el mar i la ciutat creat pel viari, la plaça de la Carbonera (un espai mort, amb un diàmetre de gairebé 100 m), les infraestructures portuàries i els edificis existents. Es preveu aprofitar el trasllat de les terminals dels molls de Drassanes i Barcelona que permetrà alliberar espai per a l'ús públic i donar-los continuïtat i relació amb el mar. Alhora es pretén millorar i dignificar els espais públics amagats, poc utilitzats o degradats.

L'eix vertebrador d'aquesta porta és el Paral·lel i l'objecte principal del projecte és la seva arribada al mar, tot i tenint en compte l'accessibilitat i les connexions cap a Montjuïc, cap al moll Adossat i cap a la Zona Franca pel peu de Montjuïc, per una banda, i cap al moll de Drassanes i Moll de la Fusta per l'altra, contribuint a la continuïtat longitudinal del passeig marítim. Es tracta de posar èmfasi sobre destins que no siguin només el moll Barcelona, prossecució natural de l'eix de Paral·lel.

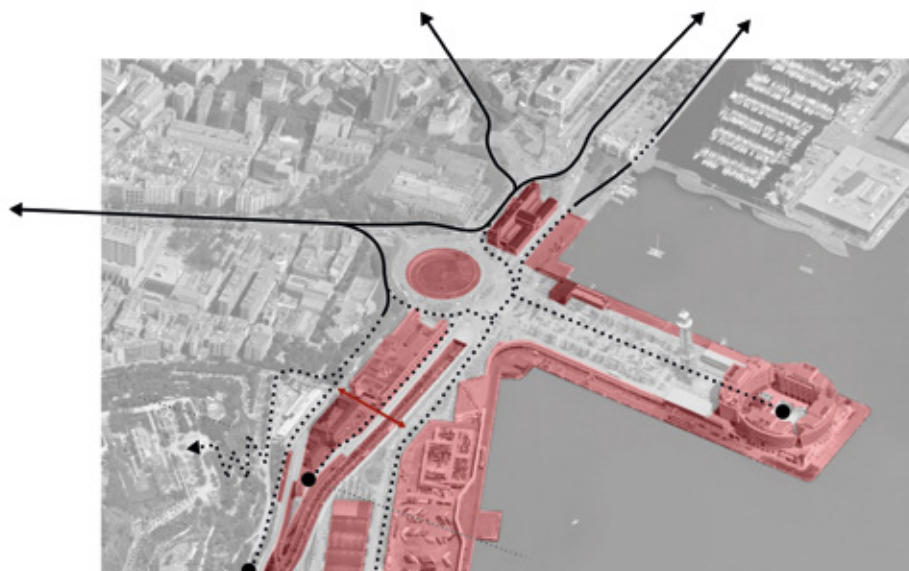
L'eix de Paral·lel no només es contempla com a eix vertebrador d'aquesta porta, sinó també, per la seva proximitat, com a una alternativa d'accés al litoral respecte a la rambla de Santa Mònica, contribuint a descongestionar-la.

Es proposa connectar el Paral·lel amb el moll de Barcelona a través de la plaça de la Carbonera, amb una possible re-configuració de la plaça mateixa i/o dels seus marges, i valorar la possible connexió amb el moll de Catalunya mitjançant la creació d'un nou enllaç. D'aquesta manera s'eliminarien els culs de sac i s'ajudaria a reduir la pressió del trànsit de vianants cap a la Barceloneta al final de les Rambles.

D'altra banda, es proposa reurbanitzar el moll de les Drassanes un cop alliberat de la terminal, per assegurar la continuïtat de l'espai públic entre el moll de Barcelona i el Portal de la Pau, tot eliminant la fragmentació de l'espai públic entre els molls, reduint al màxim els encreuaments vehicle-vianants, i permetent, d'aquesta manera, la continuïtat dels itineraris cap al moll Drassanes d'una banda i el moll de la Fusta de l'altra.

Fa falta repensar a nivell d'usos, confort i reordenació l'espai públic del moll Barcelona en funció dels canvis que suposaran l'eliminació de les terminals i de les tanques. Amb aquestes intervencions el moll Barcelona perdria finalment el seu caràcter d'apèndix marginal per convertir-se en un espai central d'obertura de la ciutat al mar.

Alhora s'hauria de millorar la continuïtat, fluïdesa i llegibilitat de l'espai públic des del Paral·lel, sobre tot cap als jardins de Walter Benjamin i cap a Montjuïc, i posar més en valor l'accés a la muntanya. Dins d'aquest objectiu es proposa la pacificació, amb la creació d'una plataforma única, d'alguns carrers, com el carrer de la Carrera, entre el carrer Vilà - Vilà i el Paral·lel, i el tram de carrer d'Albareda entre Puig i Xoriguer i el carrer de la Carrera. També es proposa unir les dues petites peces dels Jardins de les Hortes de Sant Bertran, d'acord amb les previsions del Pla General Metropolità (PGM). La creació d'aquestes illes més grans d'espai públic també s'alineja amb les altres previsions del PGM: equipament (7b) i espai verd (6b) previst en lloc de l'edifici de caràcter industrial a la cantonada entre Vilà - Vilà i el carrer de de la Carrera, amb la peça d'espai obert entre mitgeres utilitzada per el Col·legi Sant Pere Claver.



Principals connexions a la porta Paral·lel - Carbonera

Com alternativa es podria estudiar la pacificació del tram final de carrer Vilà - Vilà (ja pacificat fins al carrer Nou de la Rambla), carrer identificat també pel pla d'usos del Paral·lel com a via d'alta densitat. És un carrer que té molta activitat en planta baixa, que es va diluint a mida que s'acosta al mar, però que té molt potencial com a eix per a vianants complementari a l'avinguda Paral·lel.

Alhora aquestes operacions permetrien millorar les condicions i la percepció de seguretat dels jardins existents i dinamitzar aquests espais amagats entre la façana del Poble Sec que dona al litoral i els edificis del front marítim (Correus, AEAT i altres). Es proposa la reurbanització i sobretot la ubicació d'activitats, com quioscos, terrasses, mobiliari urbà, enllumenat i altres serveis per dinamitzar l'espai i augmentar la seguretat subjectiva.

Finalment, s'hauria de visibilitzar i millorar l'accessibilitat i la connexió vertical, adequar els espais públics i camins de pujada des del passeig de les Bateries fins al mirador de Miramar, a la plaça de l'Armada. Caldria fer un estudi de viabilitat tècnica i econòmica de sistemes per garantir l'accessibilitat universal i millorar la connectivitat en aquests itineraris.

D'altra banda, es proposa la continuació de carrils bici del Paral·lel i del passeig Colom que conflueixen en la Carbonera cap al moll Adossat, Montjuïc i a la Zona Franca.

Alhora es proposen unes intervencions de menys envergadura:

- Eliminar les tanques entre els edificis d'habitatges i l'edifici de l'Agència Tributaria per integrar els espais lliures amb l'entorn i crear un pas per a vianants.
- Estudiar la viabilitat d'obrir el recinte de l'Institut Consell de Cent a la ciutat i avaluar l'oportunitat d'obrir un pas entre el camp de futbol i l'Institut d'Educació Secundària.
- Obrir accessos al Museu Marítim des del portal de Santa Madrona per activar la plaça de Blanquerna i el parc del Murallot. Aquest parc té un caràcter de temporalitat

i precarietat que es podria millorar amb una configuració també temporal però no precària, sinó agradable i confortable que permeti gaudir de l'espai a l'espera de les actuacions del PGM.

- Senyalitzar amb panells o tòtems els recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants cap a possibles punts d'interès.

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar a l'eix vertebrador i a la seva arribada una identitat i un caràcter coherent i reconeixible. També cal valorar l'oportunitat de la instal·lació de serveis, solucions, materials i tecnologies per a la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter de l'eix vertebrador de la porta.

Accions

- Acords institucionals entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona per a l'obertura dels nous espais públics.
- Elaboració d'un estudi de programació dels usos dels espais portuaris guanyats per a l'ús lliure ciutadà.
- Anàlisi de la mobilitat de la plaça de la Carbonera en la perspectiva del trasllat de les terminals de creuers i del projecte del passeig de peu de Montjuïc.
- Activació de processos participatius i cooperatius amb tècnics, ciutadans, veïns i administració.
- Elaboració participativa dels avantprojectes de les actuacions.
- Redacció i execució dels projectes executius corresponents.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Port de Barcelona

Termini estimatiu2020-2023 primera fase i 2023-2028 segona fase

**Descripció**

L'objectiu principal és millorar la connexió entre la Rambla i els molls de les Drassanes i de la Fusta, resolent els conflictes actuals entre vianants, bicis i vehicles i donant prioritat al vianant.

Alhora s'ha de resoldre la distribució dels fluxos (vianants i bicis) en sentit transversal, especialment l'entorn de l'edifici de l'Autoritat Portuària de Barcelona i disminuir la pressió de vianants sobre els espais sobre-utilitzats i en particular sobre la rambla de Mar.

Es proposa repensar i redissenyar la plaça del Portal de la Pau (plaça de Colom), nus de confluència de la rambla de Santa Mònica amb l'avinguda de les Drassanes, Passeig Colom i Josep Carner, per reforçar la continuïtat de l'espai públic entre el final de la Rambla, el monument a Colom i el moll de Drassanes, reduint i reordenant els fluxos de vehicles per tal de donar prioritat a la mobilitat de vianants i reforçar el concepte de plaça. Es tracta d'ordenar i configurar els espais de la cruïlla, del nus, perquè siguin adequats als fluxos a peu i en bici.

Caldria valorar també la possibilitat d'ampliar la cobertura de la ronda Litoral a l'entorn de l'antic edifici de l'Autoritat Portuària per solucionar el coll d'ampolla existent en aquest punt i d'aquesta manera reforçar la continuïtat del passeig marítim de la ciutat. D'altra banda, es veu necessari adoptar mesures per reduir el trànsit de vianants sobre la rambla de Mar que està arribant al límit de capacitat.

Respecte a la mobilitat dels ciclistes, es proposa acabar de lligar i connectar el carril de l'avinguda Drassanes amb el carril litoral dels passeigs Colom i Josep Carner. A molt curt termini, mantenint l'estat actual de l'ordenació dels espais públics al final de la Rambla, es podria continuar el traçat dels dos sentits del carril bici en la part final de l'avinguda Drassanes per separar els sentits en la part final de la Rambla a fi de connectar-se amb el carril bici passant per la plaça de Colom. Aquesta connexió entre les dues xarxes, s'ha de mantenir i garantir també si es repensa i remodela l'espai lliure d'aquest nus. L'esmentada actuació podria ser substituïda per altres solucions si es configura una arribada diferent de la Rambla al passeig Colom. En tot cas, caldrà prendre com a referència el projecte de l'Ajuntament per reurbanitzar la Rambla, actualment en fase de redacció.

També s'han de repensar els carrils existents per a crear un nou carril bici al passeig Colom, tenint en compte el projecte més ampli d'un eix continu ciclable entre la Rambla i el parc de la Ciutadella.

La Rambla i la plaça del Portal de la Pau constituïen un dels dos accessos principals, (l'altre es troba a la plaça d'Antonio López, al final de Via Laietana) de Ciutat Vella al front marítim i al Moll de la Fusta. Caldria aprofitar i potenciar altres corredors verticals transversals més petits, que baixen del Gòtic fins al mar, per descongestionar la Rambla i determinar recorreguts alternatius que arribin fins a la làmina d'aigua amb un trajecte llegible, directe, fluid i agradable.



El barri Gòtic és un barri dens i compacte, amb places i placetes de petita grandària que tenen molta vida diària i nocturna i amb carrers estrets de traçat més o menys irregular que baixen des de la muntanya cap a el mar. Entre aquests es poden identificar corredors principals de continuïtat i connexió de l'espai públic i dels llocs més significatius del barri Gòtic, com el carrer Nou de Sant Francesc amb la plaça del Duc Medinaceli i el carrer Avinyó. L'objectiu principal és millorar la transició pels vianants i les bicicletes des dels carrers estrets i els espais íntims a escala humana del gòtic als espais molt més amplis del passeig de Colom i l'extensa superfície del Moll de la Fusta.

Àmbit de la porta
de Ciutat Vella

Tot i el bon estat general (relatiu a la urbanització), caldria realitzar algunes millores en el mobiliari urbà, elements per la confortabilitat, enllumenat i pavimentació per revitalitzar alguns trams.

Es proposa una senyalització (amb panells, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i dels possibles destins (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar als eixos vertebradors una identitat i un caràcter coherent i reconeixible.

També caldrà valorar l'oportunitat de la instal·lació de serveis, solucions, materials i tecnologies per a la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter dels eixos vertebradors de la porta del mar.

Accions

- Acords institucionals entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona per a l'execució de les actuacions en l'àmbit portuari.
- Anàlisi de la mobilitat de la plaça del Portal de la Pau (Colom).
- Elaboració participativa dels avantprojectes de les actuacions.
- Redacció i execució dels respectius projectes executius.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Port de Barcelona

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase i 2023-2028 segona fase



Descripció

L'objectiu principal és aconseguir una major integració del barri amb el front litoral, millorant-ne l'accessibilitat i la connectivitat a peu i en bici i proposant una nova ordenació dels espais.

La porta del Born és singular respecte a les altres portes del mar. De fet el barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera no té un eix cívic potent per a vianants i bici que sigui confortable i que arribi fins a la Barceloneta i el passeig marítim.

L'únic vial d'una certa envergadura que connecta potentment la ciutat i litoral és la Via Laietana, al marge oest del barri. Actualment la Via Laietana, amb els seus cinc carrils de circulació en doble sentit, dóna molta prioritat a la mobilitat viària en detriment del vianant. La transformació d'aquest eix en un eix vertebrador de passeig, de connexió i accés al litoral pel vianant i la bici, en primer lloc, passa per un estudi aprofundit de la mobilitat del qual se'n derivaran decisions importants sobre el viari. Cal també estudiar de manera més profunda el seu potencial com a eix per a vianants tenint en compte altres factors, com la permeabilitat i l'activitat visual de les façanes, la connexió amb altres espais públics rellevants de la ciutat, les activitats en planta baixa, la presència d'equipaments, patrimoni i fites, i altres. A curt termini, i sense comprometre aquest eix potent de mobilitat i accessibilitat viària, es proposa millorar l'espai per al vianant i la confortabilitat del recorregut, sobretot en la part terminal, a partir de plaça de l'Àngel. D'altra banda, per a la concreció de les actuacions a la Via Laietana caldrà tenir en compte els resultats del procés participatiu *Via Laietana un carrer per al veïnat* endegat per l'Àrea d'Ecologia Urbana i el Districte de Ciutat Vella.

El barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera és un barri compacte amb petites places i carrers estrets de recorregut irregular que baixen cap a la Barceloneta. Tot i que en els darrers anys s'ha anat obrint més espai per als vianants, segueix sent un barri amb un espai públic molt reduït i fragmentat, amb molts carrers prioritzats per al cotxe. Els carrers estrets que baixen des de la Ribera acaben en punts pensats i configurats per prioritzar la mobilitat de vehicles: l'avinguda Marquès de l'Argentera i el Pla de Palau fragmentat en illes aïllades pels carrils de circulació, aparcament, càrrega i descàrrega. La plaça Pau Vila és un altre espai fragmentat en peces aïllades, poc aprofitades, en un punt on el passeig marítim passa ofegat per un coll d'ampolla determinat pel port, la carretera i el Palau de Mar amb les terrasses dels restaurants en els dos costats. Cal considerar que l'actual accés al litoral per als vianants, el més demandat de tot



el litoral de llarg, és l'estació de metro Barceloneta (L4) i això fa que la vorera nord del passeig Joan de Borbó i sobretot la vorera cap a la Barceloneta estigui molt saturada respecte la vorera del costat mar.

Principalment l'estratègia per a aquesta porta consisteix en identificar i afavorir petits corredors verticals de connexió i accés entre el barri i el litoral, que siguin alternatives a l'actual accés i ajudin a descongestionar aquest recorregut més carregat. Per a fer això, cal solucionar prioritàriament la barrera de l'avinguda del Marquès de l'Argentera.

Aquesta avinguda, amb una secció d'aproximadament 41 m distribuïts en 8 carrils de circulació (quatre per sentit més un d'aparcament), constitueix un carrer on el vehicle rodat ocupa la major part de l'espai, i per tant, assumeix el paper de forta barrera a la connectivitat per als vianants, per als quals no estan clars els possibles itineraris cap a la Barceloneta i al mar. Per una banda, s'hauria de repensar la secció de l'avinguda del Marquès de l'Argentera, donant més prioritat a l'espai per al vianant i reduint el seu efecte barrera¹. Per altra banda, cal repensar el carril bici de l'eix passeig d'Isabel II/avinguda Marquès de l'Argentera, en coherència amb el nou carril bici del passeig Colom en un extrem i el nou carril bici proposat per al passeig Picasso a l'altre extrem.

Alhora cal determinar els corredors verticals d'accés al mar. Això significa potenciar la continuïtat d'alguns carrers que baixen del Born cap al mar, connectant-los amb uns carrers verticals, d'orientació nord-sud de la Barceloneta que podrien ser pacificats. D'aquesta manera s'ajudaria a crear uns itineraris alternatius que contribuïrien a descongestionar l'itinerari més evident i més carregat del metro Barceloneta – vorera nord del passeig Joan de Borbó. Un possible corredor a estudiar és el carrer del Rec – carrer d'Ocata – carrer de Carbonell – carrer de sant Miquel. Potenciar aquest corredor per arribar al passeig marítim donaria també l'oportunitat d'adequar i millorar els petits espais públics amagats i infrautilitzats² (passeigs, places petites, espais residuals, etc.) i posar en valor els punts d'interès que s'intercepten en els seus traçats. Alhora permetria una connexió alternativa a peu entre l'estació de França i el metro de la Barceloneta.

Per alleugerir el passeig de Joan de Borbó del flux tan elevat de vianants, es podria estudiar l'opció d'altres corredors en direcció est – oest per tal de connectar els dos passeigs marítics de la Barceloneta; l'urbà i el de les platges. D'aquesta manera, es redistribuiria l'arribada dels usuaris a les platges i al passeig marítim en un dels trams amb més intensitat d'ús (a causa sobretot de la pressió turística). Aquests corredors podrien ser el carrer Ginebra i el carrer Pepe Rubianes. Al primer corredor hi escau la

Àmbit de la porta del Born

1. L'estudi de la secció de la avinguda Marquès de l'Argentera s'ha de fer conjuntament amb els canvis en la configuració de les places del Pla de Palau i Pau Vila, la reordenació del nus de Laietana i la reformulació del passeig Colom, tenint en compte també les reflexions sobre la mobilitat a l'eix Montjuïc-Ciutadella.

2. Alguns espais públics de la Barceloneta sobretot en el costat nord-est, els espais entre Pla de Palau i l'Estació de França, l'espai circumdat pels laterals de la ronda, el passeig de Joan Borbó i la continuació del carrer Carbonell, on hi ha uns camps de petanques i altres.

pacificació i transformació en un carrer de prioritat invertida i al segon, una reforma integral per al bus, bici i vianants amb un carril bici segregat en calçada. A part, caldria també potenciar més l'avinguda Litoral com a connexió per evitar el pas per la Barceloneta i com a recorregut alternatiu a peu i en bici al litoral.

Tornant al discurs dels corredors verticals, per afavorir la continuïtat dels carrers petits del Born cap al mar i millorar l'accés a peu i en bici al passeig marítim, cal també treballar sobre l'eix de Pla de Palau – plaça Pau Vila – passeig Joan de Borbó, solucionant prioritàriament la fragmentació dels espais oberts dels nusos de Pla de Palau i plaça Pau Vila a fi d'afloiar itineraris alternatius.

Cal en primer lloc estudiar la mobilitat d'aquest nus i repensar l'ordenació dels canals de circulació per a vehicles, reduir els espais residuals dins del viari i pacificar carrers de manera que s'adeqüin als espais de passeig i d'estada als fluxos elevats de vianants i bici que baixen del Born cap al passeig Joan de Borbó, eliminant peces aïllades poc aprofitades, i solucionant també el coll d'ampolla entre la carretera i el palau del Mar, amb les terrasses dels restaurants i el carril bici. Conjuntament al redisseny de les places, s'hauria de planejar i tenir en compte la necessitat d'ampliar el vestíbul de l'estació del metro de la Barceloneta i adaptar-la al flux intens que té, i estudiar la viabilitat d'una segona sortida al costat de la Facultat de Nàutica. Aquesta segona sortida permetria també diferenciar els recorreguts a peu de baixada cap al passeig Joan de Borbó potenciant el costat sud, el que està menys aprofitat. La creació de l'esmentada nova sortida del metro, la potenciació de la vorera sud del passeig Joan de Borbó, la reordenació de tot l'entorn de Pla de Palau i Pau Vila, i l'impuls del corredor vertical del carrer Argenteria i carrer Espaseria i/o carrer dels Canvis Vells donaria peu a un nou eix de vianants alternatiu al principal recorregut d'accés al litoral.

Alhora es proposa plantejar alternatives per la creació de un nou carril bici a l'eix de Pla de Palau – plaça Pau Vila – passeig Joan Borbó (segregat en la calçada o en la vorera sud del passeig Joan Borbó) fins a la plaça del Mar.

Cal juntament repensar l'espai de passeig i d'estada cap al mar al costat sud del passeig Joan de Borbó perquè sigui potenciat com un recorregut i un espai d'estada, i a l'ensem contribuïxi a descongestionar la vorera nord, la qual es troba saturada.

El nus Barceloneta – Pla de Palau – estació de França és un punt que habitualment es troba molt congestionat a nivell de rondes i en calçada. En l'actuació sobre aquesta zona, cal considerar que és un punt especialment crític en relació a la qualitat de l'aire sobretot per l'efecte xemeneia del túnel de la ronda i el soroll per l'encaix en trinxera, que implica la percepció d'alts nivells de soroll en alçada. Així, convindrien actuacions a les façanes com ara aïllaments amb material fonoabsorbent o la millora general dels tancaments.

L'altre accés a peu del front marítim, és a dir, en direcció cap al Moll de la Fusta i cap al passeig Joan de Borbó es troba al final del carrer de la Fusteria, que separa l'edifici de Correus dels edificis del barri Gòtic. Aquest punt té també problemàtiques per resoldre. La Via Laietana conflueix i divideix la plaça d'Antonio López en dues parts, cadascuna delimitada per carrers i per les façanes opaques i inactives dels edificis de Correus i de la Llotja, seu de la Cambra de Comerç. En aquest nus es creuen moltes i importants artèries de trànsit (passeig d'Isabel II, passeig de Colom, carrer d'Ictíneu d'accés al port, el carrer de servei al Port i els laterals de la ronda). L'espai de circulació i passeig per als vianants es fragmenta i els recorreguts perden continuïtat, llegibilitat i fluïdesa. Es proposa reordenar l'espai públic d'aquest nus, repensant-lo conjuntament al viari, per a donar continuïtat, fluïdesa i claredat als itineraris a peu i en bici, i alhora determinar espais d'estades més agradables i confortables. Una alternativa és enganxar les dues peces de la plaça d'Antonio López a les façanes del Gòtic d'un costat i del Born per l'altre, pacificant uns carrers i determinant una dinamització de l'espai d'estada, per a la interacció amb façanes més actives. Es podria avaluar també l'oportunitat d'obrir més les façanes de la Llotja i de l'edifici de Correus i fomentar que les activitats del seu interior surtin més cap a fora i tinguin més interacció amb el seu entorn. Es proposa una senyalització (amb panels, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i dels possibles destins (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

160 En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar als eixos, als corredors i a les seves arribades, una identitat i un caràcter coherent i reconeixible. També s'ha de valorar l'oportunitat de la instal·lació de serveis, solucions, materials i tecnologies per a la sostenibilitat ambiental que contribueixin a afirmar el caràcter dels eixos i corredors d'aquesta porta.

Accions

- Anàlisi de la mobilitat de l'eix viari Montjuïc – Ciutadella, amb èmfasi en els nusos de la Via Laietana i Pla de Palau – plaça Pau Vila.
- Elaboració participativa dels avantprojectes de millora dels espais públics de l'àmbit.
- Redacció i execució dels respectius projectes executius.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Zoo de Barcelona, ADIF

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase, 2023-2028 segona fase

**Descripció**

L'objectiu principal és donar accés al mar i al passeig marítim als teixits urbans que envolten el parc de la Ciutadella, aconseguint solucionar la greu discontinuïtat a peu i en bici entre el parc i els espais públics del front litoral, millorant-ne l'accessibilitat i la connectivitat i proposant una nova ordenació dels espais per superar, en el mig i llarg termini, les barreres que actualment separen a part de la ciutat del mar.

El parc de la Ciutadella, amb les seves 31 ha (superfície que inclou el parc pròpiament dit, de 16 ha, i el zoo) fa de contrapunt a altres espais més íntims dels barris del litoral. Per la seva grandària, configuració i posició, aquest espai pot assumir un rol de ròtula amb l'entorn edificat, entre diferents teixits i trames, entre Ciutat Vella, Barceloneta i Eixample (Sant Martí); entre teixits compactes d'escala humana, de trames irregulars o regulars, i un teixit regular a escala de cotxe amb menor densitat i compacitat, carrers més amplis i espais públics més concentrats però extensos. Es tracta, doncs, de pensar en la Ciutadella no tant com a recinte sinó com a *ròtula*, obrint el parc a la ciutat i al mar, millorant la relació entre barris i la trama urbana al voltant del parc i recuperant la connexió transversal del parc cap al mar.

El carrer Wellington emergeix com un eix vertical amb molt potencial de connexió i d'accés al mar. La proposta d'enfortir aquest eix té en compte la presència en aquest corredor d'importants equipaments, fites i punts d'interès, espais d'oportunitat (aparcament Wellington), de la parada terminal del tramvia, i del plantejat futur nou accés de l'estació de metro Ciutadella – Vila Olímpica¹ (L4), que dona servei al litoral en aquest punt. En aquest eix, els recorreguts a peu i en bici per arribar al passeig marítim a partir del passeig de Circumval·lació són poc directes i clars, sobretot per la barrera de les vies de l'estació de França i el fort desnivell entre el carrer Wellington i el parc de Carles I, que puja per poder cobrir les vies del tren i creua el traçat del carrer mateix. Un recorregut directe a peu i en bici i una prossecució linear del eix Wellington cap al passeig marítim és actualment impossible. El recorregut que intenta creuar en línia recta el parc de Carles I només és accessible a peu a través d'escaleres, i per tant no es accessible per a tothom. Ni és evident l'itinerari, ni es visible el destí. Actualment el contacte visual del mar des de l'eix és impossible. Per tant, prioritàriament es proposa un enllaç a peu i en bici del carrer Wellington amb el carrer Trelawny i la plaça Charles Darwin mitjançant una infraestructura que permeti superar la barrera del parc, de les vies subjacents i del viari urbà per arribar al mar a la plaça de Charles Darwin. D'aquesta manera es posarien més en valor els espais

1.

Actualment, només hi ha una sortida de l'estació de metro Ciutadella – Vila Olímpica, en la cruïlla del carrer Sardanya amb el passeig de Circumval·lació. Aquesta sortida no està adaptada per a les persones amb mobilitat reduïda. L'actuació del segon vestíbul és, doncs, prioritària.



públics d'aquest punt del passeig marítim, que al moment de la redacció d'aquest document estan infrautilitzats i no són gaire dinàmics.

Àmbit de la porta de la Ciutadella

A l'altre costat del parc de la Ciutadella s'hauria de fer una reflexió sobre el passeig Picasso i la seva secció, on el vehicle rodat té molta importància. En particular es proposa un nou carril bici en connexió amb el nou carril bici proposat per l'avinguda Marquès de l'Argentera i en continuïtat amb el carril bici del passeig de Circumval·lació, on actualment l'espai públic per al vianant queda reduït a estretes voreres i on es camina entre les tanques opaques dels equipaments i de les infraestructures. Per tant, es proposa repensar el passeig de Circumval·lació, millorant l'espai de circulació i de passeig a peu i en bici. Es podrien aprofitar els espais residuals d'oportunitat de Renfe, una franja entre el passeig i les vies actives del tren. Aquest enfortiment i millora de la Circumval·lació forma part d'una estratègia més àmplia de potenciar la connexió en bici entre Ciutat Vella i Sant Martí evitant el pas per la Barceloneta amb un itinerari alternatiu efectiu.

Entre els dos eixos que delimiten el parc de la Ciutadella, Wellington i Picasso, hi ha una distància d'aproximadament 500 m. Per acabar de donar accés al mar i al passeig marítim als teixits urbans que envolten el parc de la Ciutadella i afavorir la permeabilitat del parc mateix i la seva obertura a la ciutat i al litoral, es proposa la prolongació a través del parc i fins al mar de l'eix del passeig Lluís Companys, que actualment acaba al passeig de Pujades. Per a la connexió d'aquest itinerari amb el front marítim hi ha diverses alternatives possibles. Una podria ser la realització del ja plantejat pont de connexió entre el parc de la Ciutadella i el parc de la Barceloneta, sobrevolant el paquet de barreres de la ronda, el viari urbà (passeig de Circumval·lació, carrer del Dr. Aiguader i avinguda del Litoral) i les vies de l'estació de França. Un altra alternativa, probablement més lleugera i viable, seria connectar i fer confluïr aquest eix que creua el parc amb l'eix Wellington abans del nou pont.

Aquestes actuacions també permetrien assolir altres reptes: posar en valor i dinamitzar més els espais públics de la ciutat i del front marítim actualment infrautilitzats, reordenar espais inadequats i promoure el desenvolupament d'altres espais d'oportunitat com l'aparcament Wellington i la franja de espai lliure buit entre les vies de tren i el passeig de Circumval·lació.

Es proposa una senyalització (amb panels, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i dels possibles destins (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar a l'eix vertebrador i a la seva arribada, una identitat i un caràcter coherent i reconeixible. Cal valorar l'oportunitat d'instal·lar serveis, solucions, materials i tecnologies per a la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter dels eixos vertebradors de la porta.

Accions

- Concreció de la nova ordenació d'espais de l'àmbit del Zoo.
- Acords institucionals entre l'Ajuntament de Barcelona i ADIF per a l'aprofitament d'espais ferroviaris residuals.
- Elaboració d'un estudi de programació dels espais lliures de l'àmbit.
- Elaboració participativa dels avantprojectes de les actuacions.
- Redacció i execució dels projectes executius.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, BSM, Centre Municipal de Vela

Termini estimatiu

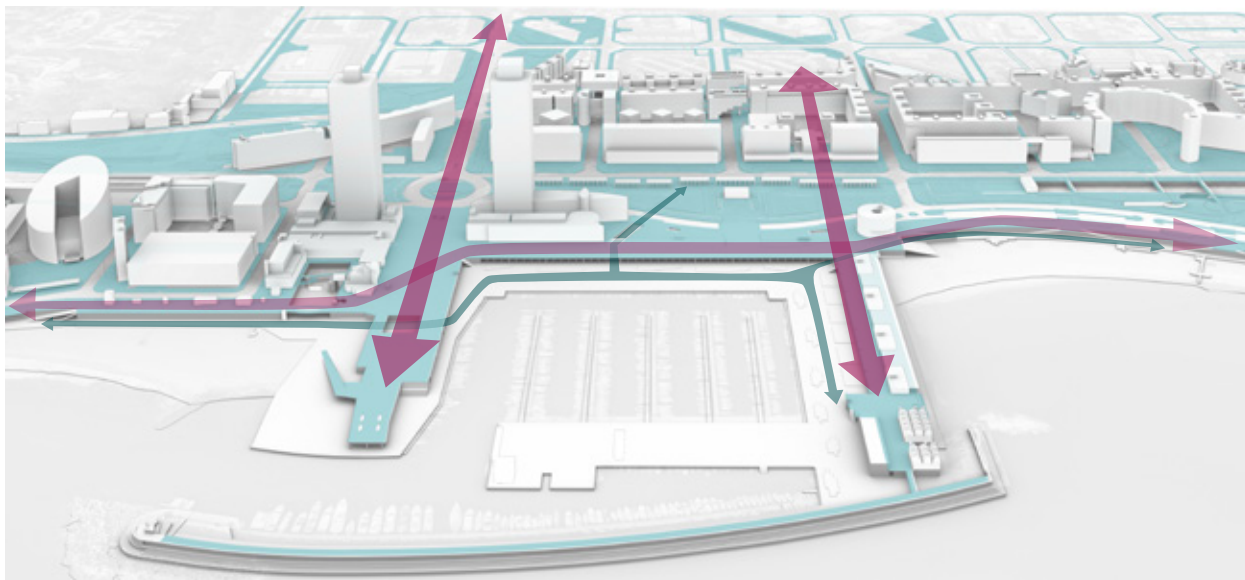
2020-2023 primera fase i 2023-2028 segona fase

**Descripció**

L'objectiu principal és aconseguir una major integració del port amb la ciutat millorant-ne l'accessibilitat i la connectivitat i proposant una nova ordenació dels espais, per convertir-lo en una autèntica porta d'accés al mar.

Al llarg dels seus 25 anys, el Port Olímpic s'ha anat consolidant com un espai dedicat a la restauració i l'oci nocturn, que, propiciat per les seves males condicions d'accessibilitat i connectivitat, han acabat desvirtuant el que havia de ser la seva vocació principal: la nàutica esportiva. La finalització de la concessió l'any 2020 i la delegació de competències de la Generalitat a l'Ajuntament esdevenen una gran oportunitat per la recuperació del Port Olímpic com a espai portuari de la ciutat i per als seus ciutadans, un espai públic de contacte amb el mar on la nàutica popular i els esports nàutics esdevinguin veritablement un patrimoni ciutadà.

Per millorar la permeabilitat entre el port i la Vila Olímpica es proposa potenciar dos eixos principals de connexió: l'eix de Marina i l'eix Vila Olímpica – moll de Gregal. El moll de Marina i l'arribada de l'eix Marina al mar ha d'esdevenir un gran espai de vianants, de trànsit pacíficat a la zona més propera a les dues torres per garantir els serveis i l'accessibilitat. També s'ha de millorar l'espai en la zona de vianants, eliminant les rampes d'accés rodat al port i la de sortida de l'aparcament i substituint-les per noves rampes sobre l'avinguda del Litoral. Alhora es proposa la continuació del carril bici de Marina fins al moll de Marina per a connectar amb els dos nous trams de carril bici longitudinals, en vorera proposats per al passeig marítim de la Barceloneta i el passeig marítim del Port Olímpic (a la cota ciutat del moll Mestral). Per garantir la continuïtat del carril bici del passeig marítim i del conjunt del passeig en l'accés al moll de Marina i al àmbit del Port Olímpic en general, es proposa ampliar i modificar el pont del Marina Village, que actualment constitueix un coll d'ampolla i un punt de discontinuïtat longitudinal del passeig molt fort. Al mateix temps caldria repensar i remodelar l'espai públic del passeig marítim de la Barceloneta davant de l'edifici del Centre Mediterrani d'Investigacions Marines i Ambientals (CSIC). La continuació del carril bici de Marina també convida a repensar la plaça dels Voluntaris Olímpics. A dia d'avui, el creuament del moll de la Marina en sentit longitudinal és una de les principals discontinuïtats de tot el litoral. La millora d'aquest punt, amb la potenciació de l'eix de Marina proposada i les altres actuacions previstes pel Pla Director del Port Olímpic, és prioritària.



Per millorar la permeabilitat entre el barri de la Vila Olímpica i el port es proposa potenciar l'eix Vila Olímpica – moll de Gregal a través del parc del Port Olímpic i proposar actuacions a l'espai públic que donin continuïtat i millorin l'accés al Centre Municipal de Vela tot creant un passeig en forma de rambla que porti fins al dic de recer. L'eix Vila Olímpica – moll de Gregal que té l'inici en el Centre Comercial de la Vila, lloc d'interès i d'atracció del entorn amb més vida, recull la confluència dels carrers verticals de Pamplona – Arquitecte Sert i Zamora – Rosa Sensat, i arribaria fins a la proposada nova entrada del Centre Municipal de Vela i l'accés al dic de recer, lligant d'aquesta manera barri i ciutat al port i al mar.

Àmbit de la porta de la Vila Olímpica

A part d'aquests dos eixos, es proposa donar continuïtat i fluïdesa a recorreguts menors per lligar la ciutat i el port. Cal millorar la connexió i el recorregut a peu des del carrer Sardenya i la parada de metro Ciutadella - Vila Olímpica (L4) cap al litoral i al port; i respecte a la bici, fóra bo connectar el carril del carrer Sardenya, recentment realitzat, amb el nou tram final del carril bici de Marina passant pel parc de les Cascades i confluent al final de la plaça dels Voluntaris Olímpics, evitant per tant la seva continuació lineal pel carrer de Ramon Trias Fargas.

L'enfortiment dels dos eixos estructurants i dels recorreguts menors permeten, a part de crear nous espais de passeig i donar continuïtat als recorreguts, també aconseguir posar en valor espais públics i punts d'interès existents, que els seus traçats intercepten, sobretot en alguns espais i llocs actualment infrautilitzats, més amagats o de pas, del front marítim.

Per millorar l'accessibilitat i connectivitat entre port i ciutat, superant el desnivell que existeix, el Pla Director del Port Olímpic preveu realitzar 4 nous nuclis de comunicació adaptats per a tothom (ascensor, escales mecàniques i escales). També contempla una nova connexió entre l'avinguda del Litoral i la cota inferior del Port Olímpic en substitució de l'esmentada rampa de vehicles de Marina, i una possible nova connexió entre el passeig a cota de platja i la cota de port a l'extrem sud del port, a través del moll de Marina. En sentit longitudinal es proposa l'obertura d'un nou pas de connexió entre el port i la platja del Somorrostro pel moll de Marina.

Es proposa una senyalització (amb panels, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i dels possibles destins (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar als eixos verticals i a les seves arribades identitat i caràcter coherent i reconeixible. Cal valorar l'oportunitat d'instal·lar serveis, solucions, materials i tecnologies per la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter dels eixos de la porta.

- Execució de les determinacions del Pla Director del Port Olímpic.
- Elaboració participativa dels avantprojectes dels espais lliures i de connexió a l'entorn del Port Olímpic.
- Redacció i execució dels projectes executius.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Cementiris de Barcelona

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase i 2023-2028 segona fase

**Descripció**

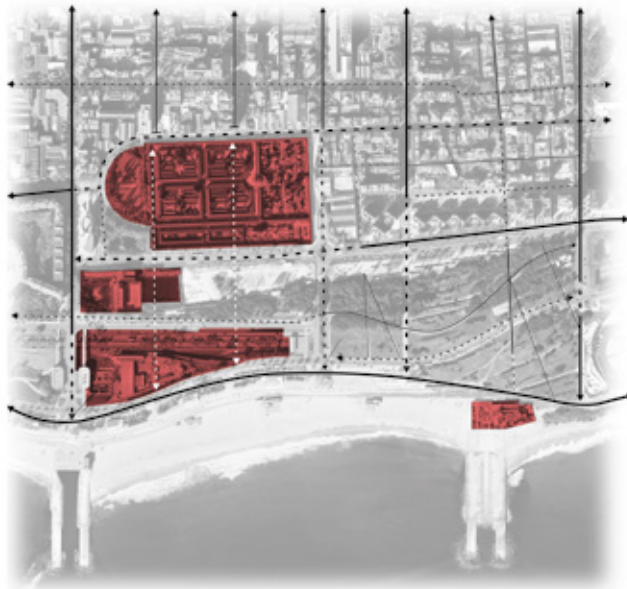
L'objectiu és reforçar els eixos de Badajoz i Ciutat de Granada com a connectors a peu i en bici amb el mar i també potenciar el transport públic en aquests accessos al litoral. La fita clau a assolir és l'arribada física dels dos eixos al passeig marítim.

La problemàtica d'aquest àmbit és particular, molt determinada per la presència de la gran peça tancada del cementiri, l'àmbit ocupat pels equipaments educatius i esportius del costat ciutat i l'àmbit ocupat per la benzinera i el restaurant McDonalds, que resta segregat entre la ronda i el seu lateral. Aquesta configuració determina una barrera i una separació important entre el mar i la façana de la ciutat que cal contrarestar.

L'eix sobre el que es proposa actuar a curt termini és Ciutat de Granada, clau per a potenciar la parada de metro de Llacuna de la L4 i reduir l'ús del vehicle privat en l'accés a la platja del Bogatell. El carrer Ciutat de Granada té un recorregut força agradable i confortable i un carril bici de doble sentit. Connecta amb la sortida del metro Llacuna i dóna accés al front marítim, però actualment acaba al carrer Taulat i el cementiri sense continuïtat ni connexió directa amb el passeig marítim. En principi, per aconseguir la continuïtat del recorregut cap al mar es proposa reforçar la seva confluència, a través del carrer Taulat, amb l'eix Badajoz. Per tant, caldria realitzar prioritàriament un carril bici al carrer Badajoz – Jaume Vicens Vives, entre l'avinguda de la Nova Icària i el passeig marítim, que connectés amb el carril bici del carrer Ciutat de Granada.

El carrer Badajoz és un eix amb un gran potencial, bastant baricèntric respecte a uns dels grans àmbits de transformació urbanística del 22@. El seu traçat està caracteritzat per la presència de naus pertanyents al patrimoni arquitectònic industrial de la ciutat. Connecta la plaça de les Glòries i el parc del Clot en un extrem amb els parcs del Litoral (Parcs de Nova Icària i Poblenou) i el front marítim a l'altre. La torre Glòries és una referència visual potent per al vianant, visible des de l'altre extrem del carrer i des del passeig marítim. Cap al mar, la referència visual és menys forta però ben visible a partir de la cruïlla amb l'avinguda d'Icària. A l'altra banda de la ronda, al costat mar, fins i tot hi ha una baixada a peu que connecta el passeig marítim a cota ciutat amb el passeig marítim a cota platja i amb l'espigó del Bogatell. Potenciar aquest eix significa acondicionar i re-urbanitzar el carrer perquè sigui funcional, agradable i confortable, i per a posar en valor els punts d'interès. Cal ampliar la vorera i repensar l'enllumenat, posar més vegetació i/o arbrat i un mobiliari més adient.

D'altra banda, cal repensar el nus d'intersecció del carrer Badajoz amb l'avinguda d'Icària i el carrer Taulat davant de l'entrada principal del Cementiri en consonància amb la confluència de l'eix ciutat de Granada i l'eix Badajoz i la realització del nou carril bici proposat. Cal plantejar una reordenació i millores de l'espai públic per reforçar la connexió de l'avinguda d'Icària amb el carrer Taulat, integrar l'àmbit aïllat de la parròquia del Patriarca Abraham delimitat pels carrers de Bisbe Climent i de Jaume Vicenç Vives, i activar els espais lliures adjacents al carrer de Salvador Espriu, en particular la plaça de Tirant lo Blanc. Per a aquesta plaça es proposa estudiar la possibilitat de unificar i reurbanitzar les dues peces en què està dividida pel carrer d'Àvila - Joan Oliver de manera que aquest espai públic sigui més confortable i habitable, i d'una arribada adequada al front marítim pel carrer d'Àvila i l'avinguda Bogatell. Caldria també actuacions per activar la façana que delimita la plaça dinamitzant els locals buits de planta baixa.



Àmbit de la porta del Cementiri del Poblenou

Alhora cal repensar el nus més ampli de confluència del carrer Badajoz – Jaume Vicenç Vives amb el passeig marítim, és a dir, tota la part final de l'eix a partir del carrer Salvador Espriu. Actualment els únics possibles recorreguts per a vianants són les dues passarel·les que passen per dins dels dos edificis bessons, al costat del pont de Badajoz (d'ús exclusiu per al cotxe). El pas a través d'aquests dos edificis és insegur i inadequat. Caldria repensar tot aquest tram ja que és un dels punts més febles de les connexions transversals per a vianants, bicicletes i VMP.

Els dos edificis junt al pont de Badajoz-Jaume Vicenç i Vives, en el projecte original del 1992, estaven destinats a un centre de generació d'energia elèctrica d'emergència i unes instal·lacions de serveis de jardineria i neteja del Ajuntament a sobre de les quals s'instal·larien a nivell ciutat, un bar, un restaurant i un centre comercial, com elements annexes a la gran benzineria i les instal·lacions de la central de recollida pneumàtica d'escombraries que ocupen el solar triangular al costat del pont Badajoz, a l'altra banda del Parc de Nova Icària, entre el tram soterrat de la ronda i l'avinguda del Litoral. De la idea originària, en un dels dos edificis s'ha instal·lat un McDonalds i les seves terrasses redueixen el pas de vianants al final de la corresponent passarel·la. En una perspectiva a més llarg termini caldria estudiar també l'espai triangular ocupat per la benzineria per a avaluar possibilitats i potencialitats.

En el punt de confluència de l'eix Badajoz amb el passeig marítim on hi ha un gran obelisc, l'accés al passeig marítim a nivell platja i a l'espigó de Bogatell és una escala gairebé monumental. Caldria fer accessible per a tothom la connexió entre els dos nivells del passeig marítim perquè l'espigó sigui físicament i realment el punt terminal d'aquest eix.

Per posar més en valor el cementiri del Poblenou, i perquè no sigui vist només com una barrera, seria desitjable la seva obertura a la ciutat de la mateixa forma que els cementiris d'altres ciutats europees. Caldria plantejar, si més no, l'obertura d'una nova porta d'accés al jardí previ al cementiri del carrer de Carmen Amaya; d'aquesta manera s'aconseguiria la continuïtat del recorregut del eix Ciutat de Granada cap al mar.

A l'altra banda, cal estudiar la possible obertura del pas públic que preveu el planejament entre l'edifici de les escoles i el camp de futbol (si més no, amb control horari) per connectar els carrers de Carmen Amaya i Salvador Espriu. Més endavant es podria plantejar la possibilitat d'un segon pas transversal que assegurés la continuïtat a peu del traçat del carrer de Roc Boronat cap al parc del Poblenou.

A l'altre costat del cementiri, a l'entorn del passatge de la Llacuna, cal impulsar el desenvolupament del planejament per activar la transformació d'aquest àmbit, on hi ha d'haver espais públics agradables i confortables d'estada i de passeig cap al parc i al front marítim. El carrer Llacuna és un corredor que té gairebé solucionada la continuïtat i la llegibilitat dels recorreguts a peu des de la ciutat cap al mar. En el tram entre carrer de Carmen Amaya i l'avinguda Litoral té una configuració i una arribada força clara i monumental al front marítim, amb un element visual de referència molt fort -l'obelisc- ben visible des de la façana ciutadana al mar. Però just darrere del cementiri, entre el carrer Taulat i el carrer del Carmen Amaya, té un punt d'inflexió i de discontinuïtat molt fort que cal solucionar.

També caldria una actualització i millora dels espais de la part més "urbana" del parc del Poblenou, sobretot a tocar del camp de futbol. Es proposa millorar la qualitat i la conservació de les pavimentacions, la vegetació i el mobiliari urbà. Hi ha també un llac sense aigua transformat en una plataforma sense qualitat, que hauria de ser reconsiderat, redissenyat i rehabilitat per a un nou ús que estigui integrat amb l'entorn i que sigui compatible amb la seva funció en la xarxa de drenatge. Es tracta d'una superfície no molt gran de 2.000 m². Una possible alternativa podria ser donar-li un ús esportiu, com un *skatepark* o similar, en concordança amb la resta del espai d'aquest àmbit del parc i els *skateparks* de la Mar Bella i Garcia Fària.

En les propostes de millora dels espais públics (sobretot al parc de Nova Icària i al parc del Poblenou) cal tenir en compte l'impacte de la ronda quan aquesta va en trinxera perquè sotmet aquests espais a elevats nivells de soroll. La potenciació de l'ús ciutadà d'aquests espais passa per considerar l'aplicació de mesures per reduir o atenuar el soroll procedent de la ronda i els seus laterals.

Finalment, es proposa una senyalització (amb panells, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i dels possibles destins (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar als eixos vertebradors i a les seves arribades identitat i caràcter coherent i reconeixible. Cal valorar l'oportunitat d'instal·lar serveis, solucions, materials i tecnologies per la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter dels eixos vertebradors de la porta.

Accions

- Acord amb Cementiris de Barcelona per l'obertura de nous accessos al cementiri i la gestió operativa d'aquests.
- Estudi de programació dels usos dels espais lliures (parc del Poblenou, espais adjacents al carrer de Salvador Espriu).
- Anàlisi de les actuacions escaients als locals buits de la plaça Tirant lo Blanc.
- Estudi de viabilitat de la millora i dels usos alternatius de la peça d'equipaments benziner/McDonalds.
- Elaboració participativa dels diversos avantprojectes (nou accés al jardí previ al cementiri al carrer de Carmen Amaya; millora i reurbanització de la part més dura i urbana del parc del Poblenou; obertura de la connexió prevista en el planejament entre el carrer de Carmen Amaya i el carrer de Salvador Espriu; transformació de l'àmbit del passatge de la Llacuna; reurbanització i millores del tram del C/ Badajoz entre el C/ Ramón Turró i l'avinguda d'Icària; redisseny del tram final del C/ Badajoz – Jaume Vicens i Vives amb el nou carril bici i remodelació de les dues passarel·les amb els

172 edificis bessons, al costat del pont de Badajoz, per crear un pas adequat per a viants i bicicletes).

- Redacció i execució dels projectes executius corresponents.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase i 2023-2028 segona fase

**Descripció**

L'objectiu d'aquest projecte és millorar la connexió a peu i en bici de l'eix de la rambla del Poblenou amb el passeig marítim, i reforçar l'eix Bilbao i el carrer del Ferrocarril com alternatives per descongestionar la rambla i augmentar la connectivitat del barri del Poblenou amb el mar. La potenciació de l'eix del carrer Bilbao és especialment important per enfortir la connexió amb el metro i per poder reduir l'ús del vehicle privat a les platges del Bogatell i la Mar Bella.

Entre els dos eixos esmentats trobem el teixit del nucli històric del Poblenou, on els vials són estrets i majoritàriament exclusius per al vianant o amb prioritat invertida. Es tracta d'espais amb bastant vitalitat, destacant la plaça Bernat Calbó, la plaça Prim i el carrer Joncar (tram de carrer Ramon Turró). A destacar també la nova urbanització del carrer Perelló, al final de la rambla, on anteriorment hi havia un solar lliure utilitzat com aparcament. La rambla del Poblenou és un eix vertebrador molt potent, viu i agradable però la seva força es va perdent cap al front marítim a causa de diferents factors.

Caldria treballar l'encontre de la rambla (des del carrer del Perelló i els espais públics recentment urbanitzats) amb el passeig marítim perquè el recorregut cap a la platja sigui plenament confortable i segur a peu i en bici. Es proposa augmentar la presència d'ombra i vegetació en aquest tram, repensar el mobiliari i la pavimentació. Sobretot caldria garantir la continuïtat del recorregut en bici ja que la via ciclable de la rambla del Poblenou finalitza actualment al passeig de Calvell, on acaba el teixit edificat cap al front marítim. Caldria un itinerari de connexió amb el carril bici longitudinal del passeig marítim que comença a la base nàutica i va en direcció Bac de Roda, i amb el nou carril bici proposat pel passeig de Nova Icària i Bogatell (veure projecte de Foment dels modes actius). Cal repensar i condicionar també l'espai de l'esplanada al final de la rambla, en el passeig marítim, en funció de fluxos de vianants i bici.

El carrer Bilbao és un eix potencial a enfortir que connecta els espais del litoral amb altres espais públics i punts de interès de la ciutat. A més, hi ha la parada metro Poblenou de la L4, única línia del metro que serveix el front marítim en aquest tram. Cal estudiar actuacions per a què aquest eix sigui més atractiu, confortable i agradable de manera que es pugui transformar en un accés privilegiat al mar i hi acosti subjectivament el transport públic soterrat d'alta capacitat. Amb aquest objectiu es podrien aprofitar petits espais d'oportunitat com el solar lliure buit, al final del traçat de carrer Bilbao

a la cantonada amb el passeig Taulat. Aquest solar està destinat per planejament a parcs i jardins i en part a equipament. Actualment hi ha només un aparcament subterrani però la part en superfície no té cap configuració ni ús. També falta per executar un equipament a la cantonada del solar. Alhora caldria solucionar el nus on el carrer Bilbao – carrer Jonquera creua l'avinguda Litoral. A l'alçada del Club Atletisme Canaletes Sant Martí hi ha molta confusió amb els recorreguts i els passos de vianants. Si es tanqués l'entrada a l'aparcament de la instal·lació esportiva en aquest punt, això ajudaria a millorar la permeabilitat cívica del nus. També caldria repensar l'arribada dels eixos al passeig marítim, pensant en els fluxos de vianants i ciclistes que baixen de la ciutat cap al mar i en donar continuïtat i claredat als recorreguts cap a l'espigó del Ferrocarril.



Àmbit de la porta del Poblenou

El carrer del Ferrocarril és un altre corredor vertical, més petit però molt actiu i viu, bastant baricèntric respecte als dos eixos principals i al teixit històric, que podria ser una bona alternativa per als vianants que baixen cap al mar i en general per a connectar el barri al mar. Per aquest carrer que ja és considerat un espai de passeig del barri, es proposa estudiar la pacificació del seu tram final com la part de més amunt, ja pacificada. Així es crearia una única illa pacificada entre la rambla i els carrers Bilbao - Jonquera, Taulat i passeig de Calvell. Alhora s'hi hauria de donar una continuïtat més directa cap al mar i la base nàutica.

Finalment, es proposa una senyalització (amb panells, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i de les possibles destinacions (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar als eixos vertebradors i a les seves arribades identitat i caràcter coherent i reconeixible. També cal valorar l'oportunitat d'instal·lar serveis, solucions, materials i tecnologies per la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter dels eixos vertebradors de les portes.

Accions

- Redacció participativa dels avantprojectes de les actuacions.
- Redacció i execució dels projectes executius.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase, 2023-2028 segona fase

**Descripció**

L'objectiu principal és aconseguir una major integració del barri de Diagonal Mar i Front Marítim del Poblenou amb el passeig marítim, millorant-ne l'accessibilitat i la connectivitat a peu i en bici, i proposant una nova ordenació dels espais oberts que faciliti l'accés físic i visual al mar.

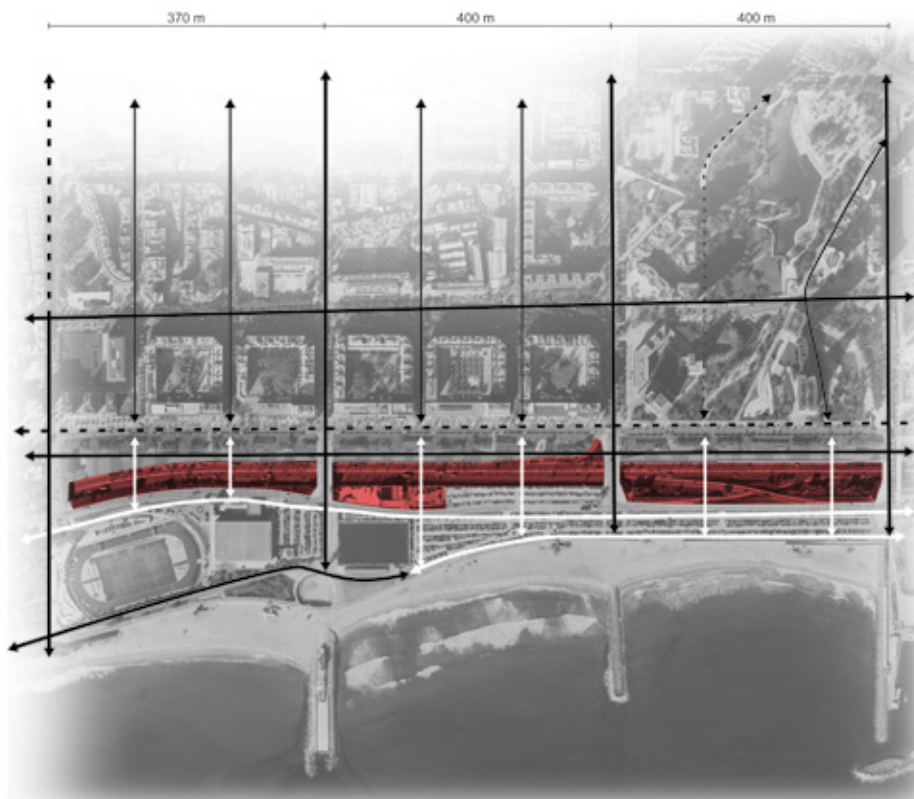
En aquesta porta del mar, els eixos vertebradors identificats són tres carrers: Bac de Roda, Selva de Mar i Josep Pla. L'objecte principal de projecte és l'enfortiment d'aquests eixos i la configuració de la seva arribada al passeig marítim i a la platja.

D'aquests tres eixos, el de Selva de Mar és, potser, el principal degut a la seva connexió amb la parada de metro de Selva de Mar de la L4. Els plantejaments actuals sobre el passeig marítim preveuen una disminució important de les places d'aparcament a les platges de Llevant i la Nova Mar Bella, on actualment la quota modal del vehicle privat per accedir-hi arriba fins al 70%. La potenciació d'aquest eix per arribar fins al metro és essencial per aspirar a millorar la quota del transport públic en l'accés a aquestes platges.

L'espai públic de l'entorn es caracteritza per una proporció entre buits i plens molt a favor dels buits, o dit en altres termes, els espais oberts tenen un paper molt rellevant. Dins de l'espai públic, el principal espai és el parc de Diagonal Mar, amb tanca i horari. Altres espais tancats i amb horaris són els patis interiors de les 5 illes del front marítim entre els carrers Lope de Vega i Selva de Mar i els jardins al costat de l'escola bressol municipal Diagonal Mar. Segueix paral·lelament a la ronda, per tota la longitud de l'àmbit, el passeig de Garcia Fària, espai que caracteritza la franja central entre la ciutat i el passeig marítim. Altres espais públics són el passeig Taulat, la plaça Ramon Calsina amb la Torre de les Aigües del Besòs, els Jardins de Remedios Varó al costat de Palo Alto i els jardins exteriors al parc de Diagonal Mar.

En aquest entorn no hi ha un problema de manca d'espai públic, com en altres àmbits de la ciutat més compacta, sinó de poca vitalitat dels espais oberts existents. Estan molt poc aprofitats i alguns (com el parc de Diagonal Mar) no faciliten la connexió amb el mar. La poca vitalitat de les plantes baixes, la baixa permeabilitat i activitat visual de les façanes i la poca mixtura d'usos influeix negativament. Caldria emprendre actuacions d'activació, dinamització i millora d'aquests espais, integrant-los en una xarxa d'itineraris d'espais públics que lligui bé els espais oberts de ciutat amb els espais

oberts del litoral. També en les noves propostes per als espais d'oportunitat del front litoral, caldria tenir en compte la necessitat de crear nous punts d'interès amb barreja d'usos.



Àmbit de la porta de Sant Martí

Respecte a la continuïtat transversal que acosti el vianant i el ciclista al mar, els únics passos per superar la ronda estan en correspondència amb els eixos vertebradors precitats: els ponts de Bac de Roda, Selva de Mar i Josep Pla, amb una distància entre ells de 400 m aproximadament. Cal afegir també que el passeig Garcia Fària actua en molts casos com a barrera física per al ciutadà i dificulta l'accés al mar.

Caldria configurar l'espai públic en relació als nusos d'intersecció dels tres eixos vertebradors amb el passeig marítim per garantir la continuïtat, fluïdesa i claredat dels recorreguts a peu i en bici, i per tal que el passeig i l'estada siguin agradables i confortables. En relació amb això, es proposa un nou carril bici al passeig marítim a l'alçada de la platja de la Nova Mar Bella i de Llevant. L'arribada dels eixos verticals al litoral ha de tenir una configuració que tingui en compte principalment els fluxos de vianants i de ciclistes cap a totes les destinacions possibles, determinant també zones d'estades i descans i nous usos amb elements significatius i distintius que marquin el nus, i incloent així mateix el redisseny de les connexions verticals per superar el desnivell que hi ha entre el passeig marítim a nivell ciutat i a nivell platja. En particular a l'eix Bac de Roda, el redisseny de l'arribada al passeig marítim hauria de permetre millorar i fer més visibles i directes les connexions verticals i l'accés al espigó de Bac de Roda, que és la prolongació de l'eix a nivell de platja.

A part de la remodelació de les arribades d'aquests eixos al passeig marítim, caldria una reflexió sobre les actuacions possibles per enfortir-los com espais de passeig atractius, vius, confortables, habitables i sostenibles, posant en valor els espais públics, les fites i els punts d'interès per on discorre el seu traçat. En aquesta reflexió interessa particularment l'eix Selva de Mar, que connecta la ciutat al litoral amb el transport públic d'alta capacitat i que, com ja hem dit, passa per espais públics com els jardins exteriors al parc Diagonal Mar i la plaça Ramon Calsina, amb la torre d'aigua, espais poc vius i dinàmics a dia d'avui.

Una altra de les actuacions importants en aquests eixos és la de dotar-los d'ancoratges per a bicicletes ja que en l'actualitat pràcticament no hi ha aparcament per aquest mode de transport.

D'altra banda, caldria analitzar si hi ha maneres de reduir la distància entre els accessos al passeig litoral. Es podrien realitzar ponts en punts entremigs, com el parc de Nova Icària, i a continuació d'altres vials com per exemple el carrer d'Espronceda, estudiant la viabilitat d'obrir un pas entre el Complex Esportiu Municipal de la Mar Bella y el C.A. Canaletes de San Martí. Un altre podria ser la continuació del carrer Fluvià - Josep Ferrater i Móra. També es podria obrir un pas entre Palo Alto i els edificis dels jardins de Remedios Varó, visibilitzant i enfortint el pas existent i/o obrint un altra entrada des de Palo Alto cap al carrer Taulat. Així mateix es pot considerar la possibilitat de pacificar el carrer dels Pellaires i la part final del carrer de Fluvià. D'aquesta manera es determinaria una única illa delimitada pels carrers Ramon Turró, Bac de Roda, Provençals i Taulat que inclouria tres equipaments, els jardins Remedios Varó, edificis del nucli antic i solars lliures de substitució d'antigues edificacions que actualment romanen sense edificar a l'espera de les actuacions previstes en el plantejament urbanístic.

Per consolidar un camí transversal des de la ciutat cap al mar que pugui superar la barrera de la ronda Litoral entre els carrers de Selva de Mar i Josep Pla, cal tenir en compte el parc Diagonal Mar, que pot ser creuat en direcció muntanya-mar només quan els seus accessos estan oberts. El parc va ser concebut per l'arquitecte Miralles com un arbre que neix del mar i obre les seves branques cap a la ciutat. Aquesta idea s'ha quedat només en les intencions i el parc està tancat i delimitat pels carrers sense una integració real amb l'entorn. El seu caràcter orgànic queda massa comprimit al seu interior. La nova proposta considera recuperar la idea original del parc, connectant-lo amb el mar i el passeig marítim i incrementant la seva caminabilitat.

En la concreció de les arribades dels eixos principals i dels corredors menors al passeig marítim s'ha de tenir en compte les propostes dels altres projectes del Pla Litoral que afecten aquest àmbit, com els del passeig marítim de Sant Martí i el de reducció de les externalitats associades a la ronda Litoral.

Altres intervencions impulsades per les actuacions de la porta del mar poden interessar espais lliures de l'entorn identificats en la diagnosi com a "no llocs" pendents de configuració i execució. Un exemple és l'espai triangular utilitzat avui dia com aparcament i que es troba delimitat per l'avinguda Diagonal, el parc Diagonal Mar i el carrer Selva de Mar. També caldria promoure millores dels espais públics de l'entorn que estan en pitjor estat de conservació, com l'illa delimitada pels carrers Selva de Mar, Josep Pla, Pallars i l'avinguda Diagonal.

Per últim, es proposa una senyalització (amb panells, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i dels possibles destins (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar als eixos vertebradors i a les seves arribades identitat i caràcter coherent i reconeixible. Cal valorar l'oportunitat d'instal·lar serveis, solucions, materials i tecnologies per la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter dels eixos de les portes.

Accions

- Redacció participativa dels estudis de viabilitat i els avantprojectes de les actuacions.
- Redacció i execució dels projectes executius.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase, 2023-2028 segona fase



Descripció

L'objectiu principal del projecte és aconseguir una major integració dels barris del Besòs i del Maresme amb el front litoral, millorant-ne l'accessibilitat i la connectivitat a peu i en bici de manera que es conformi una autèntica porta d'accés al mar.

L'eix transversal vertebrador d'aquesta porta és la rambla Prim, que actualment acaba a la plaça de Llevant. Més que una plaça, és la intrincada cruïlla amb l'avinguda d'Eduard Maristany, passeig Taulat i avinguda Diagonal que cal travessar per arribar al passeig marítim i a la vora costanera.

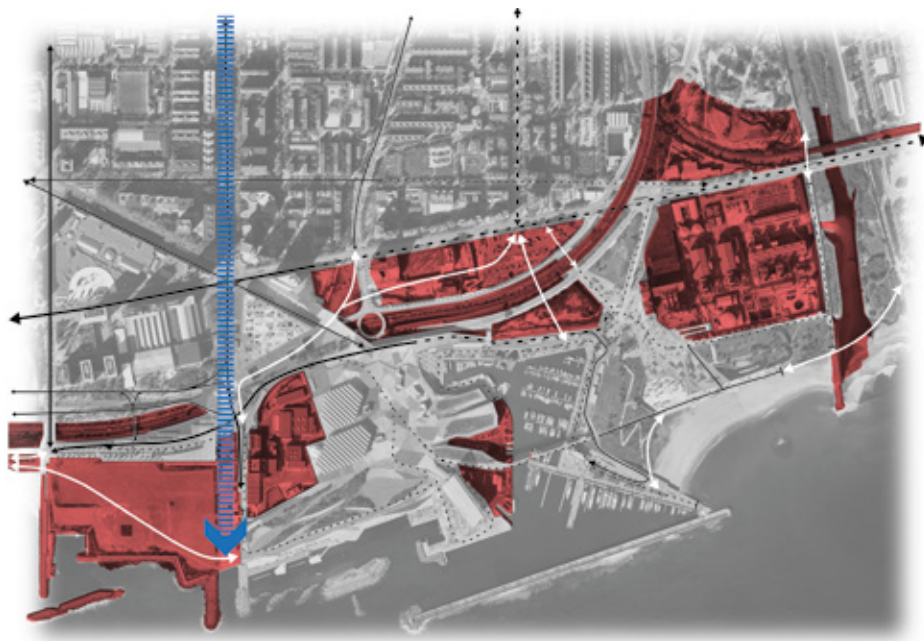
L'eix desemboca en la zona del front litoral que va ser transformada intensament en el marc del procés de regeneració i renovació urbanística impulsat pel Fòrum de les Cultures de 2004. L'espai públic més significatiu d'aquest àmbit és la gran esplanada del Fòrum, de més de 15 hectàrees d'extensió i equipada tecnològicament, que cobra vida i afluència quan hi ha grans esdeveniments. Altres grans espais de l'àmbit són la zona de Banys, el parc dels Auditoris i l'esplanada guanyada al mar per al zoo marí, avui en dia buida.

A banda d'aquests grans espais que caracteritzen el front marítim hi ha una xarxa d'espais públics, d'extensions més petites, que són l'escenari de la vida quotidiana dels veïns: la pròpia rambla Prim, el carrer Llull, els espais públics de l'illa definida pel carrer Llull, la ronda Sant Ramon, l'avinguda Maristany i la rambla Prim mateixa, i els espais públics de l'illa definida pels carrers Llull, rambla Prim i avinguda Diagonal. Cal millorar la connectivitat i dinamitzar aquesta xarxa d'espais oberts, com també assolir una millora de les connexions entre l'interior del barri i el mar. Connectar aquesta xarxa interna amb els grans espais del front litoral obre la possibilitat de dinamitzar i generar sinèrgies multiescalars entre uns i altres espais oberts.

La fita principal, pel seu abast, és que a la rambla Prim sigui un veritable eix vertebrador del barri, un espai de passeig i d'estada que sigui sostenible, coherent, segur, confortable, dinàmic, viu i agradable. En l'actualitat, hi ha moltes queixes veïnals per la dificultat d'arribar a peu al mar des de la rambla Prim. Per potenciar aquest eix "vertical" s'ha de tenir en compte, en primer lloc, l'oportunitat de restaurar la situació del projecte original, on el pas de vianants creuava la glorieta de la plaça de Llevant. Entre la part final de la rambla Prim i la rampa d'accés a la zona de Banys hi ha un recorregut lineal de 700 m al que s'ha de donar continuïtat fent l'itinerari més agradable, confortable directe i clar. El recorregut creua l'esplanada del Fòrum passant

per la plaça Leonardo da Vinci, la plaça dels Afusellats i la plaça de la Fraternitat, espais que tot i la presència d'arbrat, segueixen sent deficitaris des del punt de vista del confort tèrmic. Pensant en solucions per disminuir les aportacions tèrmiques al microclima dels espais públics (reducció de l'efecte illa de calor), la prolongació del recorregut cap a l'accés a la zona de Banys resultaria més confortable amb ombres generades a través de solucions basades en la natura o bé mitjançant artefactes permanents o temporals durant l'època més crítica de l'estiu. La zona de Banys és la platja dels barris del Besòs i del Maresme i el recorregut per arribar-hi ha de ser directe, ràpid i confortable.

Alhora es fa necessari repensar, i probablement redissenyar, l'accés a la zona de Banys tenint en compte també la necessitat futura d'accessibilitat a l'esplanada del zoo marí, objecte d'un altre projecte del Pla Litoral. En la definició dels accessos a peu i en bici seria necessari fer una reflexió conjunta per a què la solució tingui coherència amb la nova ordenació dels espais públics i els nous recorreguts.



Àmbit de la porta del Fòrum

Es considera important que també les bicicletes que baixen de la rambla de Prim puguin arribar a la zona de Banys i a l'esplanada del zoo marí amb un recorregut directe, continu i connectat al nou itinerari en bici del passeig marítim. Es proposa definir i dissenyar un itinerari preferencial per la bici que creui el Fòrum, lligant a un costat el nou carril bici del passeig marítim a cota ciutat de les platges de la Nova Mar Bella i de Llevant, que arriba fins a la plaça de la Fraternitat (on comença la rampa d'accés a la zona de banys), amb el parc de la Pau a l'altre costat del Port Fòrum. Això és crític per assegurar la continuïtat del recorregut longitudinal en bici al passeig marítim. Alhora caldria definir altres itineraris ciclables als espais públics del Fòrum, i preveure i incrementar els aparcaments per a bicis en aquestes zones. Així mateix caldria millorar la visibilitat i la condició de l'accés a la zona de Banys des del passeig marítim.

Una altra intervenció més a llarg termini seria configurar i urbanitzar l'espai públic (zona 6b) previst pel planejament urbanístic, la qual cosa permetria la continuació directa de la ronda de Ramon de Penyafort cap a la plaça Ernest Lluch, l'esplanada del Fòrum, el passeig marítim i la zona de Banys. Es proposa també una connexió ciclable entre la ronda de Sant Ramon de Penyafort, el passeig marítim i la futura xarxa d'itineraris ciclables del Fòrum.

També caldria millorar la qualitat i l'estat de conservació dels espais oberts públics limítrofs que actualment es troben en un estat més degradat. Sobretot s'haurien de reurbanitzar els espais de l'illa definida pel carrer Llull, rambla Prim i avinguda Diagonal, al final de la rambla Prim. És un espai viu i que es dinamitza més quan al Fòrum hi ha esdeveniments importants. Aquest espai, on hi ha la parada de metro El Maresme/ Fòrum (L4), fa d'accés principal a la zona del Fòrum, sobretot en aquestes ocasions.

Respecte a la permeabilitat i activitat visual de les façanes, excepte les plantes baixes dels blocs d'alguns carrers (rambla Prim, carrer Llull, costat muntanya de l'avinguda Diagonal) que són més actives i permeables, la majoria de les façanes, sobretot a primera línia de mar, són completament opaques. Això afecta negativament la vitalitat i la percepció de seguretat dels espais públics, per la qual cosa caldria incorporar accions per activar i dinamitzar els àmbits més propers al mar. En el període d'elaboració de la diagnosi del Pla Litoral es va observar com la instal·lació temporal d'un quiosc bar a l'estil *food truck* va suposar un factor de dinamització de la plaça de la Fraternitat i va servir per emfatitzar la rampa d'accés a la zona de Banyes. Cal reflexionar l'oportunitat d'actuacions similars en altres punts.

D'altra banda, es proposa una senyalització (amb panells, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i de les possibles destinacions (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar als eixos vertebradors i, a la seva arribada al front litoral, identitat i caràcter coherent i reconeixible. Així mateix cal valorar l'oportunitat d'instal·lar serveis, solucions, materials i tecnologies per a la sostenibilitat ambiental que contribueixen a definir el caràcter vertebrador de la porta.

Accions

- Redacció participativa dels avantprojectes de les actuacions.
- Redacció i execució dels projectes executius.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, Consorci del Besòs, Consorci del barri de La Mina

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase, 2023-2028 segona fase

**Descripció**

L'objectiu principal del projecte és aconseguir una major integració del barri de la Mina amb el front litoral, millorant-ne l'accessibilitat i la connectivitat a peu i en bici i proposant una nova ordenació dels espais per superar, en el mig i llarg termini, les barres que actualment separen el barri del front marítim i conformar una autèntica porta d'accés al mar.

L'eix transversal vertebrador d'aquesta porta és la rambla de la Mina, que actualment acaba a l'avinguda d'Eduard Maristany. Per tant l'objectiu central és l'enfortiment d'aquest eix com a espina dorsal viva, dinàmica, confortable i agradable del barri de la Mina, i la seva arribada al passeig marítim, al port Fòrum i a la platja.

Aquest espai de connexió entre el barri de La Mina i la zona del front litoral Besòs-Fòrum va experimentar un important procés de regeneració i renovació urbanística impulsat pel Fòrum de les Cultures de 2004, els projectes endegats pel Consorci del Besòs i el Consorci del barri de la Mina i la construcció del tramvia. El barri de la Mina de Sant Adrià de Besòs es va crear l'any 1969 per al reallotjament de famílies i persones que s'havien instal·lat en barris de barraques d'autoconstrucció a la vora del mar. La Mina va néixer amb moltes mancances i es va convertir en el temps en un paradigma de marginalitat de la ciutat metropolitana, però en les dues últimes dècades s'ha beneficiat de diversos programes d'inversió pública i de plans de millora, com ara el Pla Especial de Reordenació i Millora del Barri de la Mina aprovat el 2002. No obstant, aquest pla està executat només en part i encara queden molts solars buits a l'espera de desenvolupament. Aquest estat inacabat i en transformació es trasllada a la imatge de l'àmbit i del seu entorn, un paisatge a cavall entre el ja configurat i el que resta encara per realitzar.

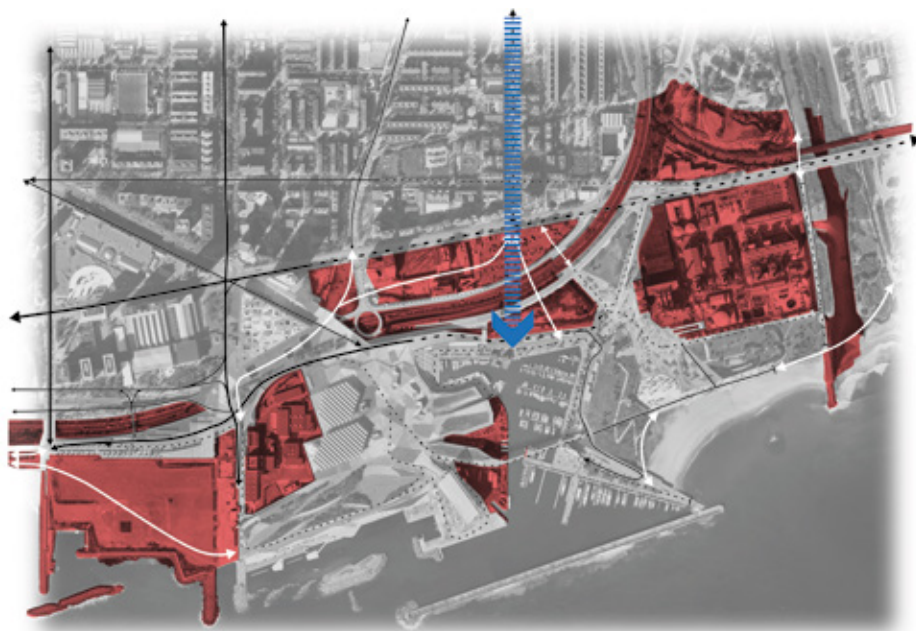
Els espais públics més significatius del litoral en aquest àmbit són la gran esplanada del Fòrum, de més de 15 hectàrees d'extensió i equipada tecnològicament i que cobra vida i influència, sobretot amb ocasió dels grans esdeveniments; el port del Fòrum; el parc de la Pau i la platja del Fòrum. Cal resoldre encara la connexió d'aquests espais públics del litoral amb els espais oberts del Campus Universitari Diagonal – Besòs -sobretot l'àrea qualificada de 6b pendent d'urbanització- i els espais públics de la Mina.

A l'entorn dels grans espais que caracteritzen el front marítim hi ha una xarxa d'espais públics, més grans, com el parc del Besòs al capdavant de la rambla de la Mina,

i d'extensions més petites, entre els blocs de habitatges i els equipaments, que són l'escenari de la vida quotidiana dels veïns i les veïnes del barri. Plantejar la millora de les connexions amb el mar potenciant l'eix cívic de la rambla també és una oportunitat per a connectar aquesta xarxa d'espais petits amb les grans àrees obertes del front litoral, connexió de la qual pot sorgir un nou dinamisme i noves sinèrgies entre uns i altres espais urbans.

La millora de l'accessibilitat del barri de la Mina al front marítim passa per la construcció d'una estructura, una passarel·la que connecti el parc amb la zona portuària per sobre de la ronda Litoral i permeti donar continuïtat a recorreguts de vianants i ciclistes per l'eix de la rambla. En aquest sentit, cal estudiar la possibilitat d'introduir un carril bici en la secció de la rambla de la Mina.

Per a la continuïtat del eix vertebrador, té molta importància la urbanització dels 10.000 m² de zona verda del futur parc del Campus, situat al final de la rambla i delimitat pels edificis E i G del campus Diagonal – Besos, l'edifici-torre F de l'extrem nord de l'àmbit de planejament, el carrer Eduard Maristany i la ronda Litoral.



Àmbit de la porta de la Mina

La realització de la passarel·la permetria establir també una continuïtat visual, i només física, que actualment no és possible per topografia específica de la rambla de la Mina.

A la vegada, dins de l'aposta per la continuïtat de l'espina de la rambla de la Mina cap al mar, caldria contemplar un recorregut per a vianants i ciclistes que connectés la rambla i el parc del Campus, en un costat de la ronda, amb el parc de la Pau, el litoral i la platja a l'altre costat. Aquesta connexió es pot fer aprofitant i millorant el pas inferior ja existent sota ronda, connectant-lo a través de una rampa que superi el desnivell existent d'aproximadament 4 m amb el nou parc del Campus.

La realització de les dues connexions esmentades donaria impuls a altres actuacions pendents d'execució en solars lliures identificats com a "no llocs" a la diagnosi del Pla Litoral, com per exemple el solar triangular entre la ronda, l'avinguda del camp de la Bota, el Port Fòrum i el carrer de la Pau.

Correlativament a les actuacions principals d'aquesta porta del mar, caldria promoure la millora de la qualitat i de l'estat de conservació dels espais públics que actualment es troben en un estat de degradació. La situació s'agreuja per la presència de molts solars lliures a l'espera de configuració i execució que contribueixen a donar una imatge de precarietat, inseguretat, abandonament i degradació del barri. També s'haurien de plantejar millores i actuacions al parc de la Pau per a desencoratjar els actes de vandalisme.

L'escassa vitalitat dels espais públics existents també està relacionada amb els dèficits de permeabilitat i activitat visual de les façanes, que, llevat d'algunes excepcions,

en general són poc actives o completament opaques, sobretot a primera línia de mar. En aquest sentit destaquen les plantes baixes dels blocs de l'illa delimitada per l'avinguda Eduard Maristany, carrer Lull, rambla de la Mina i ronda Sant Ramon de Penyafort, amb espais comuns privats amb tanques que són opaques cap a l'espai públic interior de l'illa, i amb locals buits amb façana als carrers principals, sobretot a l'avinguda Eduard Maristany. Caldria un programa d'activació de façanes per revertir el predomini de les façanes opaques o inactives degut a la presència de locals buits i/o disponibles a les plantes baixes dels edificis residencials.

Es proposa també una senyalització (amb panells, tòtems, etc.) dels recorreguts i itineraris per a ciclistes i vianants, i de les possibles destinacions (punts d'interès, espais públics, patrimoni, equipaments, i altres).

En les solucions adoptades cal tenir en compte el criteri de donar a l'eix vertebrador de la porta i a la seva arribada identitat i caràcter coherent i reconeixible. Així mateix, s'ha de valorar l'oportunitat d'instal·lar serveis, solucions, materials i tecnologies per la sostenibilitat ambiental que contribueixin a definir el caràcter dels projectes.

Accions

- Acords institucionals entre l'Ajuntament de Barcelona, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, el Consorci del Besòs i el Consorci del Barri de La Mina per impulsar les actuacions de la porta de la Mina.
- Redacció participativa dels avantprojectes de les actuacions.
- Redacció i execució dels projectes executius.

EL CORR LITORAL

EDOR

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020 (per a la concreció tècnica i l'inici de les primeres actuacions)

Descripció

Es considera el corredor del litoral com un dels principals a potenciar dins de la xarxa de corredors verds definida pel Pla del Verd i la Biodiversitat de Barcelona 2020. Permet articular una connexió de riu a riu entre diferents parcs i espais lliures que actuen com a nodes de biodiversitat: la desembocadura del Besòs, el parc Litoral, la Ciutadella, Montjuïc, riu Llobregat i zones humides. I discorre per la primera línia de mar, facilitant el contacte entre hàbitats terrestres i marins, la qual cosa li atorga una gran singularitat. Per tot plegat, és un corredor estratègic des del punt de vista ambiental a escala de ciutat i metropolitana.

Xarxa de corredors verds.
Pla del verd i la Biodiversitat de Barcelona 2020



Per potenciar aquest corredor cal identificar els espais que formen els nodes o dimensions principals d'aquest corredor i reenverdir els espais que tenen potencialitat per fer-ho com també els demés elements biodiversos. Parcs, places i passeig marítim són els principals elements en la part terrestre. En la part marina, caldria considerar el parc d'esculls artificials de Barcelona com a element de biodiversitat.

És un corredor que a dia d'avui està molt fracturat degut a la manca d'infraestructura verda a molts punts del litoral, com per exemple el Port Vell, la Barceloneta, la zona del Fòrum i la plataforma del zoo marí. Els punts més vigorosos són la muntanya de Montjuïc i els parcs del litoral, des del parc de les Cascades fins al parc de Diagonal Mar. També caldria potenciar la naturalització d'una part de les platges i també els nodes de connexió amb els altres corredors verds (Collserola – Ciutadella, Collserola – Fòrum, Fluvial – Besòs), sempre fent-la compatible amb l'ús social.

Donada la pressió actual d'ús social focalitzada en les platges de ponent, l'estat actual de la urbanització i la factibilitat de les mesures de naturalització, es considera com a opció viable plantejar un gradient de naturalització cap a llevant de manera que sigui

en el litoral de llevant on hi hagi més espais permeables, hàbitats i vegetació pròpia d'entorns litorals i biodiversitat, i més espais amb menys intensitat d'ús social.

Per altra banda, cal tenir en compte que el litoral és un espai de gran aflluència d'usuaris i alta insolació. Amb el canvi climàtic es preveu un increment de temperatures generalitzat a tota la ciutat que farà que el litoral actuï encara més com a refugi climàtic. En la franja litoral es preveu que hi hagi menys augments de temperatura que la resta de la ciutat durant el dia, però tot i això cal trobar solucions que permetin als usuaris refugiar-se no només de les temperatures sinó també de la insolació. En aquest sentit, cal aprofundir en la línia del projecte *Barcelona ciutat d'ombres* que està desenvolupant l'Ajuntament de Barcelona perquè també en tingui una bona dotació.

Dels estudis del Pla Clima sorgeix també la constatació que la franja litoral és un espai on hi està havent més increments de temperatures nocturnes que en la mitjana de la ciutat. Caldria treballar amb el parc edificatori litoral per reduir les seves demandes energètiques i fomentar l'arquitectura passiva que manté un elevat confort tèrmic amb un consum d'energia molt baix. La implementació de verd en aquest àmbit (tant a nivell d'espai públic com cobertes verdes) també afavorirà l'efecte refrigerant en un context d'altres temperatures o illes de calor nocturnes.

A més, cal tenir en compte que el corredor litoral té una potencialitat important com aparador ambiental. És doncs un lloc on cal centrar esforços d'educació ambiental i sensibilització, i un indret propici per donar a conèixer els projectes de restauració que s'han realitzat en el mateix corredor del litoral (per exemple, les zones humides del delta del Llobregat, o el parc d'esculls artificials).

Per últim, la potenciació des del punt de vista ambiental d'aquest corredor blau-verd presenta també grans oportunitats per fomentar una mobilitat més sostenible al litoral. Una major presència de verd, d'ombres i d'aigua, així com una millor connectivitat són elements molt positius per incrementar l'ús de la bicicleta, dels ginys de mobilitat personal i del mode a peu. El corredor litoral configura un espai pla, agradable i amb un gran atractiu que presenta oportunitats úniques per promoure l'ús de la bicicleta (mecànica o elèctrica) i els ginys com mode de transport vàlid també per als desplaçaments metropolitans en el marc d'un nou model de mobilitat més sostenible i també més saludable.

Accions

- Incorporar en l'espai públic elements que visibilitzin que s'està en el corredor blau-verd del litoral.
- Identificar les oportunitats de creació d'espais verds com a nous nodes del corredor blau-verd del litoral en la definició d'espais inacabats. Cal considerar la naturalització com un element principal en el moment de replantejar projectes de desenvolupament, així com també considerar els efectes del canvi climàtic en el litoral i la necessitat que aquests projectes incorporin en el seu disseny aspectes d'adaptació i resiliència (per exemple, retranquejar la línia d'edificació on sigui possible, o solucions toves de protecció tipus recreació de dunes o parcs). Es detecten com espais d'oportunitat en aquest sentit:
 - Peu de Montjuïc
 - Passeig marítim de llevant
 - Plataforma zoo marí
 - 3 xemeneies
- Concretar el sistema de verds en el desenvolupament del barri de la Marina del Prat Vermell.
- Definir la traça del corredor blau-verd litoral en l'àmbit Montjuïc – Riu Llobregat (en el marc de l'Estratègia Delta del Llobregat de maig 2018 ja es va realitzar una primera proposta de connexió verda a través de la Zona Franca que pot servir com a base).

- Projectes de naturalització d'espais i elements existents que tenen la potencialitat de jugar un paper important en el corredor verd del litoral:
 - Moll de la Fusta: important per connexió natural entre Ciutadella i Montjuic
 - Parc del Maresme: per establir un continu de vegetació entre el parc del Poblenou i el parc de Diagonal Mar.
- Prioritzar en les actuacions vegetació autòctona que faciliti la creació d'hàbitats propis del litoral, i dotar-la de la necessària profunditat de sòl que permeti un bon desenvolupament vegetal i el suport d'una estructura vegetal potencialment complexa.
- Estudiar la viabilitat d'implantar estanys de laminació i llacunes salobres al sector de llevant.
- Ampliació del "blau" al corredor blau-verd del litoral amb nous elements biodiversos a l'ambient marí.
- Foment del treball en xarxa dels agents del litoral especialitzats en biodiversitat marina (universitats, centres de recerca, etc).
- Considerar el litoral com a refugi climàtic; implementar ombres a gran escala (ja sigui amb arbrat o altres solucions basades en la natura o bé cercant altres opcions com posar pèrgoles permanents o temporals en l'època més crítica) i també elements d'aigua (espais de làmina d'aigua, fonts ornamentals i fonts d'aigua potable per a l'ús ciutadà). Aquesta acció s'ha de preveure en els espais nodals (com per exemple parcs o places) però també en els itineraris de passeig de vianants o d'accés al transport públic.
- Dissenyar les actuacions en matèria de verd, aigua i ombres també amb l'objectiu d'afavorir els desplaçaments a peu, en bicicleta, amb ginyes de mobilitat personal i amb transport públic.
- Considerar el corredor del litoral en conjunt i els seus elements en particular com a subjectes d'educació i sensibilització ambiental.
- Ordenar i facilitar l'ús social en el corredor del litoral: implantació d'espais de joc amb la natura i el mar, senyalització d'elements propers, creació d'itineraris temàtics al llarg del litoral, informar de zones visitables del parc d'esculls, etc.
- Seguiment de la qualitat ambiental del corredor blau-verd del litoral en el seu conjunt.
- Disseny d'una estratègia comunicativa pròpia per aquest corredor com a espai de transició.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya, Ministeri de Foment,
Àrea Metropolitana de Barcelona

Termini estimatiu

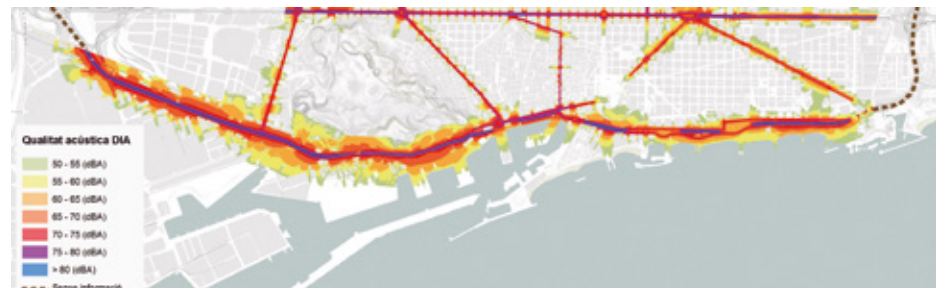
2022 (per a l'inici de la implantació de les primeres mesures)

Descripció

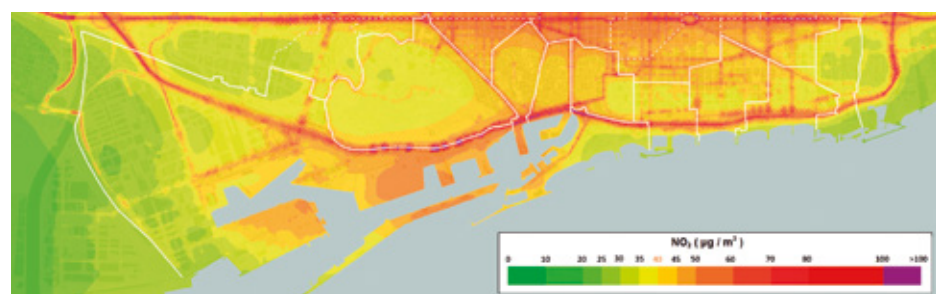
La qualitat atmosfèrica i el soroll són dos dels problemes ambientals més rellevants de Barcelona, igual que ho són de moltes altres grans conurbacions, i tenen una afectació directa sobre la salut de les persones. En ambdós casos, els nivells actuals presenten superacions respecte els valors de referència per garantir la salut, i el trànsit rodat hi contribueix de manera molt important.

Les rondes de Barcelona, elements estructurants de la xarxa viària de la ciutat, són responsables del 22% de les emissions de NO_2 i el 33% de les de PM_{10} . Les rondes són utilitzades majoritàriament per motius laborals i per canalitzar moviments de vehicles que no són interns a la ciutat sinó que responen a desplaçaments de connexió amb Barcelona i el seu entorn proper.

Mapa de la qualitat acústica al litoral de Barcelona



Nivells de NO_2 al litoral de Barcelona



Per tal de reduir la contaminació atmosfèrica, a finals del 2017 va entrar en vigor la mesura de zona de baixes emissions, que comporta la restricció de la circulació dels vehicles més contaminants (a partir de l'1 de desembre també motos) els dies d'episodi de contaminació per NO_2 en l'àmbit que queda encerclat per les rondes de Barcelona, quedant però les rondes en sí mateix exemptes. Això allibera d'emissions contaminants la part més central de la ciutat i contribueix a la millora de la salut dels seus residents, però també concentra les emissions dels vehicles més contaminants en les rondes i els seus entorns més immediats.

Les rondes són també una font important de soroll diürn i nocturn per la població i usuaris propers. La seva incidència sobre la població és diferent al llarg de tota la via, depenent de la proximitat dels habitatges, l'encaix de la ronda en cada tram, la velocitat de circulació o l'alçada dels edificis.

El traçat i la configuració de la ronda Litoral és un dels determinants de la seva afectació local en termes de qualitat de l'aire i soroll. Des del punt de vista de soroll, en els trams coberts s'atenua l'impacte, i es minimitza en els trams que van en trinxera (encara que en alçada se segueixi percebent). En canvi des del punt de vista de qualitat de l'aire, la cobertura de la ronda no elimina el problema sinó que el concentra i focalitza en les boques d'entrada als túnels, fent efecte de xemeneia.

Aquests problemes es focalitzen en la població resident i en els usuaris de l'espai públic.

Més enllà de les externalitats ambientals causades directament per la ronda Litoral, cal tenir en compte la infraestructura en el context del model de mobilitat metropolitana i les externalitats derivades del propi model. La construcció de les rondes de Barcelona als anys 90 va ser la resposta infraestructural a un model de mobilitat on el vehicle privat hi tenia un paper molt rellevant. El model actual es basa en tendir cap a una mobilitat més sostenible on el modes no motoritzats (a peu i bicicleta) i el transport públic prenguin cada cop més importància i on es vagi reduint de manera progressiva l'ús del vehicle privat i les seves externalitats. Les actuacions sobre la ronda doncs, han d'anar enfocades cap a aquest nou paradigma.

Accions

- Estudiar la factibilitat de mesures de restricció dels vehicles més contaminants a la ronda Litoral, de manera similar o complementària a les que s'estan aplicant en l'àmbit encerclat per les rondes per reduir la contaminació atmosfèrica.
- Estudiar la possibilitat d'ampliar el tram 60 de la ronda Litoral i controlar els accessos a l'entrada dels túnels.
- No planificar usos sensibles i desincentivar la pràctica esportiva (ex. *jogging*, ciclisme, etc.) als entorns immediats de les boques dels túnels de la ronda Litoral, per ser punts d'alta concentració d'emissions de contaminants atmosfèrics.
- Accions en Barceloneta - Pla de Palau - Estació de França: és un punt que habitualment es troba molt congestionat a nivell de ronda i en calçada. Les actuacions han de tenir en compte que és una zona especialment crítica en relació a la qualitat de l'aire, sobretot per l'efecte xemeneia del túnel de les rondes i el soroll per l'encaix en trinxera que implica la percepció d'alts nivells de soroll en alçada. També cal estudiar les mesures de protecció que siguin necessàries en els habitatges propers (ex. aïllament façanes amb material fonoabsorbent, tancaments).
- Accions al Moll de la Fusta: l'impacte de la mobilitat en aquest tram (no només de la ronda en sí, sinó també del trànsit en superfície) és molt elevat. Caldria considerar la seva transformació incorporant mesures de minimització del soroll per millorar el confort en l'espai públic (ex. apantallaments de les rondes, ús de paviment fonoabsorbent, o la creació d'espais d'estada en les zones més resguardades). Caldria estudiar la possibilitat de cobrir algun tram de la ronda.
- Accions a Vila Olímpica - Diagonal Mar: en el rereplatja de Nova Icària i a llevant del parc del Poblenou es troben habitatges a una poca distància de la ronda quan aquesta va en trinxera, i de forma immediata s'hi troba espai públic sotmès a elevats nivells de soroll. La protecció passa en aquests espais per considerar l'aplicació de mesures per reduir o atenuar el soroll procedent de la ronda i els seus laterals.

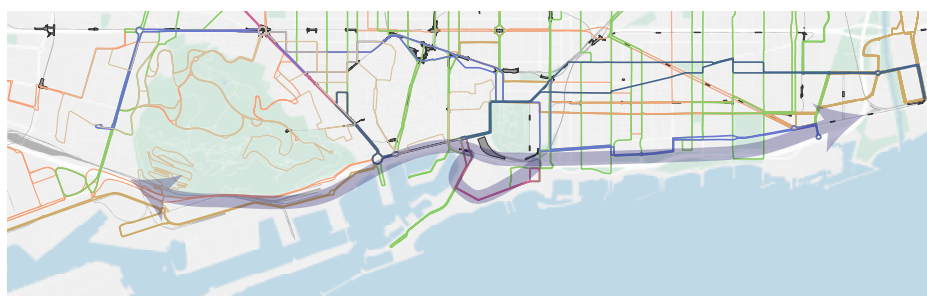
Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, Àrea Metropolitana de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, Transports Metropolitans de Barcelona

Termini estimatiu:

2020 (per a la definició del projecte de servei)

Corredor servit per la futura línia H20



Descripció

El litoral es caracteritza per tenir una de les accessibilitats més baixes en transport públic de la ciutat, especialment al districte de Sant Martí (àmbit llevant) i a l'àmbit de la Marina al districte de Sants-Montjuïc.

Aquest dèficit d'accessibilitat és degut majoritàriament a la baixa cobertura que ofereix la xarxa ferroviària. Només dues estacions de Rodalies amb poca potència (Sant Adrià de Besòs i l'estació de França) donen servei al litoral. I el metro disposa de tres parades (Drassanes de la L3 i la Barceloneta i Ciutadella-Vila Olímpica de la L4) pròximes a la primera línia de mar, però la L4 discorre en general allunyada del litoral (aprox. 900 m). Quant als barris de la Marina, només hi arriba la L10 de metro.

La xarxa d'autobusos és qui finalment acaba garantint la cobertura del transport públic al litoral. A dia d'avui, la Nova xarxa de bus (NXB) ja està desplegada a tota la ciutat i el litoral és el punt final de la gran majoria de línies "verticals". A nivell "horitzontal", el litoral és servit per dues línies de la NXB, la H16 i la H14. Cap de les dues però, discorre íntegrament pel litoral, sinó que es creuen al passeig Pujades davant d'una de les entrades al parc de la Ciutadella. La H16 recorre el litoral de Sant Martí entre el Fòrum i el Port Olímpic. A partir d'aquí puja pel carrer Marina i des del passeig Pujades es dirigeix a plaça Catalunya per arribar finalment fins al passeig de la Zona Franca. La H14 circula entre el Paral·lel i el parc de la Ciutadella i finalitza el seu recorregut a Sant Adrià de Besòs. La Barceloneta no queda servida per cap d'aquestes línies. D'altra banda, la línia 88, subvencionada parcialment per l'APB i CILSA i gestionada per un concessionari de l'AMB, discorre entre el Paral·lel i la ZAL per l'interior del Port donant servei als seus treballadors i als visitants preferentment. Altres línies com la D20 de la NXB, o la 21, la 47 i la 59 de la xarxa convencional donen servei a Ciutat Vella i a Sants-Montjuïc però no arriben a Sant Martí.

En conclusió, es pot dir que el litoral de la ciutat no està cobert per cap línia longitudinal d'autobús que relligui els espais públics del litoral, els seus equipaments i en general els focus generadors/attractors de mobilitat. Aquesta discontinuïtat desdibuixa la idea d'un corredor litoral de transport públic que, per contra, està perfectament definit per a la mobilitat en vehicle privat gràcies a la ronda Litoral (bo i les conegudes limitacions que planteja el pas de la ronda pel Morrot). Aquest fet, però sobretot la manca d'una xarxa ferroviària potent al litoral té una traducció òbvia en els mapes d'accessibilitat global en transport públic al litoral, molt especialment a l'àmbit de llevant.

Assumint la necessitat d'un servei de transport públic col·lectiu sense ruptures de càrrega al llarg del litoral per aconseguir una accessibilitat, connectivitat i cobertura més igualitària, i descartant la modificació del traçat actual de les línies de la NXB, el que cal és definir i implementar una nova línia que faci aquesta funció i que connecti amb els principals punts d'interès i nodes i intercanviadors de transport públic del litoral, tot dotant aquest corredor, d'una nova identitat, també en el transport públic.

Aquesta nova línia s'ha de definir en consonància amb la xarxa de transport públic de la ciutat i de la metròpoli i amb criteris d'eficiència econòmica, la qual cosa recomana pensar-la com un servei de bus. Per a la seva concreció hi ha diverses alternatives possibles, ja sigui com a línia integrada en la NXB i operada per TMB o bé com un perllongament de la línia 88. En aquest darrer cas, segurament caldria pensar en un esquema de servei troncal amb filloles per poder servir tant l'itinerari actual per la ronda interior de circumval·lació del port com les relacions amb la marina del Prat Vermell. En tot cas, el projecte de servei haurà de contenir la definició del traçat, de les parades i dels intercanvis així com la valoració econòmica de la construcció de les noves parades i d'altres obres complementàries en cas que siguin necessàries.

Accions

- Concreció del projecte de servei d'una nova línia d'autobús que recorri tot el litoral de Barcelona, amb extrems a Sant Adrià de Besòs i la Marina.
- Acords institucionals entre l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona/Transports Metropolitans de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona per al finançament, la gestió i l'operació del servei.
- Projecte i execució de les obres complementàries si fossin necessàries i instal·lació de noves marquesines i pals de parada.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020-2023 primera fase, 2023-2028 segona fase

Descripció

Els modes de transport no motoritzats (a peu, en bici i vehicles de mobilitat personal (VMP) són els més utilitzats per accedir als espais públics del front litoral i a les platges. Aquests modes, però, presenten algunes problemàtiques a la vegada que tenen un potencial de millora important. A més, la recent irrupció de VMP motoritzats, moltes vegades associats a usos lúdics i turístics, ha tensionat encara més l'ús dels espais públics. L'impuls a la infraestructura, el confort i els serveis associats als modes actius pot fer que s'incrementi encara més el seu ús com a mode principal d'accés al litoral i com a mode complementari de l'accés en transport públic, contribuint tot plegat a un paradigma més sostenible de mobilitat.

El present projecte contempla un seguit d'actuacions concretes a l'espai públic per adequar, millorar i garantir la convivència dels diversos modes en els espais litorals primant la mobilitat en modes actius. Aquestes actuacions es deriven del seguit de directrius específiques i criteris de disseny per a la mobilitat de vianants i la mobilitat en bicicleta i VMP que s'enuncien tot seguit.

Mobilitat de vianants

En el cas dels vianants, les directrius fan referència específicament a la mobilitat a peu i a les connexions amb el transport públic (especialment amb el d'alta capacitat) però inclouen també criteris urbanístics, de confort dels recorreguts, de vitalitat de l'espai públic i de les façanes, entre altres. L'objectiu és que aquestes reflexions puguin servir de criteris de base per al disseny de l'espai públic en futurs projectes d'"infraestructura de transport" per als modes actius (vianants, bicis i VMP). A continuació es mostren doncs les estratègies per a vianants incloses en el projecte de foment dels modes actius. Les accions concretes per a cada estratègia es detallen en els projectes de Portes del mar.

Estratègies per als vianants

A nivell "vertical" (muntanya – mar):

1. Garantir la sostenibilitat de les principals portes d'accés actual de la mobilitat a peu al litoral: Rambles, parada de metro de la Barceloneta (L4)-passeig Joan de Borbó (vorera est) i rambla del Poblenou.

2. Dotar les portes principals d'eixos paral·lels de suport (portes paral·leles) que permetin distribuir la demanda actual en eixos alternatius pròxims als actuals.
3. Potenciar noves portes d'accés al litoral relacionades amb els principals nodes de transport públic tot identificant eixos prioritaris i potencials de vianants (eixos vertebradors) que facilitin l'accés físic i visual al mar, tot donant continuïtat i fluïdesa als recorreguts verticals i afavorint l'ús del transport públic d'alta capacitat (ferrocarrils de rodalia, metro i tramvia).
4. Potenciar altres portes de menor potència (portes secundàries) relacionades amb la part de ciutat més pròxima al litoral i al transport públic d'alta i mitja capacitat.
5. Treballar a nivell local el contacte entre la malla de carrers de la ciutat i els espais litorals per afavorir la connexió amb els barris, l'accessibilitat i l'accés al transport públic de proximitat.

A nivell "horitzontal" (al llarg del litoral):

6. Dotar l'espai públic del litoral d'un corredor de mobilitat sostenible continu, connectat, llegible, coherent, fàcilment identificable i de dimensions adequades a la sol·licitació dels espais.
7. Garantir la convivència de la mobilitat en modes actius amb altres usos de l'espai públic.

Connectivitat metropolitana:

8. Dotar de continuïtat l'espai públic per als modes actius entre els barris de la Marina i els de Ciutat Vella pel peu de Montjuïc.
9. Millorar la connexió de l'espai públic per als modes actius en direcció a Sant Adrià.

Obertura de nous recorreguts al litoral de Ciutat Vella:

10. Promoure nous itineraris longitudinals i alternatius a Ciutat Vella que afavoreixin la descongestió de l'itinerari actual entre les rambles, el passeig de Colom i el passeig de Joan de Borbó.

Millora del confort i de la identificació de recorreguts:

11. Garantir la identificació dels itineraris i millorar el confort de l'experiència "anar a peu".

Mobilitat en bicicleta i VMP

L'ús de les bicicletes per accedir al litoral és molt elevat, superant, de lluny, la quota modal mitjana que aquest mode assoleix en el conjunt de desplaçaments a la ciutat. Les mancances actuals pel que fa a infraestructura i ancoratges en limiten l'ús i ofereixen oportunitats de millora. El corredor litoral presenta oportunitats úniques per promoure l'ús de la bicicleta (mecànica o elèctrica) i els ginys com a mode de transport vàlid i atractiu per als desplaçaments urbans però també per als metropolitans en el marc d'un nou model de mobilitat més sostenible i saludable. A la vegada, els recorreguts paral·lels al mar són un gran atractiu per als recorreguts turístics i pels seus espais litorals, la sostenibilitat ambiental dels quals cal garantir.

A continuació es defineixen les línies estratègiques i els criteris de disseny que es proposen per concretar les accions proposades. Aquestes definicions poden servir de base no només per al disseny dels projectes que es plantegen en el Pla Litoral, sinó també de qualsevol altre projecte específic que tingui per objecte la millora de la circulació de la bicicleta i els VMP pels espais litorals. Les propostes que es formulen més endavant tenen com a punt de partida la diagnosi del Pla Litoral i es complementen amb els traçats ja planejats per l'Ajuntament.

- Crear una cultura de bicicleta, fomentant el transport en bici com a nova manera de viure la ciutat.
- Impulsar les connexions ciclables urbanes i metropolitanes a través del litoral com un espai únic d'oportunitat per a la bicicleta i els ginys. Aquest corredor té un potencial molt important degut al seu enorme atractiu, a la continuïtat, a la topografia (pla en tot el recorregut), a la presència mínima d'interferències en el flux (pocs creuaments de carrers i semàfors a diferència dels itineraris interiors), a la seguretat i a la rapidesa.
- Garantir l'accessibilitat en bicicleta a tot el litoral per incrementar encara més l'ús d'aquests modes en l'accés als espais públics d'aquest àmbit de la ciutat.
- Dotar el litoral de la ciutat d'un eix ciclable ample, continu, segregat i connectat amb la resta de carrils de la ciutat i amb la xarxa ciclable metropolitana, que permeti una còmoda circulació de bicicletes i de VMP i que garanteixi la convivència amb els vianants.
- Assegurar la connectivitat dels eixos ciclables transversals amb l'eix longitudinal paral·lel al mar.
- Potenciar eixos alternatius al passeig Joan de Borbó i al passeig Marítim de la Barceloneta amb l'objectiu d'evitar el pas d'aquests modes per la Barceloneta i de potenciar-ne l'ús per accedir als espais públics de llevant de la ciutat.
- Garantir l'accés i l'estacionament de bicicletes a tots els punts del litoral i en especial a aquells on la dotació actual és més escassa i on es vulgui potenciar de manera especial el seu ús.
- Valorar la implementació de noves parades de bicicing en el marc de la nova concessió del servei, tenint en compte la manca de bicis en determinades parades i hores del dia.
- Garantir el compliment rigorós de l'"Ordenança de circulació de vianants i de vehicles" de Barcelona amb l'objectiu de minimitzar els conflictes derivats de la circulació de bicis i VMP a l'espai públic.

Críteris de disseny:

- Traçat: connectar el corredor ciclable paral·lel al litoral fins més enllà dels límits de la ciutat (St. Adrià de Besòs, les Marines i la Zona Franca); millorar la connexió entre Ciutat Vella i Sant Martí a través del passeig de Circumval·lació i de l'avinguda del Litoral, evitant el pas per la Barceloneta i potenciant l'accés a llevant; dissenyar el carril de manera prioritària per la calçada o bé separar de manera molt clara l'espai destinat als vianants del destinat a la resta dels usuaris.
- Secció: segregat, en la mesura del possible, la circulació de bicicletes i VMP al llarg del corredor litoral. En aquells casos en què no sigui possible caldrà buscar recorreguts compartits que evitin el flux principal de vianants. L'amplada serà generosa i suficient per garantir la circulació de bicicletes i VMP i permetre els avançaments.
- Connexions: connectar amb tots els eixos transversals existents i d'altres a desenvolupar.

Les estratègies anteriors es concreten en les següents accions:

Accions per a la xarxa ciclable

- Construcció i/o adequació de la següent infraestructura al llarg del litoral:
 1. Carril bici segregat paral·lel a la ronda del Port entre el moll del Contradic i el passeig de la Zona Franca.

2. Creació d'un nou carril bici pel passeig de Colom, passeig d'Isabel II i avinguda Marquès de l'Argentera creant un eix continu entre la Rambla i el parc de la Ciutadella.
3. Creació d'un carril bici en calçada al passeig Joan de Borbó entre la plaça de Pau Vila i la plaça del Mar.
4. Millora del carril bici del passeig de Circumval·lació.
5. Millora de la vorera bici de l'avinguda del Litoral.
6. Carril bici segregat en calçada al carrer Pepe Rubianes.
7. Millora de la vorera bici al passeig marítim de la Barceloneta i estudi del seu trasllat a la calçada.
8. Nova vorera bici al final del passeig marítim de la Barceloneta, pas pel moll de Marina i passeig marítim del Port Olímpic.
9. Nou carril bici segregat al passeig marítim de la Nova Icària i del Bogatell.
10. Nou carril bici segregat al passeig marítim de la Platja de la Nova Mar Bella i de Llevant.
11. Nova vorera bici entre el carrer de Josep Pla i la plaça de la Fraternitat al Fòrum.
12. Nova infraestructura ciclable a la plataforma del zoo marí.
13. Definició dels itineraris ciclables a través de l'espai públic del Fòrum.
14. Estudi del carril bici segregat paral·lel al mar i al carrer de la Pau i passera de connexió a l'altre banda del Besòs.



Accions per a la xarxa ciclable

- Construcció i/o adequació dels següents eixos i/o connexions "verticals":
- 15. Carril bici en calçada de connexió entre l'avinguda de les Drassanes, la Rambla i el passeig de Colom (en coordinació amb la possible remodelació de la Rambla).
- 16. Carril bici de connexió entre el pla de Palau, el passeig d'Isabel II, la plaça de Pau Vila i el passeig Joan de Borbó.
- 17. Carril bici en calçada al passeig de Picasso i connexió amb l'eix de l'avinguda del Marquès de l'Argentera.
- 18. Connexió ciclable entre el passeig de Circumval·lació, l'avinguda del Litoral i la vorera bici del passeig Marítim.
- 19. Connexió entre el carril bici del carrer Marina/Sardenya i la vorera bici del passeig Marítim.
- 20. Connexió entre el carril bici del carrer Frederic Mompou i el passeig Marítim.
- 21. Carril bici entre l'avinguda de la Nova Icària i el passeig Marítim al carrer Badajoz-carrer Jaume Vicens Vives.

22. Vorerera bici entre la rambla del Poblenou i el passeig Marítim.
 23. Senyalització d'itineraris preferents al Fòrum.
 24. Connexió ciclable entre la rambla de Prim i la zona de Banys del Fòrum
 25. Carril i connexió entre la ronda de Sant Ramon de Penyafort i el Fòrum
 26. Connexió entre la rambla de la Mina i el carrer de la Pau (a través del nou vial sota la ronda Litoral.
 27. Connexió entre el carrer Ramon Llull i l'avinguda d'Eduard Maristany a través del carrer de la Pau.
 28. Connexió ciclable entre el passeig Marítim i el carrer Cervantes (per sota el pont de l'avinguda d'Eduard Maristany i el pont del Ferrocarril).
 29. Estudi del carril bici bidireccional en calçada a Via Laietana.
 30. Nou carril bici al passeig de la Zona Franca.
- Pla de millora i d'ampliació dels punts d'ancoratge i aparcaments per a bicicletes i VMP al llarg del litoral de la ciutat.
 - Estudi i implementació de noves parades de bicing al litoral en el marc de la nova concessió del servei. Dins les possibles noves implantacions cal destacar, com a més necessàries, l'entorn del Campus Besòs, el Complex Esportiu Municipal de La Mar Bella i la Nova Bocana del Port de Barcelona.

Condicionants

Algunes de les actuacions tant per a vianants com per bicicletes requeriran una anàlisi més acurada sobre el funcionament del sistema viari i dels usos de mobilitat de l'espai públic, és a dir, de la mobilitat en general a l'àmbit d'actuació. Per altra banda, algunes de les modificacions proposades es justifiquen sobretot per altres intervencions de més impacte associades a altres projectes dins l'àmbit territorial del Pla Litoral que requereixen d'un estudi més aprofundit de la mobilitat. A continuació es citen de manera molt breu els àmbits sobre els quals serien necessaris estudis de detall de la mobilitat previs als projectes executius de les actuacions:

- Plaça de les Drassanes (condicionat per les modificacions en els accessos viaris al moll Adossat i la nova configuració de la ronda Litoral i els seus laterals).
- Peu de Montjuïc (condicionat per la nova configuració de la ronda Litoral i els seus laterals).
- Plaça de Colom (condicionat pel projecte d'urbanització de la Rambla).
- Entorn de la plaça de Pau Vila (eix del passeig Colom – passeig d'avinguda Isabel II – avinguda del Marquès de l'Argentera, eix del carrer del Doctor Aiguader i pla de Palau – passeig Joan de Borbó).
- Via Laietana.
- Illes de carrers formades pel carrer Trelawny – avinguda del Litoral – carrer Marina – passeig Marítim de la Barceloneta.

Impulsors del projecte

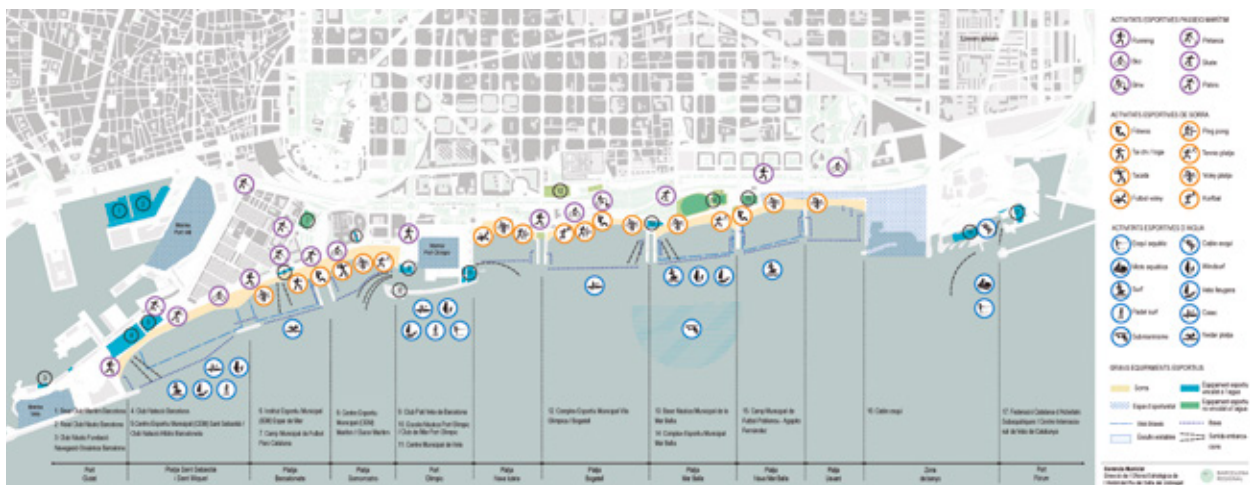
Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (per a la disponibilitat del mapa estratègic)

Descripció

L'Institut Barcelona Esports (IBE) està elaborant un mapa de zones de pràctica esportiva com a complement de la guia de centre esportius municipals per tal de visualitzar el conjunt dels indrets on es realitzen activitats esportives a la ciutat i poder establir una planificació estratègica de les accions que convingui dur a terme per potenciar la pràctica esportiva en aquells indrets o tipus d'activitat on les dotacions existents a dia d'avui siguin insuficients o no siguin adequades a les demandes i expectatives de la ciutadania.



Distribució de les activitats esportives al litoral

D'aquest treball es destil·larà d'una manera natural un mapa estratègic de zones de pràctica esportiva i equipaments dedicats a l'esport al litoral, que diferenciarà entre les activitats desenvolupades als equipaments existents i a l'aire lliure (al passeig, a la sorra i a l'aigua) i identificarà reptes i potencials per millorar i harmonitzar el desenvolupament d'aquestes activitats amb la resta d'usos del front litoral.

La proposta de noves àrees de pràctica esportiva i equipaments primarà els trams on hi hagi dèficit d'aquestes instal·lacions i haurà de tenir encaix tant dins del model urbà planejat com, en el cas dels esports de platja, de la disponibilitat efectiva d'espais de voramar que no s'hagin de menester per a altres usos ciutadans o no siguin vulnerables des del punt de vista ecològic. També en relació amb els esports de platja i mar, caldrà que la planificació estratègica de les zones de pràctica esportiva tingui en compte a la demanda creixent d'usos i espais aliens a les actuals dotacions per part de col·lectius ciutadans amb suport federatiu.

Accions

- Elaboració del mapa estratègic de zones de pràctica esportiva i equipaments dedicats a l'esport al litoral.

- Davant dels nous usos de les platges i la seva utilització cada cop més intensa, elaborar una estratègia per redirigir certs usos esportius. L'ús de les platges es podria esponjar si existissin espais de rereplatja per a la pràctica d'esports de sorra.
- Regular l'espai de sorra on hi ha coincidències entre activitats, moltes de les quals no disposen d'infraestructura física.
- Desplegament de les determinacions del mapa estratègic (projectes bàsics de les noves instal·lacions, acords de gestió, etc.).

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Turisme de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona

Termini estimatiu

2020 (per a la posada a punt de les accions del pla de gestió sostenible)



Descripció

La diagnosi del Pla estratègic dels espais litorals de la ciutat ha permès construir una visió integral de la mobilitat al front litoral a partir de la qual és possible identificar els punts crítics: descompensació en l'ús dels espais públics (molta demanda al front marítim de Ciutat Vella i infrautilització a Sant Martí), saturació en l'ús de determinades platges, ús intensiu dels VMP (especialment per a usos relacionats amb l'oci i el turisme), presència de colls d'ampolla a l'espai públic, inconnexió de la xarxa ciclable, problemes de convivència entre els modes no motoritzats, ús massiu del vehicle privat en determinats punts del litoral (especialment a les platges de llevant), saturació d'algunes línies d'autobús i de certes parades de metro, etc. A més, el litoral de la ciutat és un dels principals atractius turístics de Barcelona, de tal manera que un 50% dels visitants dels espais públics del front litoral i un 35% dels de les platges són de fora de la ciutat.

Aquesta problemàtica és compartida per altres punts de la ciutat (Sagrada Família, Parc Güell, el Born Centre Cultural, etc.). Per fer front a la gestió de la creixent demanda de mobilitat generada pel sector turístic, l'Ajuntament de Barcelona ha elaborat l'Estratègia de mobilitat turística de Barcelona, presentada el 2017. Aquesta estratègia recull diferents propostes d'actuació entre les quals cal destacar les següents:

- Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència.
- Prioritzar els desplaçaments a peu dels visitants.
- Fomentar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic.
- Dissenyar solucions específiques als problemes de congestió de la xarxa d'autobús urbà.
- Repensar el servei del bus turístic.
- Reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta, la moto i els VMP.
- Millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística.

L'Estratègia identifica el litoral com un EGA (Espai de Gran Afluència) i proposa l'elaboració d'un pla de gestió sostenible específic per al conjunt de la mobilitat de l'àmbit.

El pla prendria com a base de partida la diagnosi de la mobilitat i l'oferta de transport realitzada en el marc del Pla Litoral i definiria les estratègies i les propostes concretes d'actuació per tal de garantir una mobilitat sostenible al litoral. Aquest pla tindria en compte també els projectes ja proposats pel Pla Litoral per millorar la mobilitat a peu, reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta i els VMP, millorar la informació i implementació de sistemes de monitorització de la mobilitat així com implantar una nova línia de bus al llarg del litoral. El pla de gestió sostenible de la mobilitat de l'EGA també integrarà les visions de mobilitat dels districtes i dels diferents actors implicats.

El pla de gestió sostenible de la mobilitat es focalitzaria en els següents punts:

1. Creació d'un instrument de seguiment periòdic de la demanda de mobilitat al litoral que integri les diferents fonts d'informació existents (enquestes de mobilitat quotidiana, caracterització de la mobilitat a les platges i als espais públics urbans,

seguiment de la demanda de metro/bus a les parades i línies que donen servei al litoral, comptatges per al càlcul del grau d'ocupació de les platges com a eina de gestió de la demanda, aforaments dels esdeveniments al litoral, etc.) i n'impulsi la millora contínua i les sinèrgies.

2. Gestió de l'oferta de transport. Definició conjunta amb TMB del pla de reforç d'estiu de les línies d'autobusos. Disseny de mesures de racionalització i millora dels autobusos (xarxes convencionals, NXB i bus turístic) per tal d'optimitzar l'accessibilitat en transport públic al litoral. Concepció i promoció d'un corredor de "mobilitat sostenible" al llarg del litoral que integri una visió conjunta de la mobilitat a peu, en bicicleta, VMP i transport públic. Impuls de les actuacions ferroviàries pendents, millora de les connexions i l'accessibilitat a la xarxa actual i millora i potenciació dels intercanviadors de transport públic del litoral. Definició de propostes de reordenació i gestió de l'aparcament públic al litoral.
3. Modes no motoritzats. Vetllar per la implementació d'estratègies d'adaptació de l'espai públic com a infraestructura de transport per als modes no motoritzats (veure projecte Foment dels modes actius i el conjunt de projectes de les Portes del mar).

Accions

- Creació d'un grup promotor del pla de gestió sostenible de la mobilitat al litoral com a EGA coordinat per la mobilitat i l'oficina del Pla Litoral de l'Ajuntament de Barcelona amb representació dels districtes de Ciutat Vella, Sant Martí i Sants-Montjuïc, l'AMB, l'APB, TMB i els restants agents implicats.
- Concreció programàtica del pla de gestió.
- Implementació de les propostes.

PORT DE
BARCELO

DNA

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, Consorci d'Educació de Barcelona

Termini estimatiu

2020 (per a la posada a punt de les accions del pla de gestió sostenible)

Descripció

Es tracta del desplegament d'un nou node formatiu i tecnològic a l'àmbit de la Nova Bocana del Port de Barcelona que integri la Facultat de Nàutica de la UPC (FNB) i l'Institut de la Nàutica de Barcelona (INB). La FNB ofereix títols universitaris oficials de grau superior (graus, màsters i doctorats) i l'INB ofereix formació professional reglada per al manteniment i reparació d'embarcacions i la formació d'instructors per als esports nàutics. Tots dos centres de formació, que es troben en una situació de fragilitat en matèria d'espais disponibles per a la docència i han de menester noves instal·lacions per poder consolidar la seva activitat formativa a llarg termini, tenen el potencial necessari per esdevenir tractors d'un node formatiu i tecnològic, seguint l'estela d'altres experiències reeixides a nivell europeu com poden ser el RDM Campus del Port de Rotterdam, que afavoreixi la inserció laboral dels seus estudiants en llocs qualificats i multipliqui les activitats de desenvolupament i innovació.

Àmbit del Node formatiu i tecnològic de la nàutica



El node tindria dues polaritats: l'edifici El Far (al carrer Escar), on l'Institut de la Nàutica tindria a la seva disposició 2.500 m² de sostre de l'edifici El Far i noves edificacions per a tallers i drassanes amb accés a la làmina d'aigua; i l'equipament municipal en l'àmbit del Pla especial de la Nova Bocana, que l'Ajuntament oferiria com a nova seu per a la Facultat de Nàutica. També es preveu que hi puguin haver necessitats docents addicionals que puguin de ser ateses a espais de l'àmbit dels tinglados històrics de la Nova Bocana. La recent modificació del Pla especial de la Nova Bocana pren en consideració aquestes previsions i formula les seves determinacions -fonamentalment, quant als usos admissibles en les diferents zones d'edificació- de manera que sigui possible desplegar el projecte del Node formatiu i tecnològic de la nàutica amb tota l'ambició que mereix.

Accions

- Acords institucionals entre l'Ajuntament de Barcelona, l'Autoritat Portuària de Barcelona, la Universitat Politècnica de Barcelona i el Consorci d'Educació de Barcelona per fer possible el projecte del Node formatiu i tecnològic de la nàutica.
- Elaboració dels avantprojectes de les noves instal·lacions de l'INB i la FNB.
- Redacció i execució dels respectius projectes executius.
- Gestionar la congestió viària i reforçar el transport públic en l'àmbit de la Nova Bocana en vistes a l'increment de mobilitat que suposarà el node.
- Promocionar els ensenyaments de l'INB i la FNB entre els estudiants de la ciutat, i especialment, del barri de la Barceloneta.
- Promocionar un viver d'empreses nàutiques.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (per a la finalització de les obres de la marina)

Descripció

A la bocana nord (Nova Bocana) del Port de Barcelona, s'està construint una nova marina per a embarcacions de petita i mitjana eslora. Fruit dels acords entre l'APB i l'Ajuntament per a l'aprovació de la tercera modificació del Pla especial de la Nova Bocana, aquesta marina estarà dotada d'un sistema de diferents espais públics, places i passeigs, situats en diferents posicions i a diferents nivells, que restaran oberts a tota la ciutadania.

Amb la nova marina es preveu augmentar l'espai públic de la ciutat en 14.000 m². L'ampliació de la superfície destinada a ús públic es concentra bàsicament a la zona perimetral, on es generen dos trams de passeig públic, el passeig del Dic (a l'est) i la rambla de la Nova Bocana (a l'oest).

Imatge virtual de l'estat final de l'urbanització de la zona de molls de la Nova Bocana



El passeig del Dic pretén recuperar l'històric passeig del Trencaones i la relació directa del barri de la Barceloneta (i per extensió, del conjunt de la ciutat) amb el mar, el Port, Montjuïc i el paisatge del litoral, ja que és la continuació del passeig marítim i de la plaça Rosa dels Vents. El nou passeig del Dic és només per a vianants, ciclistes i VMP, sense que hi puguin accedir vehicles a motor llevat d'emergències.

La rambla de la Nova Bocana és la continuació cap al sud del passeig Joan de Borbó. La cota de la nova rambla elevada es situa per sobre de la rasant dels molls, i per tant ofereix vistes obertes al Port i a la ciutat. Passant per sota del futur edifici Mirador, i en forma de pòrtic, s'arribarà a una plaça-mirador al sud de la qual es situarà una grada oberta a la Nova Bocana amb vistes al canal per on naveguen les embarcacions que entren i surten del Port a Montjuïc i a les dàrsenes interiors de la part més antiga del Port.

Per últim, l'actual plaça Rosa dels Vents duplica la seva extensió amb la creació d'una nova esplanada sota la qual es situa la marina seca. En aquesta plaça hi haurà un edifici transparent amb ús de bar-restaurant i serveis públics des d'on es podrà observar el moviment automatitzat de la marina seca, així com accessos, escala i ascensor per a la comunicació amb el nivell dels molls de la marina.

Accions

- Finalització de les obres de la marina.
- Finalització de les obres de la rambla de la Nova Bocana.
- Concreció i execució del projecte de l'edifici Mirador.

Imatge virtual de la remodelació del moll de Pescadors



Descripció

La reforma del moll de Pescadors té com a objectiu endreçar l'àrea per dotar-la d'unes instal·lacions modernes i eficients que combinin l'activitat pesquera i l'ús ciutadà, ja que permetrà obrir la zona com a nova àrea d'esbarjo i de passeig. Aquesta obertura farà possible recuperar la Torre del Rellotge i els seus entorns, així com també accedir a la llotja per assistir a la subhasta de peix.

L'ordenació alliberarà d'edificacions el moll de Pescadors (a la part de l'àrea pesquera més propera a la ciutat), concentrant l'activitat portuària a les bandes exteriors i destinant la part central a un passeig públic d'accés lliure per als ciutadans. Aquest passeig permetrà accedir a la Torre del Rellotge, el primer far del port i la construcció més antiga de la zona (datada del 1772), que avui en dia queda dins d'una zona restringida de manera que només hi poden accedir els pescadors i els professionals de la llotja.

La remodelació concentrarà tota l'edificació en un edifici multifuncional situat al moll de Balears que inclourà la nova llotja, la fàbrica de gel i un restaurant obert la ciutadania, on es podrà degustar diàriament el peix que hagin pescat les barques de la confraria de pescadors. Aquest edifici estarà situat entre la Torre del Rellotge i el magatzem existent.

Pel que fa als vianants, es preveu la construcció d'una passarel·la rampa que connecti l'espai públic amb el primer pis del nou edifici, de manera que es puguin observar les activitats que es duen a terme a dins de la llotja.

Actualment ja s'ha construït la fàbrica de gel, però resten pendents les obres d'urbanització així com la construcció del nou edifici de la llotja.

Accions

- Construcció de la nova llotja de mar i del restaurant.
- Urbanització de l'entorn del moll de Pescadors.
- Gestionar amb el Port de Barcelona la reforma del tinglado destinat a la reparació de xarxes (el més antic del seu tipus) i dedicar-lo a tallers de formació per a xarxaires.

- Disseny i implementació d'un programa de divulgació de la cultura i el món de la pesca adreçat a la ciutadania que contingui explicacions sobre l'ofici del pescador, les arts de pesca, el funcionament de la llotja, etc.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona, Gerència Urbanística Port Vell, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (per a la subscripció dels acords)

Descripció

Tal com mostra la diagnosi del Pla Litoral, el moll d'Espanya és un dels espais més freqüentats del Port Vell i de tot el front marítim. Possiblement el seu gran atractiu deriva del fet que se'l percep majoritàriament com un "indret més enllà" (del Portal de la Pau) al qual s'accedeix "per damunt de les aigües", a través d'un itinerari (la rambla de Mar) molt més utilitzat que l'entrada "terrestre" pel carrer de l'Ictíneo.

Vista aèria del Port de Barcelona (en primer terme, a baix i a la dreta, el moll d'Espanya)



L'ordenació urbanística del moll d'Espanya està regulada per una modificació del Pla especial del Port Vell que data del 2001. El planejament consolida com a usos principals del moll, a banda dels espais lliures i la vialitat, el comercial, el recreatiu i el cultural, els exponents principals dels quals són, respectivament, el Maremàgnum, les sales de cinema Cinesa i IMAX, i l'Aquàrium. Els cinemes Cinesa, avui en dia tancats, han quedat fora d'ordenació amb l'esmentat planejament tota vegada que preveu un desplaçament de la plaça de l'Odissea cap a l'Aquàrium de manera que quedi alliberada una franja de 12 m d'amplada a partir de la seva façana, i l'ocupació parcial de l'actual plaça per una ampliació de l'edifici del Maremàgnum (no executada a dia d'avui).

Per la seva situació privilegiada a la vora del Museu Marítim, del futur centre divulgatiu del Port (veure projecte del Port Center) i d'espais clau per a la formació nàutica i l'economia blava, així com per la seva accessibilitat gairebé òptima en modes actius i en transport públic, el moll d'Espanya resulta un lloc molt idoni per a l'establiment d'un nou espai de divulgació sobre les tecnologies marines amb vocació ciutadana que contribueixi a la maritimitat de Barcelona.

Des d'aquest punt de vista, l'IMAX i l'espai adjunt de restauració a tocar de la plaça de l'Ictíneo, tots dos tancats des del 2014 com a fruit de la crisi del sector del cinema, apareixen com una bona oportunitat per poder implantar l'esmentada activitat de divulgació marina, sumant-se així a la funció cultural que l'Aquàrium desenvolupa. L'extensió de la parcel·la que ocupa l'IMAX és d'uns 2.500 m², i el sostre edificable, de

218 només 2.000 m² malgrat la voluminositat de l'edifici (l'IMAX oferia cinema en 3D amb una pantalla de 7 pisos d'alçada). Els usos admesos pel planejament són el recreatiu, el comercial i el cultural. La concessió (de fet són dues, una per a la sala de cinema i una altra per a l'àmbit de restauració) finia el 2024, però l'Autoritat Portuària ja està tramitant un expedient de caducitat anticipada.

D'altra banda, l'APB va rebre fa un temps un projecte d'iniciativa privada anomenat *Sea Experience* que proposava remodelar les sales Cinesa per crear un nou espai on s'expliqués la relació de l'home amb el mar d'una manera lúdica, innovadora i didàctica. Es tractaria d'un espai divulgatiu on, mitjançant tècniques de simulació i realitat virtual, els visitants podrien interactuar amb activitats com per exemple navegar en mar obert amb un mercant de gran eslora, submergir-se amb un batiscaf, llançar arts de pesca des d'una barca, atracar un vaixell a port, operar amb una grua de moll, etc., totes elles difícils d'accedir en la vida quotidiana. L'oferta de continguts permanents es completava amb un espai polivalent per a exposicions i instal·lacions temporals.

Si el projecte *Sea Experience* s'arreglés amb la visió municipal quant als continguts adients per al centre divulgatiu sobre les tecnologies marines i si hi hagués una voluntat compartida amb l'APB i els seus promotors d'ubicar-lo a l'edifici ocupat actualment per l'IMAX, en el cas que aquest quedés definitivament vacant, el citat projecte podria esdevenir la llavor de l'esmentat centre divulgatiu i una part integrant de l'estratègia de foment de la cultura marítima i el coneixement del mar que el Pla Litoral contempla.

Accions

- Acords institucionals entre l'Autoritat Portuària de Barcelona, la Gerència Urbanística Port Vell i l'Ajuntament de Barcelona sobre el projecte d'un nou àmbit de divulgació sobre les tecnologies marines al moll d'Espanya.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona

Termini estimatiu

2020

Descripció

Des de gairebé els seus inicis, l'edifici del Portal de la Pau ha vingut acollint les funcions de seu representativa de l'òrgan de govern del Port de Barcelona. La seva singularitat arquitectònica, la posició estratègica en relació a la ciutat i al port, així com el gran volum de persones que anualment passen pel moll de les Drassanes, fan que tingui un gran potencial per a acollir-hi activitats que, per una banda, permetin a la ciutadania poder gaudir de l'edifici i, per l'altra, obrin més el Port a la ciutat.

Imatge virtual del Port Center



Es tracta, per tant, de donar a l'edifici un caràcter fonamentalment cultural a banda de l'administratiu que ja té, i que sigui un àmbit on es puguin explicar que el Port de Barcelona no és només una infraestructura. També pot ser un element vertebrador d'altres iniciatives i activitats que es realitzin a l'entorn, vinculades d'alguna manera amb l'activitat portuària en el sentit més ampli (des del punt de vista industrial fins al ciutadà, passant per la formació i l'esport).

El projecte de restauració integral l'edifici inclou la reparació dels elements de la façana i la restitució de la distribució a l'interior en un espai diàfan distribuït en un únic pis tot recuperant la disposició original, amb una sala central d'uns 400 metres quadrats coberta per una gran volta central. A més, el projecte també preveu la transformació de la zona d'aparcament ubicada a l'esquena de l'edifici amb la idea de reduir la quantitat de places, de manera que s'integri millor amb el Moll de la Fusta.

El nou Port Center serà un espai de divulgació obert al públic que donarà a conèixer la història del port i el seu paper com a motor econòmic de la ciutat, les interioritats de la vida portuària, etc. També serà un instrument corporatiu per a la projecció del Port tant a nivell nacional com internacional, semblant als centres de què disposen els principals ports del món per explicar públicament la seva realitat i els seus projectes.

Accions

- Finalització de l'obra civil.
- Posada en marxa del Port Center.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2023 (per al trasllat de les terminals Maremàgnum i Drassanes i l'aprovació del nou Pla especial dels molts Barcelona i Drassanes)

Descripció

A principis de l'any 2018, l'Ajuntament de Barcelona i el Port de Barcelona van assolir un conjunt d'acords per una nova ordenació dels espais portuaris de la ciutat. Aquests acords tenen com a objectius assolir una millor integració de l'àmbit portuari en la ciutat, guanyar espais per a l'ús públic ciutadà i avançar en la gestió sostenible de la mobilitat i la reducció d'emissions generades per l'activitat portuària.

Distribució actual de les terminals marítimes al Port de Barcelona



Un dels punts clau que aborden els acords és la gestió del tràfic de creuers que arriben i surten de la ciutat. El Port de Barcelona és el quart a nivell mundial en nombre de creueristes, amb 2,6 milions a l'any, fet que fa necessari vetllar perquè aquesta sigui una activitat sostenible. L'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària van acordar limitar el nombre total de terminals marítimes internacionals a 7 i concentrar-les totes al moll Adossat seguint un pla d'etapes. Això significa que, progressivament, es retiraran totes les terminals de creuers de l'àmbit de "port ciutat" i quedaran alliberades les respectives zones de servei, les quals s'obriran a l'ús lliure ciutadà.

Segons el pla d'etapes que estableix l'acord, el trasllat de la terminal Maremàgnum, situada al moll Espanya, i la terminal de ferris de Drassanes (utilitzada actualment per Baleària), haurà de realitzar-se en l'horitzó 2022-2023. Això permetrà eliminar els usos portuaris comercials, i obrir els espais de moll a l'ús públic ciutadà. Gràcies a la finalització de l'activitat a la terminal Drassanes, es podran retirar totes les tanques que hi ha darrera de l'edifici de la Duana i configurar un nou gran espai lliure de vora mar al moll Drassanes que donarà continuïtat al Portal de la Pau.

D'altra banda, el posterior trasllat de les terminals Nord i Sud, ubicades al moll Barcelona a banda i banda del World Trade Center, un cop finalitzades les respectives concessions, permetran guanyar més espais de moll per a l'ús lliure per part de la ciutadania.

En aquest context, caldrà actualitzar el Pla especial del moll Barcelona, ampliant el seu àmbit al moll Drassanes, per reordenar els espais de moll alliberats que s'obriran a l'ús públic ciutadà.

Els criteris a tenir en compte per a planificar l'ús públic dels nous espais alliberats pel trasllat de les terminals de creuers i ferris són:

- Assegurar l'ús públic sense restriccions (lliure accés i lliure utilització).
- Poder donar resposta a demandes veïnals (accés lliure a la vora del mar, passeig, espais esportius).
- Ha de ser un espai per un ampli espectre poblacional i un ampli espectre horari.
- Caldria evitar la "turistització" de l'espai. Ha de ser un espai sobretot per als veïns i les veïnes.
- La làmina d'aigua alliberada es presenta també com una oportunitat per a nous usos que hauran de ser compatibles amb la pràctica esportiva i de lleure dels clubs Nàutic i Marítim i de la navegació de les golondrines que atraquen al Portal de la Pau. Aquest usos al mar podrien ser de nàutica popular.

Accions

- Trasllat de les terminals de creuers i de ferris al moll Adossat en els terminis acordats per l'APB i l'Ajuntament.
- Actualització del Pla especial del moll Barcelona ampliant el seu àmbit al moll Drassanes tenint en compte els criteris anteriorment expressats.
- Renaturalitzar espais del moll com un parc equipat que alhora pugui servir com un refugi climàtic, amb la idea de fer que Montjuïc arribi al mar.
- Crear un mirador per veure la ciutat des d'un altre punt de vista.
- Fer grades a peu de moll.
- Fer del nivell de carrer del World Trade Center un espai més permeable i amb locals oberts (façanes actives).
- Estudiar la possibilitat que l'estació marítima de Baleària esdevingui un equipament de barri quan es desafecti.
- Habilitar zones d'atrancament de vaixells històrics del Museu Marítim i altres entitats per poder realitzar-hi visites culturals.
- Tenir en compte les necessitats de manteniment dels nous espais.
- Continuar fomentant les activitats de rem a la dàrsena Nacional.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (per a l'elaboració dels estudis)

Descripció

Els acords a què varen arribar el Port de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona el gener de 2018 inclouen un conjunt d'actuacions orientades principalment a l'ambientalització del tràfic de creuers i per extensió de tot el tràfic marítim que suporta el Port de Barcelona.

Moll Adossat del Port de Barcelona



- Estudi d'emissions i immissions del Port de Barcelona a l'any 2017 i en l'escenari de futur

El treball contempla la implementació d'un model de dispersió que permeti modelitzar la dispersió de contaminants, principalment NO_x i PM_{10} , ocasionats pels vaixells i les activitats portuàries al Port de Barcelona, per tal d'obtenir mapes d'emissions i immissions contaminants. Es modelitzarà la situació actual (any 2017), i es realitzarà la modelització de dos escenaris futurs: un escenari 2030 i un altre 2040.

- Anàlisi de la morbiditat causada per la contaminació atmosfèrica provinent del Port de Barcelona

L'objectiu de l'estudi és estimar la càrrega de morbiditat causada per la contaminació atmosfèrica (NO_x i PM_{10}) provinent del port a la ciutat de Barcelona en els escenaris 2013, 2016, 2030 i 2050, amb especial atenció als barris més propers i afectats de l'àmbit d'influència del port.

- 224 – Avaluació dels sistemes de control actual de les emissions atmosfèriques als vaixells mercants que operen al Port de Barcelona i els protocols utilitzats

L'objectiu d'aquest treball és analitzar críticament la normativa que regula les emissions dels gasos CO_2 , SO_x , NO_x i PM_{10} emesa pels vaixells que operen al Port de Barcelona i els procediments de control dels mateixos, així com els resultats que se n'obtenen.

- Pla d'etapes per a l'ambientalització del tràfic de creuers

A la vista dels resultats dels treballs precedents i seguint les seves recomanacions, el Port formularà un pla d'etapes per a l'ambientalització del tràfic de creuers, amb fites concretes i quantificades per a la reducció de les externalitats medioambientals. Lògicament, les determinacions d'aquest pla hauran de ser contemplades en l'actualització del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire del Port de Barcelona.

Accions

- Elaboració dels estudis i el pla d'ambientalització previstos pels acords Port de Barcelona – Ajuntament.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (per a l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada)

Descripció

En els darrers anys, el moll Adossat, on operen la major part de les terminals de creuers del Port de Barcelona, s'ha consolidat com a port de creuers amb un augment en el número de passatgers i escales. Això ha comportat un conjunt de problemàtiques associades amb la mobilitat terrestre, especialment quan coincideixen en la mateixa franja horària més de 3 creuers a la vegada.

El mode de transport més emprat pel creuerista és el taxi, amb prop del 75% del nombre total de vehicles detectats al moll. Així, en un dia punta, el número de taxis que entren/surten del moll pot arribar a 750 taxis/hora punta i 10.000 taxis durant tot el dia.

Zona d'espera de taxis
al moll Adossat del Port
de Barcelona



Per tot plegat, i de conformitat amb els pactes entre l'APB i l'Ajuntament de gener de 2018, el Port de Barcelona elaborarà un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per creuers amb origen i/o destinació al moll Adossat i formularà un pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre de creueristes. Tot plegat ha d'ajudar a evitar la congestió viària a la plaça de les Drassanes i reduir la saturació de la Rambla com a zona de vianants.

L'estudi que es proposa inclou una anàlisi exhaustiva de la mobilitat generada així com la formulació de propostes de mesures que ajudin a millorar la seva gestió: la planificació i ordenació del viari, les xarxes de vianants i bicicletes, les xarxes de transport públic, els sistemes de tecnologia de la informació i els sistemes de regulació del trànsit.

Amb els resultats de l'estudi, s'elaborarà un pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre de creueristes on es definiran els objectius estratègics a assolir i es dissenyaran el conjunt de mesures a aplicar en l'àmbit d'estudi en relació amb la planificació del transport, la sostenibilitat ambiental, la reducció de gasos contaminants, la

226 promoció del transport públic, la gestió de la demanda i les restants actuacions necessàries per a reduir les aglomeracions a la ciutat produïdes per la mobilitat terrestre dels creueristes.

Accions

- Redacció de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per creuers al moll Adossat.
- Elaboració del pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre de creueristes.

Impulsors del projecte

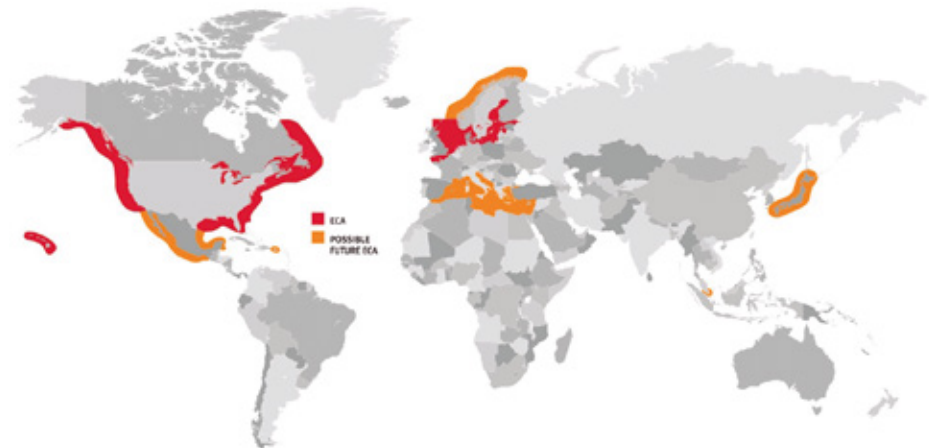
Ajuntament de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, Ministeri per la Transició Ecològica, Ministeri de Foment, Aliança Mar Blava

Termini estimatiu

2020 (per a la sol·licitud a l'OMI)

Descripció

El tràfic marítim genera una contaminació atmosfèrica que afecta la qualitat de l'aire de les ciutats costaneres no només quan els vaixells són a port. El fueloil que fan servir els vaixells conté fins a 3.500 vegades més sofre que el dièsel dels vehicles. La crema d'aquest combustible emet contaminants a l'atmosfera com els d'òxids de sofre (SO_x) i de nitrogen (NO_x) i partícules (PM) que tenen uns efectes nocius sobre la salut de la ciutadania i el medi ambient.

Zones ECA al món

Per fer front a les emissions contaminants dels vaixells i limitar els seus efectes negatius a la salut pública i al medi ambient, l'organització marítima internacional (OMI) ha creat les zones de baixes emissions de SO_x i de NO_x .¹

Les zones de baixes emissions (emission control areas en anglès, ECA) estan regulades per l'annex VI del Conveni Internacional per a la Prevenció de la Contaminació pels Vaixells (MARPOL). Són àrees on s'introdueixen nivells més restrictius per a les emissions de sofre, nitrogen i partícules que els contemplats per MARPOL, i correspon als estats riberencs la iniciativa de sol·licitar-ne la creació a l'OMI. Les zones ECA que existeixen avui en dia són quatre: el Mar Bàltic (SO_x), Mar del Nord (SO_x), Nordamèrica (SO_x i NO_x) i el Carib estadunidenc (SO_x i NO_x). Les dades de què es disposen fins al moment mostren bons resultats de les ECA quant a la reducció de la contaminació atmosfèrica en aquestes àrees.

La Comissió Europea i el Govern francès donen un ampli suport a l'establiment d'una ECA a la Mediterrània, però fins fa poc el Govern Espanyol s'hi havia manifestat reiteradament en contra argumentant que els límits d'emissions que l'IMO té previst establir pel 2020 serien suficients per resoldre el problema de les emissions contaminants dels vaixells a l'atmosfera. L'Aliança Mar Blava i diverses organitzacions ecologistes, amb la col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona i altres entitats públiques, han impulsat una campanya per donar a conèixer aquesta problemàtica i generar-ne prou consciència. Arran d'aquesta, el Ministeri de Foment i el Ministeri per a la Transició Ecològica han declarat el seu suport a la iniciativa.

1. L'OMI considera que el control de les emissions de partícules es realitza indirectament a través de les limitacions a les emissions de sofre i no estableix regulacions específiques per a les PM.

L'Ajuntament de Barcelona emmarca el projecte d'establiment d'una ECA a la mediterrània en el Pla Litoral ja que es tracta d'un complement imprescindible als acords amb l'Autoritat Portuària de Barcelona -limitats al recinte portuari i a l'abast de les competències de l'APB- per reduir les emissions generades pel trànsit marítim.

Accions

- Campanya de promoció a favor de l'establiment d'una àrea ECA al Mediterrani.
- Acords institucionals entre els governs dels països riberencs.
- Formalització de la sol·licitud de l'àrea ECA a l'Organització Marítima Internacional.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya (DGPCE), Autoritat Portuària de Barcelona, empreses potencialment generadores de riscos industrials

Termini estimatiu

2019 (per a la constitució de la taula de treball)

Descripció

Es proposa iniciar un procés de millora contínua per avaluar, identificar i reduir els principals riscos industrials, i desenvolupar mesures que incrementin la resiliència dels serveis, infraestructures i activitats econòmiques de l'àmbit litoral.

Els riscos de major impacte són el risc químic i els riscos associats al transport viari i ferroviari de mercaderies perilloses.

El procés de millora contínua s'haurà concretar en un Pla de gestió del risc industrial i resiliència i la constitució d'una taula de treball i seguiment que pugui actualitzar l'avaluació dels diferents perills i proposar la implementació de les mesures que se'n derivin enfocades a millorar la resiliència.

Mapa del risc químic a l'àmbit litoral



Les mesures hauran d'incidir en les diferents fases de la gestió del risc:

- Prevenció: mesures adreçades a reduir el perill o la vulnerabilitat de les infraestructures i que, per tant, permetin que es minimitzi l'afectació als diferents elements.
- Adaptació: mesures focalitzades principalment en els serveis i les xarxes d'infraestructures, orientades a què en el moment en què es produeixen incidents, aquests només afectin a elements concrets sense comprometre el bon funcionament general dels sistemes.
- Recuperació: mesures que permetin un restabliment de l'equilibri i funcionament de les infraestructures i serveis, un cop s'ha produït l'incident amb totes les seves afectacions directes i indirectes, de la manera més eficient i ràpida que sigui possible.

230 Per encetar i desenvolupar el pla esmentat és imprescindible la implicació i col·laboració dels cossos de Protecció Civil i Bombers així com dels gestors de serveis i infraestructures i les empreses operadores d'activitats amb potencial de risc.

De manera complementaria caldria plantejar mesures de comunicació i gestió d'avisos per limitar les afectacions. En aquest sentit, convindria disposar de dades en temps real de les empreses operadores per tal d'optimitzar la gestió dels riscos.

Accions

- Constitució de la taula de treball.
- Elaboració del Pla de gestió del risc industrial i resiliència de l'àmbit litoral.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona, Gerència Urbanística Port Vell, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020 (per a l'elaboració de l'actualització i modificació del Pla especial del Port Vell)

Descripció

El Pla especial del Port Vell data de l'any 1989. D'ençà s'han succeït diverses modificacions puntuals per adequar les ordenacions d'usos i edificacions als requeriments plantejats per diversos projectes (WTC, Maremàgnum, One Ocean, nova llotja i fàbrica de gel del moll de Pescadors, etc.) sense que mai se n'hagi elaborat una refosa ni s'hagin posat al dia les seves determinacions. Això esdevé especialment punyent després de l'aprovació de la DEUP del 2015, on determinats espais de l'àmbit del Port Vell han quedat exclosos del domini portuari però romanen sotmesos en termes urbanístics a les determinacions del Pla especial. D'altra banda, hi ha situacions com ara la futura construcció de nous tallers de l'Institut de la Nàutica de Barcelona que faran necessari un canvi de qualificació urbanística dels terrenys portuaris.

Portada de la Modificació del Pla especial del Port Vell en l'àmbit del moll de Pescadors

**Accions**

- Constitució d'un grup tècnic de treball constituït per l'Ajuntament de Barcelona, l'Autoritat Portuària de Barcelona i la Gerència Urbanística Port Vell per a l'actualització del Pla especial del Port Vell.
- Treballs tècnics d'actualització del Pla especial del Port Vell.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu2020

Vista aèria de la dàrsena del Comerç

**Descripció**

La implantació a la dàrsena del Comerç d'una base nàutica per a iots de gran eslora ha comportat com a servitud la restricció de l'accés de la ciutadania a la làmina d'aigua en tot el seu perímetre. Hi ha trams on aquesta restricció és obligada per raons de la normativa internacional de seguretat marítima, però hi ha altres espais -com ara l'àmbit del moll del Dipòsit- on es podrien modificar els accessos i el règim de gestió de l'espai per restituir l'ús públic sense limitacions, si més no a determinats trams de la dàrsena.

Accions

- Acord institucional entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona per a la modificació del perímetre d'accés restringit a la zona de moll al voltant de la dàrsena del Comerç.
- Actuacions derivades del precedent acord.

PORTOLÍ

MPIC

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya, Barcelona Regional, Barcelona Serveis Municipals

Termini estimatiu

2022 (per a l'execució dels projectes d'infraestructura del Pla Director)

Descripció

El Plenari del Consell Municipal va aprovar l'octubre de 2018 el conveni de delegació per part de la Generalitat de Catalunya a l'Ajuntament de les competències per a la gestió directa del Port Olímpic per part de l'administració municipal. Aquest conveni desenvolupa un protocol previ subscrit per les parts el desembre de 2016 i serà aprovat definitivament pel govern de la Generalitat en una data propera.

El Pla Director estratègic del Port Olímpic defineix les polítiques i estratègies per al desenvolupament de les infraestructures i serveis portuaris del Port Olímpic i per a la transformació d'aquest en un autèntic espai ciutadà dedicat al mar que en recuperi l'ús veïnal i s'integri a la urbs, deixant enrere el model d'usos actual basat on l'oci nocturn i el turisme juguen un paper tan important. El pla aposta per potenciar la nàutica, l'esport i la divulgació científica, amb un nou Centre Municipal d'Esports Nàutics, un àmbit de divulgació marina i l'ampliació del Centre de Vela del moll de Gregal.

Vista aèria del Port Olímpic



El pla ha estat objecte de debat i consens amb els actors del Port en el marc d'un procés participatiu extens.

Les intervencions previstes pel pla inclouen millores substancials pel que fa a la integració del port amb la ciutat, amb una millor accessibilitat, connectivitat i ordenació del espais. Així, l'espigó de la Marina esdevindrà un gran espai de vianants. Es pacificarà la zona més propera a les dues torres (hotel Arts i torre Mapfre), desviant el trànsit de vehicles i s'eliminaran les rampes d'accés rodat al port i la de sortida de l'aparcament actual per millorar tot l'espai de la zona de vianants.

A l'eix de la Vila Olímpica – moll de Gregal, es potenciarà la connectivitat amb el parc del Port Olímpic per generar una millor permeabilitat entre el barri i el port. A més, es donarà continuïtat i es millorarà l'accés al Centre Municipal de Vela amb un nou passeig en forma de rambla que portarà fins al dic de recer.

238 També s'establirà una nova connexió entre l'avinguda Litoral i la cota inferior del Port Olímpic que substituirà la rampa de vehicles del moll de Marina, i es projectarà una nova connexió al moll entre el passeig a cota de platja i l'extrem nord del port.

A la cota port, es reordenarà l'aparcament. Es limitaran les places en superfície i l'aparcament es desviarà a les zones d'aparcament soterranis de l'entorn del port.

El pla també preveu una reordenació important d'usos i activitats a tots els molls. Es potenciaran les activitats esportives vinculades al mar, ampliant el Centre Municipal de Vela al moll de Gregal i creant un nou Centre Municipal d'Esports Nàutics al moll de Marina. Aquest nou equipament disposarà d'una plaça d'accés des del nou espai de vianants de l'eix Marina i des de la cota de platges. S'hi fomentarà també la divulgació, formació i experimentació científica, amb un nou espai divulgatiu sobre el coneixement del mar i l'entorn litoral en el sentit més ampli.

Al moll de Mestral, es reprogramaran els usos d'oci nocturn actuals substituint-los per usos nàutics a fi de fomentar l'economia blava, es mantindrà la restauració al moll de Gregal, amb una aposta per la cuina mediterrània de proximitat i vinculada al mar.

Finalment, amb l'objectiu d'augmentar la seguretat del port i garantir la seva funcionalitat com a infraestructura marítima, el Pla Director contempla actuacions en el dic de recer per solucionar el problema d'ultrapassament que pateix des de la seva posada en marxa. També s'han previst mesures estructurals en edificacions, molls i pantalans, i es millorarà la protecció de la sortida a mar des del Centre Municipal de Vela.

Accions

- Aprovació definitiva del Conveni entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona per a la delegació de competències.
- Projecte i execució de les obres civils d'infraestructures en el Pla Director: reparació del dic de recer, urbanització, remodelació d'edificis i instal·lacions.
- Incorporació progressiva dels nous usos previstos pel Pla Director.

LES PLATON

GES

Impulsors del projecte

Ministeri per a la Transició Ecològica, Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2020 (per a l'inici del programa d'aportacions periòdiques de sorra)

Les platges de ponent
exposades a un temporal
de mar

**Descripció**

El front litoral metropolità de Barcelona és un sistema caracteritzat per un conjunt de platges de caràcter marcadament antròpic. Aquestes platges, majoritàriament d'origen artificial, formen part d'un sistema costaner altament dinàmic i experimenten constantment modificacions com a resposta natural a la acció de l'onatge. Cal destacar que aquest sistema parteix d'una manca d'aportacions naturals de sediment i, per tant, el volum i amplada d'aquestes platges és el resultat del balanç entre les aportacions humanes i les pèrdues de sediment originades com a conseqüència de l'impacte de l'onatge i els corrents marins.

Per evitar la pèrdua progressiva de sediments que experimenten les platges, el litoral disposa d'una sèrie d'infraestructures de protecció costera (espigons i dics emergits i submergits). Tanmateix, tot i les obres d'estabilització executades, les platges de Barcelona segueixen perdent sorra a nivell global. D'acord amb el seguiment topobàtimètric que efectua periòdicament Barcelona Regional, l'estudi d'estabilitat de les platges de Barcelona realitzat per la Universitat Politècnica de Catalunya en el marc del Pla Litoral, i la videomonitorització que realitza l'equip del Coastal Ocean Observatory (COO) de l'Institut de Ciències del Mar (ICM) del CSIC, el comportament de les platges de Barcelona és clarament erosiu. En efecte, totes les platges de la ciutat experimenten, en menor o major mesura, pèrdues de sorra i regressió de la línia de la costa.

Escau, doncs, gestionar el sediment de les platges de Barcelona de forma que es pugui minimitzar, en la mesura del possible, la pèrdua de les sorres existents o bé reposar-les periòdicament. Tenint en compte les pèrdues de sediment sofertes per les platges en la seva zona més interna, que és la crítica per a la disponibilitat d'una platja seca de suficient funcionalitat, així com la pràcticament nul·la capacitat de recuperació de forma natural, es proposa la seva compensació a l'escala temporal del Pla Litoral (10 anys) mitjançant aportacions artificials de sorra.

Accions

- Realitzar un estudi de recursos locals per realitzar préstecs de sorres.
- Emprendre un programa d'aportacions periòdiques de sorra.
- Fer un monitoratge continuat de les platges per avaluar la magnitud de les possibles fluctuacions en el volum de material necessari així com per determinar la necessitat o no de la realització d'una aportació de material, amb aixecaments topobatimètrics de les platges i aixecaments topogràfics de la part seca. Aquestes dades s'haurien de complementar amb les obtingudes per a la línia de la riba mitjançant el sistema de seguiment continu per vídeo que opera l'ICM/CSIC des de la torre Mapfre (observatori COO).
- Elaborar un sistema d'alarma a partir del programa de monitoratge, el qual ha de permetre comparar, fins i tot en temps real, la superfície de platja disponible que és necessària per assegurar la seva funcionalitat, (és a dir, una superfície suficient per a suportar la càrrega d'usuaris a l'estiu i per a assegurar la protecció de la zona interior -ocupada pel passeig i altres infraestructures temporals o fixes existents- durant l'hivern).
- Elaborar un protocol de gestió intel·ligent de sorres a partir de la monitorització de les platges i el seguiment de la línia de costa pel qual es determinin les zones més crítiques i les mesures oportunes d'actuació.

Impulsors del projecte

Autoritat Portuària de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Ministeri per a la Transició Ecològica

Termini estimatiu

2021

Descripció

Les platges de Sant Sebastià i Sant Miquel (que formen una sola unitat fisiogràfica), estan molt exposades, per la seva orientació i longitud conjunta, als temporals de llevant, els quals provoquen pèrdues de sediments importants i forts basculaments de la línia de costa.

El maig de 2005, l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri de Medi Ambient (ara per a la Transició Ecològica) van signar el Protocol per a la protecció i reparació de la façana marítima de Barcelona. Aquest protocol va establir la voluntat de fer un plantejament conjunt d'aquest territori maritimoterrestre d'acord amb les necessitats i prioritats expressades per l'Ajuntament i participades pel Ministeri.

Vista aèria de la platja de Sant Sebastià



En aquest context el Port de Barcelona té previst executar el perllongament de l'espigó de Sant Sebastià per reduir la pèrdua lateral de sediments de la platja homònima. Les obres en qüestió consisteixen principalment en la prolongació de l'espigó actual una longitud d'uns 170 metres a partir de l'espigó actual seguint una orientació aproximadament ENE.

Per tal que l'obra no generi un retranqueig excessiu de la línia de sorra d'equilibri, caldrà simultanejar-la amb una aportació de 100.000 m³ a la zona limítrof entre les platges de Sant Miquel i Sant Sebastià (la dada procedeix dels estudis de la Universitat de Cantàbria annexos a la Declaració d'impacte ambiental del projecte).

Accions

- Acord entre l'Autoritat Portuària de Barcelona, el Ministeri per a la Transició Ecològica i l'Ajuntament de Barcelona per a la coordinació de les actuacions.
- Execució de l'obra civil de perllongament de l'espigó actual.
- Alimentació de sorra de primer establiment a les platges de Sant Miquel i Sant Sebastià.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

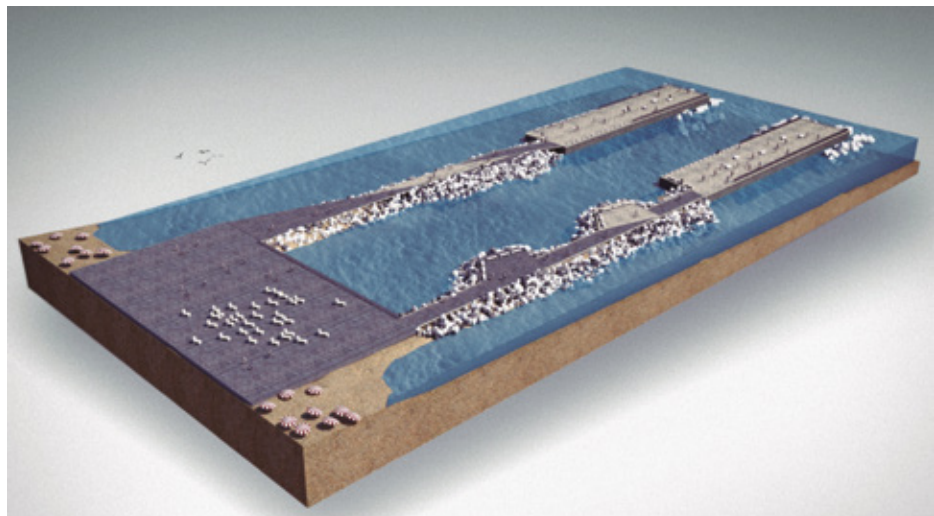
2021

Descripció

Malgrat que actualment està prohibit el pas als espigons segons l'Ordenança de mesures per fomentar i garantir la convivència ciutadana a l'espai públic de Barcelona (Acord del Consell Plenari de data 23/12/2005), els usuaris de les platges hi segueixen accedint. De fet, segons dades de la Guàrdia Urbana, l'any 2017 es van fer fora 9.000 persones dels espigons.

Al 2016 es va redactar un projecte de senyalització per millorar la comunicació de la prohibició de l'accés als espigons. Durant l'estudi, se'n va constatar l'ús intensiu i es va obrir pas la iniciativa de recuperar l'espai transformant i ampliant la seva funció, proveïnt d'elements de circulació, accessibilitat i seguretat aquells espigons que per la seva morfologia són adequats per a consolidar-los com espais oberts al públic de manera segura.

Imatge virtual d'un projecte d'accessibilitat de l'espigó del Gas



En aquest sentit, al 2018 es va elaborar un estudi per a la transformació dels espigons de Bogatell, del Gas, de la Mar Bella i de Bac de Roda en espais amb permanència i circulació permesa. La proposta desenvolupada permetria guanyar 13.570 m² d'espai accessible per a la ciutadania arran de mar. La proposta s'ha debatut al si del Pla de Gestió Integrada del Litoral de Barcelona (PGIL) amb representants del Ministeri per a la Transició Ecològica i la Generalitat. La posició del Ministeri és que pot ser difícil que s'autoritzi perquè els espigons es veuen molt afectats pels temporals i això pot suposar un perill per la seguretat de les persones, però que en tot cas caldria que l'Ajuntament sol·licités una concessió d'ocupació d'aquests espais. Per part de la Generalitat, el projecte s'ha valorat positivament.

Les dificultats que afronta aquest projecte són, a banda de la seguretat dels usuaris, la possible massificació turística, la conflictivitat entre usos (i.e. alguns espigons són utilitzats pels pescadors), la protecció de les aus i fauna marina, l'impacte visual que pot comportar i finalment, el manteniment dels espais oberts.

Accions

- Redacció d'un avantprojecte bàsic de les actuacions per poder iniciar els tràmits de sol·licitud de la concessió que tinguin en compte els següents criteris proposats en els tallers de debat de projectes del procés participatiu del Pla Litoral:
 - Diferenciar els usos i les accions a realitzar en els diferents espigons, com per exemple:
 - a) Espigó de Bogatell: fer un dels dos braços no accessible per tal de protegir la fauna marina que es situa a la illa de l'espigó.
 - b) Espigó de la Mar Bella: tenir en compte les necessitats d'accessibilitat de l'activitat nàutica i potenciar la rampa d'ús públic tarifat.
 - Tenir en compte la confortabilitat dels usuaris finals.
 - Donar més alçada als espigons allà on sigui possible per garantir-ne la seguretat.
 - Senyalitzar els elements naturals.
 - Col·locar elements tipus mirador.
 - Regular horaris per a diferents activitats (pels pescadors, pels veïns, etc.).
 - Col·locar fites als espigons per ubicar-les des del mar.
- Sol·licitud de la concessió d'ocupació al Ministeri per a la Transició Ecològica.
- Actualitzar el protocol d'actuació per mala mar del que disposa la ciutat a fi de garantir que es manté la seguretat als espigons.
- Redacció dels projectes i execució de les obres d'adaptació.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2021

Vista aèria de les platges de llevant



Descripció

Les platges de Barcelona són un espai altament freqüentat al llarg de l'any i amb més intensitat als mesos d'estiu. Cal tenir en compte que la distribució dels usuaris no és homogènia al llarg del front litoral, detectant-se una major concentració a les platges de ponent més properes al centre de la ciutat i una menor afluència d'usuaris a llevant.

L'elevada ocupació de les platges en alguns moments ha arribat a situacions de saturació que es podrien pal·liar amb una informació prèvia sobre l'afluència prevista en aquest àmbit. L'Institut de Ciències del Mar del CSIC disposa d'unes càmeres (observatori COO) que a partir de les imatges captades permeten determinar un gradient d'ocupació. Es proposa desenvolupar un sistema d'informació predictiu sobre el grau d'ocupació de les platges i difondre diàriament aquestes previsions a fi que la ciutadania pugui conèixer a priori els espais de voramar on tindrà major confort.

Accions

- Campanya de calibració de les càmeres del CSIC per quantificar adequadament el nombre d'usuaris de les platges de Barcelona en qualsevol situació estacional i meteorològica.
- Gestió i integració de les dades meteorològiques i oceanogràfiques amb les d'ocupació de les platges.

- Construir un model de predicció de l'afluència a les platges a partir de la previsió meteorològica i de l'estat de la mar. Calibració i validació del model.
- Prova pilot per validar el correcte funcionament del model i de la difusió de les seves dades.
- Inclusió de les dades predictives del model en la web de platges de l'Ajuntament de Barcelona per tal de maximitzar-ne la difusió.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (per a la represa dels treballs de la Taula de platges com a espai participatiu obert a la ciutadania)

Descripció

El 2017 es va crear la Taula de platges com a fòrum intern de l'Ajuntament per repensar el model de gestió actual de les platges de Barcelona, tenint en compte que la seva capacitat de càrrega està arribant al límit. Els reptes i els objectius plantejats a la Taula van ser validats en el fòrum participatiu del Pla Litoral del desembre de 2018.

Reptes de la Taula de platges



Les platges de Barcelona són platges urbanes que tradicionalment han estat gestionades des d'una òptica d'espai lliure municipal de qualitat i on s'ha prioritzat donar un bon servei a l'usuari. Actualment la ciutat es troba immersa en un procés de naturalització general en el que el litoral no hauria de ser una excepció. El front litoral de la ciutat, per les seves característiques intrínseques, ofereix sens dubte una oportunitat molt important com espai de gaudi, de tranquil·litat, de refresc, d'educació, de coneixement, etc. A més, pot esdevenir un connector ambiental important amb els espais naturals propers a la ciutat, les valls dels rius Besòs i Llobregat, i els espais verds de trama urbana. D'altra banda, tot el que es desenvolupa a l'àmbit litoral terrestre (i a les platges en particular) pot afectar el mar i els seus hàbitats i espècies.

Atesos aquests reptes, escau que els treballs de la Taula de platges cobrin un nou impuls i que aquesta esdevingui un lloc de trobada obert a tota la ciutadania per validar i concertar les actuacions que s'aniran formulant en el futur.

Accions

- Obrir la Taula de platges a la participació ciutadana de manera permanent.
- Reforçar les capacitats i l'empoderament de la Taula de platges.
- Accions per les quals la Taula de platges hauria de vetllar més específicament:
 - Augmentar la percepció del litoral com a espai natural i de la necessitat de protegir els seus hàbitats i la seva biodiversitat.
 - Crear espais al rere-platja propis d'entorns litorals més naturals a la zona de llevant. Estudiar la viabilitat de la creació i manteniment de dunes.

- Millorar la qualitat ambiental de la sorra, l'aigua i els fons marins.
- Protegir la biodiversitat dels ecosistemes litorals (espècies i hàbitats).
- Millorar el coneixement científic de l'entorn litoral.
- Promoure activitats de sensibilització i de corresponsabilització a les platges.
- Dur a terme campanyes de divulgació sobre la flora i la fauna del litoral, així com de minimització de residus, amb activitats d'esnòrquel per a la visualització dels fons marins.
- Actuacions per redistribuir els visitants per reduir l'afluència a les platges més saturades.

ALTRES
PROJECT
DE TERRIT

TES
TORI

Impulsors del projecte

Ministeri de Foment, Ajuntament de Barcelona, Port de Barcelona, ADIF

Termini estimatiu

2026 (per a l'execució de les obres d'infraestructura del nou traçat de la ronda Litoral)

Descripció

La construcció de les rondes de Barcelona va tenir com a objectiu la redistribució del trànsit de la ciutat i la millora de la connectivitat per al trànsit passant. Per això es van configurar amb un tronc central amb característiques de via ràpida i uns laterals assimilables a vies urbanes. Aquests laterals, a més de canalitzar el trànsit d'entrada i sortida al tronc central, havien d'integrar la infraestructura i donar continuïtat al contacte amb la trama de carrers de la ciutat.

El tram de la ronda Litoral entre la Zona Franca i la Carbonera va ser construït pel Ministeri de Foment dues dècades abans que la resta de les rondes. És un tram amb unes característiques ben diferents perquè el principal criteri amb què es va dissenyar fou donar un bon accés al Port de Barcelona mitjançant diversos enllaços. Les preexistències de l'entorn (la Zona Franca, l'antic barri de Can Tunis, la muntanya de Montjuïc, el Port o la terminal ferroviària del Morrot) així com algunes dificultats constructives en van acabar condicionant tant el traçat com la solució constructiva. Finalment, es va optar per una configuració que té pocs enllaços amb la ciutat i sense laterals a la zona del Morrot, interrompent d'aquesta manera la continuïtat d'uns fluxos de mobilitat de caire urbà que discorrien per l'antiga carretera del Port (o de Can Tunis) des que aquesta va ser oberta al trànsit al 1853.

Àmbit del peu de
Montjuïc



Avui, les condicions dels entorns de tot aquest tram de la ronda Litoral estan canviant ràpidament. En un futur proper, el barri de la Marina del Prat Vermell, on els usos terciaris i productius conviuran amb els residencials, incrementarà la seva població en pràcticament 30.000 nous habitants i 10.000 nous llocs de treball, i el passeig de la Zona Franca esdevindrà un nou eix econòmic a mesura que projectes com el Districte

38, el BCN Fira District, el Campus Administratiu de la Generalitat o la City Metropolitana de l'Hospitalet del Llobregat acabin de consolidar-se, amb una projecció estimada d'entre 30.000 i 40.000 nous llocs de treball.

A principis del 2018, el Ministeri de Foment treia a informació pública un Estudi Informatiu d'aquest tram de la ronda, reprenent una proposta inicial del 2006 que només tenia present la mobilitat des de la perspectiva del vehicle privat i la prioritització dels accessos al Port.

L'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat i el Port van consensuar un conjunt d'al·legacions a l'Estudi Informatiu que el Ministeri va prendre en consideració en primera instància, per bé que resta pendent encara l'aprovació formal i la publicació de l'informe d'al·legacions. El següent pas hauria de ser l'elaboració consensuada d'un projecte constructiu que permeti donar satisfacció a les aspiracions de la ciutat i el port i posi solució definitiva a la manca de connectivitat –sobretot per a vianants i bicicletes– amb el centre de la ciutat pel peu de la muntanya de Montjuïc, amb una configuració que permeti resoldre el caràcter de cul de sac que té el passeig de la Zona Franca.

La remodelació de la ronda Litoral apareix com una oportunitat immillorable per posar remei als dèficits de connectivitat i l'accessibilitat dels barris de la Marina, generant un nou passeig urbà de peu de mont per a vianants, transport públic i bicis que recuperi la continuïtat històrica d'aquest itinerari. Però el projecte de transformació té una ambició encara més gran: la regeneració ambiental del peu de la muntanya i la recuperació com a itinerari de passejada de la via que puja fins al far de Montjuïc com a centre divulgatiu al servei de la ciutadania en línia amb les determinacions del Pla d'usos de la muntanya de Montjuïc; i la recuperació com a espais de port ciutat dels terrenys que alliberarà el trasllat de la terminal ferroviària del Morrot, afectada inevitablement pel nou traçat de la ronda.

Accions

- Acords institucionals entre l'Ajuntament de Barcelona, el Ministeri de Foment, l'Autoritat Portuària i ADIF.
- Redacció consensuada i execució del projecte executiu del nou traçat de la ronda i de la resta de projectes associats a les actuacions planejades que incorpori les observacions i suggeriments recollits en els tallers de debat de projectes del procés participatiu del Pla Litoral:
 - Definir un nou traçat de la ronda Litoral i els seus laterals, tot superant els colls d'ampolla que es presenten en certs punts com CLH i comptant amb el trasllat de la terminal ferroviària del Morrot.
 - Que l'ordenació com a nous espais de port ciutat del sòl ocupat per la terminal del Morrot no perpetui la barrera cap a Montjuïc i que, en aquest sentit, prevegi un soterrament de la ronda encara que sigui de forma parcial.
 - Mantenir l'accés ferroviari des de Can Tunis a la zona del moll Costa.
 - És important recuperar els camins per a vianants i fer carrils bici. Sobre això:
 1. El vial des de la Rivièra fins al far de Montjuïc és un camí existent que es podria recuperar però cal tenir en compte que presenta un alt risc d'esllavissades i que caldrà preveure importants obres de consolidació. També caldrà tenir en compte la normativa urbanística de la MPM del 2014 de l'àmbit del parc de Montjuïc en el disseny de les noves actuacions.
 2. Es podria rehabilitar el camí des del far fins al Mirador de l'Alcalde i el castell. Fer que el far de Montjuïc sigui visitable (ja està rehabilitat).
- Elaboració dels instruments de planejament urbanístic escaients.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Consorci de la Zona Franca, Altres agents promotores

Termini estimatiu

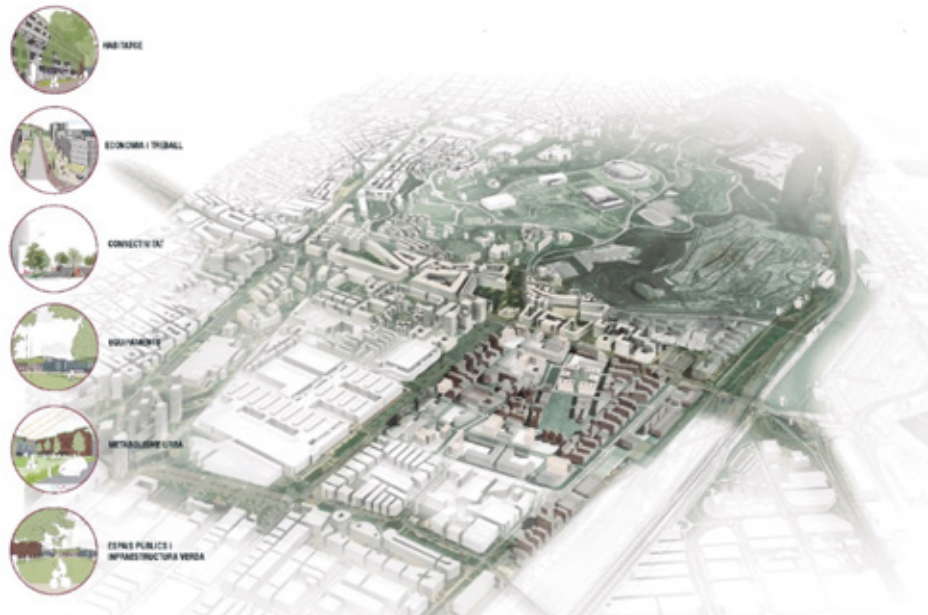
2025

Descripció

Barcelona és una ciutat consolidada, confinada per uns condicionants geogràfics que limiten el seu creixement territorial. Per tant, el seu futur urbanístic passa principalment per la transformació, renovació i rehabilitació dels teixits existents. L'actualització de la Modificació del Pla General Metropolità (MPGM) de la Marina del Prat Vermell forma part de les grans operacions que es troben actualment en marxa, com són la Sagrera, el 22@, les Casernes de Sant Andreu o Can Batlló, i constitueix avui dia un dels sectors en transformació més rellevants de la ciutat.

Des de l'aprovació definitiva de la MPGM (2006) han passat ja més de deu anys. Tot i així, i per raons diverses, el seu desenvolupament s'ha endarrerit respecte les previsions fetes en el seu moment. Per poder reactivar la transformació de l'àmbit ha estat imprescindible actualitzar el planejament urbanístic i adaptar les mesures i intervencions proposades als reptes i paràmetres de desenvolupament actuals.

Línies d'actuació
al barri de la Marina
del Prat Vermell



Alhora, a l'entorn de la Marina del Prat Vermell han anat sorgint diversos projectes, de caire majoritàriament terciari, que estan transformant l'àmbit en un nou pol d'activitat econòmica de la ciutat metropolitana. Alguns d'aquests projectes són el nucli d'activitats tecnològiques Àrea@8, els desenvolupaments de la plaça Europa – Eix Gran Via, el BCN Fira District i el nou Campus Administratiu de la Generalitat de Catalunya.

En aquest sentit, i de manera complementària a l'actualització de la MPGM i el desenvolupament de les seves determinacions urbanístiques, convé habilitar un instrument estratègic i de gestió del procés de transformació de l'àmbit conformat pels barris de la Marina del Prat Vermell i la Marina de Port. Aquest ha d'incidir en la connexió i

integració de l'àmbit amb els seus entorns i possibilitar un desenvolupament social i espacial cohesionat i participatiu. En aquest sentit, ha de plantejar un full de ruta, a mig i llarg termini, que permeti garantir una gestió urbana ajustada a la realitat del territori en qüestions tan fonamentals com són l'habitatge, la qualitat dels espais urbans i la connectivitat de l'àmbit. I és que més enllà de l'àmbit concret de la MPGM, els barris de la Marina hi ha encara molts reptes per resoldre. Entre d'altres, la vertebració del transport públic (amb la posada en marxa de l'estació Motors de la L10 i l'expansió d'aquesta línia i de la L9 cap al centre de la ciutat), la millora de les connexions viàries per a vianants i bicicletes, la integració del teixit urbà amb els espais naturals que l'envolten i l'eficiència energètica (especialment la connexió a la xarxa de climatització centralitzada de l'àmbit).

La transformació de la Marina del Prat Vermell i de tot el seu entorn és un dels grans projectes a què la ciutat haurà de fer front en un futur immediat. El seu desenvolupament és a llarg termini i, per tant, serà de vital importància la gestió i el seguiment de la seva implementació en el marc d'una visió estratègica com la que es proposa en el marc del Pla Litoral.

Accions

- Aprovar la MPGM en tràmit.
- Elaboració participativa d'un Programa estratègic d'acció dels barris de la Marina per al desenvolupament territorial i la cohesió social.
- Desplegament de les determinacions de la MPGM: construcció del parc d'habitatges nous (lliures, en règim concertat i protegits), obres d'urbanització de l'espai públic, construcció de l'estació de Motors de la L10, habilitació d'itineraris per a vianants i carrils bici, execució del nou pla d'equipaments, desplegament d'una xarxa de corredors verds a l'entorn del nou Parc Central i actuacions en matèria de xarxes de serveis.
- Creació d'una "oficina dels barris" que gestioni els aspectes derivats del planejament urbanístic i del Programa estratègic d'acció.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, Gerència Urbanística Port Vell

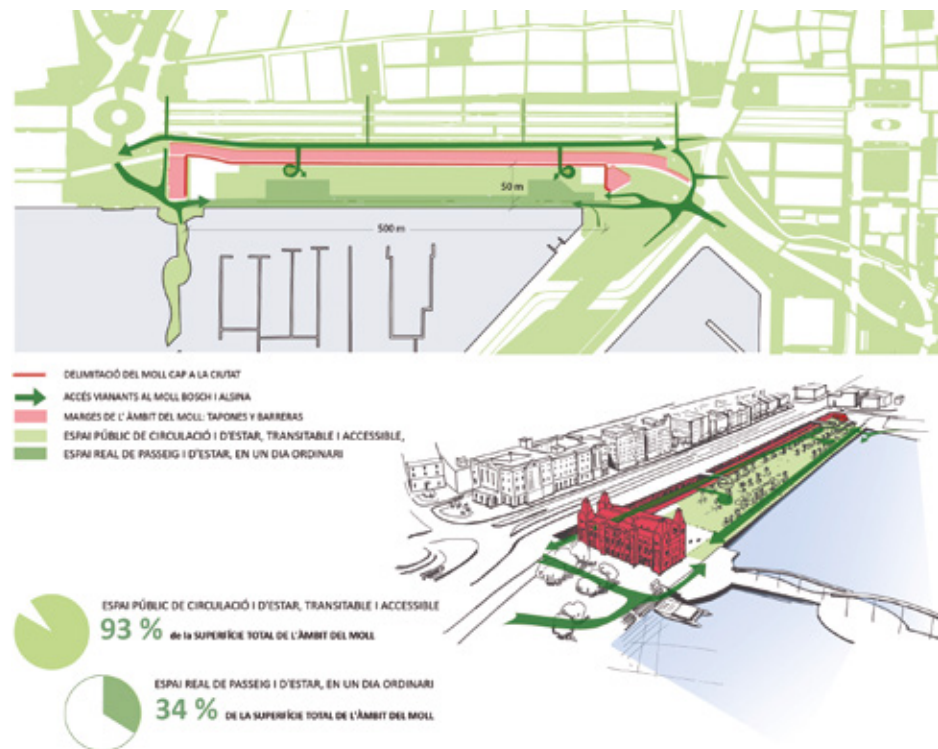
Termini estimatiu

2020 (per a l'execució del projecte de la Balconada)

Descripció

Malgrat haver estat un dels indrets emblemàtics de la ciutat al llarg dels anys 80 i 90, avui en dia el passeig de Colom i el Moll de la Fusta són espais simplement de pas en l'imaginari de la ciutadania. Aquest àmbit és de titularitat repartida entre l'Ajuntament de Barcelona i el Port de Barcelona (la ratlla divisòria entre les dues jurisdiccions coincideix sensiblement amb l'eix de simetria de la plataforma reservada al bus), i aquest fet condiciona les decisions sobre la funció que ha de tenir l'espai, la seva ordenació i la seva gestió. Uns altres handicaps són la mala accessibilitat per als vianants, tant "vertical" (del passeig de Colom fins la làmina d'aigua) com longitudinal (entre el Portal de la Pau i la Via Laietana), el que genera una integració insuficient amb l'entorn urbà; la poca confortabilitat de l'espai degut al soroll i la contaminació que genera la ronda Litoral (la qualitat de l'aire és similar a la de les principals vies col·lectores de la ciutat: Diagonal, Meridiana, Gran Via o Aragó); la falta d'ombra amb un arbrat pràcticament inexistent, i la pavimentació.

L'espai públic a l'àmbit del Moll de la Fusta



Tanmateix, és un fet objectiu que el Moll de la Fusta constitueix un espai únic i singular per a la ciutat. Sense ser platja, és dels pocs àmbits del port-ciutat amb accés directe a la làmina d'aigua. Alhora, les pràcticament 8 hectàrees que delimiten el passeig Colom, a cota ciutat, i el moll de Bosch i Alsina, a cota port, suposen un gran espai lliure per a un districte (el de Ciutat Vella). I pot ser un àmbit estratègic en la connexió verda entre el parc de la Ciutadella i Montjuïc (i més enllà, amb la resta del litoral de Barcelona).

Un dels punts dels acords entre l'Ajuntament de Barcelona i el Port de Barcelona de gener de 2018 fa referència precisament a la reforma integral de tot aquest gran àmbit amb l'objectiu d'augmentar els espais de parc i jardí urbà i l'ús públic al servei de la ciutadania. El Port recolza la iniciativa de l'Ajuntament de procedir a aquesta reforma integral del passeig de Colom i el Moll de la Fusta i s'ha compromès a col·laborar amb l'Ajuntament en la redacció d'un Pla especial urbanístic d'iniciativa conjunta per a la totalitat de l'àmbit, de façana a cantell de moll. La futura remodelació afavorirà la connexió i la permeabilitat transversal entre la trama urbana i el moll Bosch i Alsina, amb especial intensitat als àmbits de l'edifici de Correus, la plaça del Duc de Medinaceli i el Portal de la Pau.

Com a una primera etapa, en el marc del Pla de Barris del Raval Sud i el Gòtic Sud s'ha desenvolupat el projecte "La Balconada" de millora de l'espai públic de l'àmbit comprès entre la calçada del passeig Colom i la ronda Litoral. El projecte aspira a transformar el caràcter dur i de pas que té aquest espai en un lloc de trobada mitjançant la creació de zones d'ombra, principalment de vegetació per estirar la plaça Duc de Medinaceli fins al mar, i la creació d'espai per al lleure i l'activitat física.

Accions

- Aprovació del projecte constructiu i execució de les actuacions del projecte "La Balconada".
- Elaboració del nou Pla especial del Moll de la Fusta.
- Execució de les determinacions del Pla especial.

Impulsors del projecte

Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC), Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2022

En primer pla, façana de l'edifici del CMIMA

**Descripció**

L'Institut de Ciències del Mar (ICM), adscrit al Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC), va néixer l'any 1951 com a Institut d'Investigacions Pesqueres. En l'actualitat l'ICM està ubicat a l'edifici confrontant amb la Vil·la Olímpica anomenat Centre Mediterrani d'Investigacions Marines i Ambientals (CMIMA) i comparteix espais amb la Unitat de Tecnologia Marina (UTM) del CSIC, grup de referència per a la gestió dels vaixells oceanogràfics i les bases antàrtiques espanyoles.

Les instal·lacions del CMIMA, projectades a mitjans dels anys 90 i inaugurades l'any 2001, s'han quedat petites tant pel propi creixement orgànic de l'ICM com per les majors necessitats d'emmagatzematge i oficines de la UTM, que han crescut exponencialment des de la creació de la Unitat l'any 2000 i que no estaven contemplades en el projecte original de l'edifici. D'altra banda, l'ICM desenvolupa activitats -com ara el programa "ICM Divulga"- per acostar el coneixement dels oceans a la ciutadania que podrien transformar-se en àmbits permanents de divulgació científica si disposessin d'un lloc adient i recursos per fer-ho.

En aquest sentit, es fa palesa la necessitat d'ampliar les dependències del CMIMA i habilitar uns nous espais dedicats a la recerca oceanogràfica i polar, on es combini la investigació bàsica i aplicada amb la divulgació científica de forma directa i en temps real i on es potenciïn les actituds de curiositat, exploració i descobriment tant del món marí com dels ecosistemes de les altes latituds. Aquestes noves dependències del CMIMA podrien ser accessibles per a la ciutadania en general i albergar una àgora per activitats conjuntes amb les entitats del barri i de la resta de la ciutat. El proper acabament del termini dels contractes de cessió d'ús dels locals sota cota de vial del passeig Marítim de la Barceloneta situats davant de l'edifici del CMIMA, ocupats actualment per activitats de restauració i oci nocturn, suscita la possibilitat que aquests espais siguin aprofitats per a l'esmentada ampliació del CMIMA.

264 El CMIMA va néixer d'un conveni de col·laboració entre el CSIC, l'Autoritat Portuària de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona que va donar peu a la creació del Patronat del Centre, integrat per aquestes tres institucions, i es pot pensar en utilitzar aquest marc de col·laboració ja existent per gestar l'ampliació del CMIMA i el desenvolupament dels nous programes de divulgació científica.

Accions

- Analitzar la viabilitat de l'adaptació dels locals sota vial situats davant del CMIMA a les noves funcions.
- Elaborar un projecte funcional i organitzatiu del nou àmbit de recerca i divulgació.
- Elaborar el projecte bàsic de remodelació dels nous espais.
- Acordar, al si del Patronat del CMIMA, el programa i les bases de col·laboració tècnica i econòmica que permetin fer viable aquest nou àmbit de ciència marina amb vocació ciutadana.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu

2025

Descripció

El litoral de Barcelona és el resultat d'una seqüència d'espais que s'entrelliguen i es connecten a través d'elements comuns. Malgrat definir-se per característiques molt diferenciades en funció de la seva localització, estructura i els usos que s'hi ubiquen, els espais del litoral de Barcelona requereixen d'una visió integradora de conjunt. Al llarg d'aquest recorregut s'identifiquen espais clarament consolidats i funcionals i d'altres que resten a l'espera, desconnectats del seu conjunt i sovint oblidats per gran part de la població. Tanmateix, són espais amb un potencial enorme degut a la seva exclusiva localització. Alhora, juguen un paper crític i estratègic per donar continuïtat i completar el litoral de la ciutat en termes d'espai públic i habitabilitat.

Vista aèria del front marítim del districte de Sant Martí



El tram del passeig marítim que discorre pel districte de Sant Martí és, probablement, el principal exemple d'aquesta situació. Des de l'espigó de Bac de Roda fins al Fòrum, el passeig com a tal es desdibuixa i apareixen discontinuïtats que condicionen el seu perllongament cap al Besòs. Entre els carrer de Bac de Roda i Josep Pla, s'interposen diferents barreres a la continuïtat longitudinal i transversal de l'espai públic: els trams deprimits de la ronda i els seus espais residuals, les peces tancades dels equipaments i infraestructures de serveis, l'extensa superfície de l'aparcament de la Mar Bella i la platja de Llevant (incoherent amb el planejament) o la gran esplanada tancada de la plataforma del zoo marí.

Per altra banda, aquest tram és estratègic per donar continuïtat al corredor blau-verd del litoral, un dels principals de la xarxa de corredors verds de la ciutat. Aquest corredor de riu a riu entrelliga un conjunt de parcs urbans com són, entre d'altres, el parc de la Ciutadella, el parc del Poblenou o el de Diagonal Mar, i cal resoldre els seus punts crítics per tal de maximitzar la seva funcionalitat i potenciar els serveis ambientals i socials que presten.

Amb aquest plantejament, la intervenció en aquest tram del passeig marítim del litoral apareix com una prioritat, per bé que s'ha de defugir la temptació de donar-li una resposta apressada. A partir de les necessitats plantejades, cal obrir un debat profund sobre escenaris alternatius de transformació que permetin combinar la tesi de corredor verd amb el reforç de la resiliència de la vora costanera davant dels efectes del canvi climàtic. En gran mesura, el paisatge litoral actual ha estat construït guanyant terreny al mar i té, per tant, un caràcter artificial, sustentat i de fragilitat creixent envers l'ascens del nivell del mar i els conseqüents efectes erosius cada cop més intensos dels temporals d'onatge. Davant d'aquest fet objectiu hi pot haver elements infraestructurals que resultin indefugibles en el disseny resiliència de la intervenció.

Accions

- Elaboració participativa de l'estudi d'alternatives i del projecte bàsic de les actuacions.
- Projecte i execució de les obres.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Barcelona Serveis Municipals (BSM)

Termini estimatiu

2025

Descripció

La plataforma del zoo marí és un àmbit de més de 8 hectàrees de superfície al litoral del districte de Sant Martí entre els carrers Josep Pla i la rambla de Prim. És un terreny guanyat al mar (3 hectàrees foren guanyades al mar durant la transformació olímpica i 5 hectàrees l'any 2006) amb la finalitat d'ubicar-hi un nou zoo marí de la ciutat. Malgrat que es va redactar el projecte executiu, el govern municipal d'aquell moment va descartar la implantació del zoo en un moment de crisi econòmica, principalment per la forta inversió que requeria i els elevats costos de manteniment que hauria suposat el nou equipament. Un equipament que, d'altra banda, avui en dia tindria un difícil encaix en la nova visió estratègica que s'ha desenvolupat per al Zoo de Barcelona.

Àmbit de la plataforma del zoo marí



Aquest àmbit del litoral de Barcelona està gestionat per BSM i es destina a usos puntuals com ara espectacles a l'aire lliure, fires, circs, concerts o esdeveniments esportius. El planejament vigent de la plataforma qualifica 6 hectàrees de zona verda i 2 hectàrees d'equipament. Els usos permesos en el sòl per a equipament són: docent, sanitari, geriàtric, cultural, religiós, esportiu, recreatiu, mercat, tècnic administratiu i de seguretat, com també d'habitatge dotacional. A les 8 hectàrees de superfície que la plataforma té actualment cal sumar-hi, com a espai d'oportunitat annex, les 1,2 hectàrees de terreny situades sobre el col·lector de Prim.

El subsòl de l'estructura de la plataforma és runa i per construir-hi al damunt caldrien cimentacions profundes. La plataforma té forts condicionants ambientals, derivats de la seva exposició a la costa (brisa, vegetació...) i la seva proximitat a la depuradora (olors).

La tesi per a aquest àmbit, que deixarà de ser en la seva major part ZMT quan l'Administració General de l'Estat n'aprovi la desafectació, ha de ser lògicament donar



1989

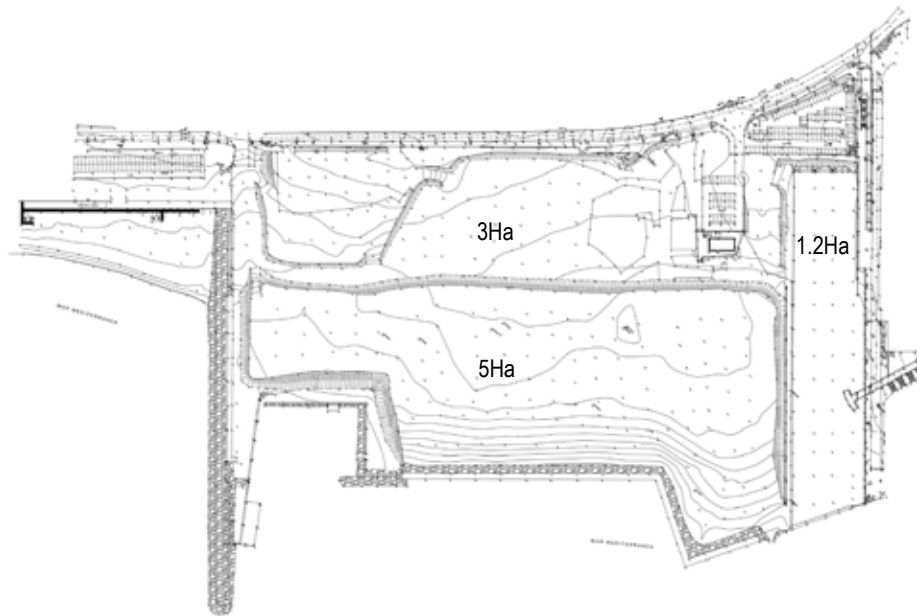


1996



2007

Projectes de planificació
a l'àmbit de la plataforma
del zoo marí



continuitat als espais verds associats al projecte de perllongament del passeig marítim de Sant Martí. Dels diferents usos que es poden plantejar per al sòl qualificat d'equipament (i que convindria reordenar en el planejament urbanístic per conformar una peça compacta), els que es plantegen com a més oportuns a dia d'avui són els esportius. L'aparició d'un nou espai d'aquestes dimensions per a la pràctica esportiva pot permetre donar resposta a la demanda procedent de col·lectius practicants d'esports de sorra que veuen compromesa la seva viabilitat per la disponibilitat minvant dels espais de platja. Així mateix, un recinte d'aquesta grandària podria permetre el trasllat del camp de futbol adjacent al complex esportiu municipal la Mar Bella, el qual es pot veure afectat per la construcció del projectat dipòsit anti-DSU de Bac de Roda i el projecte d'ordenació definitiva del passeig marítim.

Accions

- Actualització del Pla especial urbanístic de l'àmbit.
- Elaboració participativa del projecte bàsic de les actuacions.
- Projecte i execució de les obres corresponents.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, Ajuntament de Barcelona, Consorci del Besòs
 Consorci del Campus Diagonal-Besòs

Termini estimatiu

2022

Vista aèria del front
 litoral a l'entorn del
 Campus Diagonal -
 Besòs

**Descripció**

La inauguració del Campus Diagonal-Besòs de la UPC, o Campus Besòs, va tenir lloc el setembre de 2016. El model d'aquest campus es basa en la recerca i la innovació enfocades al sector productiu. El seu objectiu principal és arribar a ser un node vertebrador de l'activitat econòmica productiva en àrees de coneixement que resultin estratègics per a Barcelona i Catalunya.

Es preveu que aquesta infraestructura universitària consti d'un total de 13 edificis en la superfície potencialment edificable de 150.000 m². Els seus usos previstos seran la docència, la recerca, la transferència de tecnologia, els serveis de la comunitat universitària, les iniciatives d'emprenedoria sorgides al campus i les empreses vinculades als seus eixos temàtics.

En la zona més meridional de l'illa que forma el Campus Diagonal-Besòs, a l'alçada de la rambla de la Mina, hi ha una extensió de més de 10.000 m² qualificada de 6b (parc o jardí urbà de nova creació) que actualment ocupa un aparcament en superfície.

El campus pot esdevenir un nou àmbit de centralitat del litoral i teixir relacions de sinergia amb les activitats que es desenvolupen a altres espais del front de mar de Barcelona i Sant Adrià, com per exemple el Port Fòrum. Per aconseguir-ho és necessari:

- Millorar la connectivitat del campus amb el corredor litoral.
- Convertir el futur parc del campus en una zona verda de referència del litoral.

Accions

- Incorporar el projecte de construcció de l'estructura sota rasant per deixar el pas franc a la cota +7 i garantir d'aquesta manera la connexió física entre la urbanització actual i el parc del campus.
- Formalitzar un nou pas per a vianants entre la rambla de la Mina i el parc del campus.
- Adequar un pas entre el parc del campus i el parc de la Pau, aprofitant el pas sota el tauler de la ronda Litoral entre l'avinguda Francesc Botey i l'avinguda del Camp de la Bota.
- Incorporar l'avantprojecte de passarel·la del Camp de la Bota per a connectar l'espina del campus amb el Port Fòrum.
- A la plaça on aterra la passarel·la al Port Fòrum, conformar un espai de memòria en record als afusellats al Camp de la Bota.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya

Termini estimatiu2020 (per a l'execució de les obres previstes en el projecte constructiu)

Descripció

El Port Fòrum es va posar en funcionament l'any 2003, però no va entrar en servei com a infraestructura nàutica fins a l'acabament del Fòrum de les Cultures del 2004. El titular del port és la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona n'ostenta una concessió a 30 anys (fins al 2031) que gestiona la societat Marina Port Fòrum per compte de l'Ajuntament.

Vista aèria del Port Fòrum

Des de la seva posada en funcionament, el Port Fòrum ha patit problemes d'agitació interior i ultrapassament, creant problemes de confort i seguretat a les embarcacions atracades a la seva dàrsena més exterior. Per altra banda, s'han detectat diferents patologies estructurals que afecten als paraments del dic de recer. El temporal de gener de 2017 va afectar significativament l'estructura del dic, fet que va catalitzar que l'Ajuntament de Barcelona, com a concessionari del port, apostés per donar una solució definitiva a tots aquests problemes.

El projecte proposa, a partir d'estudis acurats i simulacions numèriques i en model reduït, l'execució de diverses actuacions per a resoldre de manera definitiva els problemes històrics d'aquesta infraestructura. Pel que fa a l'ultrapassament, planteja un revestiment exterior de tot el dic de recer constituït per escullera, blocs i peces prefabricades. I pel que fa a l'agitació interior, planteja un recobriment d'escullera en la part interior del dic, la construcció d'un contradic al morrot i el perllongament de l'existent seguint la seva alineació actual. Per al finançament del projecte existeixen diverses fórmules possibles que l'Ajuntament haurà de convenir en tot cas amb la Generalitat de Catalunya en la condició d'administració portuària que aquesta ostenta.

Com a instal·lació nàutica, el Port Fòrum disposa actualment de 201 atracs operatius, xifra que segons es posa de relleu en alguns estudis, és massa petita per configurar una oferta de serveis i activitats atractiva. Fruit d'això, les activitats complementàries a terra són encara molt poques i les que s'hi han implantat tenen, en molts casos, una vinculació poc directa amb la nàutica. En aquest sentit, hi ha un nou agent que ha adquirit els drets d'explotació (atorgats per Marina Port Fòrum) dels locals de Port Fòrum. La nova empresa comercialitzadora està treballant amb una voluntat declarada que el Port Fòrum sigui un espai eminentment nàutic, que aculli projectes singulars i activitats innovadores i que l'oci no hi sigui un ús predominant.

D'altra banda, l'aïllament del Port Fòrum respecte de la trama urbana dificulta la continuïtat de l'espai públic i té una mobilitat interna mal resolta. Les actuacions necessàries per resoldre aquests aspectes estan contemplades a altres projectes del Pla Litoral (veure projectes del corredor del litoral i de la porta del mar de la Mina).

Accions

- Acord amb la Generalitat de Catalunya sobre la modalitat de finançament i el calendari d'execució de les obres de reparació i millora del dic de recer.
- Execució de les obres previstes en el projecte constructiu.
- Explorar possibles col·laboracions entre el Port Fòrum i altres agents del seu entorn (Campus Diagonal-Besòs, Museu de Ciències Naturals, Centre de Convencions Internacional de Barcelona, etc.).
- Fomentar i divulgar les sinergies amb els serveis energètics existents a tocar del Port Fòrum que són clau per a l'economia verda (placa fotovoltaica, EDAR, Districlima, central de cicle combinat, planta de valorització energètica, etc).

Impulsors del projecte

Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, Ajuntament de Badalona, Ajuntament de Barcelona, Consorci del Besòs

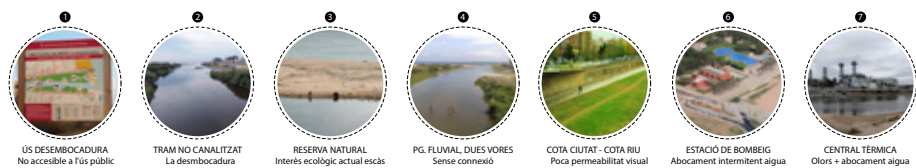
Termini estimatiu

2025 (per a l'acabament del conjunt de les actuacions)

Descripció

L'Agenda Besòs, document estratègic sobre el futur de l'àmbit del Besòs elaborat per Barcelona Regional amb el vistiplau dels ajuntaments de Barcelona, Badalona, Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet, estableix la necessitat de desenvolupar la infraestructura verd-blava de l'eix del Besòs, millorar la connectivitat entre els espais verds de l'àmbit i dur a terme un conjunt d'actuacions per incrementar la qualitat i la quantitat d'espais verds i/o vinculats a l'aigua, d'interès ambiental, social, identitari o recreatiu, tot plegat a fi de millorar el funcionament del sistema d'espais oberts tant a escala metropolitana com a escala de barri.

Reptes a la desembocadura del Besòs



La desembocadura del Besòs és un espai sotmès a una alta pressió humana i alhora amb un valor ecològic molt important. És una zona estratègica per a l'avifauna durant l'època migratòria i per a tot un seguit d'espècies aquàtiques. S'hi han observat més de 200 espècies d'ocells, tant en estades a l'indret com en migració activa o alimentant-se. La vegetació de ribera, les plantes dunars i els parcs urbans de l'entorn proporcionen un lloc de refugi, nidificació i aliment per a moltes espècies d'ocells i altres animals.

Es planteja la implantació d'un gran parc al marge esquerre del Besòs, tocant a la desembocadura davant del mar i al voltant de les tèrmiques, en un espai que en l'actualitat està en desús, tot donant continuïtat al parc del Litoral. Es contempla sobretot com una àrea natural destinada als animals salvatges, i no pas tan accessible per a persones i animals domèstics, per a impulsar la potencialitat de la desembocadura com a espai refugi de la pressió antròpica.

En aquest marc, la inundabilitat i el col·lector són dos condicionants importants a l'hora de concebre aquest nou parc. El col·lector interceptor del Llevant, infraestructura metropolitana bàsica de sanejament que va fer possible la recuperació de la qualitat de les aigües de bany de tota aquesta costa des de Montgat fins el Besòs, ocupa una posició crítica en gran part, dins de la zona de domini públic maritimoterrestre, donat que en el moment de la seva execució era inviable una altra traça a causa de l'ocupació del front litoral per part d'instal·lacions industrials. Aquesta posició del col·lector, emergit a la sorra a primera línia de costa, comporta la necessitat de realitzar una costosa protecció longitudinal davant els temporals marítims ja que aquests podrien comprometre la seva estabilitat estructural provocant abocaments directes i incontrolats al mar. A més a més, el traçat del col·lector ocupant una part del front marítim impedeix que aquest es destini a usos cívics habituals en qualsevol àmbit del litoral. Per tots aquests motius, es proposa el desviament del col·lector fora de la zona maritimoterrestre.

Respecte a la connexió i continuïtat del passeig marítim a través del riu, l'Agenda Besòs planteja dues opcions de traçat. Una aposta per l'espai naturalitzat i no accessible (menys intervencionista a nivell de primera línia de mar ja que contempla un "retranqueig" del passeig marítim a la zona de la desembocadura), i l'altra opta per una connexió més directa i amb major relació amb el mar (més intervencionista a l'espai naturalitzat de la desembocadura degut a la presència d'un passera).

Accions

- Redacció dels projectes i execució de les següents obres d'infraestructura de sanejament:
 - Construcció d'un nou tram de col·lector soterrat fora de la zona maritimoterrestre.
 - Desviament del col·lector de la Mar Negra (que compren l'espai entre el carrer de la Mar Negra i l'estació de bombament del Port de Badalona)
 - Millora de l'estació de bombament del col·lector de Simancas (situada en els terrenys de l'antiga Procolor)
 - Adequació de l'estació de bombament del parc del Litoral per millorar la conducció de les aigües del sobreexidor fora de la llera del riu, cap al mar.
- Concebre la relació que hi ha d'haver entre l'espai i el parc fluvial del Besòs, la seva desembocadura i el nou parc del sector tenint en compte el seu nivell de protecció ambiental.
- Proposta d'ordenació de l'àmbit (carrers, places i camins).
- Elaboració participativa dels avantprojectes del nou parc i del perllongament del passeig marítim.
- Redacció dels projectes i execució de les obres d'implantació del parc i el nou tram de passeig marítim.

Impulsors del projecte

Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Sant Adrià, Agència de Salut Pública de Barcelona, Generalitat de Catalunya, Àrea Metropolitana de Barcelona

Termini estimatiu

2019 (per la creació dels instruments d'informació i seguiment)

Vista aèria de les infraestructures del litoral del Besòs

**Descripció**

El litoral és el destí final de tots els fluxos de la conca i del sanejament de la ciutat, i per tant la seva qualitat ambiental està compromesa per la qualitat dels fluxos que hi drenen. En aquest sentit, es detecten diferents afectacions a la qualitat ambiental del litoral:

- Per una banda la qualitat de l'aigua es veu afectada pels sobreiximents de la xarxa de col·lectors que es produeixen esporàdicament durant episodis de precipitació intensos, els quals suposen l'abocament directe al mar d'aigües residuals diluïdes amb aigües de pluja. Aquests abocaments, que estan controlats i monitoritzats des del centre de control de Barcelona Cicle de l'Aigua S.A., es gestionen amb un protocol d'alertes que permet prendre mesures preventives per a minimitzar les afeccions als usuaris de les platges. Tot i el bon monitoratge dels abocaments que es duu a terme, cal seguir treballant per minimitzar en origen la contaminació de les aigües marines, i per això és necessari construir els dipòsits anti-DSU planificats i sistemes de drenatge urbà sostenible (SUDS) que permetin reduir la quantitat d'aigua de pluja que arriba al sistema de clavegueram.
- Per altra banda, el sistema de sobreixidors de la xarxa de sanejament funciona en base a comunicacions obertes entre la xarxa de col·lectors per on circulen les aigües residuals en règim més o menys constant, i la de sobreixidors, que entren en funcionament quan s'excedeix la capacitat dels primers. Aquestes obertures fan que en alguns casos, els olors generats en la xarxa de sanejament s'estenguin per la xarxa de sobreixidors i puguin aflorar en els punts d'abocament.

D'altra banda, al litoral del Besòs hi ha una alta concentració d'infraestructures que són focus emissors de contaminants de l'aire i olors: infraestructures energètiques (centrals de cycle combinat), de residus (Ecoparc, planta de valorització energètica, planta de tractament de fangs), de sanejament (depuradora del Besòs, col·lector interceptor, sobreixidors, dipòsit anti-DSU) i de mobilitat (ronda Litoral). El Besòs és un àmbit que històricament ha estat industrial i que ha viscut d'esquenes a la ciutat i al mar, i encara que s'han fet transformacions urbanes recents que han millorat de manera molt substancial la qualitat ambiental de l'entorn segueix sent un entorn amb problemes de contaminació que es troben tant en l'aire, com en el sòl, com en els fons

marins. Recentment s'han format diverses plataformes ciutadanes que reclamen una millora de la qualitat de l'aire en aquest entorn.

Les accions relacionades amb el sanejament i els impactes de les infraestructures de l'entorn litoral del Besòs són les més destacades per millorar la qualitat ambiental del litoral. Però més enllà d'aquestes hi ha altres àmbits sobre els quals cal actuar també, com per exemple, la gestió de residus o aspectes que acaben determinant el confort i la salut de l'usuari tals com el soroll, les olors o la qualitat de l'aire. Diverses d'aquestes qüestions ja estan incloses en altres projectes del Pla Litoral.

Accions

- Construcció dels anti-DSU planificats i pendents de construcció.
- Instal·lació dels SUDS planificats en el Pla de recursos hídrics alternatius de Barcelona.
- En el marc del projecte europeu *iBathwater*, prova pilot de nous sistemes per a la reducció de l'impacte de les aigües no tractades durant episodis de tempesta en la qualitat de l'aigua de bany.
- Creació d'una taula permanent de seguiment tècnic de la qualitat de l'aire a l'àmbit del Besòs amb totes les institucions implicades i amb participació de la ciutadania.
- Concretar les millores que han de permetre reduir les emissions dels focus emissors de dioxines de l'entorn del Besòs.
- Actuacions per a resoldre els problemes d'olors:
 - Millora de l'EDAR en relació a olors (projecte AMB).
 - Anàlisi de la viabilitat d'un canvi de tecnologies de la planta de tractament de fangs de depuradora (Metrofang) per tal de reduir les molèsties per olors.
- Continuar amb els estudis de qualitat de l'aire ja endegats:
 - Estudi dels efectes de les dioxines en la salut.
 - Seguiment al llarg d'un any de les emissions de dioxines dels diferents punts emissors per conèixer-ne la seva contribució.
- Establiment d'un sistema d'informació oberta d'accés públic sobre la qualitat de l'aigua del litoral i de l'aire (en temps real per als indicadors que sigui possible).
- Seguiment de les queixes ciutadanes sobre dèficits de qualitat ambiental al litoral.

Resulta difícil, per no dir impossible, fer una valoració econòmica del Pla Litoral en el seu conjunt, ja que inclou projectes estratègics de naturalesa molt diversa amb accions que en molts casos hauran de menester l'elaboració d'un avantprojecte tècnic o un projecte executiu per poder concretar-ne el cost.

Dels 12 àmbits del pla, els de **Maritimitat, Biodiversitat, Sensibilitació i Educació ambiental, Economia blava, La zona maritimoterrestre i Governança** abasten projectes que contenen fonamentalment accions de gestió i que produiran bàsicament despesa corrent. No es pot determinar a priori el seu muntant, per bé que és segur que serà d'un ordre de magnitud molt inferior al cost d'inversió dels projectes que impliquen l'execució d'obra civil.

Quant al programa **Les portes del mar**, s'ha fet una avaluació aproximada del cost global d'inversió a partir de la superfície de l'àmbit de cadascuna de les 11 portes, utilitzant valors unitaris estàndard de costos d'urbanització i d'execució d'infraestructures viàries. Amb aquesta metodologia s'obté una estimació preliminar de 248 M€, que en tot cas caldrà validar a partir dels avantprojectes de les respectives actuacions.

A l'àmbit **El corredor litoral** s'inclouen projectes, com ara el del corredor blau-verd o la reducció de les externalitats de la ronda Litoral, que són de difícil quantificació econòmica a priori. Sí que es pot aventurar, però, una xifra estimativa de cost d'inversió de les accions del projecte de foment de modes actius a partir de costos estàndard (6 M€) així com una valoració prèvia del cost de funcionament del bus H20 (a l'entorn de 5 M€/any).

Pel que fa l'àmbit del **Port de Barcelona**, els projectes que impliquen obra civil (el Node formatiu i tecnològic de la nàutica, l'ordenació dels espais públics de la Nova Bocana, les actuacions al moll de Pescadors, els nous àmbits divulgatius del moll d'Espanya i el Port Center) disposen de valoracions prèvies de cost a partir de projectes, avantprojectes o memòries econòmiques. El seu cost agregat és de 63 M€. La resta de projectes, menors en termes de cost (majoritàriament de despesa corrent), s'hauran de valorar a la vista de la concreció de les respectives accions.

En l'apartat **Port Olímpic** s'inclouen totes les actuacions en infraestructures marítimes i d'urbanització previstes pel Pla Director elaborat per Barcelona Regional. La inversió total estimada és de 40 M€.

De l'àmbit **Platges**, s'ha fet un recull de les quantificacions de cost ja efectuades (com ara la del perllongament de l'espigó de Sant Sebastià al seu avantprojecte) i s'han estimat el cost de les restants accions que impliquen obra a partir d'estàndards de cost. La suma dels costos estimats d'inversió dels projectes d'aquest programa és de 18 M€.

I pel que fa al programa **Altres projectes de territori**, s'ha efectuat anàlogament un recull de les valoracions ja elaborades sobre diversos projectes (per exemple el del peu de Montjuïc, en el marc de l'Estratègia Delta del Llobregat; el de la Marina del Prat Vermell, en el planejament urbanístic de referència; el de la interacció del Campus Besòs amb el front litoral, en els documents de programació econòmica de la UPC; i el del Port

278 Fòrum, en el corresponent projecte constructiu elaborat pel Departament de Grans Infraestructures de l'Ajuntament), i s'ha estimat en base a estàndards de costos d'urbanització i d'execució d'infraestructures el cost d'inversió de les restants actuacions. El valor estimat del conjunt dels costos d'inversió d'aquest bloc és de 500 M€. ¹

1.
L'únic projecte d'aquest àmbit del qual no s'ha fet una valoració econòmica estimativa és de les accions de millora de la qualitat ambiental, on es barregen actuacions de caire inversor amb mesures de gestió.

PART IV INDICADOR DE SEGU

ORS
IMENT

En la part I d'aquesta memòria s'han explicat els objectius que es volen assolir a través de les accions proposades en el Pla Litoral. Per verificar que això sigui efectivament així, cal establir uns indicadors representatius dels objectius -així com valors de cadascun per a la situació actual i per l'horitzó 2028- que permetin controlar, al llarg de la vida del pla, si l'evolució és en sentit favorable o si pel contrari es produeix alguna distorsió que recomani replantejar certs projectes.

Així mateix, les mètriques o variables quantitatives associades als indicadors han de ser quantificables amb una metodologia replicable –i a un cost raonable– sempre que sigui necessari o es desitgi. Això és un criteri important de selecció, ja que un indicador que no pugui ser “traçat” fàcilment en el temps esdevé inútil per més adient que sigui la seva concepció i definició (d'aquí ve, per exemple, el fet que uns indicadors estiguin referits als barris i alguns altres als districtes).

Els indicadors que s'han seleccionat són els següents:

Objectiu 1. Un àmbit habitable i ciutadà

- Població resident als barris del litoral
- Oferta d'allotjaments turístics al litoral
- Nombre de visitants al front litoral
- Nombre de visitants a les platges
- Longitud de vora de mar d'accés lliure
- Superfície dels espais públics d'ús lliure i accés lliure al mar
- Nombre de parades de bus al front litoral
- Oferta de bus al litoral
- Nombre d'estacions de metro i ferrocarril al litoral
- Nombre d'accessos a les estacions de metro i ferrocarril del litoral
- Longitud de carrils bici al front litoral
- Nombre d'estacions de bicings al litoral
- Nombre d'ancoratges per bicicletes al front litoral
- Nombre de places d'aparcament disponibles (lliure i regulat) al front litoral

Objectiu 2. Un ambient sostenible

- Superfície de verd real als barris del litoral
- Nombre de dipòsits anti-DSU
- Valors d'immissió de NO_2 a les estacions de mesura del front litoral
- Valors d'immissió de PM_{10} a les estacions de mesura del front litoral
- Nombre de superacions del Valor Límit Diari de PM_{10} a les estacions de mesura del front litoral
- Valors d'immissió de $\text{PM}_{2,5}$ a les estacions de mesura del front litoral
- Qualitat ecològica dels fons marins
- Superfície de platja seca
- Amplada mínima de platja seca
- Qualitat de l'aigua de bany
- Població afectada pel soroll de la ronda Litoral

Objectiu 3. Una economia arrelada i social

- Llocs de treball directes localitzats als barris del litoral
- Valor afegit brut directe generat per activitats econòmiques als barris del litoral
- Llocs de treball directes de l'economia blava localitzats als barris del litoral
- Valor afegit brut directe generat per l'economia blava als barris del litoral
- Llocs de treball directes localitzats al Port de Barcelona
- Valor afegit brut directe generat per l'activitat del Port de Barcelona
- Taxa d'autocontenció laboral dels districtes del litoral
- Taxa d'autosuficiència laboral dels districtes del litoral
- Nombre d'iniciatives d'economia social i solidària als districtes del litoral

A la següent taula s'enuncien les variables associades als indicadors i les metodologies de càlcul dels valors respectius per a la situació actual.

Objectiu 1. Un àmbit habitable i ciutadà		
	Variable	Metodologia/font
Població resident als barris del litoral	Nº d'habitants dels barris del litoral	Padró Municipal d'Habitants (2016)
Oferta d'allotjaments turístics al litoral	Nº de places d'allotjament turístic als barris del litoral	Places dels establiments hotelers (hotels, pensions o hostals, hotels apartaments i apartaments turístics), albergs de joventut, residències col·lectives d'allotjament temporal i habitatges d'ús turístic. Lectura del Cens d'Establiments d'Allotjament Turístic (gener 2017)
Nombre de visitants al front litoral	Volum anual de visitants al conjunt d'espais públics del front litoral, en milions	Estimació a partir de diverses campanyes d'aforament de l'afluència als diferents espais públics del front litoral (2017) i de l'Enquesta de platges de l'Ajuntament de Barcelona (2016)
Nombre de visitants a les platges	Volum anual de visitants a les platges, en milions	Enquesta de platges de l'Ajuntament de Barcelona (2016)
Longitud de vora de mar d'accés lliure	Metres lineals d'accés de vora de mar amb accés lliure	La dada està calculada amb la línia de costa de la cartografia de l'AMB de 2011, actualitzada en l'àmbit de les platges a partir de dades del CSIC de desembre de 2016
Superfície dels espais públics d'ús lliure i accés lliure al mar	Metres quadrats d'espai públic d'ús lliure i accés lliure al mar	La dada correspon a la superfície del conjunt dels anomenats "espais lliures no restringits" (veure part II de la memòria de síntesi) i està calculada amb la cartografia de l'AMB del 2011, actualitzada amb l'última ortofoto disponible de l'ICGC (2018)
Nombre de parades de bus al front litoral	Nº de parades de bus al front litoral	Càlcul a partir d' <i>open data</i> de TMB i l'AMB (febrer 2019)
Oferta de bus al litoral	Longitud recorreguda pels busos de les línies regulars que donen servei als barris del litoral, en milions de veh·km per any	Càlcul del nº de circulacions anuals i de la longitud de recorregut dins dels barris del litoral de les línies d'autobús que hi donen servei, a partir de dades de TMB i del SIG de BR (febrer 2019)

	Variable	Metodologia/font
Nombre d'estacions de metro i ferrocarril al litoral	Nº d'estacions de metro i ferrocarril als barris del litoral	Recompte del nº d'estacions de metro i ferrocarril que donen servei a l'àmbit litoral, considerant també el tram de L4 entre Ciutadella/Vila Olímpica i el Maresme/Fòrum (febrer 2019)
Nombre d'accessos a les estacions de metro i ferrocarril del litoral	Nº total d'accessos del conjunt de les estacions de metro i ferrocarril dels barris del litoral	Recompte del nº d'accessos de les parades de metro i ferrocarril que donen servei a l'àmbit litoral, considerant també el tram de L4 entre Ciutadella/Vila Olímpica i el Maresme/Fòrum (febrer 2019)
Longitud de carrils bici al front litoral	Longitud de carrils bici (i les seves connexions) en el front litoral, en km	Elaboració a partir del SIG de BR (febrer 2019)
Nombre d'estacions de bicig al litoral	Nº d'estacions de bicig en els barris del litoral	Open data de l'Ajuntament de Barcelona (febrer 2019)
Nombre d'ancoratges per bicicletes al front litoral	Nº d'ancoratges tipus "U" per a bicicletes al front litoral	Recompte in situ del nº d'ancoratges (febrer 2019)
Nombre de places d'aparcament disponibles (lliure i regulat) al front litoral	Nº de places d'aparcament disponibles (lliure i regulat) al front litoral	Recompte in situ del nº de places d'aparcament disponibles (i dades de BSM per als aparcaments soterrats). Inclou l'àrea verda, l'àrea blava, l'aparcament lliure en calçada i a les esplanades davant les platges de Llevant i de la Nova Mar Bella, així com els aparcaments soterrats tant públics com privats. Per manca de dades no s'inclouen els aparcaments de l'hotel W, el de la plaça del Poeta Boscà, plaça del Mar, plaça Pau Vila ni el del CC Centre de la Vila (2017)
Objectiu 2. Un ambient sostenible		
	Variable	Metodologia/font
Superfície de verd real als barris del litoral	Hectàrees de superfície de verd real dels barris del litoral	Càlcul de la superfície de verd real als barris del litoral actual a partir de l'indicador NDVI, que mostra la densitat i vigorositat del verd urbà. Es compatibilitza la superfície de NDVI > 0,2. Dades de 2017
Nombre de dipòsits anti-DSU	Nº de dipòsits anti-DSU de la ciutat	Dada de BCASA (2018)
Valors d'immissió de NO₂ a les estacions de mesura del front litoral	Valors de la concentració de NO ₂ en µg/m ³ a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire del front litoral	Dades de les estacions de la XVPCA situades al litoral i de les estacions de mesura del Port. La situació actual s'ha calculat amb dades de 2017
Valors d'immissió de PM₁₀ a les estacions de mesura del front litoral	Valors de la concentració de PM ₁₀ en µg/m ³ a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire del front litoral	Dades de les estacions de la XVPCA situades al litoral i de les estacions de mesura del Port. La situació actual s'ha calculat amb dades de 2017

	Variable	Metodologia/font
Nombre de superacions del Valor Límit Diari de PM₁₀ a les estacions de mesura del front litoral	Nº de dies a l'any que es supera el Valor Límit Diari normatiu de PM ₁₀ a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire del front litoral	Dades de les estacions de la XVPCA situades al litoral i de les estacions de mesura del Port. La situació actual s'ha calculat amb dades de 2017
Valors d'immissió de PM_{2,5} a les estacions de mesura del front litoral	Valors de la concentració de PM _{2,5} en µg/m ³ a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire del front litoral	Dades de les estacions de la XVPCA situades al litoral i de les estacions de mesura del Port. La situació actual s'ha calculat amb dades de 2017
Qualitat ecològica dels fons marins	Valor de l'índex MEDOCC dels fons marins de la costa de Barcelona	Cartografia ambiental del front litoral de Barcelona (dNota, 2016)
Superfície de platja seca	Metres quadrats de la superfície total emergida de les platges de Barcelona	Dades enregistrades amb GPS individualitzadament per a cada platja i calculades amb QGIS pel CSIC. La situació actual correspon a les dades de juliol de 2018
Amplada mínima de platja seca	Metres lineals d'amplada mínima de platja emergida mesurada des de l'aresta del passeig marítim (amplada en el punt d'amplada mínima de totes les platges)	Dades generades amb les càmeres del terrat de la torre Mapfre (CSIC) i calculades amb QGIS. La situació actual correspon a les dades de primavera de 2018
Qualitat de l'aigua de bany	Nivell de qualitat atorgat a les aigües de bany del front marítim de Barcelona per les agències de salut pública	Analítiques de l'Agència de Salut Pública de Barcelona i l'Agència Catalana de l'Aigua. Situació actual calculada a partir de les dades de 2017
Població afectada pel soroll de la ronda Litoral	Percentatge de població resident en una franja de 500 m a banda i banda de la ronda Litoral afectada per nivells de soroll diürn per damunt de 55dBA	Càlcul a partir de les dades del mapa de soroll de la ciutat. L'àmbit d'anàlisi és una franja de 500 m a banda i banda de la ronda Litoral, en el tram que recorre pel litoral dins del terme municipal de Barcelona. La situació actual correspon al mapa de soroll de 2017 (confegit amb dades obtingudes durant el 2016)
Objectiu 3. Una economia arrelada i social		
	Variable	Metodologia/font
Llocs de treball directes localitzats als barris del litoral	Nº de llocs de treball directes localitzats als barris del litoral	Estudi de l'Institut Cerdà (2017) a partir de dades CAMERDATA de 2016. La base de dades no inclou gran part de les activitats econòmiques que es desenvolupen al recinte del Port de Barcelona
Valor afegit brut directe generat per activitats econòmiques als barris del litoral	VAB directe generat per les activitats econòmiques que es desenvolupen als barris del litoral, en milions d'€	Estudi de l'Institut Cerdà (2017) a partir de dades CAMERDATA de 2016. La base de dades no inclou gran part de les activitats econòmiques que es desenvolupen al recinte del Port de Barcelona

	Variable	Metodologia/font
Llocs de treball directes de l'economia blava localitzats als barris del litoral	Nº de llocs de treball directes en activitats d'economia blava i localitzats als barris del litoral	Estudi de l'Institut Cerdà (2017) a partir de dades CAMERDATA de 2016
Valor afegit brut directe generat per l'economia blava als barris del litoral	VAB directe generat per les activitats d'economia blava que es desenvolupen als barris del litoral, en milions d'€	Estudi de l'Institut Cerdà (2017) a partir de dades CAMERDATA de 2016
Llocs de treball directes localitzats al Port de Barcelona	Nº de llocs de treball directes localitzats al recinte portuari (de l'APB i de les empreses de la Comunitat Portuària)	Estudi de l'Institut Cerdà (2017), a partir de dades de l'APB per l'any 2010
Valor afegit brut directe generat per l'activitat del Port de Barcelona	VAB directe generat per les activitats que es desenvolupen al recinte portuari (de l'APB i de les empreses de la Comunitat Portuària), en milions d'€	Estudi de l'Institut Cerdà (2017), a partir de dades de l'APB per l'any 2010
Taxa d'autocontenció laboral dels districtes del litoral	Percentatge de la població resident en un districte del litoral que treballa en el mateix districte (mitjana per als tres districtes)	Estudi de pautes de mobilitat al front litoral de Barcelona i localització de llocs de treball realitzat per l'IERMB (2017)
Taxa d'autosuficiència laboral dels districtes del litoral	Percentatge dels llocs de treball localitzats en un districte del litoral que estan ocupats per població resident en el mateix districte (mitjana per als tres districtes)	Estudi de pautes de mobilitat al front litoral de Barcelona i localització de llocs de treball realitzats per l'IERMB (2017)
Nombre d'iniciatives d'economia social i solidària als districtes del litoral	Nº d'iniciatives d'economia social i solidària als districtes del litoral	Informació extreta de la publicació "Xifres agregades de l'economia social i solidària barcelonina" (2015)

En la taula següent es mostren els valors previstos de les mètriques seleccionades per l'escenari horitzó (2028) comparats amb la situació actual o de referència. La síntesi d'aquesta comparativa, que és una expressió quantitativa d'unes fites que el Pla Litoral pretén assolir, és la següent:

- Es preveu un lleuger increment de població resident -degut sobretot al desplegament del planejament urbanístic del barri de la Marina del Prat Vermell- i per contra una contenció de la població flotant (mesurada en termes de pernoctacions en establiments turístics). En coherència amb això, **s'espera que l'afluència als espais públics del front litoral i a les platges en particular es mantingui en uns nivells semblants als actuals.**
- Es contempla que a la ciutat hi haurà, pel 2028, **6 km més de longitud de vora de mar accessible i 300.000 m² addicionals d'espais públics d'ús lliure i accés lliure al mar.**
- **Augmenten significativament els estàndards de servei de transport públic** al litoral (oferta de servei, nombre de parades i estacions i accessibilitat) **així com les dotacions per a la mobilitat en bici** (carrils bici, ancoratges i estacions de bicic). Per contra, **disminueix el nombre de places d'aparcament disponibles.**
- **S'incrementa en 25 ha la dotació de superfície verda real** dels barris del litoral.
- Pel 2028, s'hauran executat **tots els dipòsits anti-DSU planificats.**
- **Es redueixen els valors d'immissió de NO₂, PM₁₀ i PM_{2,5}** en el front litoral així com el nombre de dies a l'any que se supera el valor límit diari normatiu de PM₁₀, i els nivells de totes les estacions de control atmosfèric del front litoral es situen **per sota dels límits que estableix la normativa europea.**
- **Millora la qualitat ambiental de les aigües de bany i dels fons marins** de Barcelona.
- **Es restitueix a les platges de Barcelona la superfície i l'amplada** que tenien el 2012.
- **Davalla l'exposició de la població al soroll generat per la ronda Litoral.**
- **S'incrementa l'activitat econòmica i el nombre de llocs de treball localitzats** dels barris del litoral, **i de manera més significativa, en els sectors de l'economia blava** (amb especial intensitat en el Port de Barcelona).
- **Les iniciatives d'economia social i solidària fan un salt endavant molt important** a l'àmbit del litoral.

Objectiu 1. Un àmbit habitable i ciutadà				
	Situació actual	Horitzó 2028	Variació absoluta	Variació relativa
Nº d'habitants dels barris del litoral	251.129 habitants	280.000 habitants	+ 28.871 habitants	+ 11,5%
Nº de places d'allotjament turístic als barris del litoral	48.755 places	48.755 places	0	0%
Volum anual de visitants al conjunt d'espais públics del front litoral, en milions	13 M visitants	13 M visitants	0	0%
Volum anual de visitants a les platges, en milions	4,7 M visitants	4,5 M visitants	- 0,2 M visitants	- 4,2%
Metres lineals de vora de mar amb accés lliure	10.088 ml	15.931 ml	+ 5.843 ml	+ 57,9%
Metres quadrats d'espai públic d'ús lliure i accés lliure al mar	4.981.615 m²	5.288.713 m²	+ 307.098 m²	+ 6,2%
Nº de parades de bus al front litoral	120 parades	130 parades	+ 10 parades	+ 8,3%
Longitud recorreguda pels busos de les línies regulars que donen servei als barris del litoral, en milions de veh-km per any	6,84 M veh-km	7,8 M veh-km	+ 0,96 M veh-km	+ 14%
Nº d'estacions de metro i ferrocarril als barris del litoral	12 estacions	17 estacions	+ 5 estacions	+ 41,6%
Nº total d'accessos del conjunt de les estacions de metro i ferrocarril dels barris del litoral	22 accessos	29 accessos	+ 7 accessos	+ 31,8%
Longitud de carrils bici (i les seves connexions) en el front litoral, en km	10,6 km	19,5 km	+ 8,9 km	+ 84,0%
Nº d'estacions de bicig en els barris del litoral	60 estacions	66 estacions	+ 6 estacions	+ 10%
Nº d'ancoratges tipus "U" per a bicicletes al front litoral	830 ancoratges	1.830 ancoratges	+ 1.000 ancoratges	+ 204,8%
Nº de places d'aparcament disponibles (lliure i regulat) al front litoral	16.900 places (1)	14.700 places (2)	- 2.200 places	- 13%
Objectiu 2. Un ambient sostenible				
	Situació actual	Horitzó 2028	Variació absoluta	Variació relativa
Hectàrees de superfície de verd real als barris del litoral	2.768 ha	2.793 ha	+ 25 ha	+ 0,9%
Nº de dipòsits anti-DSU de la ciutat	15 dipòsits	21 dipòsits	+ 6 dipòsits	+ 40%
Valors de la concentració de NO₂ en µg/m³ a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire del front litoral				
Ciutadella (XVPCA)	38 µg/m³	Reducció dels valors actuals i cap situació per sobre del límit de 40 µg/m³ que estableix la normativa europea		
Poblenou (XVPCA)	44 µg/m³			
Unitat mòbil (Port)	40 µg/m³			
ZAL Prat (Port)	36 µg/m³			
Valors de la concentració de PM₁₀ en µg/m³ a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire del front litoral				
IES Verdaguer - Ciutadella (XVPCA)	29 µg/m³	Reducció dels valors actuals i cap situació per sobre del límit de 40 µg/m³ que estableix la normativa europea		
Poblenou (XVPCA)	28 µg/m³			
Port Vell (XVPCA)	26 µg/m³			
Dàrsena sud (Port)	34 µg/m³			
ZAL Prat (Port)	33 µg/m³			
ZAL BCN (Port)	24 µg/m³			
BEST (Port)	26 µg/m³			
Nº de dies a l'any que es supera el Valor Límit Diari normatiu de PM₁₀ a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire del front litoral				
IES Verdaguer - Ciutadella (XVPCA)	12 superacions	Reducció dels valors actuals i cap situació per sobre de les 35 superacions del nivell de 50 µg/m³ que estableix la normativa europea		
Poblenou (XVPCA)	14 superacions			
Port Vell (XVPCA)	9 superacions			

	Situació actual	Horitzó 2028	Variació absoluta	Variació relativa
Dàrsena sud (Port)	40 superacions	Reducció dels valors actuals i cap situació per sobre de les 35 superacions del nivell de 50 µg/m³ que estableix la normativa europea		
ZAL Prat (Port)	35 superacions			
ZAL BCN (Port)	4 superacions			
BEST (Port)	4 superacions			
Valors de la concentració de PM_{2,5} en µg/m³ a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire del front litoral				
Poblenou (XVPCA)	18 µg/m³	Reducció dels valors actuals i cap situació per sobre dels 25 µg/m³ que estableix la normativa europea		
Port Vell (XVPCA)	14 µg/m³			
Dàrsena sud (Port)	19 µg/m³			
ZAL Prat (Port)	19 µg/m³			
Valor de l'índex MEDOCC dels fons marins de la costa de Barcelona	Molt bo - Bo	Molt bo	n.a.	n.a.
Metres quadrats de la superfície total emergida de les platges de Barcelona	220.656 m²	345.721 m² (3)	+ 125.065 m²	+ 56,7%
Metres lineals d'amplada mínima de platja emergida mesurada des de l'aresta del passeig marítim (en el punt d'amplada mínima de totes les platges)	13m (4)	50 m (5)	+ 37 m	+ 285%
Nivell de qualitat atorgat a les aigües de bany del front marítim de Barcelona per les agències de salut pública	87% excel·lent 7% bona 6% deficient	100% excel·lent	n.a.	n.a.
Percentatge de població resident en una franja de 500 m a banda i banda de la ronda Litoral afectada per nivells de soroll diürn per damunt de 55dBA				
55-60 dBA (Ld)	4,3%	n.a.	n.a.	n.a.
60-65 dBA (Ld)	2,6%	n.a.	n.a.	n.a.
65-70 dBA (Ld)	3,4%	Reducció dels nivells de soroll a què estan sotmesos aquests segments de població		
70-75 dBA (Ld)	2,1%			
75-80 dBA (Ld)	0,2%			
> 80 dBA (Ld)	0,5%			
Total	13,1%			

Objectiu 3. Una economia arrelada i social

	Situació actual	Horitzó 2028	Variació absoluta	Variació relativa
Nº de llocs de treball directes localitzats als barris del litoral	141.166 llocs	155.000 llocs	+ 13.834 llocs	+ 9,8%
VAB directe generat per les activitats econòmiques que es desenvolupen als barris del litoral, en milions d'€	8.135 M€	9.200 M€	+ 1.065 M€	+ 13,1%
Nº de llocs de treball directes en activitats d'economia blava i localitzats als barris del litoral	5.034 llocs	5.800 llocs	+ 766 llocs (6)	+ 15,2%
VAB directe generat per les activitats d'economia blava que es desenvolupen als barris del litoral, en milions d'€	435 M€	525 M€	+ 90 M€ (7)	+ 20,7%
Nº de llocs de treball directes localitzats al recinte portuari (de l'APB i de les empreses de la Comunitat Portuària)	13.365 llocs	16.000 llocs	+ 2.635 llocs	+ 19,7%
VAB directe generat per les activitats que es desenvolupen al recinte portuari (de l'APB i de les empreses de la Comunitat Portuària), en milions d'€	2.291 M€	2.900 M€	+ 609 M€	+ 26,6%
Percentatge de la població resident en un districte del litoral que treballa en el mateix districte (mitjana per als tres districtes)	31,2%	32%	+ 0,8%	n.a.

	Situació actual	Horitzó 2028	Variació absoluta	Variació relativa
Percentatge dels llocs de treball localitzats en un districte del litoral que estan ocupats per població resident en el mateix districte (mitjana per als tres districtes)	28,2%	32%	+ 3,8%	n.a.
Nº d'iniciatives d'economia social i solidària als districtes del litoral	1.578 iniciatives	2.000 iniciatives	+ 422 iniciatives	+ 26,7%

(1) 15.000 places d'aparcament regulat i 1.900 places d'aparcament lliure.

(2) 14.700 places d'aparcament regulat i cap d'aparcament lliure.

(3) Aquest valor-objectiu equival a la superfície de platja emergida de 2012.

(4) Aquesta dada correspon a la platja de la Mar Bella.

(5) Aquest valor-objectiu correspon a la situació de 2012.

(6) No inclou l'increment de llocs de treball a dins del recinte del Port de Barcelona.

(7) No inclou l'increment de VAB per activitats econòmiques a dins del recinte del Port de Barcelona.

LLISTAT D'ACRÒNIMS

ADIF	Administrador d'Infraestructures Ferroviàries
AMB	Àrea Metropolitana de Barcelona
Ample UIC	Ample ferroviari estàndard o europeu (1.435 mm)
Anti-DSU	Dipòsits anti-descàrregues del sistema unitari del cicle de l'aigua
APB	Autoritat Portuària de Barcelona
BCASA	Barcelona Cicle de l'Aigua S.A.
BSM	Barcelona Serveis Municipals
CILSA	Centre Intermodal de Logística S.A.
CMIMA	Centre Mediterrani d'Investigacions Marines i Ambientals del CSIC
CLH	Companyia Logística d'Hidrocarburs
COO	<i>Coastal Ocean Observatory</i> de l'Institut de Ciències del Mar
CSIC	Consell Superior d'Investigacions Científiques
DEUP	Delimitació dels Espais i Usos Portuaris
DGPCE	Direcció General de Protecció Civil i Emergències
DPMT	Domini públic marítimoterrestre
ECA	Zona de control d'emissions (al mar)
EDAR	Estació depuradora d'aigües residuals
EGA	Espai de gran afluença
ESS	Economia social i solidària
FNB	Facultat de Nàutica de Barcelona
IBE	Institut Barcelona Esports
ICGC	Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya
ICM	Institut de Ciències del Mar del CSIC
IEET	Impost sobre les estades en establiments turístics
IERMB	Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
IES	Institut d'educació secundària
IMD	Intensitat mitjana diària de trànsit
INB	Institut de la Nàutica de Barcelona
MARPOL	Conveni internacional per prevenir la contaminació pels bucs
MEDOCC	Índex de qualitat biològica del Mediterrani Occidental
MPGM	Modificació del Pla General Metropolità
MUHBA	Museu d'Història de Barcelona
n.a.	No aplicable
NXB	Nova xarxa de bus
NVDI	Índex de vegetació de diferència normalitzada
ODS	Objectius de desenvolupament sostenible de Nacions Unides
OMI	Organització Marítima Internacional
P&R	<i>Park and ride</i>
PE	Pla especial urbanístic
PGIL	Pla de Gestió Integrada del Litoral de Barcelona
PUEP	Pla d'Utilització d'Espais Portuaris
QGIS	Sistema d'informació geogràfica Quantum
RDM	Drassanes Marítimes de Rotterdam
RMB	Regió metropolitana de Barcelona
SIG	Sistema d'informació geogràfica

SUDS	Sistema de drenatge urbà sostenible
TIC	Tecnologies de la informació i la comunicació
TMB	Transports Metropolitans de Barcelona
UE	Unió Europea
UPC	Universitat Politècnica de Catalunya
UTM	Unitat de Tecnologia Marina del CSIC
VAB	Valor afegit brut
veh·km	Vehicles per quilòmetre (distància recorreguda per un parc de vehicles)
VMP	Vehicle o giny de mobilitat personal
WTC	<i>World Trade Center</i>
XVPCA	Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica
ZAL	Zona d'Activitats Logístiques
ZMT	Zona maritimoterrestre







**Ajuntament
de Barcelona**

Gerència Municipal
Direcció de l'Oficina
Estratègica de l'Àmbit
Litoral



**BARCELONA
REGIONAL**
AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBA