

# ESTUDI SOBRE LA SITUACIÓ DELS PROJECTES ESTRATÈGICS A LA COMARCA DEL BAIX LLOBREGAT

(1a. Part)

**Unitat de Promoció i Desenvolupament del Baix Llobregat 2003**

**Programa del Servei d'Ocupació de Catalunya,  
cofinançat per la Generalitat de Catalunya i pel Fons Social Europeu**



## AGRAÏMENTS

Volem agrair a les nombroses institucions, públiques i privades, i sobretot a les persones a elles pertanyents que han col·laborat amablement cedint-nos una part del seu temps i/o aportant tota mena de documentació tècnica i/o estudis, la majoria dels quals no han estat publicats ni distribuïts pels cabals habituals per als documents "publicats". Sense la seva col·laboració el present estudi no hagués estat possible:

|                      | <b>AREA/RESPONSABILITATS</b>       | <b>INSTITUCIO</b>             |
|----------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| Miquel Domènech      | Tècnic                             | CONS. COMARC.BAIX LLOBREGAT   |
| Joan Tineo           | Tècnic                             | CONS. COMARC.BAIX LLOBREGAT   |
| Alfredo Santin       | Tècnic                             | CONS. COMARC.BAIX LLOBREGAT   |
| Maria Miranda        | Cap del Gabinet de l'Alcalde       | AJ. DE CASTELLDEFELS          |
| M. Luz Araujo Cantón | Cap Àrea Urbanisme                 | AJ. DE CORNELLÀ               |
| Vicenc Badenes       | Regidor de Soc del Coneix.         | AJ. DE CORNELLÀ               |
| Constantí Vidal      | Cap de Planejament                 | AJ. DE EL PRAT                |
| Carles Prieto        | Dtor. de l'Oficina del Pla Delta   | AJ. DE EL PRAT                |
| Joan Romagosa        | Cap Serveis Tècnics                | AJ. DE MARTORELL              |
| Joan Magrané         | Regidor Urbanisme                  | AJ. DE MOLINS DE REI          |
| Ferran Saló          | Arquitecte Municipal               | AJ. DE OLESA                  |
| Joan Torres          | Arquitecte Municipal               | AJ. DE PALLEJÀ                |
| Carme Ruiz           | Dtor. Serv. de Ciutat i Med. Amb.  | AJ. DE SANT BOI               |
| Rosa Cifuentes       | Tècnica de Medi Ambient            | AJ. DE SANT BOI               |
| Joan Isart           | Arquitecte Municipal               | AJ. DE SANT ESTEVE SESROVIRE  |
| Manel Pacareu        | Arquitecte Cap de Planejament      | AJ. DE SANT FELIU             |
| Miquel Guardia       | Arquitecte Municipal               | AJ. DE SANT JOAN DESPÍ        |
| Carme Tubella        | Urbanisme                          | AJ. DE SANT VICENÇ DELS HORTS |
| Mercedes Blai        | Tècnica d'Urbanisme                | AJ. DE SANT VICENÇ DELS HORTS |
| Enric Serra          | Cap Planificació Territorial       | AJ. DE VILADECANS             |
| Joan Rojas           | Planifi. i Desenv. Estrat. Bcn     | AENA                          |
| Lluís Bonet          | Tècnic Planificació                | MFOM-D.G. CARRETERAS          |
| Vicente Briz         | Tècnic Seguiment Projectes         | MFOM-D.G. PORTS I TRANSPORTS  |
| Josep Manau          | Gerent de Rodalies                 | RENFE                         |
| Adolf Romagosa       | Gab. Direc. i Resp. d'Op.Terr.     | APB                           |
| Luis Lago            | Tècnic Planificació                | DPTOP-D.G. CARRETERES         |
| Amèlia Mateos        | Coord. Urban. Baix Llobregat       | DPTOP-D.G. URBANISME          |
| Clara Galiano        | Resp. Arxiu Planejament            | DPTOP-D.G. URBANISME          |
| Xavier Flores        | Tècnic Progr.Mob. i Grans Infr.    | DPTOP-SECR./PRO. PER LA MOB.  |
| Oriol Juncadella     | Planificació                       | FGC                           |
| Antoni Garcia        | Oficina Gestió de Proj. Obra Civil | GISA                          |
| M José Cigalat       | Resp. Arxiu i Documentació         | GISA                          |
| Elena Campelo        | Adjunta a Gerència Línia 9         | GISA                          |
| Andreu Ulied         | Director                           | MCRIT                         |
| Josep Maria Clotas   | Director                           | PARC MEDIT. DE LA TECNOLOGIA  |
| Ramon Torre          | Cap dels Serveis Tècnic            | AMB                           |
| Francesc Calvet      | Cap Unitat de Planificació         | ATM                           |
| Núria Fontova        | Resp Arxiu i Documentació          | ATM                           |
| Marc Monlleo         | Tècnic Medi Ambient                | BARCELONA REGIONAL            |
| Manuel Gomez         | Tècnic Estudis Territorials        | IERMB                         |
| Joan Lopez           | Dtor Observatori del Pla Delta     | IERMB                         |

## FORMAT DE L'INFORME I MANERA DE CONSULTAR-LO

L'**Observatori Permanent del Mercat de Treball del Baix Llobregat (OPMT-BL)**, autor del present estudi, realitzat en el marc i gràcies al programa *Unitat de Promoció i Desenvolupament (UPD) 2003*, ha optat per a distribuir-ne els resultats, gràcies a les avantatges que ens permeten les noves tecnologies digitals, en format CD-ROM, ja que això ens ha permès **il·lustrar els continguts de l'estudi i els projectes analitzats vinculant-los (hipervincles) amb els nombrosos documents que hem recopilat i consultat sobre ells**. Són documents, sovint, d'especial rellevància i que són públics o d'accés públic, però que sovint tenen una molt escassa distribució, lligada sols als àmbits tècnics i de responsabilitat que els han de valorar.

Físicament, aquests **documents electrònics** (i molts d'altres) es poden trobar a dos llocs ben diferents:

- **A aquest CDROM.** També podeu accedir-hi directament explorant les carpetes del CDROM
- **A Internet.** En aquest cas l'hipervincle us conduirà a una adreça de la www on està allotjat el document original. Alguns documents, tot i estar a Internet, els hem inclòs en aquest CDROM per a evitar els angoixosos enllaços trencats quan l'administrador de la web que l'allotja en canvia la URL per algun dels freqüents canvis i reordenacions dels continguts i pàgines de les webs.

Tant aquest estudi, com els documents digitals vinculats en ell, i molts d'altres documents digitals i recursos complementaris (webs relacionades, imatges i planells, documentació tècnica dels projectes), tots ells ordenats i relacionats amb els diferents projectes i amb **àmbits temàtics** aquí sols referenciats, els trobareu online a l'adreça de la **Web de l'Estudi sobre la Situació dels Projectes Estratègics a la Comarca del Baix Llobregat (EPES)**

<http://www.elbaixllobregat.net/economica/opmt/informes.asp>

Cal dir que a la bbdd documental online, consultable per Internet, hi hauran mes documents electrònics (estudis, informes, planells, mapes...), juntament amb referències a documents en paper (fitxa bibliogràfica). En el present informe, en el CDROM, sols hi ha una part d'aquest fons documental. En canvi, a la web de l'estudi, a la data d'edició del present informe, podem parlar d'un fons de mes de 500 documents relacionats amb l'estudi i els projectes.

Per a gaudir d'aquestes còmodes avantatges que ens ofereix l'edició digital hem tingut cura de minimitzar els requisits de programari necessaris per a consultar-lo. Tots els documents digitals enllaçats poden visualitzar-se amb alguna de les següents eines:

- **Acrobat Reader.** Necessari per obrir els documents format **pdf**. El podeu descarregar gratuïtament [aquí](#).
- Un programa capaç de visualitzar **imatges en el format universal i obert jpg**. Es recomana, per evitar l'enutjós "temps d'arrancada" del programa de visualització que per defecte arrenqui l'extensió "jpg" al vostre ordinador que tingueu aquest programa permanentment obert mentre consulteu aquest CDROM o que canvieu la configuració del vostre ordinador per a que els documents d'aquest format els visualitzi, per exemple, el vostre explorador d'Internet.
- Un navegador web o **browser** per a visualitzar els arxius en format **jpg (plànols, imatges etc.)**

## ACRONIMS

|          |                                                                                                               |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ATM      | Autoritat del Transport Metropolità                                                                           |
| CAPEBALL | Catàleg de Projectes Estratègics de la Comarca del Baix Llobregat                                             |
| DGC      | Direcció General de Carreteres(DPTOP) Direcció General de Carreteres(MFOM)                                    |
| DGF      | Direcció General de Ferrocarrils (MFOM)                                                                       |
| DGPT     | Direcció General de Ports i Transports                                                                        |
| DGU      | Direcció General d'Urbanisme(DPTOP)                                                                           |
| DPTOP    | Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques                                                         |
| EPES     | Estudi de la situació dels Projectes Estratègics a la Comarca del Baix Llobregat                              |
| EPES     | Estudi sobre la situació dels Projectes Estratègics a la Comarca del Baix Llobregat                           |
| FGC      | Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya                                                                   |
| GIF      | Gestor de Infraestructuras Ferroviàries                                                                       |
| GISA     | Gestor d'Infraestructures SA                                                                                  |
| MFOM     | Ministerio de Fomento                                                                                         |
| OPMT-BL  | Observatori Permanent del Mercat de Treball del Baix Llobregat                                                |
| PD       | Pla Delta                                                                                                     |
| PDI      | Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu a la Regió Metropolitana de Barcelona 2001-10 |
| PG       | Pla General Municipal                                                                                         |
| PGM      | Pla General Metropolità                                                                                       |
| PGr      | Revisió De Pla General                                                                                        |
| POR      | Pla D'ordenació Municipal                                                                                     |
| POUM     | Pla d'Ordenació Urbana Municipal                                                                              |
| PTBLL    | Pacte Territorial per al Desenvolupament Econòmic i l'Ocupació de la Comarca del Baix Llobregat               |
| PTGC     | Pla Territorial General De Catalunya                                                                          |
| PTMB     | Pla Territorial Metropolità De Barcelona                                                                      |
| RMB      | Regió Metropolitana de Barcelona                                                                              |

# ÍNDEX DE L'ESTUDI

## CATÀLEG DE PROJECTES ESTRATÈGICS AL BAIX LLOBREGAT (CAPEBALL)

Són els projectes dels que se n'ha fet un seguiment específic en el present treball, i que constitueixen el contingut actual de CAPEBALL. IDP es el nº o identificador del projecte al catàleg.

| CATALEG PROJECTES ESTRATEGICS AL BAIX LLOBREGAT |                                                                        |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| P                                               | Descripció del Projecte                                                |
| 1                                               | Ampliació del Port                                                     |
| 2                                               | Ampliació de l'Aeroport                                                |
| 3                                               | N-340 (B-24): Variant de Vallirana (Cervellò - Vallirana)              |
| 4                                               | 4art CINT. / AUTOVIA ORB.(Granoll. - Vilafr.) (Tram Abrera - Terrassa) |
| 5                                               | B-224: Variant Carretera comarcal Martorell - Sant Sadurní             |
| 6                                               | Cinturó Oest Martorell: Connexió B224-NII                              |
| 7                                               | AUTOPISTA A2: Carril VAO a l'A2                                        |
| 8                                               | Línia FGC a Manresa: Desdoblament Martorell - Olesa                    |
| 9                                               | Línia FERROV. ORBITAL Vilafran. - Mataró (Tram Martorell - Terrassa)   |
| 10                                              | Línia RENFE C5 (El Papiol - Mollet): Reconversió a passatgers          |
| 11                                              | Línia 9 METRO (Badalona - Bcn- El Prat)                                |
| 12                                              | Línia 12 METRO (Zona Universitària - Castelldefels)                    |
| 13                                              | TRAMBAIX: Estudis Ampliació                                            |
| 14                                              | AVE: Trams Sant Esteve Ssr. - Barcelona + Estació Intermodal           |
| 16                                              | Línia 3 METRO: Perllongament                                           |
| 17                                              | ZAL II                                                                 |
| 18                                              | Ciutat Aeroportuària                                                   |
| 19                                              | Pla de Ponent de Gavà                                                  |
| 20                                              | Parc de Negocis de Viladecans                                          |
| 21                                              | Parc Logístic de Sant Boi                                              |
| 22                                              | Colònia Güell                                                          |
| 24                                              | CitiLab                                                                |
| 25                                              | Eixample Prat Nord                                                     |
| 26                                              | Desviació del Riu Llobregat                                            |
| 27                                              | Parc Fluvial del Llobregat: Projecte Marc                              |
| 28                                              | Parc Agrari                                                            |
| 29                                              | Depuradora del Llobregat                                               |
| 30                                              | Parc Natural del Litoral Viladecans - El Prat                          |
| 31                                              | Passeig Marítim Metropolità                                            |
| 32                                              | Campus Mediterrani de la Tecnologia - UPC                              |
| 33                                              | Ecoparcs                                                               |
| 34                                              | Connexió de la Autovia N-II amb la B-30                                |
| 35                                              | Hospital Comarcal de Sant Joan D'Espí                                  |
| 36                                              | Línia 1 METRO (Perllongament Feixa Llarga - El Prat - Sant Boi)        |
| 37                                              | Accessos Viaris a l'Aeroport i a la Ronda De Dalt: 'Pota Sud'          |

|    |                                                                     |
|----|---------------------------------------------------------------------|
| 38 | Autovia del Baix Llobregat Tram Abrera - St. Feliu                  |
| 39 | Ampliació Ronda Litoral des de A-2 A Zona Franca                    |
| 40 | Nou Accés Viari a la Ampliació Del Puerto                           |
| 41 | Connexió Ronda Litoral con A-16 y Millora Accessos al Prat, 2ª Fase |
| 42 | Eix Viari Puerto - Aeroport                                         |
| 43 | Accés Ferroviari al Moll Sud N° 1                                   |
| 44 | Ramal Ferroviari del Llobregat                                      |
| 45 | Nou Accés Ferroviari a l'Ampliació del Port                         |
| 46 | Intercanviador Martorell Central FGC - RENFE - Bus                  |
| 47 | Intercanviador Sant Vicenç - Quatre Camins FGC - Bus                |
| 48 | FGC Semisoterrament a Pallegà                                       |
| 49 | FGC Desdoblament St. Andreu(El Palau) - Martorell(Enllaç)           |
| 50 | RENFE Soterrament Línia a Sant Feliu                                |
| 51 | Remodelació Nus Ferroviari Aeroport                                 |
| 52 | Corredor Castelldefels - El Prat (Estudi capacitat 3ª i 4ª via)     |
| 53 | Metro L2 (Perllongament Sant Antoni - Fira II)                      |
| 54 | Centre direccional                                                  |
| 55 | Polígon - Parc de Negocis Mas Blau                                  |
| 56 | Àrees Protegides                                                    |
| 57 | Fira II                                                             |
| 58 | Projecte Gran Via                                                   |
| 59 | Laboratori de Cuina (Pol Agroalimentari)                            |
| 60 | Parc Aeroespacial i de la Mobilitat de Catalunya                    |

.....

Els resultats de l'estudi EPES està contingut les parts i documents indexats tot seguit.  
Els quadres **PXX** que acompanyen als diferents apartats del Índex indiquen la ubicació dels diferents Projectes del Catàleg dins de l'informe, segons la següent codificació.

## **PART I - MARC CONCEPTUAL**

**CAPÍTOL 1. Objecte d'Estudi, Objectius i Metodologia de l'Estudi i Producte Resultant**

**CAPÍTOL 2. Plantejament i Marc d'Anàlisi**

**CAPÍTOL 3. Els Projectes estratègics de la Comarca del Baix Llobregat**

**3.1. Selecció dels Projectes**

**3.2. Tipologia dels Projectes**

**CAPÍTOL 4. Recorregut Administratiu i Marc Institucional dels Projectes**

**4.1. Fases en els Projectes d'Infraestructures u Obra Civil**

**4.2. Fases en els Projectes Urbanístics**

4.3. [Entramat Institucional](#)

CAPÍTOL 5. [Enquadrament dels Projectes en Programes d'Actuació](#)

5.1. [El Pla Director d'Infraestructures](#)

5.2. [El Pla Delta](#)

## **PART II - EL CATÀLEG DE PROJECTES ESTRATÈGICS**

CAPÍTOL 6. [Els Projectes del Catàleg CAPEBALL](#)

CAPÍTOL 7. Els Projectes Del Pla Delta

7.1. [Ampliació De L'aeroport](#)

[P2](#)

7.1.1 . Ciutat Aeroportuària

[P18](#)

7.3. [Desviament Del Riu Llobregat, Depuradora I Col·lectors](#)

[P26](#) [P29](#)

7.4. [Ampliació Del Port](#)

[P1](#)

7.4.1 Z.A.L 2a Fase

[P17](#)

7.5. [Accessos Viaris](#)

[P37](#) [P38](#) [P39](#) [P40](#) [P41](#) [P42](#)

7.6. [Accesos Ferroviaris](#)

[P43](#) [P44](#) [P45](#)

CAPÍTOL 8. Altres Infraestructures Logístiques I De Mobilitat De Persones I Mercaderies

8.1. Xarxa De Metro I Ferrocarrils

8.1.1. [El "Metro Del Baix Llobregat"· dels FGC](#)

[P48](#) [P49](#)

8.1.2. [Els Ramals de FGC de Martorell a Igualada i Manresa](#)

[P8](#)

8.1.3. Els Projectes d'extensió de La Xarxa de Metro cap El Baix Llobregat

[P36](#) [P53](#) [P16](#) [P13](#) [P12](#) [P11](#)

8.1.4. La Xarxa Ferroviària Estatal.

[P50](#) [P52](#) [P10](#) [P14](#) [P51](#) [P9](#)

8.2. Carreteres

[P4](#) [P3](#) [P5](#) [P7](#) [P6](#) [P34](#)

8.3. Multimodalitat.

[P46](#) [P47](#)

8.4. Altres Projectes Logístics (Europorta - Pol Logístic)

[P54](#) [P47](#) [P58](#)

**CAPÍTOL 9. PROGRAMES I PROJECTES URBANÍSTICO-ECONÒMICS**

9.1. Pols Econòmics

[P55](#) [P23](#) [P59](#) [P60](#) [P22](#) [P24](#) [P32](#)

9.2. Nous Polígons Industrials

[P21](#) [P15](#) [P55](#)

9.3. Actuacions Urbanístiques Residencials o Mixtes d'Envergadura

[P19](#) [P25](#)

**CAPÍTOL 10. Programes I Projectes Ambientals I De Qualitat De Vida**

[P27](#) [P28](#) [P30](#) [P56](#) [P31](#) [P33](#) [P36](#)



---

# PART I -MARC CONCEPTUAL

## CAPÍTOL 1. Objecte d'Estudi, Objectius i Metodologia de l'Estudi i Producte Resultant.

### OBJECTE D'ESTUDI I OBJECTIUS

La necessitat del present estudi sorgeix de la constatació que es té, des dels agents institucionals i socials implicats en les polítiques de promoció econòmica, de que aquestes no poden dissenyar-se ni planificar-se de forma adient sense un coneixement detallat i concret de quins grans projectes s'estan desenvolupant en el territori per al qual es vol impulsar i crear activitat econòmica.

L'habitual i natural divisió administrativa de les administracions locals i supralocals sovint té un efecte pernicios: la manca de visió transversal i integrada de les problemàtiques de cada àrea, la falta d'integració de polítiques que clarament s'afecten mútuament. Així sovint els projectes i programes urbanístics es fan sense tenir present els aspectes sobre l'activitat econòmica, o les polítiques de promoció econòmica es dissenyen sense conèixer les polítiques urbanístiques i de planificació territorial, quan aquestes determinen de forma importantíssima l'esdevenir de l'economia d'un territori.

A això cal afegir que sobre un mateix territori hi solen actuar varies administracions, empreses públiques i institucions parapúbliques, totes elles amb la seva pròpia i lògica autonomia i objectius. Aquesta autonomia fa que la coordinació entre elles depengui de la bona voluntat i de poca cosa més. I aquest hem comprovat que es el cas.

Com veurem al següent apartat, a la diagnosi estratègica de la comarca pel Pacte Territorial per l'Ocupació, en el que intervingueren nombrosos agents locals, econòmics i socials de la comarca es va concloure amb rotunditat de la necessitat de que per a dissenyar o promoure el desenvolupament econòmic del territori cal una implicació clara i decidida de les polítiques urbanístiques i de planificació territorial.

És des d'aquestes constatacions que des de L'**Observatori Permanent del Mercat de Treball del Baix Llobregat (OPMT-BL)** de l'Àrea de Promoció Econòmica del Consell Comarcal del Baix Llobregat es va endegar el present estudi, amb la voluntat de fer un **estudi de coneixement detallat i de diagnòstic de l'estat i previsió futura de les grans actuacions i projectes de tipus urbanístics, d'infraestructures, i territorial**. Un estudi que ha de servir per ajudar a definir, mes informadament, les actuacions i polítiques als diferents àmbits de planificació concertada entre els agents locals econòmics i socials de la comarca, com es el cas de:

- El **Pacte Territorial per al Desenvolupament Econòmic i l'Ocupació de la comarca del Baix Llobregat**
- Els Plans Estratègics municipals i comarcals.

Per altra banda, a mesura que avançava l'estudi s'ha fet evident una utilitat no gents menor de l'estudi. Es constata sempre que degut a la gran varietat d'administracions, empreses públiques i institucions que actuen en aquest àmbit, els tècnics d'urbanisme i planificació de ciutat dels ajuntaments, tenen una manca de informació sobre molts dels projectes dels que aquí parlem. Tant dels projectes dels municipis veïns com sovint també dels que afecten directament el seu terme municipal però que son competència d'administracions superiors. De fet, es una queixa reiterada la manca de informació actualitzada i concreta sobre els projectes que afecten al seu

municipi. El mateix passa, a un altre nivell, a les administracions superiors quan sortim del seu àmbit competencial. Sovint el coneixement es limita als projectes de la pròpia DG, desconeixent els que tenen altres DG de la mateixa *conselleria* o *ministerio*.

Esperem doncs que el present estudi pugui ser de molta utilitat també als responsables i tècnics de les àrees d'urbanisme de les administracions locals, així com als responsables i tècnics de les administracions superiors que vulguin tenir una visió més integrada del nostre territori quan es tracti de planificar actuacions sobre ell.

Després d'unes primeres consultes i revisió documental es va establir el "**Catàleg de Projectes Estratègics**" (**CAPEBALL**) a analitzar, que s'ha anat ampliant a mesura que s'ha fet el treball, i que finalment ha quedat per 60 projectes. Son aquests 60 projectes doncs els que constitueixen l'objecte del present estudi.

## METODOLOGIA DE L'ESTUDI

Donada la natura de l'objecte i els objectius a cobrir, l'estudi s'ha fet a partir dels següents mètodes:

- Entrevistes a *experts* en Urbanisme, Transport i Territori.
- Entrevistes a *tècnics municipals* de les àrees d'urbanisme i/o territori.
- Entrevistes a *tècnics de planificació o de projectes de Conselleries i Ministerios*, així com de les empreses o institucions autònomes d'ells dependents
- Consulta dels *documents tècnics administratius* (oficials) dels diferents projectes als que hem pogut tenir accés.
- Consulta de la premsa general i la comarcal per al seguiment de les darreres novetats i notícies de la seixantena de projectes
- Recerca d'*estudis i anàlisis (principalment aplicats) fets sobre aquests projectes o sobre d'altres de relacionats*, o del territori metropolità, fets per experts i especialistes, des de diferents disciplines en planificació territorial, urbana i d'infraestructures. Molts d'ells no publicats o d'escassa circulació i distribució mes enllà de la pròpia en el si de institucions en les quals s'han elaborat.

## EL PRODUCTE: CATELEG ONLINE DE PROJECTES ESTRATÈGICS DEL BAIX LLOBREGAT "CAPEBALL". BASE DE DADES DOCUMENTAL.

Precisament degut a aquesta gran dispersió de projectes, i de la seva documentació, dades, informacions, estudis, entre varies administracions i institucions, i a l'existència d'abundant "documentació gris" o no publicada molt interessant que sovint circula poc, sobre aquests temes o àmbits de planificació (infraestructures, planificació urbana, urbanisme,...) hem decidit constituir una autèntica **base de coneixement**, consistent en l'emmagatzematge indexat i relacionat de centenars de recursos documentals (en paper, en format digital o disponibles online) que poden ser d'utilitat als responsables municipals i comarcals, però també als tècnics de planificació de les diferents administracions superiors que operin al territori comarcal o a estudiosos de les temàtiques aquí recollides, que vulguin aprofundir en algun dels següents aspectes de la nostra comarca:

- La planificació estratègica del desenvolupament econòmic municipal i/o comarcal
- La naturalesa, fases i previsions dels diferents Projectes Estratègics
- La planificació estratègica del desenvolupament urbanístic i d'infraestructures
- La planificació estratègica del territori

Aquesta base de dades, consultable online a:

<http://www.elbaixllobregat.net/economica/opmt/informes.asp>,

recull més de 500 recursos documentals d'interès per al seguiment i, sobretot, l'anàlisi i valoració dels projectes i del seu impacte. Està integrada per:

- Referències a documentació relacionada (cita bibliogràfica)
- La pròpia documentació, quan aquesta l'hem aconseguit en format digital o és disponible online

Tota ella indexada i vinculada amb:

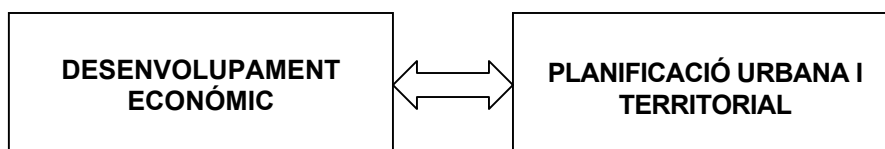
- Els 60 Projectes que constitueixen el CAPEBALL
- Les àrees temàtiques relacionades. Concretament classificades en els següents descriptors:

|       |     |                                                        |
|-------|-----|--------------------------------------------------------|
| i.    | TE  | <b>TERRITORI</b>                                       |
| ii.   | PT  | <b>PLANIFICACIÓ TERRITORIAL</b>                        |
| iii.  | PU  | <b>PLANIFICACIÓ URBANA (POLIGONS, SÒL RESIDENCIAL)</b> |
| iv.   | PS  | <b>PLANS ESTRATÈGICS</b>                               |
| v.    | IF  | <b>INFRASTRUCTURES</b>                                 |
| vi.   | TIM | <b>TRANSPORTS I MOBILITAT (GENERAL)</b>                |
| vii.  | TMM | <b>TRANSPORTS: MULTIMODALITAT</b>                      |
| viii. | TM  | <b>TRANSPORTS: MAR</b>                                 |
| ix.   | TA  | <b>TRANSPORTS: AIRE</b>                                |
| x.    | TC  | <b>TRANSPORTS: CARRETERA</b>                           |
| xi.   | TF  | <b>TRANSPORTS: FERROVIARI</b>                          |
| xii.  | PE  | <b>PROMOCIÓ ECONÒMICA</b>                              |
| xiii. | MA  | <b>MEDI AMBIENT I DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE</b>       |
| xiv.  | TC  | <b>TENOLOGIA, CONEIXEMENT, I+D+I</b>                   |
| xv.   | SV  | <b>SERVEIS A LES PERSONES</b>                          |
| xvi.  | PO  | <b>POLS ECONÒMICS</b>                                  |
| xvii. | SO  | <b>SOCIETAT</b>                                        |

L'objectiu, amb aquesta Base de Coneixement es reunir de forma integrada i **actualitzable** o ampliable, la documentació d'interès sobre els projectes del catàleg, i els seus àmbits temàtics relacionats, per posar-la a **disposició als tècnics i responsables comarcals i municipals** implicats en la planificació urbanística, territorial, econòmica i/o estratègica, i a qualsevol altra persona interessada.

## CAPÍTOL 2. Plantejament i Marc d'Anàlisi

Podríem dir que el marc conceptual en el que es situa el present estudi es el definit per la següent relació de interdependència :



La necessitat d'un *estudi de diagnosi* del planejament urbanístic i territorial, dels projectes desenvolupats en aquest àmbit, com el que abordem aquí ja es palesa als estudis de diagnosi del territori que l'Àrea de Promoció Econòmica realitza en el marc del Pacte Territorial per l'Ocupació. L'estudi de diagnosi qualitatiu, en que hi ha participat molts responsables i agents locals econòmics i socials de la comarca, ens situa en la conveniència de, per a poder promoure o planificar el creixement sostenible de la comarca, cal tenir molt present quina es la

seva realitat urbanística, territorial i infraestructural, i quin en serà el seu esdevenir proper<sup>1</sup> (les negretes i subratllat són nostres):

En quina mesura el territori condiciona l'activitat econòmica?

D'acord amb la majoria d'opinions recollides al llarg d'aquest treball, **entre els principals factors que es consideren clau per al desenvolupament de l'activitat econòmica a la comarca hi ha un predomini d'aquells que tenen a veure amb el model i la dinàmica territorial.**

**En concret, la utilització del planejament territorial i urbanístic s'identifica com l'instrument més potent que pot afavorir –o entorpir, segons l'orientació que prengui– el desenvolupament de l'activitat econòmica.** D'aquesta manera, la relació entre promoció econòmica i urbanisme no només resulta convenient, sinó que és altament necessària i hauria d'estar el màxim d'estructurada, i fins i tot integrada. A la comarca ja existeixen exemples positius d'actuació en aquesta línia que haurien de generalitzar-se.

**L'altre element que influeix enormement en el desenvolupament de l'activitat econòmica són les infraestructures de comunicacions**, en aquest cas principalment les viàries i ferroviàries. Així com es disposa d'una posició **avantatjosa respecte les principals vies de comunicació amb la resta del territori català i espanyol** (malgrat patir un model doblement radial respecte de Madrid i Barcelona), **les mancances en la xarxa interna i en la xarxa ferroviària, sobre tot la dedicada a mercaderies, representa un dels principals déficits de la comarca de cara a competir amb altres territoris.** La mala connexió tant viària (congestió contínua) com ferroviària (enllaç indirecte, passant per Barcelona) amb el port, per exemple, suposa un factor decisiu per a la no ubicació o la fugida de determinades empreses.

Resultat d'aquesta anàlisi, un dels eixos estratègics que es considera necessari desenvolupar es el d'**avançar en la integració dels àmbits urbanístic i de promoció econòmica**".

La superació exitosa dels reptes que afronta el territori passen fonamentalment per assolir una coherència entre el model territorial i el model econòmic. Així, la coordinació i, en la mesura del possible, integració dels àmbits de l'urbanisme i de la promoció econòmica s'ha d'originar en els nivells polítics, com s'ha constatat en aquest estudi. Sovint, en els municipis, els tècnics de les àrees d'urbanisme tenen escassa informació sobre els projectes d'àmbits o administracions superiors, romanen l'escassa informació al respecte en els nivells polítics de l'estructura administrativa (alcaldes i regidors). Haurà de ser doncs a aquest nivell que s'integrin les polítiques dels dos àmbits.

En tant que no es materialitza la integració d'aquests àmbits, la coordinació passaria per la contribució des de promoció econòmica en la definició de les infraestructures necessàries per al territori i en la participació en el seu disseny, en la recerca de l'equilibri econòmic, social i ambiental, a banda del territorial. Es a dir, cal que els planificadors d'urbanisme i planejament tinguin mes en compte els aspectes d'impacte social i econòmic d'aquestes, els seus múltiples efectes sobre l'economia de la població.

Igualment, en l'aplicació de polítiques de promoció econòmica, sempre de més detall o més modestes que les urbanístiques (l'autèntica estrella de la política municipal), s'ha de tenir present i conèixer els condicionats urbanístics i territorials. Alhora de buscar noves activitats, noves empreses, d'aconsellar la implantació de nous negocis que busquen un territori on implantar-se o d'assessorar als emprenedors locals, el coneixement dels aspectes territorials es capdal.

Igualment, és imprescindible la col·laboració en aspectes com l'adaptació de les normes urbanístiques a les necessitats de les possibles empreses que acudeixin al territori en termes d'adequació de les dimensions dels espais, per exemple.

<sup>1</sup> CONSELL COMARCAL DEL BAIX LLOBREGAT (Abril 2004). **Diagnosi Qualitativa del Baix Llobregat.** (Informe)

A un altre nivell, les reflexions, debats, propostes, negociacions i estudis relacionats amb projectes d'infraestructures de comunicacions viàries i ferroviàries, així com en tot allò que té a veure amb la mobilitat en general i la laboral en particular, necessiten també en territoris com el del Baix Llobregat de les aportacions coordinades de l'àmbit urbanístic i del de la promoció econòmica. Qüestions com les possibilitats d'optimitzar l'ús de línies ferroviàries infrautilitzades mitjançant el transport de mercaderies o la major accessibilitat a les zones industrials han de ser abordades també en comú amb les empreses, incloent-hi les de major dimensió.

Els grans projectes territorials, com les reformes urbanístiques d'envergadura o les infraestructures de transport, o la constitució de nous polígons o centres de negoci (pols d'activitat), com els aquí estudiats, tenen efectes en variables molt determinants per a l'evolució de l'activitat econòmica local. Per exemple:

Efectes "Territorials":

- patrons de mobilitat
- patrons i usos residencials
- equilibri del territori
- homogeneïtzació o especialització intra - comarcal e inter - comarcal,
- grau de relació i interdependència amb els territoris veïns
- demanda de determinats usos del sòl,

Efectes "Directament Econòmics":

- obertura o tancament de l'economia local
- competitivitat de les empreses localitzades a la comarca,
- competitivitat del territori en si, entès com a generador d'avantatges competitives en el marc d'una economia oberta
- estructura productiva sectorial
- localització productiva
- potenciació d'elements endògens
- posicionament de l'economia local en els fluxos globals (metropolitans, però també europeus i mundials)

De fet, no pocs projectes urbanístics estan pensats i dissenyats sobretot per a determinar l'activat i el potencial econòmic d'un territori. Com, per posar un exemple recent i de fora de la comarca, el 22@ de Barcelona, que es una actuació urbanística pensada per i des dels objectius econòmics que es pretén aconseguir amb aquesta.

Si aquestes reflexions són importants per a qualsevol territori, en el cas del Baix Llobregat, podríem dir que són quasi decisives, donades les seves peculiars característiques morfològic - geogràfiques que l'han convertit en l'espai on la metròpoli ha situat dues grans infraestructures, totes elles centrades en el transport i les comunicacions físiques:

- Per una banda, les infraestructures portuàries i aeroportuàries
- Per altra, un autèntic feix de vies i ferrocarrils que el constitueixen en el principal corredor de tràfic i comunicació entre la gran metròpoli i "l'interior del país" que lidera.

Aquestes dos fets històrics, juntament amb un tercer més recent,

- el de l'especulació o increment espectacular del preu del sòl i dels habitatges, més gran com més a prop del centre de la metròpoli, i que per tant expulsa població cap a les corones exteriors (al contrari del que passava unes dècades enrere on les tendències eren "en direcció al centre"

Són tres aspectes "territorials" que marquen directament les possibilitats o ventall d'opcions que se li presenten a la comarca alhora d'optar per una determinada especialització sectorial o

productiva, o un determinat model de creixement econòmic. O almenys en determinen “la tendència o “inèrcia evolutiva”, si en podem dir així.

Tendència que si es vol modular o capgirar en algun dels seus aspectes, haurà de ser fruit de decisions estratègiques i coordinades, que necessàriament impliquen un coneixement de tots els projectes que s'estan desenvolupant o estan en fases incipients de disseny o conceptualització.

Per posar sols un exemple “emblemàtic”, l'especialització en activitats logístiques, com ens comentava algun expert en planificació territorial, té una doble cara alhora de valorar els seus efectes sobre la comarca i els seus municipis:

- Uns evidents beneficis “econòmics” en forma d'ubicació d'empreses i creació d'ocupacions relacionades amb una activitat clarament a l'alça en un món més connectat.
- Però també, donada les grans dimensions de les instal·lacions necessàries (grans naus d'emmagatzematge) i a la necessitat de grans infraestructures viàries i ferroviàries, una pressió enorme sobre el territori (els usos del sòl) i els municipis, que provoca una gran demanda, des de molts sectors, sobre els ajuntaments i administracions implicades per a recalificar els terrenys cap a usos urbanitzables i industrials, quan no son expropiats directament per a fer-hi infraestructures viàries.

Així doncs, val la pena conèixer quins són els principals projectes de infraestructures i d'actuacions urbanístiques (o territorials en sentit ampli) per tal de, a través de la seva posterior anàlisi, se'n puguin moderar els efectes negatius i potenciar els positius... O, almenys, coordinar-les o planificar-les integralment, fet que la realització d'aquest estudi ens ha revelat que es fa de forma clarament insuficient.

## **CAPÍTOL 3. Els Projectes estratègics de la Comarca del Baix Llobregat**

### **3.1. Selecció dels Projectes**

En principi, l'objecte d'estudi són els 60 projectes inclosos al **Catàleg de Projectes Estratègics del Baix Llobregat (CAPEBALL)**, com pot veure's a la taula del Capítol 1, que són els projectes pels quals hem buscat informació ja sigui a través de procediments de revisió documental o d'entrevistes amb persones vinculades o coneixedores d'aquest.

Malgrat això, al llarg de les entrevistes, diferents tècnics i responsables dels diferents municipis o administracions ens han anat suggerint altres projectes --generalment urbanístics: nous polígons industrials, importants rectificacions d'usos del sòl, noves actuacions residencials d'envergadura, etc.--, sovint poc coneguts per trobar-se en fases molt inicials, en procés de conceptualització o proposta. En alguns casos, per la seva significació i importància per al desenvolupament econòmic del municipi o del conjunt de la comarca, els hem inclòs, en forma de breu ressenya, en el present informe, tot i que no formin part (de moment) del CAPEBALL.

És possible que, si aquest catàleg es va actualitzant i completant en un futur, que aquests projectes i d'altres entrin a formar part del catàleg i de la seva *Base Documental Online*.

### **3.2. Tipologia dels Projectes.**

Per tal de sintetitzar una mica l'enorme quantitat de projectes, de reduir la informació, podríem establir tres tipus principals de projectes en funció de la seva naturalesa són projectes amb diferents tipus d'objectius i sobretot diferent enquadrament o dependència institucional (conselleries i *ministeris* implicats en aprovar-los) i diferents marcs normatius i legats que els regulen.;

**URBANISTICS.** Són projectes que impliquen de forma principal la modificació de la legalitat urbanística, o del planejament existent, o la construcció de edificacions. Sovint impliquen canvis en els usos del sòl del terreny on s'emplacen. Tot i que poden obeir a objectius o motivacions ben diferents, fins i tot antagòniques, ja siguin:

- motivacions econòmiques,
- de conservació del territori, o
- de satisfacció de demanda d'habitatge o residencial

Concretament entrarien dins d'aquesta categoria:

|    |                                                  |
|----|--------------------------------------------------|
| 15 | Parc Industrial de Gavà                          |
| 17 | ZAL II                                           |
| 18 | Ciutat Aeroportuària                             |
| 19 | Pla de Ponent de Gavà                            |
| 20 | Parc de Negocis de Viladecans                    |
| 21 | Parc Logístic de Sant Boi                        |
| 23 | World Trade Center Cornellà                      |
| 25 | Eixample Prat Nord                               |
| 30 | Parc Natural del Litoral Viladecans-El Prat      |
| 31 | Passeig Marítim Metropolità                      |
| 32 | Campus Mediterrani de la Tecnologia -UPC         |
| 55 | Polígon - Parc de Negocis Mas Blau               |
| 56 | Àrees Protegides                                 |
| 57 | Fira II                                          |
| 58 | Projecte Gran Via                                |
| 60 | Parc Aeroespacial i de la Mobilitat de Catalunya |

Aquest projectes depenen directament, per a la seva conceptualització, desenvolupament, finançament i execució del marc institucional del planejament urbanístic i territorial, i d'un mixt de parcel·les governamentals. dels DG de Urbanisme (obres públiques, medi ambient i economia, indústria)

**INFRASTRUCTURES.** Projectes d'estudi, d'ampliació, o de realització de noves infraestructures de transport, en algunes de les seves modalitats: ferroviàries, aèries, marítimes, carreteres o multimodals. Són aquells projectes la realització dels quals obeeix a necessitat de satisfer demandes de mobilitat de mercaderies o persones.

|    |                                                                    |
|----|--------------------------------------------------------------------|
| 3  | N-340 (B-24): Variant de Vallirana (Cervelló-Vallirana)            |
| 4  | 4art CINT. / AUTOVIA ORB.(Granoll.-Vilafr.) (Tram Abrera-Terrassa) |
| 5  | B-224: Variant Carretera comarcal Martorell-Sant Sadurní           |
| 6  | Cinturó Oest Martorell: Connexió B224-NII                          |
| 7  | AUTOPISTA A2: Carril VAO a l'A2                                    |
| 8  | Línia FGC a Manresa: Desdoblament Martorell-Olesa                  |
| 9  | Línia FERROV. ORBITAL Vilafran.-Mataró (Tram Martorell-Terrassa)   |
| 10 | Línia RENFE C5 (El Papiol-Mollet): Reconversió a passatgers        |
| 11 | Línia 9 METRO (Badalona-Bcn-El Prat)                               |
| 12 | Línia 12 METRO (Zona Universitària-Castelldefels)                  |
| 13 | TRAMBAIX: Estudis Ampliació                                        |
| 14 | AVE: Trams Sant Esteve Ses.-Barcelona + Estació Intermodal         |
| 15 | Parc Industrial de Gavà                                            |
| 16 | Línia 3 METRO: Perllongament                                       |
| 24 | CityLab                                                            |
| 26 | Desviació del Riu Llobregat                                        |

- 29 Depuradora del Llobregat
- 33 Ecoparcs
- 34 Connexió de la Autovia N-II amb la B-30
- 35 Hospital Comarcal de Sant Joan D'Espí
- 36 Línia 1 METRO (Perllongament Feixa Llarga-El Prat-Sant Boi)
- 37 Accessos Viaris a l'Aeroport i a la Ronda de Dalt: 'Pota Sud'
- 38 Autovia del Baix Llobregat Tram Abrera - St. Feliu
- 39 Ampliació Ronda Litoral des de A-2 A Zona Franca
- 40 Nou Accés Viari a la Ampliació del Port
- 41 Connexió Ronda Litoral con A-16 y Millora Accessos al Prat, 2ª Fase
- 42 Eix Viari Puerto - Aeroport
- 43 Accés Ferroviari al Moll Sud N° 1
- 44 Ramal Ferroviari del Llobregat
- 45 Nou Accés Ferroviari a l'Ampliació del Port
- 46 Intercanviador Martorell Central FGC-RENFE-Bus
- 47 Intercanviador Sant Vicenç-Quatre Camins FGC-Bus
- 48 FGC Semisoterrament a Pallejà
- 49 FGC Desdoblament St. Andreu(El Palau)- Martorell (Enllaç)
- 50 RENFE Soterrament Línia a Sant Feliu
- 51 Remodelació Nus Ferroviari Aeroport
- 52 Corredor Castelldefels-El Prat (Estudi capacitat 3ª i 4ª via)
- 53 Metro L2 (Perllongament Sant Antoni-Fira II)
- 54 Centre direccional

El seu disseny, aprovació i execució es fa íntegrament des del DPTOP i MFON i de les DG de Ferrocarrils i Carreteres (i entitats autònomes dependents, com les empreses públiques: RENFE, ATM, GIG, FGC,... Quan aquestes institucions declaren un projecte com "de interès públic" aquest planejament passa "per sobre de l'anterior", i la DG d'urbanisme simplement té que integrar aquest projectes en els mapes i bbdd de planejament per a tenir la informació urbanística integrada.

**MIXTES.** Son projectes que tenen components dels dos

- 1 Ampliació del Port
- 2 Ampliació de l'Aeroport
- 22 Colònia Güell
- 27 Parc Fluvial del Llobregat: Projecte Marc
- 28 Parc Agrari
- 59 Laboratori de Cuina (Pol Agroalimentari)

Els dos primers són complexos projectes que integren subprojectes d'infraestructures de mobilitat i transport i reformes urbanístiques d'envergadura. La Colònia Güell conté components urbanístics, i serveis o promoció turística i d'imatge de la comarca. Els dos Parcs estan pensats per protegir determinats espais i usos del sòl per a activitats no urbanitzables, integrant també subprojectes de serveis i cura del territori i la natura, remodelacions o delimitacions dels planejament possible sobre la seva àrea. Finalment el Laboratori de Cuina és un projecte de constituir un cluster econòmic, i conté projectes urbanístics però també accions d'altres tipus.

## **CAPÍTOL 4. Recorregut Administratiu i Marc Institucional dels Projectes**

El procés legal - administratiu - tècnic que segueixen els projectes que impliquen obra pública o canvis en la normativa urbanística és d'una complexitat més que considerable per als neòfits en aquests processos de polítiques territorials i urbanístiques, i per a tots aquells que no siguin enginyers de camins, arquitectes, urbanistes o advocats especialitzats. Es fa necessari doncs dedicar aquest apartat a explicar els processos, fases i agents implicats, des que s'idea fins



que s'executa l'obra i entra en servei, per tal de què l'explicació de la situació de cada projecte sigui més planera i entenedora.

Entre aquest capítol i el següent pretenem fer una breu panoràmica de quin és aquest recorregut, legal i tècnic, i el seu enquadrament en programes d'acció polítics, per tal de que els no experts puguin valorar millor l'estat dels diferents projectes i el seu esdevenir immediat. O almenys sigui més fàcil poder deduir els terminis i terminis futurs. Sempre aproximativament, ja que al final, a la majoria de les fases intervé sempre una decisió política del responsable polític últim del projecte, que estarà condicionada per processos de difícil previsió, com són:

- les negociacions i decisions pressupostàries per la confecció dels pressupostos anuals de l'administració en qüestió (la responsable de "pagar" i "executar" el projecte)
- i les negociacions amb les institucions, col·lectius i resta administracions implicades en un projecte concret.

#### 4.1.Fases en els Projectes d'Infraestructures i Obra Civil

Quan un Projecte (una carretera, una via fèrria, una remodelació o ampliació de xarxes, etc.) entra en la planificació política, o "en programació" (per exemple, en el PDI, en el Conveni del Pla Delta, o en la programació interna d'un *Ministerio* o *Conselleria* etc.) això no implica sovint ni quan ni com es farà i pagarà, en càrrec a quins pressupostos. Tampoc implica que finalment s'executi. Simplement és la constatació d'una voluntat d'actuació.

És en l'aprovació dels pressupostos anuals de l'administració que ha de finançar un projecte, quan s'assignen els diners necessaris per executar els projectes previstos i, per tant, quan la seva realització pren carta de "quasi seguretat". Però tot i així pot donar-se el cas que, pels problemes que sigui, una partida pressupostària no s'executi, és clar.

Precisament, per posar un exemple especialment important, just al moment de finalitzar aquest estudi (l'octubre del 2004) s'estan acabant les negociacions entre els partits del parlament espanyol sobre els pressupostos generals de l'Estat per al 2005, amb una important presència mediàtica de les demandes de més inversions en infraestructures per a Catalunya (bona part d'elles al Baix Llobregat) en són un clar exemple.

Les **Fases** per les que passa un **projecte d'infraestructura** podem resumir-les en les següents. És sols un ordre ideal, no sempre es passa per totes les fases completament i a vegades es solapen temporalment, transcorren paral·lelament.

##### 1. Idea, Esbós o Definició del Projecte

Tot Projecte implica una proposta formal en alguna administració competent per a dur-lo a terme, una proposta que pot ser més o menys elaborada tècnicament, però que serà la base per a adjudicar-ne la redacció dels documents tècnics administratius legalment necessaris (*Estudi Informatiu, Declaració d'Impacte Ambiental, Projecte Constructiu*)

##### 2. Previst en Programació (Pla Director, Programa Multianual)

Quan s'inclou un projecte en una programació oficial (interna a una administració, a una Conselleria, Ministerio o Direcció General d'aquests, o concertada amb altres administracions, com el PDI i el Pla Delta) és l'inici ferm del projecte com a proposta, doncs es dona a conèixer "portes en fora" la seva existència.

També pot ser que no aparegui en cap programació. Aleshores potser la seva "oficialitat" comença o s'aferma en el moment en que entra o és previst en els pressupostos de l'administració competent

##### 3. Encàrrec d'Estudis Tècnics Previs (Alternat./Viabilitat/Traçat)

Són estudis previs, opcionals, per a valorar la viabilitat d'encarregar la redacció de Documents Tècnics Administratius<sup>2</sup>, que ja tenen un alt cost econòmic. Per tant, solen fer-se sobretot a grans infraestructures<sup>3</sup>.

#### 4. Estudi Informatiu Oficial

Es el Document Tècnic Oficial on es fa l'anunci de la realització d'una infraestructura, i que conté ja bastant detallats el traçat, els aspectes constructius, l'estudi del impacte al territori, etc.

Es publica al Butlletí Oficial corresponent (DOGC / BOE) i passa el tràmit preceptiu de la *Informació Pública*: durant un temps (de 1 a 3 mesos habitualment) està a disposició de consulta pública tant de persones i institucions privades com de la resta de administracions que poden veure's afectades. Aquestes poden presentar al·legacions que l'administració impulsora del projecte està obligada a valorar (denegar o incloure-les al projecte)

#### 5. Projecte Constructiu Oficial

Es el projecte tècnic, fet per una enginyeria especialitzada, molt detallat, de totes les especificacions tècniques i legals que ha de fer/complir el constructor que faci l'obra: Es preceptiu u obligatori per adjudicar una obra pública

En el Projecte Constructiu s'especifica sempre el termini o durada de les obres

#### 6. Licitació/Adjudicació d'Obres

Licitació i adjudicació de les obres i de la seva direcció tècnica a una enginyeria o a una empresa constructora, en base a les especificacions recollides al Projecte Constructiu, que son "la legalitat" que han de complir tots els implicats. El procediment es el concurs públic.

#### 7. Obres

Execució de les obres. Potser que entre l'adjudicació i l'inici efectiu de les obres passa molt de temps, ja que els treballs tècnics i legals preparatoris poden ser molt complexos.

El termini o durada a complir comença a comptar des del moment que es signa l'Avta de Replanteig entre adjudicador i adjudicatari, que dona el tret de sortida a "les obres".

#### 8. Entrada en Servei

Un cop la constructora "entrega l'obra" a l'administració adjudicadora.

---

<sup>2</sup> En aquest estudi quan parlem de "**Documents Tècnics Administratius**" ens referim als documents tècnics (de enginyeria) que han de presentar obligatòriament (per obligació legal) les administracions actuants o impulsores d'una nova infraestructura per a poder executar un projecte d'infraestructures o urbanístic. Estem parlant de documents com:

- En **Infraestructures**: *Estudis Tècnics Previs Oficials* (sols en determinats casos especials), *Estudi Informatiu*, *Projecte Constructiu*
- En **Planejament Urbanístic**: *Plans Generals d'Ordenació* (en alguna de les seves modalitats, i les revisions d'aquests), i les diverses opcions de Planejament Derivat: *Plans Parciales*, *Plans Especials de Reforma Interior*, *Plans Especials* (de Desenvolupament d'Infraestructures, de Protecció del Paisatge.), o *Estudis de Detall*, o Projectes (de reparcel·lació, urbanització u Edificació).

<sup>3</sup> Per a veure el que seria un estudi d'aquest tipus molt complet vegeu '*Estudi Conjunt de Viabilitat de la Nova Línia Ferroviària Orbital (ATM, Maig 2004)*'. Inclou l'anàlisi i valoració, per a la zona prevista pel traçat, de: a)el medi físic, b)el context socio-econòmic, c)el planejament urbanístic existent d)La xarxa d'infraestructures de transport i serveis de Transport Públic existent a la zona, e)El model de mobilitat i l'estudi de demanda, f)les alternatives de traçat i la seva avaluació multicriteri. La majoria d'Estudis Tècnics Previs són mes limitats, sovint incloent sols els aspectes mes de traçat i de estudi de demanda de mobilitat. Aspecte certament criticable, al nostre entendre, doncs les tendències fortes d'alteracions de mobilitat, o l'èxit o fracàs en l'ús d'una via també depenen dels canvis demogràfics i socioeconòmics, sovint massa absents d'aquests estudis, i dels estudis informatius, molt centrats en fer anàlisis de la demanda basant-se molt en variables "de tràfic" o mobilitat.

## 4.2. Fases En Els Projectes Urbanístics

Les **Fases** per els que passa un **projecte de modificació de planejament urbanístic** podem resumir-les en les següents. Es sols un ordre ideal, no sempre es passa per totes les fases completament. De la mateixa manera, alguns dels projectes recollits en el catàleg, al tractar sols la rehabilitació d'un edifici existent, per exemple, no impliquen modificacions en l'ordenament, no han de passar totes les fases (ex: Can Suris)

1. **Idea, Esbós o Definició del Projecte**
2. **Previst en Programació (Pla Director, Programa Multianual)**

En el cas de projectes d'àmbit municipal, la majoria dels projectes urbanístics d'aquest estudi, lògicament l'única "programació" en la que poden entrar es en el Pla d'Acció Municipal per al mandat

3. **Encàrrec Estudis Tècnics Previs**

Estudis urbanístics, arquitectònics, socioeconòmics...

4. **Projecte Tècnic Urbanístic**

Redacció del Projecte de Planejament que es vol presentar a aprovació

5. **Aprovació Planejament Ajuntament**

(1)

6. **Aprovació Planejament Urbanisme Generalitat**

(1)

7. **Projecte Constructiu Oficial**

Alguns projectes urbanístics no contindran "part constructiva" ja que sols seran modificacions legals en el planejament existent. Però d'altres si que en porten

8. **Urbanització**

Un cop el Pla General o el Pla Derivat que contingui el nostre projecte ja està aprovat s'inicia el seu període d'executivitat, en que tant les administracions com els privats (físics o jurídics) poden, per exemple, fer projectes d'urbanització dels sectors o zones del nou planejament.

9. **Entrada en Servei**

Entrada en funcionament de les infraestructures, equipaments, habitatges previstos en el projecte urbanístic

(1) Les **Fases d'Aprovació (Fases 5 i 6)**, segueixen una tramitació diferent en funció de quin tipus de planejament parlem, com veurem al següent apartat.

Tramitació de **Planejament General** (nou o reforma de l'existent)

- *Avanç del Pla*. En el moment en què els treballs d'elaboració d'un pla general tinguin un grau de desenvolupament suficient, s'han d'exposar al públic, durant un termini mínim de trenta dies perquè es puguin fer suggeriments o altres alternatives de planejament.

- *Aprovació inicial*. Un cop finalitzada l'elaboració del Pla, l'Ajuntament pot procedir a la seva aprovació inicial.

- *Informació pública.* Amb l'acord d'aprovació inicial s'obre el tràmit d'informació pública que té una duració mínima d'un mes. Durant aquest període els particulars, les associacions, etc. poden realitzar les al·legacions que considerin convenientes.
- *Aprovació provisional.* En funció del resultat de la informació pública, el mateix òrgan que hagi fet l'aprovació inicial, ha de donar l'aprovació provisional.
- *Aprovació definitiva.* Finalment l'expedient s'eleva a la Generalitat de Catalunya que ha de decidir sobre l'aprovació definitiva. Aquesta aprovació correspon a a) la Comissió Provincial d'urbanisme, en general., o b) al Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya si el municipi és capital de província o té més de 50.000 habitants; també si el Pla Afecta a més d'un municipi.

#### Tramitació del **Planejament Derivat**

- *Aprovació inicial.* Correspon, en general, a l'Ajuntament.
- *Informació pública.* Té una duració mínima d'un mes.
- *Aprovació provisional.* Generalment la fa l'Ajuntament.
  - *Aprovació definitiva.* L'expedient s'eleva a la Generalitat de Catalunya que ha de decidir. Aquest tràmit correspon a a) la Comissió Provincial d'urbanisme en general, a l'Ajuntament, o b) al conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat si el municipi és capital de província o té més de 50.000 habitants; també si el Pla afecta a més d'un municipi. No obstant això, aquesta competència la tenen delegada les Comissions Provincials d'Urbanisme.

En el cas de **Projectes d'Urbanització** la tramitació és més ràpida, seguint els següents tràmits

- *Aprovació inicial* per l'Ajuntament
- *Informació Pública.* Amb una durada que pot ser de 15 dies.
- *Aprovació definitiva* també per l'Ajuntament.

### **L'ORDENAMENT DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC**

Per entendre les fases d'un projecte urbanístic es fa necessari fer un breu esbós del entramat legal en que s'insereix.

El Planejament Urbanístic és un complex entramat de disposicions legals de totes les administracions, incloses les municipals, que determina bàsicament:

- a) Que es pot fer en un terreny o sòl determinant (quin ús se li pot donar: habitatge, serveis, indústria, forestal, agrari,...)
  - b) Si és urbanitzable, amb quines condicions (tipus d'edificabilitat, alçada, etc..)
- que es pot construir i que no, i com.

Aquest planejament també recull a les infraestructures o els sols reservats per a futures infraestructures, com les de transport.. Quan una administració decideix fer una infraestructura nova (una carretera, o un aeroport, etc.) ha de tramitar o fer tramitar als ajuntaments afectats els corresponents canvis en el Planejament Urbanístic dels terrenys afectats (usos del sol previstos, etc.).

Per la seva concisió i claredat, reproduïm aquí diversos fragments d'un document de treball de ROBERT VERGÉS(2000)<sup>4</sup> on es revisa sintèticament el marc normatiu del planejament urbanístic. Aquesta revisió es anterior a la *recent Llei 2/2002 d'Urbanisme*, de 14 de Març, que s'està acabant de desenvolupar reglamentàriament . El 4 de Novembre del 2003 en va sortir el Decret 287/2003 d'aprovació del *Reglament parcial de la Llei 2/2002*. És una llei que no

---

<sup>4</sup> ROBERT VERGES. El Planejament Urbanístic a Catalunya. (Document de Treball, Juliol 2000). (Descarregat de [www.iecat.org](http://www.iecat.org), febrer del 2004)

modifica substancialment els aspectes aquí recollits i que encara està pendent de desplegar-se en la seva totalitat.

### 1. Marc competencial

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya atorga, a l'article 9.9 competència exclusiva a la Generalitat sobre "ordenació del territori i del litoral, urbanisme i habitatge". Això comporta una competència exclusiva de la generalitat quant a legislació en matèria d'urbanisme sense la necessitat d'adaptar-se a la legislació bàsica estatal de la mateixa matèria.

### 2. Marc normatiu

La norma principal en matèria d'urbanisme és la *Llei sobre Règim del Sòl i ordenació Urbana* aprovada al 1956 i modificada al 1975. El text refós d'aquesta Llei va ser aprovat pel Real Decret 1346/1976, de 9 d'abril. Aquesta Llei es coneguda com "*la Llei del Sòl*" que s'ha aplicat durant 8 anys a tota Espanya excepte a Catalunya. Llei desenvolupada amb tres reglaments:

*\*Reglament de Planejament* (Real Decret 2159/1978)

*\*Reglament de Gestió Urbanística* (Real Decret 3288/1978)

*\*Reglament de Disciplina Urbanística* (Real Decret 2187/1978)

Altra normativa important:

*\*Llei 9/1981 sobre Protecció de la Legalitat Urbanística*. Desenvolupada mitjançant un Reglament (Decret 302/1982). Amb aquesta norma es va buscar donar una solució al peculiar desenvolupament urbanístic que es va produir a Catalunya, motivat fonamentalment per les "urbanitzacions" de segona residència. (.....)

*\*Llei 3/1984 de mesures d'adequació de l'ordenament urbanístic de Catalunya*. Desenvolupada mitjançant un reglament (Decret 146/1984). Aquesta és la principal disposició promulgada per la Generalitat, ja que en ella es van introduir els canvis principals de la Llei del Sòl, que van ser: 1) Simplificació de la determinació de l'aprofitament mitjà, que segons aquesta Llei s'ha de realitzar pels sectors considerats individualment., 2) Modificació del règim de cessions., 3) Possibilitat de tramitar plans parcials per àmbits menors al sector, 4) Execució de plans parcials mitjançant sectors d'urbanització prioritària. En municipis de més de 12.000 habitants, la Generalitat pot declarar sectors d'urbanització prioritària, 5) L'aprovació definitiva del planejament parcial i especial correspon a les Comissions d'Urbanisme independentment del nombre d'habitants del municipi. (.....)

*\*El 7 de juliol de 1987 el consell Executiu de la Generalitat de Catalunya va aprovar el Codi de l'Urbanisme Català.*

(.....)

### 3. El planejament del sòl

Els plans d'ordenació del sòl es poden classificar en:

**Plans indicatius:** Són plans de caràcter esquemàtic que no afecten en detall els drets i deures dels propietaris. Tanmateix la resta de plans s'han d'adaptar a les seves directrius. D'entre els plans indicadors destaquen els Plans Territorials definits a la *Llei de Política Territorial de Catalunya*:

-*Pla Territorial General*: Es el principal pla indicatiu i té com àmbit la totalitat del territori Català.

-*Plans Territorials Parciales*: Són plans indicatius que ordenen comarques o grups de comarques. En l'actualitat a Catalunya només s'està redactant el *Pla de la Regió I* (Barcelonès, Vallès Occidental i Oriental i Maresme).

**Plans normatius:** són plans regulats per la legislació urbanística i el seu contingut afecta de forma directa als drets i deures dels propietaris del sòl. Entre els plans normatius destaca el plan general que és el principal instrument d'ordenació del sòl.

#### **4. Plans normatius.**

##### **4.1 Els plans generals**

El pla general és l'instrument d'ordenació integral del territori. Té com àmbit un o més termes municipals complets. Ha d'incloure les següents determinacions:

##### **a) Divisió urbanística general en zones i sistemes:**

- *Els sistemes* són els espais d'ús públic i generalment de domini públic.

- Les zones verdes

- Les infraestructures de transport

- Els equipaments

- Els serveis tècnics

- *Les zones* són espais d'ús privat.

- Zones residencials

- Zones industrials.

##### **b) Classificació del sòl segons el seu règim jurídic en:**

**Sòl Urbà.** Tenen la condició de sòl urbà els terrenys que compleixen alguna d'aquestes condicions:

- Els terrenys que disposen, com a mínim, d'accés rodat, abastament d'aigua, evacuació d'aigües residuals i subministrament d'energia elèctrica.

- Els terrenys consolidats per l'edificació

- Els terrenys que hagin estat urbanitzats en execució del planejament urbanístic d'acord amb el mateix.

**Sòl No Urbanitzable.** Tenen la condició de sòl no urbanitzable els terrenys que compleixin alguna de les condicions següents:

- Els terrenys que estiguin sotmesos a algun règim de protecció d'acord amb els plans territorials o la legislació sectorial per raó dels seus valors paisatgístics, històrics, arqueològics, científics, ambientals o culturals, de riscos naturals o en funció de la seva subjecció a limitacions per a la protecció del domini públic.

- Aquells que el planejament general urbanístic consideri necessari de preservar pel seu valor agrícola, forestal, ramader o per les seves riqueses naturals o aquells altres que el pla consideri inadequats pel seu desenvolupament urbà.

**Sòl Urbanitzable.** El sòl que no tingui la condició d'urbà o de no urbanitzable tindrà la consideració de sòl urbanitzable.

##### **c) Qualificació urbanística.** El pla ha de definir per cada zona i per cada sistema:

- *Els usos permesos*

- *La intensitat de l'ús.* Normalment es defineix mitjançant el coeficient d'edificabilitat, que s'expressa en m2 de sostre que es pot edificar per cada m2 de sòl.

- *El tipus d'ordenació de l'edificació.* Existeixen fonamentalment tres tipus d'ordenació de l'edificació:

- *Per alineació de vial.* Les edificacions es regulen a partir de les alineacions dels carrers.

- *Edificació aïllada.*

- *Volumetria específica.* Es defineix el volum que ha d'ocupar l'edificació. El tipus d'ordenació de l'edificació es regulen mitjançant una sèrie de paràmetres (altura màxima, número de plantes, profunditat edificable, parcel·la mínima, ocupació màxima, etc.)

**d) Programa pel desenvolupament i l'execució del pla.** En el sòl urbà s'han d'assenyalar **els sectors** (un sector és la divisió que es realitza a efectes de planejament, per tant, s'ha de redactar un pla per cada sector) en els quals es prevegin operacions de reforma interior que seran *objecte del corresponent Pla Especial de Reforma Interior*. En el sòl urbanitzable s'ha de realitzar una *divisió en sectors*. Cada sector ha de ser objecte d'un *Pla Parcial*.

#### **Documentació dels plans generals.**

Els plans generals han de contenir la següent documentació:

- Memòria

- Plànols d'ordenació urbanística

- Normes urbanístiques

- Programa d'actuació

- Estudi econòmic i financer

#### **Tipologia de plans generals**

La llei preveu diversos tipus de plans generals, als quals s'hauran d'acollir els municipis d'acord amb els seus interessos i la complexitat de la seva problemàtica urbanística.

- **El Pla General d'Ordenació Municipal (PGOM)** és el pla general per antonomàsia. Ha de classificar el sòl segons el seu règim jurídic en:

o Sòl Urbà

o Sòl Urbanitzable

o Sòl No Urbanitzable

- **Normes subsidiàries tipus b.** La principal diferència està en la documentació. No precisen de programa d'actuació ni d'estudi econòmic-financer.

- **Normes subsidiàries tipus a.** Tenen per objecte classificar el sòl en urbà i en no urbanitzable, no existeix en aquest cas sòl urbanitzable. De la mateixa forma que en les normes subsidiàries tipus b tampoc es requereix programa d'actuació ni estudi econòmic.

-**Delimitació de Sòl Urbà.** Consisteix en assenyalat únicament el sòl urbà, la resta es considera com no urbanitzable. Com a documentació cal una memòria, un plànol amb la delimitació del sòl urbà, uns plànols amb les alineacions i les rasants del sistema viari i unes ordenances reguladores de l'edificació.

Existeixen altres dos instruments que estan molt lligats als plans generals que són:

-**Normes Complementàries.** Estan previstes per la Llei per a regular aspectes no previstos o que no han estat ben definits als plans generals.

-**Catàlegs.** Són relacions de terrenys o elements, que requereixen una protecció

#### **Tramitació del planejament general (Fases)**

La redacció dels plans generals correspon als ajuntaments. La tramitació d'un pla general comprèn els següents tràmits:

-*Avanç del Pla.* En el moment en què els treballs d'elaboració d'un pla general tinguin un grau de desenvolupament suficient, s'han d'exposar al públic, durant un termini mínim de trenta dies perquè es puguin fer suggeriments o altres alternatives de planejament.

-*Aprovació inicial.* Un cop finalitzada l'elaboració del Pla, l'Ajuntament pot procedir a la seva aprovació inicial.

-*Informació pública.* Amb l'acord d'aprovació inicial s'obre el tràmit d'informació pública que té una duració mínima d'un mes. Durant aquest període els particulars, les associacions, et. Poden realitzar les al·legacions que considerin convenients.

-*Aprovació provisional.* En funció del resultat de la informació pública, el mateix òrgan que hagi fet l'aprovació inicial, ha de donar l'aprovació provisional.

-*Aprovació definitiva.* Finalment l'expedient s'eleva a la generalitat de Catalunya que ha de decidir sobre l'aprovació definitiva. Aquesta aprovació correspon a a) la **Comissió Provincial d'urbanisme**, en general., o b) al **Conseller de Política Territorial i Obres Públiques** de la Generalitat de Catalunya si el municipi és capital de província o té més de 50.000 habitants; també si el Pla Afecta a més d'un municipi.

#### **Vigència**

Els Plans d'Ordenació tenen vigència indefinida, no obstant això poden realitzar-se canvis que poden tenir el següent caràcter:

-**Revisió.** S'entén per revisió del Pla l'adopció de criteris nous respecte de l'estructura general i orgànica del territori o de la classificació del sòl.

-**Modificació.** Consisteix en l'alteració de les determinacions del Pla, sempre que no constitueixin una revisió.

Les revisions i les modificacions han de seguir per la seva aprovació definitiva els mateixos tràmits que el pla original.

#### **4.2 Planejament derivat**

Els plans generals poden desenvolupar-se mitjançant Plans Parcial, Plans Especials de Reforma Interior, altres Plans Especials, Programes d'Actuació Urbanística i Estudis de Detall. Vegem a continuació les característiques de cadascun.

##### **Els Plans parcials**

Els Plans Parcial d'Ordenació tenen per objecte el desenvolupament d'una part del sòl classificat com a urbanitzable programat pels Plans Generals, o com sòl urbanitzable a les Normes Subsidiàries. No poden redactar-se Plans Parcial sense un Pla General o Normes Subsidiàries aprovats. Els Plans Parcial no poden modificar les determinacions del planejament general.



Els Plans Parcial han de fixar de forma detallada l'ordenació d'un sector de sòl urbanitzable. Les determinacions del Pla Parcial són similars a les que realitza el Pla General pel sòl urbà.

La documentació d'un Pla parcial és la mateixa que la d'un Pla General, excepte que el Programa d'Actuació es substitueix per un Pla d'Etapes. Aquest document ha de contenir la delimitació de polígons d'actuació (un polígon o unitat d'actuació és la divisió que es fa a efectes de la gestió d'un pla). El Programa d'Actuació determina, també l'ordre de prioritats per l'execució del polígons. La tramitació d'un Pla Parcial és la següent:

-Aprovació inicial. Correspon, en general, a l'Ajuntament.

-Informació pública. Té una duració mínima d'un mes.

-Aprovació provisional. Generalment la fa l'Ajuntament.

-Aprovació definitiva. L'expedient s'eleva a la Generalitat de Catalunya que ha de decidir. Aquest tràmit correspon:

o A la Comissió Provincial d'urbanisme en general, a l'Ajuntament.

o Al conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat si el municipi és capital de província o té més de 50.000 habitants; també si el Pla afecta a més d'un municipi. No obstant això, aquesta competència la tenen delegada les Comissions Provincials d'Urbanisme.

#### **Plans especials de reforma interior**

Els Plans Especials de Reforma Interior (PERI) tenen per objecte ordenar sectors en Sòl Urbà amb algun dels següents objectius:

-Ordenar àrees buides en les que no existeix edificació.

-Remodelar o rehabilitat àrees

-Transformar àrees en que es desenvolupen activitats.

Tant la documentació com la tramitació dels Peri coincideix amb la dels Plans Parcial

#### **Altres plans especials**

A més de les anteriors figures de planejament es poden redactar Plans Especials amb una variada gamma d'objectius entre els quals es poden destacar els següents:

- Desenvolupament d'infraestructures bàsiques

- Protecció del paisatge, del medi urbà, rural i natural.

El contingut dels Plans Especials està en funció dels objectius, encara que la documentació acostuma a ser similar a la dels Plans Parcial. La tramitació coincideix també amb la dels Plans Parcial.

#### **Estudis de detall.**

Els estudis de detall es redacten amb algun dels següents objectius:

- Establir, reajustar o modificar les alineacions i les rasants.

- Ordenar els volums d'acord amb les especificacions del Pla General o dels Plans Parciais i Especials.

## 5. Projectes

Es distingeixen els següents tipus de projectes:

- **Projecte d'expropiació.** Són necessaris per obtenir el sòl de particulars per motius d'interès públic.

- **Projectes de reparcel·lació.** Són projectes en els quals es distribueix la propietat entre els propietaris dels terrenys un cop descomptats els sòls de cessió obligatòria.

- **Projectes d'urbanització.** El seu objectiu es poder construir les determinacions contingudes, en sòl urbà, n els plans generals i plans especials de reforma interior i, en sòl urbanitzable, en els plans parcials. Els projectes d'urbanització no poden modificar les previsions del pla que desenvolupen. No fan referència a l'edificació. La documentació d'un projecte d'urbanització és la mateixa que la de qualsevol projecte constructiu. La tramitació requereix quatre passos:

- o Aprovació inicial per l'Ajuntament
- o Informació pública amb una durada de 15 dies
- o Aprovació definitiva per l'Ajuntament

- **Projectes d'edificació**

## L'ORDENAMENT ALS MUNICIPIS DEL BAIX LLOBREGAT

Com acabem de veure, a banda de les lleis supramunicipals que ordenen les actuacions urbanístiques a Catalunya i la RMB, cal dir que cada municipi té un marc legal d'ordenament propi, desenvolupat seguint les directrius d'aquestes lleis superiors, a les que no poden contradir. Són els **Plans Generals (PG)**, o també dits **Plans d'Ordenació Municipal (POM)**.

Qualsevol Pla d'actuació Urbanística (un nou polígon, noves edificacions o residències, ...) que pugui implicar algun dels projectes del catàleg d'aquest estudi ha de complir els criteris i mesures fixades en aquests plans, que tenen vocació de perdurabilitat. A vegades, però, quan un projecte és molt important pel municipi caldrà fer una Revisió de Pla General, seguint tots els passos i tramitacions previstes, i tenint que ser ratificat per la Comissió Provincial d'Urbanisme o directament per la Direcció generals d'Urbanisme segons sigui el tamany del municipi.

Aquest no és el cas del disseny i construcció d'infraestructures de transport i carreteres, que solen tenir la classificació d'utilitat pública i, per tant, tenen prelación sobre els ordenaments urbanístics. Són aquests els que s'han d'adaptar a les decisions de construcció de noves infraestructures dels m

A la taula següent hem recollit el planejament vigent als municipis del Baix Llobregat a Setembre del 2003, ordenats per l'antiguitat del se Pla General.

| MUNICIPI      | PLANEJAMENT VIGENT |             |            | RÈGIM DEL SOL (ha) |               |
|---------------|--------------------|-------------|------------|--------------------|---------------|
|               | PLA (1)            | APRO.DEF(2) | DOGC       | URBÀ               | URBANIT-ZABLE |
| Castelldefels | PG                 | 14/07/1976  | 19/07/1976 | 596,7              | 352,77        |

|                           |     |            |            |        |        |
|---------------------------|-----|------------|------------|--------|--------|
| Cornellà de Llobregat     | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 462,65 | 137,5  |
| El Papiol                 | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 107,9  | 149,22 |
| El Prat de Llobregat      | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 459,3  | 881,44 |
| Esplugues de Llobregat    | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 255,9  | 92,83  |
| Gavà                      | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 395,64 | 841,94 |
| Molins de Rei             | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 196,06 | 182,14 |
| Pallejà                   | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 254,34 | 146,97 |
| Sant Boi de Llobregat     | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 566,12 | 322,97 |
| Sant Climent de Llobregat | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 43,98  | 33,25  |
| Sant Feliu de Llobregat   | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 206,44 | 200    |
| Sant Joan Despi           | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 212    | 175,59 |
| Sant Just Desvern         | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 243,5  | 165,28 |
| Sant Vicenç dels Horts    | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 365,32 | 63,64  |
| Santa Coloma de Cervelló  | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 84,82  | 157    |
| Viladecans                | PG  | 14/07/1976 | 19/07/1976 | 372,25 | 852,8  |
| Sant Andreu de la Barca   | PGr | 28/10/1981 | 09/12/1981 | 304,32 | 84,31  |
| Esparreguera              | PGr | 05/12/1983 | 27/01/1984 | 349,88 | 137,56 |
| Castellví de Rosanes      | PGr | 23/05/1984 | 26/09/1984 | 126,72 | 35,82  |
| Collbató                  | PGr | 17/10/1984 | 21/12/1984 | 120,33 | 146,44 |
| Vallirana                 | PGr | 25/03/1987 | 17/07/1987 | 959,91 | 101,33 |
| Abrera                    | PGr | 03/02/1988 | 16/03/1988 | 152,47 | 402,14 |
| Cervelló                  | PGr | 15/11/1989 | 05/03/1990 | 520,99 | 205,66 |
| La Palma de Cervelló      | PGr | 15/11/1989 | 05/03/1990 |        |        |
| Sant Esteve de Sesrovires | PG  | 13/02/1991 | 17/04/1991 | 351,8  | 387,13 |
| Martorell                 | PGr | 18/12/1991 | 03/02/1992 | 531,35 | 186,5  |
| Olesa de Montserrat       | PG  | 09/06/1993 | 23/07/1993 | 275,3  | 148,55 |
| Torrelles de Llobregat    | PGr | 31/05/1995 | 30/06/1995 | 164,1  | 26,19  |
| Begues                    | PGr | 15/10/1997 | 23/12/1997 | 288,79 | 93,44  |
| Corbera de Llobregat      | PGr | 28/04/1999 | 08/06/1999 | 819,99 | 37,8   |

#### 4.3. L'Entramat Institucional.

Sens dubte, un dels grans problemes per a poder fer el seguiment “d’aprop” d’un projecte d’infraestructura o urbanístic es l’enorme quantitat d’agents i tècnics implicats en cadascun. En el següent gràfic es descriu el procés que segueix un **projecte del nostre catàleg**, en el cas dels que són depenents de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP).

Estem parlant de circuits per a:

- La Redacció de **Documentació Tècnica Administrativa** (Estudis Previs, Estudis Informatius, Projectes Constructius)
- La Licitació i Adjudicació d’aquests estudis a consultores e enginyeries externes
- La Licitació i Adjudicació de les obres fixades als Projectes Constructiu

Una estructura molt similar es dona en el cas del MFOM i GIF (un “equivalent” de GISA)

**SECRETARIA PER LA MOBILITAT**

**Programa mobilitat**

**Direcció General de Carreteres**

Subdirecció General de Planificació i Projectes

Servei d'Avaluació i Seguiment de Projectes

Secció de Seguiment i Supervisió de Projectes

Servei de planificació

Secció de Planejament

Negociat de Plans i mapes

Negociat de Xarxes Arterials

Negociat de Disseny Viari

**Direcció General de Ports i Transports**

Subdirecció General de Planificació i Projectes

Servei de Planejament i Estudis

Secció de Planejament d'Infraestructures

Secció de Planejament de Serveis de Transports

Secció de Tecnologia

Negociat d'Informació i Documentació

Servei de Projectes i Obres

Secció d'Infraestructures

Secció de Superestructures

**Direcció General d'Urbanisme**

Subdirecció General de Planejament

Servei de Secretaria de la comissió d'Urbanisme de Barcelona

CT Baix Llobregat

Subdirecció General d'Actuació

Servei de Sectors d'Urbanització Prioritària i Renovació Urbanística

Secció de Reparcel·lacions i compensacions

Secció d'Assessorament Municipal i Comarcal

Secció de Disciplina I

Secció de Disciplina II

Servei de Documentació i Estudis

Secció de Seguiment Urbanístic

Negociat d'Arxiu

**GISA**

**Oficina tècnica**  
(supervisió i directrius de la conceptualització i disseny dels projectes)

**Oficina de Gestió de Projectes d'Obra Civil**  
(coordinació, seguiment i revisió projecte constructiu)

**Gerència d'Obra**  
(gestió executió de les obres)  
Gerència Carreteres

**ESTUDIS PREVIS:**

VIABILITAT

ALTERN. TRAÇAT

TRAÇAT

**ESTUDI INFORMATIU**

**Tràmit  
Informació  
pública**

**PROJECTE CONSTRUCTIU**

**EXECUCIÓ D'OBRA**

**ENTREGA OBRA**

**CONSULTORA**

REDACCIÓ:

- ESTUDIS PREVIS
- ESTUDI INFORMATIU
- PROJECTE

**CONSULTORA**

DIRECCIÓ TÈCNICA DE L'OBRA

**CONSULTORA**

EXECUCIÓ DE L'OBRA

**PROCÈS D'ELABORACIÓ D'UN  
PROJECTE D'INFRAESTRUCTURA**

## Els organismes públics autònoms

El gràfic anterior és vàlid pels projectes que gestiona directament l'estructura de l'administració pública (ministeris, conselleries, diputacions, ajuntaments)

Però aquestes també te **empreses u organismes autònoms** creats per a, precisament, gestionar d'una forma mes àgil i menys burocratitzada determinats àmbits competencials. En el nostre àmbit d'estudi tenim, com especialment especialment rellevants:

Operadors de transport:

FGC  
RENFE  
TRAMMET

Organismes de Gestió d'Infraestructures

ATM (Autoritat del Transport Metropolità)  
APB (Port de Barcelona)  
AENA (Aeroport)

Son organismes autònoms de gestió, amb entitat jurídica pròpia i per tant **capacitat de dissenyar, licitar i adjudicar projectes**. Tot i que, es clar, coordinadament o sota l'acceptació legal i política (explicita o tàcita) de les Direccions Generals o Ministerios/Conselleries de les que depenen.

### El cas del Port i l'Aeroport.

La gestió del port, el seu **consell d'administració** es col·legiat entre diferents agents i administracions, amb el predomini de la Generalitat. Tot i que "el terreny", el sol del port es propietat o depèn del MFOM, la gestió del port no està tant condicionada per Madrid.

En el cas de l'Aeroport, les decisions que pren AENA, actualment depenen molt directament del MFOM.

Precisament ara hi ha un gran debat polític respecte a com s'han de gestionar els aeroports, i en aquest sentit es demana que el poder principal estigui en mans de la Generalitat, participant també en els òrgans de decisió les administracions locals i agents econòmics i empresarials locals (cambra de comerç, etc..) per tal de que la estratègia del Aeroport respongui a les necessitats del país i s'integri amb les estratègies de les administracions locals.

Així doncs, quan aquestes entitats han de fer un projecte d'ampliació o d'obres importants son elles directament les que poden encarregar els projectes tècnics i de articular els processos de redacció, aprovació, licitació i execució. Dins el seu sòl o terreny poden decidir amb cert grau de llibertat, sempre atenent-se a les al·legacions que puguin presentar altres administracions o agents afectats.

## CAPÍTOL 5. Enquadrament dels Projectes en Programes d'Actuació.

A banda dels processos estrictament legals, quan acabem de veure, sovint les administracions estableixen plans per ordenar les seves polítiques i actuacions. Tot i que sovint no impliquen obligacions legals, ja que no inclouen l'assignació automàtica de partides pressupostaries concretes (aquesta assignació es fa anualment, cada cop que s'aproven els respectius pressupostos), si que són molt importants pel que suposen de compromís polític explícit de realització de determinades

obres o projectes. Així mateix, solen provocar, això si és quasi segur, tot un seguit de encàrrecs d'estudis i projectes tècnics, pas necessari per a poder portar a terme un projecte urbanístic o d'infraestructures.

Presentem aquí dos d'aquests programes, caracteritzats per :

- inclouen una gran part dels 60 projectes del nostre catàleg
- Son "interadministracions", son pactes o programes conjunts entre varies administracions que volen coordinar les seves actuacions,

aquells que determinen de forma molt directa la majoria dels projectes del nostre catàleg. Aquí repassarem breument la natura de dos programes especialment importants per al Baix Llobregat, ja que entre els dos inclouen la immensa majoria dels projectes d'infraestructures que es projectes o realitzen a la comarca.

### **5.1. El Pla Director d'Infraestructures de Transport Públic Col·lectiu 2001-2010 (PDI)**

El Pla Director d'Infraestructures de transport públic col·lectiu 2001-2010 (en endavant PDI) fou aprovat en la seva versió definitiva pel Consell d'Administració de l'ATM el 25 d'abril de 2002, i definitivament pel Govern de la Generalitat el 25 de juny del mateix any. Com en tota planificació, cal comprovar que el desplegament del PDI s'efectua d'acord amb les previsions que hi són contingudes; en aquest sentit, el propi Pla preveu una revisió quinquennal de l'adequació entre el programa d'actuacions i l'evolució de la mobilitat en aquest període, funció de la localització residencial d'activitats i d'equipaments, així com també un informe anual de seguiment del grau de realització de les actuacions previstes al PDI.

L'ATM és l'òrgan de coordinació tècnica i de planificació de les infraestructures i serveis que satisfà i ordena la demanda de Transport Públic a la Regió Metropolitana. En les seves comissions tècniques i polítiques hi participen les diferents administracions implicades (Generalitat, ajuntaments) i operadors de transport (FGC, TMB, TUBSAL, AMBTU, etc.)

El PDI ([Resum del PDI](#)) és un dels programes estrella de l'ATM. La resta de programes i serveis que ha dissenyat poden consultar-se a la Pagina Web de l'Estudi. Representa la planificació, concertada i acordada a través dels òrgans corresponents de l'ATM amb participació de totes les administracions catalanes, i operadores o concessionaris de línies o serveis de transport públic de les infraestructures de transport que es consideren necessàries en els propers 10 anys. Els serveis tècnics de l'ATM sovint són els que fan l'estudi i proposta tècnica de solucions de mobilitat concretes (infraestructures, intercanviadors, noves línies, ferrocarrils, metros o carreteres, remodelació de les ja existents, etc.).

La ATM, amb el PDI, es limita a fer les propostes tècniques, els estudis i valoracions. Ve a representar un òrgan tècnic, similar a una consultora, pel que fa a la definició dels projectes. Un cop fets els estudis tècnics, i acordades les obres i projectes, la seva execució i finançament correspondrà a es administracions, operadors o concessionaris competents. Així doncs, el PDI inclou un càlcul de les necessitats pressupostàries, però no en fa l'assignació pressupostària, que dependrà de la programació i pressupost anual de cada entitat o administració, que en tot cas ha de introduir les actuacions previstes en el PDI en la seva programació inversora. Però en cap cas no es una obligació "legal", sinó un acord polític.

En el cas de les grans infraestructures del DPTOP, la ATM habitualment fa els estudis previs (de propostes de traçat, de viabilitat,...). L'estudi informatiu ja es dissenya a nivell de la DG del DPTOP corresponent, qui és qui finalment l'encarregarà.

L'ATM també és la responsable del seguiment de l'acompliment de la programació prevista al PDI. Periòdicament, l' ATM en fa un Informe de Seguiment de l'avanç i grau d'acompliment dels diferents projectes, que ha de ser aprovat pel consell d'administració, on hi són representades les diferents

administracions.. El darrer informe de seguiment del PDI data, al moment de redactar el present informe, de Setembre 2003.

Bàsicament consisteix en un gran [catàleg de projectes \(mapa\) d'infraestructures de transport](#) a executar coordinadament per les diferents administracions i operadors de transport participants, en els propers anys.

Cal destacar que, en el PDI, i en l' ATM, les administracions i operadors de transport dependents del govern central no hi participen. Tant sols hi tenen presència d'observadors. És per això que els projectes d'infraestructures de transport dependents de Madrid, particularment de RENFE, GIF i AENA, DGF i DGC (tots deponents de MFOM), no figuren dins del PDI. Òbviament això limita considerablement el caire el poder coordinador, planificador i integral del conjunt del sistema i xarxes de transport metropolitanas que pretén aconseguir el PDI.

Particularment important en l'estudi de la mobilitat que inclou el PDI, un dels estudis aplicats més aprofundits existents sobre la matèria, i que informa i determina les solucions preses en aquest ambició pla.

El PDI preveu una *Revisió del PDI* a meitat de la seva vigència, el 2005, on s'establiran noves prioritats i s'afegiran nous projectes o se'n descartaran d'altres, particularment els que en aquesta primer període estan en estudi.

Amb més detall, aquí es pot observar les [Actuacions del PDI al Baix Llobregat](#).

## 5.2. El Pla Delta.

Afecta gran part dels projectes de infraestructures de transport i de logística que depenen del MFOM.

Mes que un Pla o Programa es, a la pràctica, un mecanisme de seguiment i coordinació entre les varies administracions que porten a terme actuacions paral·leles en aquest reduït espai.

Arran de la signatura del conveni el 1994 s'han establert els següents organismes de coordinació:

**Comissió de Seguiment:** Ministre, Conseller del DPTOP, Alcalde de El Prat. (1 reunió a l'any)

**Comitè Permanent:** Directors Generals de ministeris i conselleries intervinents i Tècnics de l'Ajuntament d' El Prat. La seva funció, segons el conveni, es la *supervisió, programació i coordinació* de les feines. (teòricament 1 reunió trimestral, a la practica es veuen cada 6 mesos o 1 any)

**Assistència Tècnica** del Comitè Permanent (licitat a l'empresa Eptisa SA): Tècnics contractats per a fer el seguiment de les obres de seguiment. Aquesta assistència funciona sols des del 2000 degut a la major intensitat d'obres simultànies<sup>5</sup>. Fa un informe trimestral (a la practica es semestral). Fa pocs mesos va sortir a premsa que és licita l'assistència tècnica a una nova empresa. No es sap si l'assistència o informes de seguiment diferiran molt dels que es venien fent fins l'actualitat.

El Comitè Permanent –segons fonts municipals– més que coordinar actuacions (no es fa) es limita a intercanvis de informació i documentació sobre els diferents projectes. Fins el 1999, la Generalitat tenia més força i intentava coordinar de forma efectiva les diferents obres. Però des de 1999, sobretot a partir de la majoria absoluta del PP, els projectes funcionen a “cop de pressupostos generals de l'Estat”: no hi ha planificació plurianual i el que es fa depèn dels pressupostos de cada any.

---

<sup>5</sup> Convenio para el Seguimiento de las obras de infraestructura del convenio del Delta del Llobregat (Març 2000). Signat pel Ministeri de Foment, Aena i Autoritat Portuària de Barcelona

A la pràctica, les reunions del comitè permanent són un intercanvi mutu de informació sobre les obres que realitza cada administració i la seva evolució actual.

Des de l'ajuntament hi ha una relació més fluida amb el Port de Barcelona (la Generalitat hi té més pes) que amb AENA, que està supeditada totalment a les decisions del ministre.

Malgrat que es parli d'"un pla", alguns tècnics de les administracions implicades el defineixen més com un simple òrgan de coordinació de les obres, on cada administració exposa quines obres pensa fer a cada exercici pressupostari. No és doncs un veritable pla, amb terminis i pressupostos assignats sinó un òrgan interadministracions per tal que cadascú conegui de primera mà les actuacions que fan les altres administracions al mateix entorn i, per tant, es puguin articular algunes mesures de coordinació entre elles.

## ADDENDA ALS CAPITOLS 4 I 5

Per una revisió més aprofundida i detallada de:

- el marc legal (lleis)
- les administracions i institucions principals
- Els programes d'acció política

en els que s'emmarquen els 60 projectes d'aquest estudi (han d'adaptar-s'hi o en depenen), vegis l'apartat corresponent de la Base de Dades Online on hem recollit la majoria de **lleis** i **programes** de:

- Planificació Territorial
- Urbanisme
- Mobilitat i Transport
- Medi Ambient

URL

<http://www.elbaixllobregat.net/economica/opmt/projectes/annexes.html>



# ESTUDI SOBRE LA SITUACIÓ DELS PROJECTES ESTRATÈGICS A LA COMARCA DEL BAIX LLOBREGAT

(2a. Part)

**Unitat de Promoció i Desenvolupament del Baix Llobregat 2003**

**Programa del Servei d'Ocupació de Catalunya,  
cofinançat per la Generalitat de Catalunya i pel Fons Social Europeu**



Generalitat de Catalunya  
Servei d'Ocupació de Catalunya

UNIÓ EUROPEA

Fons Social Europeu



Baix Llobregat, octubre de 2004



---

## PART II - ELS PROJECTES

### CAPÍTOL 6. Els Projectes del Catàleg CAPEBALL

En aquesta segona part farem una breu diagnosi de l'estat en que es troben els diferents projectes inclosos al catàleg. A banda de l'explicació concreta, cadascun d'ells té la següent fitxa de síntesi del projecte, en que recollim les dades de situació i enquadrament institucional i programàtic bàsiques per a poder fer-se cabal del punt es que es troben i de qui en depèn la decisió final.

#### FITXA DE PROJECTE

##### **I. ADMINISTRACIO PRINCIPAL**

Administració que desenvolupa el projecte o en té la competència o decisió *executiva*

##### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Altres administracions *que intervenen en la seva definició o desenvolupament*. No s'inclouen aquí les administracions que intervenen via al·legacions quan se'n fa la exposició pública, si no les que intervenen en les decisions relatives al projecte de forma activa (en tenen, ni que sigui parcialment, la competència), en el seu disseny i conceptualització.

##### **III. FASE ACTUAL**

Fase en la que es troba el projecte a Agost - Setembre del 2004, segons les fases estandarditzades al [capítol 4.1.](#) i [4.2.](#)

##### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Programes o plans d'accions (o programes d'actuació política) plurianuals o multisectorials en que està inclòs o previst el desenvolupament del projecte, quan es dona aquest ca.

NOTA: Es evident que alguns projectes són de naturalesa peculiar o de difícil resum en una fitxa sintètica i estandarditzada. Sovint son "multifase", amb dos o tres fases separades (o subprojectes si es vol) que contenen totes les subfases de la nostra tipologia cadascuna d'elles. Per exemple, és un cas típic en els processos d'urbanització importants. També hi ha projectes "multiprojecte", com es el cas paradigmàtic de les ampliacions del port o de l'aeroport. En aquests casos hem intentat sintetitzar el projecte en una "fitxa adhoc" (en forma de taula), amb mes nivell de detall.

### CAPÍTOL 7. Els Projectes del Pla Delta

La llista de les obres que s'agrupen actualment dins del PD s'han incrementat en relació al conveni original (1994) arran de les noves necessitats detectades després, sobretot arran de la realització del Plans Directors del Port i Aeroport i dels Convenis sobre Carreteres de 1996 i 1998.

Actualment el llistat de **projectes** que s'engloben dins el PD son els que figuren al següent [plànol \(amb descripció del seu "estat administratiu"\) de totes les obres o projectes del Pla Delta \(Informe "EPTISA"\)<sup>1</sup>](#):

1. AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO
  - 1.1. AMPLIACIÓN TERMINALES ACTUALES
  - 1.2. AMPLIACIÓN CAMPO DE VUELO
  - 1.3. NUEVA ÁREA TERMINAL
  - 1.4. ACCESOS VIARIOS
  - 1.5. URBANIZACIONES
  - 1.6. ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES
2. DESVÍO DEL RÍO LLOBREGAT
  - 2.1. DESVÍO DEL RÍO LLOBREGAT
3. DEPURADORA Y COLECTORES
  - 3.1. DEPURADORA Y EMISARIO SUBMARINO
  - 3.2. COLECTORES
4. AMPLIACIÓN DEL PUERTO
  - 4.1. MEDIDAS CORRECTORAS EN LA COSTA
  - 4.2. DIQUE DE ABRIGO SUR
  - 4.3. AMPLIACIÓN DEL DIQUE DE ABRIGO ESTE
  - 4.4. TERMINALES Y MUELLES
  - 4.5. Z.A.L. 2ª FASE
5. ACCESOS VIARIOS
  - 5.1. ACCESOS AL AEROPUERTO Y A LA RONDA DE DALT 'PATA SUR'
  - 5.2. AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT TRAMO ABRERA-ST.FELIU
  - 5.3. AMPLIACIÓN RONDA LITORAL DESDE A-2 A ZONA FRANCA
  - 5.4. NUEVO ACCESO VIARIO A LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO
  - 5.5. CONEXIÓN DE LA RONDA LITORAL CON A-16 Y MEJORA DE ACCESOS AL PRAT DE LLOBREGAT, 2ª FASE
  - 5.6. EJE VIARIO PUERTO-AEROPUERTO

---

<sup>1</sup> MFOM-EPTISA (2003). [Asistencia Técnica para el Seguimiento de las Obras de Infraestructuras del Convenio del Delta del Llobregat](#). Documento de Trabajo Trimestral Abril-Mayo-junio 2003.

## 6. ACCESOS FERROVIARIOS

### 6.1. ACCESO FERROVIARIO AL MUELLE SUR Nº 1

### 6.2. RAMAL FERROVIARIO DEL LLOBREGAT

### 6.3. NUEVO ACCESO FERROVIARIO A LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO

Per una descripció més detallada dels diferents projectes pot consultar-se [l'Informe de Seguiment semestral](#) que fa la enginyeria EPTISA. Es "l'informe oficial, encarregat pel MFOM, per donar compte a totes les administracions implicades, de la situació dels diferents projectes.

També l'*Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans* de Barcelona (IERMB) ha constituït una unitat de seguiment de l'evolució de les obres i d'anàlisi del seu impacte sobre el mercat de treball i la formació, de nom *Observatori del Pla Delta*<sup>2</sup>, que realitza informes trimestrals i monogràfics, de menor periodicitat.

Algunes obres ja estan realitzades i en servei, moltes en plena execució d'obra i algunes encara en planificació. Des del 2000 pot dir-se que hi ha una intensa realització simultània d'obres incloses al PD al territori, que es mantindrà previsiblement els propers anys. Anem a veure-les doncs una per una.

---

<sup>2</sup> INSTITUT D'ESTUDIS REGIONALS I METROPOLITANS (Abril 2003). [Observatori del Pla Delta. Informe Trimestral nº 1](#). Any 2002.

## 7.1. Ampliació De L'Aeroport

Aquest projecte es competència d'AENA, i reb el nom, per part d'aquesta, de "Plan Barcelona".

### AMPLIACIO DE L'AEROPORT

P2

| Ampliació Aeroport –<br>Estat de situació                                                     | Planificació<br>o<br>Est.<br>Informatiu | Redacció<br>Proj.<br>Constructiu     | Informació<br>Pública | Aprovació                                         | Licitació i<br>Contrac.<br>Obres          | Execució<br>Obres         | En servei                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Estudi Impacte Ambiental PDI                                                                  | si                                      | si                                   | si                    | Aprovada D.I.A.<br>Min Medi Ambient<br>Gener 2002 |                                           |                           |                             |
| Nou camp de vol: 3a pista.                                                                    | si                                      | si                                   | si                    | Si                                                | si                                        |                           | En Servei<br>(Octubre 2004) |
| Nova terminal                                                                                 | si                                      | si                                   | si                    | si                                                | Inici finals 2003<br>(Fi Previst 2006-07) |                           |                             |
| Nous accessos viaris i<br>ferroviaris                                                         | En Redacció els<br>Ferroviaris          |                                      | si                    | si                                                | si                                        | En execució els<br>Viaris |                             |
| Ordenació i urbanització de la<br>zona industrial i de serveis<br>aeroportuaris per promoure: |                                         |                                      |                       |                                                   |                                           |                           |                             |
| Parc de Serveis Aeronàutics                                                                   | si                                      | si                                   |                       |                                                   |                                           |                           |                             |
| Parc Industrial Aeronàutic                                                                    | si                                      | si                                   | si                    | si                                                | si                                        |                           |                             |
| Centre de Carga                                                                               | si                                      | En Redacció les<br>zones Nord i Oest | si                    | Adjudicada la<br>Zona Sud                         |                                           |                           |                             |
| Ciutat Aeroportuària                                                                          | si                                      | si                                   | si                    | si                                                | En Execució                               |                           |                             |
| Àrees de protecció<br>mediambiental i us col·lectiu.                                          | si                                      |                                      |                       |                                                   |                                           |                           |                             |
| Pla d'Actuacions 2001-2003 a<br>les terminals i camps de vol<br>actuals.                      | si                                      | si                                   | si                    | Si                                                | si                                        | si                        | En Servei                   |

Las actuaciones del "Pla Barcelona" estan dividides en dos fases.

- Fase 1. (2000-2003). Remodelació de les Terminals i Centres Actuals de Carrega i Descarrega.. Finalitzat.
- Fase 2. (2003-2007). Nova Pista, Terminal Sud, Parcs i Ciutat Aeroportuària. Construcció de la nova tercera pista i el Terminal Sud. Tant sols s'ha finalitzat la 3a Pista, molt recentment, i la majoria de projectes estan encara en la fase de redacció i/o aprovació, o en les primeres licitacions o inicis d'obres.

L'Octubre del 1999 es va aprovar el **Pla Director de l'Aeroport de Barcelona** ([Índex del Pla Director](#)<sup>3</sup>.) on es defineixen les actuacions per ampliar la capacitat de l'aeroport fins els 40 milions de passatgers el 1015, i que són bàsicament les següents:

- Ampliació del camp de vol amb la **3a pista**.
- Construcció d'una **nova terminal** per a 25 milions de passatgers.
- **Nous accessos viaris i ferroviaris i ampliació de l'estacionament**. Potenciació de la Intermodalitat de l'aeroport.

<sup>3</sup> Tant l'índex com tots els capítols els podeu consultar directament, en format Pdf, a la carpeta d'aquest cd-rom \02\_Ampliació\_Aeroport\02\_Ed

- Ordenació i **urbanització de la zona industrial i de serveis aeroportuaris** per promoure (veure apartat 7.2.):
  - Parc de Serveis Aeronàutics
  - Parc Industrial Aeronàutic
  - Centre de Carga
  - Ciutat Aeroportuària
- **Àrees de protecció mediambiental i us col·lectiu.** Per tal d'aconseguir la integració i sostenibilitat mediambiental de les infraestructures de l'aeroport. Urbanització del Parc del Litoral i de les reserves naturals de La Ricarda i El Remolar.
- Pla d'Actuacions 2001-2003 a les terminals i camps de vol actuals.

El Gener del 2002 es va aprovar la **Declaració d'Impacte Ambiental (DIA)**, que obria la fase de execució de totes les grans obres del Pla Director o Pla Barcelona

Per entendre millor la magnitud de l'ampliació i el seu impacte em inclòs abundant informació gràfica sobre l'aeroport i la se va ampliació:

L'aeroport abans de l'ampliació.

1. [Fotografia aèria de l'Aeroport](#) i el seu entorn abans de iniciar-se els projecte d'ampliació.
2. [Plànols de l'estructura de l'Aeroport](#) de les infraestructures de mobilitat terrestre (accessos a terminals i pistes) i dels sistemes i subsistemes.

El Pla Barcelona:

3. Infografia de [totes les actuacions o projectes a realitzar](#) dins el Plan Barcelona.
4. Plànols de comparació entre la situació actual i l'evolució de construcció per dates o fases

[Tots els projectes previstos al Pla Director](#), mes enllà del període del Pla Barcelona (2007). Per períodes: 2005, 2010, 2015, 2025.

Anem a detallar tot seguit el conjunt d'actuacions del Plan Barcelona (200-2007) i el seu estat administratiu:

#### AMPLIACIÓ TERMINALS ACTUALS

En servei tots els subprojectes:

**Millora del centre de carrega aèria**, amb un nou edifici de serveis generals i aparcaments

*(en servei des de principis de 2001)*

**Ampliació Terminal de vols Regionals**

*(en servei des de Juliol 2001)*

**Nous edificis d'aparcaments davant les terminals C i A**

*(en servei des de Juny 2002 i Juliol 2003)*

**Ampliació Terminal Internacional (Mòdul 5) i connexió dels Terminals A-B**

*(en servei des de finals 2003)*

#### AMPLIACIÓ CAMP DE VOL: 3A PISTA

Prevista la posada en servei a l'estiu del 2004

#### NOVA TERMINAL (NAT)

Ja està redactat el Projecte Arquitectònic i el Projecte Constructiu.

Prevista la licitació i contractació de l'obra pel 2004 i la finalització i posada en servei el 2006

#### ACCESSOS VIARIS I FERROVIARIS

Esta composta pels següents subprojectes:

**Desviament de la B-203.** Variant de l'actual carretera per a connectar El Prat amb la zona de protecció ambiental de la costa (Parc del Litoral, zones PEIN). Iniciada el Gener del 2003 i prevista la posada en servei pel 2004

**Desviament de l'autovia C-31.i Accessos Exteriors a la Nova Terminal** Consisteix en fer una variant que "allunyi" l'autovia de l'Aeroport per tal de permetre la expansió d'aquest cap a l'oest, i en fer accessos nous des de l'autovia C-31 a la nova terminal i des de les Terminals Actuals i la Ciutat Aeroportuària .

Redactat ja el [Projecte Constructiu](#)<sup>4</sup>, pendent de la declaració de impacte ambiental i licitació

#### ACTUACIONS MEDIAMBIENTALS

Aquestes es desglossen en els següents projectes (plànol del conjunt de les actuacions):

- Pla de Mesures Compensatòries
- **Àrea de Protecció Ambiental de la Costa**<sup>5</sup>. *(En redacció el Projecte Constructiu)*
- Viver per al trasplantament i manteniment de les plantes ornamentals afectades per les obres *(En servei)*
- Actuacions mediambientals complementaries de les diferents obres i subprojectes.
- *(En execució)*

Plànols de totes les actuacions: Ampliació de Terminals Actuals, Nova Terminal, Accessos Viaris i Ampliació del Camp de Vol.

### 7.1.1. Ciutat Aeroportuària

Malgrat que es un projecte que formalment entra dins el Pla Barcelona d'Ampliació de l'Aeroport, per la seva importància i especificitat el considerem un projecte amb entitat pròpia dins el nostre catàleg, ja que es el subprojecte del Plan Barcelona que produirà mes impacte econòmic directe en generació i localització d'empreses, activitat econòmica i llocs de treball. Consisteix en la urbanització d'una ampla franja de terrenys que hi ha al davant de l'Aeroport.

## CIUTAT AEROPORTUÀRIA P18

Dins del conveni i els informes del pla delta, aquest projecte correspon al epígraf 1.5. *Urbanitzacions Industrials i de Serveis.*

Gran part dels principals subprojectes d'urbanització que el constitueixen ja estan adjudicats a les constructors en la seva primera fase i les obres comencen ja o ho faran en escassos mesos.

A la [infografia de la Ciutat Aeroportuària](#)<sup>6</sup> queda clarament explicada la seva naturalesa, i objectius, així com les seves parts o subprojectes. Bàsicament consisteix en la construcció de tres estructures integrades:

a) El **Centre de Càrrega Aèria**. Una plataforma logística per a la càrrega de mercaderies, que serà gestionat per la filial d'AENA, l'empresa CLASA, i que tindrà 120.000 m2 de naus oficines, concebut com un centre logístic multimodal.

<sup>4</sup> Font: AENA-DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS.. **Construcción de Enlace y Vial de Acceso a la Nueva Area Terminal del Aeropuerto de Barcelona.** (Proyecto Constructivo, Clave 42-b-4100, Diciembre 2003)

<sup>5</sup> Aquest Projecte Tècnic Urbanístic s'integrarà dins del P30 [Parc Natural del Litoral Viladecans- El Prat](#). La part que pertany a terreny d'AENA es aquesta la responsable de definir-lo, integrant-se després amb la resta de projectes urbanístics que redacta la Mancomunitat de Municipis en coordinació amb els ajuntaments afectats.

<sup>6</sup> Font: AENA (Desembre 2003) **Un Aeroport per al Nou Mil·lenni. Plan Barcelona.** (Infografia divulgativa)



b) La **City**. Un gran i modern parc d'oficines, de mes de 300.000 m2 de sostre construït, destinat a acollir tota mena de serveis lligats a l'activitat aeroportuària, i que vol constituir-se en una plataforma d'intercanvi comercial amb l'exterior

c) El **Parc Aeronàutic**. Que ha de ser una base per a instal·lar indústries relacionades amb la indústria aeronàutica, al que s'hi destinaran unes 50 hectàrees. Empreses de serveis a l'aviació, de handling, etc. L'objectiu principal, però, es que s'hi estableixin empreses de manteniment aeronàutic.

A nivell de Projectes Constructius, actualment es troba en la següent situació:

- Urbanització **Parc Aeronàutic**. Fase 1 (*Obra Adjudicada*)
- Urbanització Parc Aeronàutic. Fase 2 (*En redacció el Projecte Constructiu*)
- Urbanització **Zona de Càrrega Àrea Sud**. Fase 1 (*Obra Adjudicada*)
- Urbanització Zona de Càrrega Àrea Sud. Fase 2 (*En redacció el Projecte Constructiu*)
- **Vial Estructurant**. Fase 1 (*Obra Adjudicada*)
- **Zona de Càrrega Oest** i Vial Estructurant Fase 2 (*En redacció el Projecte Constructiu*)
- **Zona de Càrrega Nord**. Fase 1 (*En redacció el Projecte Constructiu*)
- Zona de Càrrega Nord. Fase 2 (*En redacció el Projecte Constructiu*)
- Urbanització sector 1.6. **Pla Especial La Viladeta** (*En redacció el Projecte Constructiu*)
- Urbanització **Ciutat Aeroportuària Centre**. Fase 1 (*Obres recent iniciades*)

### 7.3. Desviament Del Riu Llobregat, Depuradora i Col·lectors

En aquest apartat recollim dos projectes, els dos inclosos al Pla Delta, que tenen molt a veure degut a la seva característica fonamentalment ambiental

#### DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT

P26

El projecte definitiu de desviació fou aprovat, amb la Declaració d'impacte Ambiental (DIA), el Desembre del 1999. Les obres van començar el Juliol del 2001. El Desembre del 2002 es va aprovar una modificació del projecte i es va ampliar el pla de execució de les obres en 16 mesos, fixant el final previst d'aquestes pel Maig del 2006.

S'han realitzat ja o estan quasi acabant les obres de condicionament generals: desbrossament, talussos, camins, aqüífer, regeneració de la platja amb aportació d'arenes, etc.

Les excavacions del cabal, la obra principal, es van iniciar el gener del 2003, coordinades amb les del Dic Sud del port al qual si aboquen les terres, i s'han finalitzat a mitjans del 2004 quan s'ha desviat ja el cabal del riu.

Ara queda fer tot un ampli ventall d'acondicionament natural i paisatgístic, que inclou la creació de noves llacunes abans inexistents al marge esquerra del riu, just al davant de la depuradora.

El responsable de la seva execució es el MFOM.

#### DEPURADORA I COL·LECTORS DEL RIU LLOBREGAT

P29

El sistema de la depuradora del Baix Llobregat es un sistema complex, que va mes enllà de "l'edifici" de la depuradora, i que està també força avançat. Aquest sistema ha de permetre tres objectius ambientals complementaris:

a) eliminar l'abocament al riu de les aigües residuals urbanes sense depurar de gran part de les zones Vall Baixa i Centre del Baix Llobregat i de l'Hospitalet i Barcelona Ciutat

b) la regeneració ecològica del riu des de Sant Boi al mar

c) la regeneració ecològica de les platges properes a la desembocadura

El sistema està integrat pels següents components:

- **L'Estació Depuradora d'Aigües Residuals (EDAR)**, amb capacitat per absorbir 420.000 m<sup>3</sup>/dia
- La **xarxa de col·lectors**, quatre amb un total de 18 Km, que intercepten les aigües residuals abans d'arribar al riu i les condueixen fins la EDAR. Les aigües procedeixen de:
  - Barcelona Ciutat (pràcticament la 1/2 de la ciutat)
  - Hospitalet
  - Cornellà
  - Sant Joan Despí
  - El Prat
  - Sant Boi
- Viladecans (sols part de la ciutat)
- Un **emissari submarí**, de 3,2 Km, que aboca les aigües tractades a 3 Km de la costa, mar endins.
- La **xarxa de reaprofitament** de les aigües (ampliació de la depuradora, no planificat en el projecte inicial).

Depuradora i Emissari Submarí

El Juny del 2002 entrà en servei la 1a fase, consistent en l'entrada d'aigua dels col·lectors a l'Edar, el *pre-tractament i el bombeig al mar per l'emissari* de l'aigua.

El Març del 2003 es finalitzaren les obres per al *tractament primari*<sup>7</sup>. Durant el 2003 el 2004 se'n fan les proves de funcionament i l'entrada en servei progressiu d'aquest tipus de tractament. (*En servei de forma gradual, encara no al 100%*)

Col·lectors

Es sistema de col·lectors està totalment acabat i en servei, inclosa l'estació de bombeig.

Reutilització de les Aigües

Les actuacions de sanejament i depuració encomanades a Depurbaix SA s'han ampliat amb l'encàrrec del **Projecte de Reutilització de les Aigües de la Depuradora d' El Prat**. (*Obres Licitades i Contractades el Gener i Febrer del 2004 i de finalització prevista a l'estiu del 2006*)

El projecte compren les següents obres o subprojectes:

- Construcció del **Tractament Terciari** de la Edar. (*iniciada la redacció del projecte el febrer del 2004*)
- Obres d'Ampliació a **Tractament Biològic** de la Edar. (*licitades les obres el Febrer del 2004*)

---

<sup>7</sup> Les "fases" o nivells de depuració de les aigües pròpies de un EDAR son tres:

Tractament Primari -> Descontaminació bàsica.

Tractament Secundari ->

Tractament Terciari o Biològic -> L'aigua es pràcticament "natural", apta per a qualsevol us.

- Construcció del Trams I II III i IV, de 19 Km, del **Projecte de Bombeig i Conduccions per la Reutilització del Afluent** de l'Edar (*licitades les obres el Febrer del 2004*)

L'objectiu d'aquest projecte es reutilitzar les aigües depurades per la Edar que, a hores d'ara, van a parar al mar. Això implica construir les canonades de redistribució però també aprofundir i millorar els nivells de la depuració prèviament. El projecte contempla reutilitzar el 40% de les aigües tractades per l'Edar cap els següents usos<sup>8</sup>:

a) **Manteniment ecològic del cabal del riu a partir de Sant Boi.** Es bombejarà aigua fins a l'alçada de la Planta Potabilitzadora de Sant Joan Despí per a contrarestar la pèrdua de cabal del riu fruit dels col·lectors d'aigües residuals de la Edar.

b) **Us agrícola.** Tot i que està previst aquest ús, responsables del Parc Agrari diuen que Depurbaix no garanteix una qualitat d'aigua suficient per aquests usos i que de moment no es plantegen usar aquesta aigua (comunicació personal).

c) **Desalinització de l'aqüífer del Delta.** Es construiran uns vint pous de 60 metres de profunditat que ompliran l'aqüífer d'aigua dolça per no deixar espai a l'aigua marina. L'aigua de l'aqüífer es usada per empreses de Barcelona, l'Hospitalet, El Prat, Sant Boi i Sant Joan Despí. També s'alimentaran directament les llacunes artificials del Delta creades per AENA dins el projecte d'ampliació de l'aeroport. Aquesta es una experiència pionera a Espanya.

Les adjudicacions dels contractes d'obres, efectuades el passat 9 de febrer de 2004, es poden consultar ala web de l'empresa que gestiona la Depuradora.<sup>9</sup>:

## 7.4. Ampliació Del Port

Segurament, el port i tots els projectes relacionats o causats per ell, es el vertader centre de gravetat dels nombrosos projectes i problemàtiques de planificació de la comarca del Baix Llobregat

### AMPLIACIO DEL PORT

P1

Al igual que en el cas de l'Aeroport, l'Ampliació del Port el constitueixen una amplia gamma de subprojectes que es realitzaran paral·lelament, i que resumim a la següent "fitxa":

| Ampliació del Port – Estat de situació              | Planificació o Est. Informatiu | Redacció Proj. Constructiu | Informació Pública | Aprovació                                     | Licitació i Contrac. Obres | Execució Obres                                         | En servei |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------|-----------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------------------------|-----------|
| Estudi Impacte Ambiental PDI                        | si                             | si                         | si                 | Aprovada D.I.A. Min. Medio Ambiente Maig 2000 |                            |                                                        |           |
| Mesures Correctores a la Costa                      | si                             | si                         | si                 | si                                            | si                         | Finalitzades el Setembre 2003                          | En Servei |
| Dic Sud                                             | si                             | si                         | si                 | si                                            | si                         | En Execució Inici Octubre 2001 (Fi Previst Agost 2007) |           |
| Ampliació Dic Est                                   | si                             | si                         | si                 | si                                            | si                         | En Execució Inici Desembre 2001                        |           |
| Urbanització del Nous Terminals i molls del Dic Sud | si                             | En Redacció                |                    |                                               |                            |                                                        |           |

<sup>8</sup> Font: Declaracions de Joan Compte, Dir. Gral de Depurbaix SA a El Periodico (pàgina 37 del 18 de Febrer del 2004).

<sup>9</sup> Font: <http://www.depurbaix.com/index.php?tpl=licitaciones>

|                                        |    |    |    |    |    |                                                            |           |
|----------------------------------------|----|----|----|----|----|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ZAL. Fase I</b>                     | si | si | si | Si | si | Inici Juny 2001<br>Finalitzades el 2003                    | En servei |
| <b>ZAL. Fase II. Ampliació Sudest.</b> | si | si | si | Si | si | En Execució<br>Inici Abril 2003<br>(Fi Previst Estiu 2006) |           |

L'ampliació del Port està íntimament relacionada amb la majoria de grans actuacions d'infraestructures de la xarxa de comunicacions al Baix Llobregat, que desenvolupen coordinadament la DGC i la DGF (aquesta darrera a través del GIF) del MFOM també en el marc del Pla Delta:

- Els d'**Accessos Viaris** (Apartat 7.5, P37 a P42)
- Els **Accessos Ferroviaris** (Apartat 7.6, P43 a P45)

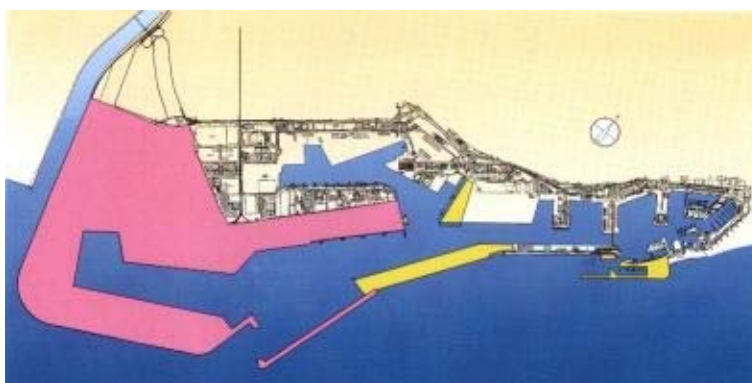
#### EL PORT. EVOLUCIÓ, PLANIFICACIÓ I PERSPECTIVES FUTUR.

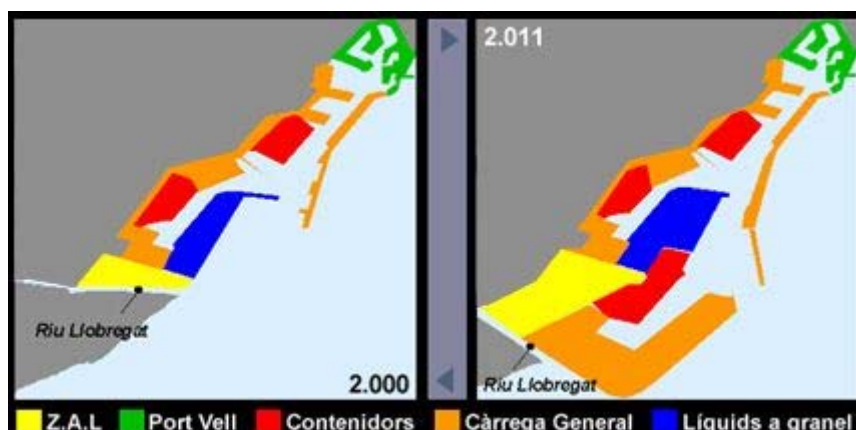
##### **Pla Director del Port de Barcelona 1989-2011.**

A través del Pla Director es configura una fesomia portuària diferent, i es en ell on es dissenya l'ampliació en curs i les pendents per a un futur.. Exemples en són:

- l'obertura de la segona bocana,
- el pont entre els molls Adossat i Ponent,
- la reubicació espacial de les terminals,
- els nous usos del TIR,
- l'ampliació del port i de la ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) cap al sud,
- les noves terminals de creuers.

Constitueix, doncs, un **àmbit d'inversió i de desenvolupament de noves activitats**, que ha d'ajudar a equilibrar el conjunt de serveis especialitzats, i a consolidar-lo com a pol logístic i econòmic clau a l'Europa de l'euro. Es tracta d'aconseguir que el Port de Barcelona sigui quelcom més que un espai físic d'infraestructures, treballant **perquè funcioni com un conjunt de serveis compartits per donar suport a les activitats comercials i industrials**.





Previsió del Pla Director:

#### 2000

Molls: 19.800 ml  
Superfície aigua: 374 ha  
Superfície terra: 558 ha

#### 2011

23.700 ml (incr. 20%)  
714 ha. (incr. 90%)  
957 ha. (incr. 70%)

### Pla Estratègic del Port de Barcelona 1998-2010

La gestió del Port de Barcelona, amb el consens de la Comunitat Portuària, es va orientar des de 1996 cap a una **especialització i diferenciació per tal de competir, dins l'àrea mediterrània i sud-europea, amb les càrregues i els tràfics que suposen més valor afegit per als operadors i els serveis implicats.**

Aquest document defineix el paper que el Port de Barcelona vol tenir en el s. XXI, i com arribar-hi, i assenyala els punts sobre els quals cal incidir i millorar. Tot amb la **intenció de convertir el Port de Barcelona en el primer hub logístic euromediterrani.**

El Pla implica que cada actor de la Comunitat Portuària ha d'adaptar i consensuar col·lectivament els seus mecanismes, les estratègies, els processos i la cultura envers la satisfacció i la competitivitat del client. Paral·lelament, inclou eines d'ampliació del rerepaís i de l'avantpaís, permet planificar la connectivitat, considerar el transport ferroviari com a component d'unes solucions logístiques integrades, i encetar formes eficaces de comercialitzar els serveis en àrees geogràfiques de càrregues potencials. La prestació de serveis eficients al client en relació amb les seves necessitats de transport, distribució terrestre i serveis logístics.

Encara que només han transcorregut poc més de tres anys des de la seva aprovació, **ja s'ha plantejat la necessitat de revisar-lo.** Alguns dels objectius que establia el Pla s'han assolit abans del que s'havia previst. És el cas de les previsions del tràfic que han estat superades àmpliament, fins al punt que l'any 2000 el moviment de contenidors ha assolit ja el nivell previst per a l'any 2003. Però el que veritablement ha motivat que es torni a posar en marxa el debat i procés de reflexió estratègica entre tots els agents de la Comunitat Portuària és la necessitat d'adequar el Pla a un nou escenari. La nova reflexió estratègica planteja aprofundir en els nous reptes que sorgiran amb el port un cop ampliat i, especialment, estudiar solucions per a alguns problemes amb què el Port de Barcelona es trobarà aviat i que afecten bàsicament les comunicacions terrestres entre el port i la seva zona d'influència.

Segons el darrer informe de seguiment de les obres la situació dels diferents subprojectes es la que es descriu en la següent taula-resum i en el [plànol de situació administrativa de les diferents obres i subprojectes](#).

El projecte inclou dos actuacions principals, programades al Pla Director del Port de Barcelona (1989) i concretades a l'Actualització del Pla Director (1998). El Maig del 2000 el Ministeri de Medi Ambient va aprovar la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA), molt lligada a la DIA de la desviació del Riu Llobregat, i que representen l'inici de la fase de licitació execució de les obres.

a) **L'extensió de la zona portuària**, bàsicament a partir de la construcció del Dic d'Abrigament Sud.

b) La **ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)** cap el sud-est, ocupant la zona entre l'actual llera del riu i la llera de la futura desviació, o Fase II.

#### MESURES CORRECTORES A LA COSTA (EN SERVEI DES DE FINALS DEL 2003)

Mesures per evitar l'erosió de la línia de costa degudes a les noves infraestructures del port, consistent en

a) regenerar amb l'aportació d'arena uns 2 Km de platja entre l'estany de La Ricarda i la nova desembocadura del Riu Llobregat i

b) la construcció d'un espigó de 1 Km de prolongació de la desembocadura.

#### DIC SUD (EN EXECUCIÓ DE LES OBRES FINS L'AGOST DEL 2007)

Les obres van començar l'Octubre del 2001, iniciant-se amb el dragat del fons marí per als fonaments del dic i la fabricació i emmagatzemament dels blocs de formigó que hauran de cobrir el dic. El Juny del 2003 s'aprova una modificació del projecte que en varia l'alineament degut a les condicions del fons marí i se n'ajusta el plaç previst d'execució ampliant-lo en 21 mesos.

#### AMPLIACIÓ DEL DIC EST (EN EXECUCIÓ DE LES OBRES)

Consisteix en la prolongació en 2 Km de l'actual dic exterior del port, el Dic Est, per a traslladar la bocana principal del port cap el sud. L'obra s'inicia el Setembre del 2001 però ha estat pràcticament suspesa per la revisió el projecte, ja aprovada, deguda a les condicions dels materials d'assentament del fons marí que s'han trobat. Fins ara s'han fet treballs de dragat del fons i l'inici del vestiment de material a l'escullera.

#### TERMINALS I MOLLS DEL DIC SUD (INICIADA LA REDACCIÓ DEL PROJECTE)

Consisteix en urbanitzar i condicionar les zones d'atrancament i les superfícies per a les noves terminals. Prioritàriament una gran Terminal de Contenidors, de 60 Ha de superfície amb 1 Km de línia d'atrancament.

Es pot veure el detall de cadascun al següent [plànol de detall dels 4 subprojectes](#): mesures de la costa, dic sud, ampliació del dic est i terminals i molls del dic sud..

#### 7.4.1. Z.A.L. 2ª Fase

### P17 - ZAL. 2a FASE

|                                          |
|------------------------------------------|
| <b>I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL</b><br>APB |
|------------------------------------------|

## II. INSTITUCIONS IMPLICADES

CILSA (empresa del APB)  
Ajuntament del Prat de Llobregat

## III. FASE ACTUAL

8. urbanització

## IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

Pla Director del Port de Barcelona

Ampliació de la ZAL actual amb els terrenys lliurats entre l'actual traçat del riu i el fruit del seu desviament. Urbanització de 200 Ha per a dedicar-les a activitats logístiques.

Es compon dels següents subprojectes:

- **Precàrrega i farciment de les parcel·les.** Consisteix en deixar les parcel·les llestes per a la seva edificació. *(en servei des de finals del 2003)*
- **Urbanització de la ZAL II.** *(en execució les obres des de l'Abril del 2003 i fins mitjans del 2007)*
- **Construcció de la Nau 24-1.** *(obra licitada i apunt de començar)*

## QUE ES LA ZAL?

La ZAL és una àrea especialitzada en el tractament logístic de tràfic amb orígens o destinacions marítims. Amb ella ES proporciona a les empreses instal·lades una sèrie d'avantatges estratègics i econòmics.

De les 68 ha de superfície de què disposa la primera fase de la ZAL, ja s'ha comercialitzat el 95% d'espai. Són més de 40 empreses que ocupen 115.000 m<sup>2</sup> de naus i oficines. Es tracta majoritàriament d'empreses productores i empreses prestatàries de serveis logístics. Els donem l'opció de llogar naus ja construïdes o llogar el terreny per construir-les ells mateixos.

En l'actualitat només manca per desenvolupar i comercialitzar la part de l'àrea central de serveis, el Service Center, amb què vol oferir una sèrie de serveis complementaris perquè les empreses instal·lades a la ZAL gaudeixin d'avantatges competitius.

La ZAL del port de Barcelona, atesa la seva ubicació a prop de l'entorn urbà, i com a centre en el qual conflueixen sistemes de transport marítim, aeri, de carretera i ferroviari, és doncs un dels models de plataforma logística que més desenvolupa el concepte integral de multimodalitat. És per això que vol ser un actor bàsic per ser la principal plataforma d'entrada i distribució de mercaderies per al sud d'Europa i la Mediterrània.

El Centre Intermodal de Logística, S.A. (CILSA), empresa que gestiona la ZAL, ja ha començat a elaborar el projecte de **la segona fase**, que donarà una superfície de 140 ha. S'ha iniciat la comercialització de la ZAL II, i un gran nombre d'empreses ja està en llista d'espera.

El centre universitari de formació en logística i transport d'àmbit

A mitjans del 2003 es va signar un conveni entre l'Ajuntament del Prat, la Universitat de Barcelona (UB), la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i el Centre Intermodal de Logística (CILSA) en que s'acordava la construcció d'aquest centre, tantes vegades reclamat per nombrosos agents.

El centre, que hauria de començar a funcionar l'any 2006, treballarà en tres camps, tots ells vinculats a la logística i el transport: la formació universitària, la formació contínua i la recerca tecnològica. La seva construcció espera comptar amb ajuts econòmics dels fons europeus Feder, així com aportacions de les empreses del sector i ajuts i subvencions d'altres administracions.

L'ampliació del port i de l'aeroport en són els principals motors. Segons diferents estudis, en els propers 20 anys es podrien crear al Prat al voltant de 40.000 llocs de treball, molts d'ells relacionats amb els camps esmentats. Sembla doncs que es una infraestructura molt necessària.

Aquest centre, que s'ubicarà a la zona sud del municipi, vol esdevenir una referència a nivell internacional (no n'hi ha cap a l'Estat, i només tres a Europa). L'Ajuntament treballa amb la idea d'instal·lar-hi un centre d' I+D + I (investigació, desenvolupament i innovació) i un CTT (centre de transferència de tecnologia), de manera que la connexió entre la universitat i les empreses sigui el més fluïda possible.

## 7.5. Accessos Viaris

Es un conjunt d'actuacions viàries íntimament lligades a l'ampliació del port i l'aeroport, i incloses per aquest motiu al Pla Delta.

| Accessos Viaris al Port i Aeroport<br>Estat de situació                                | Planificació o Est. Informatiu                          | Redacció Projecte Constructiu | Informació Pública | Aprovació | Licitació i Contractació Obres | Execució Obres                                                  | En servei             | Administració Actuant            |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|-----------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| 5.1. "Pota Sud": Accessos a l'Aeroport i Ronda de Dalt i 1es millores accessos El Prat | Si                                                      | Si                            | Si                 | Si        | Si                             | En execució<br>Projecte Mesures Paisatgístiques Complementaries | En Servei<br>Fi 2002? | Dptop?                           |
| 5.2. Autovia del Baix Llobregat: Abrera - Sant Feliu                                   | Si                                                      | Si                            | Si                 | Si        | Si                             | Si                                                              | En Servei             | Dptop?                           |
| 5.3. Ampliació Ronda Litoral: Tram Zona Franca – A2                                    | Si                                                      | Si                            | Si                 | Si        | Si                             | Inici Maig 2001<br>(Fi Previst Juliol 2004)                     |                       | Direcció General de Carreteres   |
| 5.4. Nous Accessos Viaris a l'Ampliació del Port (INTEGRAT AMB 6.3)                    | En Redacció.<br>Fase Al·legacions<br>Memòria Resum      |                               |                    |           |                                |                                                                 |                       | Direcció General de Ferrocarrils |
| 5.5. Connexió Ronda Litoral amb A-16 a Sant Boi i 2a Fase Accessos El Prat             | En Redacció.<br>Fase Al·legacions<br>Memòria Resum      |                               |                    |           |                                |                                                                 |                       | Direcció General de Carreteres   |
| 5.6. Nou Eix Viari Port – Aeroport                                                     | En Definició.<br>No s'ha fet encara l'Estudi Informatiu |                               |                    |           |                                |                                                                 |                       | Consorciat?                      |

El complex conjunt d'obres de carreteres i ferrocarrils que conformen el Pla Delta a hores d'ara provenen de tres acords marcs o convenis entre les administracions implicades:

- Convenio de Cooperación en Infraestructuras y Medio Ambiente (Pla Delta), d'Abril del 1994.
- Convenio de cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de El Prat del Llobregat, de Febrer de 1996. Projectes afectats:

Modificacions dels Accessos a El Prat de Llobregat (projecte 5.5)

- Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat para la ejecución de un conjunto de actuaciones asociadas a la construcción de la infraestructura viaria prevista en el valle del Riu Llobregat, de Gener del 1998. Projectes afectats, tots ells a realitzar pel Ministerio de Fomento:

Modificacions i actuacions complementaries del projecte de l'Autovia del Baix Llobregat (projecte 5.2)



Ampliació de la Ronda del Litoral (projecte 5.3)

Connexió de la Ronda Litoral amb la A-16 a Sant Boi (projecte 5.5)

Bàsicament el conjunt d'obres estructuraren dos **objectius**:

a) la reordenació i ampliació dels accessos al Port i Aeroport ampliat des de les grans infraestructures viàries i ferroviàries que arriben a la zona des de Barcelona ciutat, la vall del Llobregat i el Garraf.

b) els accessos a Barcelona i Àrea Metropolitana per la Vall del Llobregat.

#### ACCESOS A L'AEROPORT I A LA RONDA DE DALT 'POTA SUD' P37

Obres ja executades. El Juny 2001 es redactà una ampliació en forma de **Proyecto de Estudio de Adecuación Medioambiental de Medidas Paisajísticas Complementarias en el Segundo Cinturón "Pata Sur"**, arran de les peticions fetes per l'Ajuntament de El Prat, que actualment ja està licitat i executant-se.

S'estan fent els projectes complementaris de les rotondels i enllaços

#### AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAM ABRERA-ST.FELIU P38

Totalment ja operativa i en servei.

#### AMPLIACIÓ RONDA LITORAL DES DE A-2 A ZONA FRANCA P39

Realitzat conforme el conveni de gener de 1998, està en execució d'obres des de Maig 2001. El Desembre 2002 s'aprova una modificació del projecte inicia en el que s'amplià el plaç d'execució en 6 mesos. Alguns trams de l'obra ja estan en servei, i la seva finalització total està prevista contractualment al Juliol del 2004.

#### NOU ACCES VIARI A L'AMPLIACIÓ DEL PORT P40

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento està redactant el **Estudio Informativo del Proyecto de los nuevos accesos ferroviarios y viarios del Puerto de Barcelona**. Des de mitjans del 2003 es fan les consultes prèvies a la redacció de la Memòria Resum del projecte i s'hi incorpora l'Estudi d'Impacte Ambiental.

Inclou tant les actuacions de ferrocarrils com carreteres. Pel que fa a carreteres inclou les solucions de millora de l'accés al Port des de l'Autovia del Baix Llobregat.

A nivell de redacció del projecte constructiu està [integrat amb el P45](#). La coordinació del projectes viaris i ferroviaris al port l'ha assumit doncs la DGF del MFOM.

#### CONEXIÓ DE LA RONDA LITORAL AMB A-16 I MILLORA D'ACCESOS AL PRAT DE LLOBREGAT, 2ª FASE P41

El Febrer del 2002 es va publicar oficialment l'**Estudio Informativo**. A finals del 2003 s'estava encara en fase d'al·legacions a aquest. El Juny del 2003 es fa la resolució de la Declaració d'Impacte Ambiental de l'Estudi Informatiu (DIA), fet que fa previsible l'inici de la redacció del projecte constructiu.

## EIX VIARI POR-AEROPORT

P42

Consisteix en connectar directament la urbanització de la zona de la Ciutat Aeroportuària i la ZAL de l'aeroport ampliat.

Aquest sols està definit a nivell conceptual, havent-se fet sols reunions de treball entre tècnics de les administracions implicades. Sembla ser que la definició bàsica ja està feta i que, per tant, ja es podrà iniciar aviat l'Estudi Informatiu oficial previ a la redacció del Projecte Constructiu.

### 7.6. Accesos Ferroviaris

Bàsicament ja es troben definits al Conveni del Pla Delta del 1994. Aquesta es la fitxa de la seva situació administrativa:

| Accessos Ferroviaris al Port i Aeroport - Estat de situació                                              | Planificació o Est. Informatiu               | Redacció Projecte Constructiu | Informació Pública | Aprovació | Licitació i Contractació. Obres | Execució Obres          | En servei | Administració Actuant            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|-----------|---------------------------------|-------------------------|-----------|----------------------------------|
| <b>6.1 Accés Ferroviari al Moll Sud:</b><br>Remodelació ramal existent des de Morrot / Can Tunis al Port | Si                                           | Si                            | Si                 | Si        | Si                              | Finalitzades Abril 2003 | En Servei | Direcció General de Ferrocarrils |
| <b>6.2. Ramal Ferroviari del Llobregat:</b><br>Tram El Papiol – Can Tunis                                | Estudi Informatiu Aprobat Abril 2001         | Si                            | Si                 | Si        | Si                              | En execució             |           | GIF                              |
| <b>6.3. Nou Accés Ferroviari a la Ampliació del Port (INTEGRAT AMB 5.4)</b>                              | En Redacció. Fase Al·legacions Memòria Resum |                               |                    |           |                                 |                         |           | Direcció General de Ferrocarrils |

## ACCES FERROVIARI AL MOLL SUD N° 1

P43

Consisteix en la construcció d'un ramal ferroviari<sup>10</sup> entre la Estació de Mercaderies de Can Tunis i la nova Terminal de Contenidors del nou Moll Sud.

Obres que, dividides en dos fases, varen finalitzar l'Abril del 2003.

## RAMAL FERROVIARI DEL LLOBREGAT

P44

Consisteix<sup>11</sup> en:

<sup>10</sup> Duplicació o sols perllongació del ramal ja existent entre el Morrot i el Port??

a) Un ramal ferroviari amb origen a El Papiol a Can Tunis / El Morrot, format per dos vies d'ample Internacional que formen part del traçat del AVE.

b) Una variant amb dos vies d'ample mixt (ample espanyol i internacional) que serà el nou accés a Can Tunis, integrat com part del futur accés al Port de Barcelona.

[L'Estudio Informativo del Proyecto del Ramal Ferroviario del Llobregat](#), de Juliol de 1999, va ser aprovat definitivament l'Abril del 2001. Els **Projectes Constructius** (el traçat es subdividí en diversos trams), redactats pel GIF, ja estan aprovats i licitades i en execució les obres.

A la carpeta d'aquest CD-ROM corresponent, anomenada \44\_Ramal\_Ferrov\_Llobr\44\_Ed, trobareu les pàgines principals d'aquest important estudi informatiu, molt aconsellable per a entendre la problemàtica ferroviària de la comarca i la RMB sencera. En el següent esquema d'aquell estudi es pot observar [les línies de RENFE al Baix Llobregat i la seva especialització funcional](#).

## NOU ACCES FERROVIARI A L'AMPLIACIÓ DEL PORT

P45

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento està redactant el **Estudio Informativo del Proyecto de los nuevos accesos ferroviarios y viarios del Puerto de Barcelona**. Des de mitjans del 2003 es fan les consultes prèvies a la redacció de la Memòria Resum del projecte i s'hi incorpora l'Estudi d'Impacte Ambiental.

Inclou tant les actuacions de ferrocarrils com carreteres. Pel que fa a ferrocarrils inclou:

a) La remodelació de l'**accés des de la futura Estació de Mercaderies de Can Tunis / El Morrot als molls actuals**.

b) Una nova **Estació de Mercaderies** dins el port, en els terrenys de la futura ampliació, que ha d'atendre els nous molls i terminals de contenidors.

c) La **connexió directa del l'estructura ferroviaris del Port al nou Ramal Ferroviari del Llobregat** (P44).

## CAPÍTOL 8. Altres Infraestructures Logístiques i de Mobilitat de Persones i Mercaderies

En el [Planell de Carreteres](#) actuals es pot observar com la vall del Baix Llobregat, junt amb la del Besòs, són els dos grans corredors de comunicació de la metròpoli, de Barcelona, amb l'interior del país i amb la resta d'Espanya i Europa. Com és conegut, relatiu tancament de Barcelona entre muntanyes fa que el baix Llobregat hagi de ser esclau, històricament, de la servitud de pas de carreteres i vies de tren que parteixen i desintegren literalment el territori comarcal.

Això s'ha vist agreujat molt especialment la darrera dècada, dels 90, amb les noves infraestructures construïdes: Pota Sud, C32, Autovia del Baix Llobregat. Els resultat és un, autèntic feix d'infraestructures de comunicacions, viàries i ferroviàries, que la travessen transversalment, per la Vall Baixa, en direcció al principal corredor econòmic de l'Estat (l'arc Mediterrani), i longitudinalment, en direcció a l'interior del país i de la resta de l'Estat. Particularment exemplar n'és el congost de Martorell, on en uns 300 o 400 metres d'amplada passa un volum de vies i de tràfic autènticament excepcional..

<sup>11</sup> Esta integrat dins el Projecte Constructiu de l'AVE? A partir de Sant Boi es un tram nou que va directe a Can Tunis i el Port (Dic Sud) o es la simple remodelació del traçat ja existent entre Hospitalet La Torrassa – Can Tunis El Morrot - el Port?

Si ens fixem en el molt important grau de congestió de la [xarxa viària metropolitana](#)<sup>12</sup> principal, es pot observar que les vies del Baix Llobregat, especialment la Pota Sud, La Ronda Litoral i la C32, pateixen una enorme saturació. Això explica els plans per a fer noves infraestructures viàries i ferroviàries a la zona, i més si tenim en compte que, en el curt termini de 120 anys, i degut a l'ampliació del port i l'aeroport i a l'aposta estratègica per la logística, el tràfic de vehicles, si no es fa una important aposta per reforçar el transport ferroviari de mercaderies, es podrà veure literalment més que duplicat. Almenys això ho indiquen els estudis de vehicles atrets per les noves polaritats, principalment, del port, l'aeroport, el II, ciutat aeroportuària i Fira II. Realment es un autèntic repte que farà gairebé inevitable que el Baix Llobregat segueixi essent partida per més infraestructures de comunicacions, com pot veure's fàcilment pel gran nombre de projectes d'infraestructures d'aquest tipus que estan en estudi, projecte o execució en el nostre territori..

## 8.1. Xarxa de Metro i Ferrocarrils

Al [Planell de Traçat de la Línia 9](#)<sup>13</sup> es pot observar amb detall tota la xarxa de metro existent (tant de TMB com de FGC) i el traçat que tindrà la Línia 9.

### 8.1.1. El Metro del Baix Llobregat dels FGC

La Direcció General de Ports i Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (DGPYT) treballa a la Línia de Catalans de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) per tal implantar l'anomenat "Metro del Baix Llobregat". Principals fites del Metro del Baix Llobregat<sup>14</sup>

#### 1 de maig de 1996

- Posada en servei del desdoblament complet de la via entre Sant Vicenç dels Horts i Quatre Camins.

•

#### 23 de juny de 1997

- Posada en servei del desdoblament Pl. Espanya - Ildefons Cerdà
- Posada en servei de l'itinerari CT48.bis.
- Implantació del primer tram del **Metro del Baix Llobregat** entre Barcelona i St. Boi amb un interval mitjà entre trens suburbans de 7 min 30 seg.
- Utilització total del parc de material mòbil disponible. Reserva de material durant l'hora punta del matí: 0 unitats. Trasllat de les tasques de manteniment fora de l'hora punta del matí.

#### 11 de juliol de 1997

- Posada en servei de la nova estació de Magòria-La Campana.

#### 10 d'octubre de 1998

- Posada en servei del desdoblament entre el km 19,5 (Pallejà) i Sant Andreu de la Barca.

#### 3 de novembre de 1998

- Posada en servei de l'electrificació de la branca d'Igualada.

#### 1 de febrer de 1999

- Posada en servei de les 8 primeres UT 213.
- Posada en servei de l'itinerari CT48.3.
- Millora del servei de rodalia amb trens sense transbordament cada 60 minuts a Manresa i a Igualada (cada 30 minuts en hora punta descendent).
- Milliores puntuals del servei suburbà com l'allargament dels trens amb final a St. Andreu de la Barca fins a Martorell-Enllaç. Interval mitjà entre Barcelona i Sant Boi de 6 min.

<sup>12</sup> Font: AJ. BARCELONA-DOYMO (Juliol 2003) **Estudi d'Accessibilitat al Port de Barcelona** (Document provisional)

<sup>13</sup> Font: GISA, Plànol gentilesa de la Gerència de la Línia 9

<sup>14</sup> Informació amablement facilitada per Oriol Juncadella, Director d'Operacions de FGC.

- Retirada total de les UT 3000 diesel i UT 8000 elèctriques i parcial progressiva (pas a reserva) de les UT 5000 elèctriques.

#### 5 de gener de 2000

- Posada en servei de la vintena i darrera UT 213.

#### 13 de febrer de 2000

- Posada en servei del desdoblament entre Sant Boi i Santa Coloma de Cervelló.
- Noves estacions de Molí Nou i Colònia Güell.

#### 15 de març de 2000:

- Posada en servei de l'itinerari CT48.4.
- Nova estació de Santa Coloma de Cervelló.
- Extensió del servei d'elevada freqüència fins a Can Ros.

#### 5 d'abril de 2001

- Posada en servei de la remodelació de l'estació de Martorell-Enllaç.

#### 20 de novembre de 2001

- Posada en servei de la nova estació soterrada de Sant Andreu de la Barca.

#### 25 d'abril de 2002

- Posada en servei de la nova estació de El Palau.

#### 24 de maig de 2002

- Posada en servei del desdoblament de la via entre Sant Andreu de la Barca i El Palau.

#### 2 de juny de 2002

- Posada en servei de l'itinerari LA49.
- Extensió del servei d'elevada freqüència fins a El Palau.

#### 4 de juliol de 2003

- Posada en servei de la nova estació intercanviador de Quatre Camins.

Els dos projectes (P48 i P49) recollits aquí, doncs, s'emmarquen amb aquesta historia o línia d'actuació. I el P8, la actuació entre Martorell i Olesa en depèn directament.

#### **ALTRES ACTUACIONS A FGC AL BAIX LLOBREGAT: "METRO DEL BAIX LLOBREGAT"**

Lligades a aquest pla, el "Metro del Baix Llobregat", hi ha altres projectes del nostre catàleg, inclosos també al PDI, que es veuran en altres apartats del present Informe

[Intercanviador Martorell Central FGC- RENFE- Bus \(P46\)](#)

[Intercanviador Sant Vicenç – Quatre Camins – FGC – Bus \(P47\)](#)

## **FGC SEMISOTERRAMENT A PALLEJÀ**

**P48**

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DGPT

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

FGC

Ajuntament de Pallejà

### III. FASE ACTUAL

#### 7. Obres

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM) i "El Metro del Baix Llobregat" (Pla de FGC)

La situació administrativa dels diferents projectes d'obra que componen el soterrament es troben recollits en la següent taula:

| FGC semisoterrament a Pallejà <sup>15</sup>                                                             | Planificació o concepció | Redacció Proj. Constructiu | Informació Pública | Aprovació | Licitació i Contrac. Obres | Obres: Inici (o Previsió) | Obres: Final (o Previsió)   | En servei |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------|-----------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------|
| Estat de Situació                                                                                       |                          |                            |                    |           |                            |                           |                             |           |
| 48.1. "Soterrament Pallejà de línia de Catalans dels FGC"<br>TF-98205.1                                 | Si                       | Si                         | Si                 | Si        | 26/09/2003                 | ¿?                        | (estiu 2006) (34 mesos)     |           |
| 48.2. "Enclavament i senyalització del soterrament Pallejà de línia de Catalans dels FGC"<br>TF-98205.2 | Si                       | Si                         | Si                 | Si        | 22/04/2004                 | No iniciat                | (primavera 2007) (34 mesos) |           |
| 48.3. "Instal·lacions estació Pallejà de línia de Catalans dels FGC"<br>TF-98205.3                      | Si                       | Si                         | Si                 | Si        | 26/09/2003                 | ¿?                        | (estiu 2006) (34 mesos)     |           |

El soterrament i desdoblament de la línia Llobregat – Anoia de FGC al seu pas per Pallejà, compren les següents obres o projectes constructius:

- "Soterrament de Pallejà de la Línia de Catalans dels FGC"
- "Enclavaments i senyalització del soterrament Pallejà de la línia de Catalans dels FGC"
- "Instal·lacions estació Pallejà de la línia de Catalans dels FGC (Pla d'estacions)"

La DIA fou formulada el Maig del 2003.

El traçat actual de la línia de Catalans dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, en el tram que va des de Quatre-Camins fins a l'inici del túnel del Roc de l'Adroc, discorre actualment en superfície i via única, i travessa el nucli de Pallejà a on se situa una estació. En el sentit Barcelona-Martorell, el tram anterior i en el posterior fins a Sant Andreu de la Barca és de doble via, per la qual cosa aquest tram intermedi seria l'únic que quedaria en via única.

El soterrament pròpiament dit, obra principal de superestructura (Subprojecte 48.1) es realitza en 2 fases. El Projecte té per objecte la implantació de doble via de la línia de Catalans dels FGC, entre l'estació de Pallejà i el Roc de l'Adroc, així com el soterrament de la línia entre l'actual estació de Pallejà i la riera de Can Amigó:

Fase 1<sup>a</sup>: En aquesta fase es procedeix al soterrament previst, des del pas superior del c/ de les Moreres fins a la riera de Can Amigó i la connexió amb doble via al costat Sant Andreu. Un cop realitzada aquesta fase quedaria un tram en via única des del canvi anterior al pont de la Magina fins a l'entrada de la futura estació de Pallejà on es recuperaria la doble via.

Fase 2<sup>a</sup>: En aquesta fase es realitza el soterrament del tram que resta en via única, des de la riera de la Magina fins l'estació de Pallejà. El soterrament es realitzaria pels carrers de la Magina i Àngel Guimerà (paral·lels a la traça actual), per interferir mínimament amb el servei.

<sup>15</sup> Codis a GISA dels projectes (<http://212.31.52.10/gisa/servlet/Search?simple=true&keyword=98205>): TF-98205: projecte constructiu principal.

Estudis previs al Projecte Constructiu Licitat a execució:

- “*Estudi de factibilitat: alternatives de desdoblament del F.G.C. a Pallejà (Baix Llobregat)*”, redactat el febrer del 1993 pel Servei de Construcció de la DGPYT.
- “*Estudi d’alternatives del desdoblament del F.G.C. a Pallejà (Baix Llobregat)*” redactat el juny del 1994 pel Servei de Construcció de la DGPYT.
- “*Projecte de Traçat del desdoblament del F.G.C. a Pallejà (Baix Llobregat)*”, redactat a l’octubre del 1994 pel Servei de Construcció de la DGPYT.
- La DGPYT va encarregar a GISA el març del 1.998 l’actuació “*Soterrament Pallejà de la línia de Catalans dels FGC*”. GISA va convocar un concurs públic d’Assistència Tècnica per la redacció de l’estudi informatiu i del projecte constructiu de l’esmentat projecte, el qual va ésser adjudicat a *Técnica y Proyectos, S.A.(TYP SA)* a juny del 1.998. El resultat en va ser l’ **estudi informatiu**, “*Soterrament Pallejà de la línia de Catalans dels FGC*” redactat el gener del 2002.

Com a resultat de l'esmentat Estudi Informatiu s'escollí, de les 2 alternatives presentades, l'anomenada com Alternativa 2 consistent en:

- a) el desdoblament del tram de via única i
- b) un soterrament llarg, des de la riera Fonda fins a la riera de Can Amigó.

## FGC DESDOBLAMENT ST. ANDREU(EL PALAU)-MARTORELL(ENLLAÇ)

P49

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGPT

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

FGC

Ajuntament de Martorell

### III. FASE ACTUAL

7. Obres

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM) i “El Metro del Baix Llobregat” (Pla de FGC)

Situació dels projectes d’obra que componen el projecte:

| Desdoblament de Via entre St. Andreu i Martorell                                                                                                                                                                 | Planificació o concepció | Redacció Proj. Constructiu                    | Informació Pública | Aprovació | Licitació i Contrac. Obres          | Obres: Inici (o Previsió) | Obres: Final (o Previsió)      | En servei |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------|--------------------|-----------|-------------------------------------|---------------------------|--------------------------------|-----------|
| <b>Estat de situació</b>                                                                                                                                                                                         |                          |                                               |                    |           |                                     |                           |                                |           |
| 49. “Projecte Constructiu del Desdoblament de Via entre el Baixador de Palau i l’Estació de Martorell Enllaç amb variant entre l’estació de Martorell Vila i Martorell Enllaç”<br>TF-99459                       |                          | Redacció Projecte Constructiu:<br>Febrer 2002 |                    |           | ¿2003?                              |                           |                                |           |
| 49.1. “Enclavament i Senyalització del desdoblament de via entre el Baixador de Palau i l’Estació de Martorell Enllaç, amb variant entre l’estació de Martorell Vila i Martorell Enllaç dels FGC”<br>TF-99459-C1 |                          | Maig 2003                                     |                    |           | Adjudicació Obres:<br>Desembre 2003 |                           | (12 mesos)<br>(primavera 2005) |           |

|                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |  |                                   |           |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|-----------------------------------|-----------|--|
| 49.2. Projecte complementari núm.2 del projecte d'instal·lacions de l'estació de Martorell Central del desdoblament de via entre el Baixador del Palau i l'estació de Martorell Vila i Martorell Enllaç dels FGC TF-99459-C2 |  |  |  |  | Data Límit Ofertes:<br>13/05/2004 | (9 mesos) |  |
| 49.3. Projecte complementari núm. 3 de pas de la línia d'Alta Velocitat sota la línia dels FGC a l'estació de Martorell Enllaç TF-99459-C3                                                                                   |  |  |  |  | Adjudicació Obres:<br>22/04/2004  | (7 mesos) |  |
| Resum                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |                                   |           |  |

El Setembre del 1999 GISA convocà el concurs per a l'Assistència Tècnica a la redacció de l'Estudi informatiu , Estudi d'Impacte Ambiental i Projecte Constructiu del Desdoblament de via entre el Baixador de Palau i l'Estació de Martorell Enllaç amb variant entre l'estació de Martorell Vila i Martorell Enllaç – Línia Catalans dels FGC.

El Febrer del 2002 es redactà el *“Projecte Constructiu del desdoblament de via entre el baixador de Palau i l'estació de Martorell Enllaç amb variant entre l'estació de Martorell Vila i Martorell Enllaç. Línia Catalans dels F.G.C”*. Aquest divideix el traçat en dos trams:

Tram 1: comprés des de l'estació de Palau fins a inici de la Variant de Martorell Central.

Tram 2: comprés entre l'anomenat inici de la Variant i la capçalera de l'estació de Martorell Enllaç.

El Juliol de 2002 el *Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF)* va redactar el Projecte de *“Paso de L.A.V. bajo línea de F.G.C. en Martorell”* on es definia l'estructura a realitzar per permetre el pas de la línia d'alta velocitat per sota de la línia dels FGC.

Durant el 2003 y 2004 es fan les licitacions de les obres y es redacten projectes constructius complementaris dels quals també se n'ha licitat l'obra.

### 8.1.2. Els ramals des de Martorell a Igualada i a Manresa

Quan la línia dels FGC estigui totalment desdoblada fins Martorell (autèntic “coll d'ampolla” actual per a tota la xarxa de FGC), aleshores es podrà incrementar en gran mesura el servei ofert a les línies que van fins a Igualada i Manresa des de Barcelona.

Es aquest objectiu el que comença a materialitzar-se amb el projecte de desdoblament Martorell - Olesa

L'objectiu, pel conjunt de la Línia Martorell Igualada consisteix en fer desdoblements parcials, de poca longitud, per permetre l'encreuament de trens que permeti instaurar el servei de *“Metros Comarcals”* , o serveis de pas de trens de l'ordre de cada 20 minuts aprox.. Així, el Gener del 2004 es lícita ja l'assistència tècnica per a la redacció del **“Projecte constructiu d'apartadors a la línia d'FGC. Martorell – Igualada”**. Consisteixen en la redacció d'un projecte constructiu d'apartadors a la línia Martorell – Igualada, corresponents als ubicats a Vilanova del Camí i l'estació de Capellades (Terme Municipal de Vallbona d'Anoia).

## LÍNIA FGC A MANRESA (DESDOBLAMENT MARTORELL-OLESA) P8

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGPT

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

FGC

Ajuntaments d'Olesa de Montserrat i de Martorell



### III. FASE ACTUAL

7. Obres

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM) i "El Metro del Baix Llobregat" (Pla de FGC)

El termini d'execució de les obres, en execució, es d'11 mesos (finals 2004), i el termini màxim del conjunt dels 4 subprojectes d'obra que el componen, projectes es de 24 mesos (finals 2005).

Situació Administrativa.

Estudi Informatiu (Setembre 2001)

Informació Publica (Fi Març 2002)

El Setembre 2002 es divideix el projecte originari en quatre parts degut a la urgència de l'electrificació:

- el **"Projecte Constructiu de la plataforma, Infraestructura de la presa de corrent i plataforma de via del desdoblament de via entre l'estació Martorell Enllaç i Olesa de Montserrat dels FGC:** redactat i licitat (Desembre 2003)
- els de **superestructura de via/catenaria:** en redacció (finalització prevista pel Març - Abril 2004)
- de **senyalització i enclavament:** en redacció (finalització prevista pel Març - Abril 2004)
- de **instal·lació d'estacions de desdoblament:** en redacció (finalització prevista pel Març - Abril 2004)

#### 8.1.3. Els Projectes d'Extensió de la Xarxa de Metro cap el Baix Llobregat

A banda de les actuacions de FGC, la DGPT també està avaluant diverses opcions i alternatives de fer arribar la xarxa de metro que opera TMB a diversos indrets del Baix Llobregat. Alguns estan molt avançats (perllongament L1) i d'altres estan sols en la fase de les idees o plantejaments (perllongament L3). Igualment cal dir que segurament no tindria sentit (a no ser que hi hagués pressuposts pràcticament il·limitats) que es duguessin tots al terreny de la realització efectiva, ja que la realització d'algun d'aquests projectes treu sentit a d'altres des del punt de vista de que competirien per a la mateixa demanda de potencials viatgers.

### LINIA 1: PERLLONGAMENT FINS EL PRAT I SANT BOI

P36

#### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGPT

#### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

TMB

Ajuntament del Prat de Llobregat

#### III. FASE ACTUAL

4. Projecte Constructiu.

#### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM)

## La Situació Administrativa:

| Metro Línia 1: perllongament feixa llarga-el Prat-Sant Boi                                                                               | Planificació o concepció | Redacció Proj. Constructiu                  | Informació Pública | Aprovació | Licitació i Contrac. Obres | Obres: Inici (o Previsió) | Obres: Final (o Previsió) | En servei |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------|
| Estat de situació                                                                                                                        |                          |                                             |                    |           |                            |                           |                           |           |
| Redacció de l'Estudi d'Impacte Ambiental de perllongament de la línia 1 de l'FMB. Tram: Feixa Llarga - El Prat de Llobregat. IA-TM-03481 |                          | Data adjudic.: 27/06/2003 (termini 5 mesos) |                    |           |                            |                           |                           |           |
| Redacció de l'Estudi Informatiu de perllongament de la línia 1 de l'FMB. Tram: Feixa Llarga - El Prat de Llobregat. EI-TM-03481          |                          | Data adjudic.: 27/06/2003 (termini 8 mesos) |                    |           |                            |                           |                           |           |
| Redacció del Projecte Constructiu de la cua de maniobra a l'estació de Feixa Llarga de l'FMB. TM-03481.1                                 |                          | Data adjudic.: 27/06/2003 (termini 8 mesos) |                    |           |                            |                           |                           |           |

Malgrat ser tres projectes o *Documents Tècnics Administratius* diferents es tracta d'una licitació conjunta. El termini correspon a 3 mesos pel projectes constructiu + 5 mesos per l'Estudi Informatiu (2 alternatives de traçat). L'objecte del concurs comprèn:

- Redacció de l'Estudi Informatiu del Perllongament de la Línia 1 de l'FMB. Tram: Feixa Llarga – El Prat de Llobregat.
- Informació pública (a realitzar per l'Administració).
- Redacció del Projecte Constructiu de la cua de maniobra a l'estació de Feixa Llarga de l'FMB escollida a l'Estudi Informatiu.

A les bases de la redacció de l'Estudi Informatiu es plantegen [dos alternatives de traçat](#) que s'han d'estudiar obligatòriament, una que passi pel futur centre direccional al nord del Prat (Alternativa 1), amb dos estacions (Centre Direccional i El Prat-Renfe) i l'altra en que el metro traça paral·lel a la via de tren de RENFE entre El Prat i el riu Llobregat, amb l'única estació de El Prat-Renfe.

La redacció del Projecte Constructiu de la cua de maniobra a l'estació Feixa Llarga serà el de l'alternativa escollida a l'Estudi Informatiu, que haurà que tenir una longitud que asseguri l'estacionament de 10 trens.

S'haurà d'estudiar acuradament la geologia, hidrogeologia i geotècnia de la traça del perllongament de la Línia 1, parant especial atenció en la hidrogeologia de l'aquífer del Llobregat i el seu pas pel riu Llobregat, i tenint en compte els següents punts:

## LÍNIA 2: PERLLONGAMENT FINS FIRA II

P53

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGPT

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat

Ajuntament de Barcelona

### III. FASE ACTUAL

1. En idea o esbós

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM)

L'actual L2 de Metro acaba a l'estació de paral·lel. El PDI preveu que una de les actuacions a realitzar per l'actual decenni es el perllongament d'aquesta línia cap a la Fira de Barcelona i la nova Fira II de l'Hospitalet, Actuació [AX03](#).

Mes que pel volum de passatgers a servir (escassos si es compara amb altres perllongaments o opcions de noves vies de metro del PDI, el seu objectiu seria "estratègic": la connexió de la Fira II, del Polígon Pedrosa, amb la Fira I (Montjuïc) i la resta de xarxa de Metro de forma ràpida. Però aquesta finalitat ja quedarà coberta amb la nova parada de metro a la

Malgrat aquesta previsió, segons fonts de la conselleria es un projecte pràcticament desestimable ja a partir dels primers estudis tècnics, tot i que hi ha gran interès polític en que es realitzi. Es un projecte que es possible que "es caigui" de la programació del PDI a la revisió que se n'ha de fer el 2006, en que es trauran i/o afegiran actuacions de la llista programada el 2002 en funció de les noves necessitats i estudis disponibles.

### **LINIA 3: PERLLONGAMENT FINS SANT FELIU**

**P16**

#### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DGPT

#### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

#### **III. FASE ACTUAL**

1. Idea, Esbós o definició del projecte

#### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Tot i que no està previst al PDI, es un projecte del que se n'ha fet algun estudi previ a nivell de la DGPT. Estem parlant de estudis interns, propis de les activitats de planificació internes del departament, i per tant es informació no oficial o no disponible.

Malgrat tot hem decidit mantenir-lo al catàleg doncs es una reivindicació d'algun dels ajuntaments implicats en el seu possible traçat, tot i que la realització del Trambaix fa difícil que algun dia es pugui realitzar, doncs serien infraestructures de transport públic quasi be paral·leles. De fet, podríem dir que, en molts aspectes, el Trambaix es el perllongament de la L3 però per sobre terra

### **TRAMBAIX: PERLLONGAMENT FINS QUATRE CAMINS I HOSPITALET**

**P13**

#### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DGPT

#### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

ATM

Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat

Ajuntament de Molins de Rei

Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts

Ajuntament de Cornellà de Llobregat

Ajuntament d'Hospitalet de Llobregat

### III. FASE ACTUAL

3. Redactades Propostes de Traçat (ATM)

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM)

Actualment el [Trambaix compta amb el següent traçat ja en servei](#) Falta encara acabar de construir i posar en servei la part final de la Línia que va fins el Consell comarcal.

A banda d'això s'està estudiant ja la seva possible ampliació cap a l'intercanviador de Quatre Camins (P47), ja en servei, i cap a l'Hospitalet (fins a l'Hospital de Bellvitge)

L'ATM ha finalitzat la redacció de l'Estudi d' Alternatives de perllongament del Trambaix fins a l'estació intermodal de Quatre Camins:

ATM.(Gener 2004) **Estudi d'alternatives de Traçat per al perllongament del Tramvia Diagonal - Baix Llobregat en els termes municipals de Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts.**

S'hi defineix la següent proposta de [4 alternatives de traçat](#), que defineixen variants en el seu curs sobretot per a Molins de Re.

Igualment, posteriorment ha finalitzat la redacció de l'estudi de la variant (aquesta ja prevista al PDI) fins al WTC de Cornellà (P23) i l'Hospital de Bellvitge:

ATM. PDI. (Abril 2004) **Estudi de viabilitat i d'Alternatives de Traçat del Tramvia Cornellà Centre-Almeda-Hospital de Bellvitge.**

En aquest cas es defineixen 5 alternatives per al següent [traçat](#).

A la carpeta d'aquest CDROM \13\_Trambaix\13\_Ed s'hi poden consultar els plànols de les alternatives del traçat del primer estudi.

**LÍNIA 12**

**P12**

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGPT

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

ATM

Ajuntament de Castelldefels

Ajuntament de Gavà

Ajuntament de Viladecans

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat

Ajuntament de Sant Joan Despí

Ajuntament de Sant Just Desvern

Ajuntament d'Esplugues de Llobregat

### III. FASE ACTUAL

3. Redactada la Proposta de Traçat

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM)

Hi ha fet ja l'Estudi d'Alternatives de Traçat, acabat l'Abril del 2003, i que proposa el següent [traçat](#).

També esta licitada el Setembre del 2003 la **redacció del projecte de traçat de nova línia 12.**, que ha d'haver finalitzat a mitjans del 2004.

Segons fonts de l'ATM es mes que probable que s'acabi construïnt, quan hi hagi diners i voluntat política de fer-ho, el primer tram, entre Castelldefels i Sant Boi. El segon tram, de Sant Boi a Barcelona, ja presenta molts mes inconvenients tècnics que el fan menys aconsellable.

Així mateix, entre els tècnics dels operadors ferroviaris (RENFE, FGC, TMB) es percep clarament que hi ha diferents postures sobre quin operador, i com, s'hauria d'explorat aquesta nova línia.

## LÍNIA 9

**P11**

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGPT

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

ATM

AENA

Ajuntament del Prat de Llobregat

### III. FASE ACTUAL

4. En Obres.

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM)

### Situació Administrativa Línia 9 en Conjunt.

L'Obra de la Línia 9 és un macro-projecte, molt complex, pel que s'ha constituït una Oficina de Gerència d'Obra exclusiva a GISA que gestiona l'execució de les licitacions i el control de l'obra. Segons aquesta oficina, el Projecte s'ha subdividit en els següents Trams i Subtrams, que es liciten i executen separada i coordinadament. L'estat dels diferents projectes i obres (ja licitades i adjudicades totes) és el següent, resumit en la posterior taula:

a) *"Part Barcelona" (Trams 3er i 4ar)*: Licitades totes les obres el 2001, ja estan en execució d'obra i excavació de túnel la major part dels subtrams.

b) *"Part Zona Universitària – Hospitalet – Port - El Prat - Aeroport (Trams 1er i 2on)*: La majoria d'obres varen licitar-se a mitjans del 2003 i no ha estat fins mitjans del 2004 que s'han iniciat aquestes amb excavació del túnel (a l'Aeroport) i els pous de les estacions. El que endarrerirà mes l'obra serà l'excavació del túnel en el *Subtram Zona Franca - Estació Zona Universitària* ja que per aquesta obra es necessita la tuneladora que ara treballa a l'altra punta de la línia.

La finalització d'aquesta part que afecta a la comarca està prevista per a principis del 2007.

| Evolució de la situació administrativa dels diferents projectes i subprojectes de la Línia 9 de Metro i previsions futures (Comunicació Personal) | FASE PROPOSITIVA |              | LICITACIÓ                     | FASE CONSTRUCTIVA                                |                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------|
|                                                                                                                                                   | PROJECTE TECNIC  | CLAU GISA(2) | ADJUDICACIÓ<br>EXECUCIO OBRES | Inici: Acta<br>Replanteig (Inici<br>Previst)(**) | Fi Consumat (Fi Previst) |
| <b>Nº11.PROJECTE L9</b>                                                                                                                           |                  |              |                               |                                                  |                          |

| 11                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | LÍNIA 9 METRO                                                             | (Projecte Traçat)                                                     | (ATM)          |             |                  |                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|------------------|------------------|
| TRAM 1ER: AEROPORT-PARC LOGÍSTIC                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                           | (Set 2002) "Proj. Constr. L9 Metro. Tram 1er: Aeroport-Parc Logístic" | TM-00509.6     |             |                  |                  |
| 11.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Subtram Terminal entre pistes-Mas Blau                                    |                                                                       | TM-00509.6A1.A | febrer 2004 | (estiu 2004)     | (principis 2007) |
| 11.2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Subtram Mas Blau-Riu Llobregat                                            |                                                                       |                | març 2003   | (estiu 2004) (*) | (principis 2007) |
| 11.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Subtram Riu Llobregat-Estació Fira                                        |                                                                       |                | març 2003   | març 2004        | (finals 2006)    |
| TRAM 2ON: PARC LOGÍSTIC-ZONA UNIVERSITÀRIA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                           |                                                                       | TM-00509.6     |             |                  |                  |
| 11.4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Subtram Estació Fira-Bifurcació(Estació Gornal)                           |                                                                       |                |             | març 2004        | (finals 2006)    |
| 11.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | (Sols tunel) Subtram Zona Franca-Estació Zona Universitària               |                                                                       |                | juliol 2001 | (juny 2006)      | (principis 2007) |
| 11.6                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | (Estacions) Foc Cisel-Foneria-Ildefons Cerdà-Provença (ramal Zona Franca) |                                                                       |                | març 2003   | (2on trim 2004)  | (principis 2006) |
| 11.7                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | (Estacions) Gornal-Torrassa-Colblanc-Campus Sud                           |                                                                       |                | març 2003   | mitjans 2003     | (principis 2007) |
| TRAM 3ER: ZONA UNIVERSITÀRIA-SAGRERA MERIDIANA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                           |                                                                       | TM-00509.5     |             |                  |                  |
| TRAM 4AR: SAGRERA MERIDIANA-BON PASTOR-CAN ZAM-GORG                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                           |                                                                       | TM-00509.4     | juliol 2001 |                  |                  |
| Subtram Aeroport-Mas Blau                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                           |                                                                       | TM-00509.3     | juliol 2001 |                  |                  |
| Subtram Mas Blau-Riu Llobregat                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                           |                                                                       | TM-00509.2     | juliol 2001 |                  |                  |
| Subtram Riu Llobregat-Estació Fira                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                           |                                                                       | TM-00509.1     | juliol 2001 |                  |                  |
| <p>En gris els Projectes Constructius, en Blanc les Licitacions d'Obra que es fa per Subtrams, subdividint el Projecte Constructiu</p> <p>Els subtrams no s'inicien - acaben exactament a una estació, sinó a un PK, però per entendre'ns posem el nom de l'estació més propera</p> <p>(*) Falta Redactar el Projecte Complementari del nou traçat pel Prat (Estació Intermodal)</p> <p>(**) Un cop licitades les obres comença un període de preparatius fins que es firma l'Acta de Replanteig que marca l'inici formal de les obres</p> |                                                                           |                                                                       |                |             |                  |                  |

Darreres licitacions de redacció de projectes i projectes complementaris, direccions d'obra, assessoria i execució d'obres tretes a concurs per GISA durant el 2004:

| n. 11. Línia 9 Metro <sup>16</sup>                                                                                                                                                                                                          |  | Planificació o concepció | Redacció Proj. Constructiu                      | Informació Pública | Aprovació | Licitació i Contrac. Obres                    | Obres: Inici (o Previsió) | Obres: Final (o Previsió)                     | En servei |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------|-------------------------------------------------|--------------------|-----------|-----------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>Històric i Estat de situació a Abril del 2004</b>                                                                                                                                                                                        |  |                          |                                                 |                    |           |                                               |                           |                                               |           |
| Execució de les obres del projecte constructiu de l'intercanviador de Sagrera Meridiana de l'L9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-00509.7.                                                                                                   |  |                          |                                                 |                    |           | Límit presentació ofertes: 20/05/2004         |                           |                                               |           |
| Execució de les obres del projecte constructiu de l'L9 de Metro de Barcelona. Subtram Sagrera-Pou tuneladora (zona final Sagrera TAV - Bon Pastor). Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.8.                                          |  |                          |                                                 |                    |           | Data d'adjudicació: 25/03/2004                |                           | (24 mesos) (estiu 2006)                       |           |
| Execució de les obres del projecte constructiu de l'L9 de Metro de Barcelona. Accés al triangle ferroviari. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.9.                                                                                  |  |                          |                                                 |                    |           | Data d'adjudicació: 25/03/2004                |                           | (24 mesos) (estiu 2006)                       |           |
| Execució de les obres del projecte complementari núm. 1 del projecte de construcció de la línia 9 de metro de Barcelona, tram: 4t: Bon Pastor - Can Zam, infraestructura i estacions, aparcament a l'estació de Fondo. Clau: TM-00509.2-C1. |  |                          |                                                 |                    |           | Data d'adjudicació: 29/01/2004                |                           | (6 mesos) (finals 2007)                       |           |
| "Projecte constructiu i l'estudi d'impacte ambiental de la Línia 9 dels FMB. Tram 1r: Aeroport- Parc Logístic. Clau: TM-00509.6 / IA-TM-00509.6"                                                                                            |  |                          | Redacció: Juny 2002 (TM)<br>Juliol 2002 (IA-TM) | Juliol 2002        |           | (subdividit en subtrams per adjudicar l'obra) |                           | (33 mesos) (9 muntatge tuneladora) (19 tunel) |           |

<sup>16</sup> Codi dels diferents projectes a GISA :TM-00509, TM-00509, TM-00509, TM-00509, TM-00509.2-C1, TM-00509.7, TM-00509.6A1.A, TM-00509.9, TM-00509.8, TM-00509.9, TM-00509.7

|                                                                                                                                                                                                               |  |                        |  |  |                                |  |                             |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------|--|--|--------------------------------|--|-----------------------------|--|
| Execució de les obres del projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona Tram 1r Aeroport - Parc Logístic. Subtram: Terminal entre pistes - PK 4+500. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.6A1.A |  |                        |  |  | Data d'adjudicació: 04/03/2004 |  | (20 mesos) (principis 2007) |  |
| Construcció, lloguer i manteniment d'un edifici modular com a seu d'auscultació i visites tècniques i institucionals de la línia 9 de Metro de Barcelona. Clau: TM-00509.                                     |  |                        |  |  | Data d'adjudicació: 05/05/2003 |  | (no especificat)            |  |
| "Execució de les obres del projecte constructiu de l'intercanviador de Sagrera Meridiana de l'L9 del Metro de Barcelona". Clau: TM-00509.7                                                                    |  | Redacció: Octubre 2003 |  |  | Data límit Ofertes: 10/05/2004 |  | (37 mesos) (finals 2007)    |  |

#### RESUM DE L'EVOLUCIÓ SITUACIÓ ADMINISTRATIVA TRAM 1ER: AEROPORT-PARC LOGÍSTIC (

Juny 2.000 - l'ATM redactà el "**Projecte de Traçat de la Línia 9 del Metro de Barcelona del tram Zona Franca – Aeroport**", el qual va ser sotmès a informació pública.

Novembre 2000 - Un cop rebudes les corresponents al·legacions, l'ATM decidí **redactar de nou el Projecte de Traçat que es dividí de fet en dos projectes**. Aquests nous projectes es redactaren al novembre del 2.000.

- Subtram 1: Aeroport (Terminal entre pistes) – Mas Blau/PK 4+500
- Subtram 2: Mas Blau/PK 4+500 – Parc Logístic

Maig-Juliol 2.001 - L'empresa pública de la Generalitat de Catalunya, GISA, va treure a **concurs** el 9 de Maig "l'Assistència tècnica per a la redacció del **projecte constructiu i l'estudi d'impacte ambiental de la Línia 9 dels FMB. Tram 1r: Aeroport- Parc Logístic**.

Juny 2.002 - Es redactà l'**extracte del Projecte Constructiu**, per tal de ser sotmès al **tràmit d'informació pública** publicant-se al DOG núm. 3665 el 27 de juny de 2.002.

Juliol 2002 - Es redactà "**l'Estudi d'Impacte Ambiental de la Línia 9 dels FMB. Tram 1r: Aeroport-Parc Logístic**".

Setembre 2.002 - Es redacta el **Projecte Constructiu del Tram 1r (Aeroport- Parc Logístic) de la Línia 9 de Metro de Barcelona**.

Març 2003 – S'adjudiquen les obres d'una part del projecte constructiu anterior. Concretament la "**Execució de les obres del projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona Tram 1r Aeroport – Parc Logístic. Subtram: Terminal entre pistes - PK 4+500. Infraestructura i estacions**".

Setembre 2003 – Es licita la direcció tècnica dels estudis geològics per a la realització de les obres del 1er Tram (juntament amb les dels trams 2 i 3)<sup>17</sup>  
Darreres novetats extretes de la premsa:

<sup>17</sup> TM-00509.6: Assistència tècnica per a la realització de l'estudi geològic i geotècnic del projecte constructiu de la L-9 del Metro de Barcelona. Tram 1r. Aeroport - Parc Logístic. Clau: E2-TM-00509.6

<http://www.gisa.es/gisa/servlet/HomeLicitacion?licitationID=39405&company=1>

TM-00509.5: Assistència tècnica per a la realització de l'estudi geològic i geotècnic del projecte constructiu de la L-9 del Metro de Barcelona. Tram 2n. Parc Logístic - Zona Universitària. Clau: E1-TM-00509.5

<http://www.gisa.es/gisa/servlet/HomeLicitacion?licitationID=39406&company=1>

TM-00509.4B: Assistència tècnica per a la realització de l'estudi geològic i geotècnic del projecte constructiu de la L-9 del Metro de Barcelona. Tram 3r. Zona Universitària-Sagrera Meridiana: "Estacions Zona Universitària, Campus nord i Manuel Girona. Clau: E1-TM-00509.4A" i "Estacions Prat de la Riba, Sarria i Mandri. Clau: E1-TM-00509.4B"

<http://www.gisa.es/gisa/servlet/HomeLicitacion?licitationID=39407&company=1>

TM-00509.4D: Assistència tècnica per a la realització de l'estudi geològic i geotècnic del projecte constructiu de la L-9 del Metro de Barcelona. Tram 3r. Zona Universitària-Sagrera Meridiana: "Estacions Putxet i Muntanya. Clau: E2-TM-00509.4C" i "Estacions Sanllehy, Guinardó i Maragall. Clau: E1-TM-00509.4D"

<http://www.gisa.es/gisa/servlet/HomeLicitacion?licitationID=39408&company=1>

Recollim aquí un parell de notícies de premsa donat l'interès del seu contingut:

Octubre 2003- Notícia a Premsa: El ramal de la L9 entrarà en funcionament a finals del 2005<sup>18</sup>

La línia 9 del metro (L9), que ha de donar servei als 43.000 treballadors de les 250 empreses de la Zona Franca, **arribarà en aquest indret per un viaducte doble, un per a cada sentit de la marxa, i no pas soterrat**. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va iniciar ahir de manera simbòlica aquestes obres amb l'objectiu que el ramal pugui entrar en funcionament a finals del 2005, just quan ho facin els ramals de Santa Coloma i Badalona de la mateixa L9.

El doble viaducte, el primer d'aquestes característiques que es construeix a l'Estat espanyol, tindrà uns tres quilòmetres de longitud i discorrerà pel carrer A de la Zona Franca fins a arribar a la ronda Litoral, on començarà el soterrament en direcció a la plaça Cerdà. Comptarà amb les **estacions de Zona Franca ZAL, Zona Franca Port i Zona Franca Litoral**, i al final del carrer A hi haurà una de les dues cotxeres de la L9 (la segona serà a l'altre extrem de la línia, a Can Zam).

El viaducte s'aixecarà 6,5 metres per sobre del nivell del carrer. Les tres estacions tindran una sola andana central, de 9,60 metres d'ample per 120 metres de llarg. Els tècnics han optat per construir un viaducte en aquest indret i no fer el metro soterrat perquè el nivell de l'aigua subterrània és molt superficial. A més, pel subsòl de la zona hi passen molts serveis com ara oleoductes, gasoductes i grans col·lectors que feien encara més difícil la perforació d'un túnel. Construint el metro en superfície i elevat s'aconsegueix retallar el temps d'obres i es donarà una imatge més moderna a la Zona Franca, segons van explicar els tècnics.

Puig va tornar a recordar que aquesta nova línia de metro la paga al cent per cent la Generalitat.

Juliol 2004- Notícia a premsa: El concurs públic de la línia 9 es manté en estudi, tot i que Transports és partidari de donar-la a TMB. La licitació va ser criticada pel temor que es privatitzés el metro<sup>19</sup>.

El director de Transports de la Generalitat, Jordi Julià, considera que el més raonable és que l'empresa pública TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) exploti la futura línia 9 del metro, que comunicarà cinc municipis de l'àrea metropolitana, tot i que la Generalitat no té encara decidit si traurà o no a concurs públic l'explotació de la línia, una decisió que va provocar molta polèmica en el govern anterior. La intenció de l'anterior govern convergent de licitar l'explotació de la línia 9 es va entendre com el pas per privatitzar el metro. La decisió va provocar crítiques i una denúncia davant del Tribunal Constitucional de diversos ajuntaments socialistes.

A hores d'ara, el concurs no està encara resolt i el DPTOP respon oficialment que no hi ha una decisió presa sobre qui explotarà la línia 9 o si es farà la licitació, i matisen que la qüestió es manté en estudi i que es tenen en compte totes les alternatives, per tant, la possibilitat del concurs no està pas descartada. També el director de Transports de la Generalitat indica que en aquests moments ho mantenen en estudi, però Julià confessa que el «més normal seria que la futura línia 9 l'explotés l'empresa pública TMB», participada per l'Entitat Metropolitana del Transport.

Part de la decisió sobre fer o no un concurs públic depèn de qüestions legals i econòmiques, ja que en els acords signats amb les entitats bancàries per obtenir préstecs per finançar la construcció de la línia 9, una obra que costa 3.000 milions d'euros, s'indicava que la línia es licitaria. Tot i aquests acords amb els bancs, Jordi Julià comenta que «els departaments

<sup>18</sup> Font (premsa 14/10/2003): <http://www.avui.es/avui/diari/03/oct/14/270314.htm>

<sup>19</sup> Font (premsa 28/07/2004): <http://www.vilaweb.com/elpunt/noticies/noticia-879243.html>



econòmics de la Generalitat i, seguint la normativa, estudiaran si aquests acords obliguen a convocar un concurs» o si els bancs poden acceptar noves condicions, «ja que el que interessa en el fons als bancs és cobrar», conclou Julià.

#### 8.1.4. La Xarxa Ferroviària dependent de l'Estat.

En el següent mapa podem observar l'estructura ferroviària en que es troba integrat el territori del Baix Llobregat, diferenciant el traçat del AVE (en verd), de la xarxa ferroviària convencional (en blau).



De la simple visualització de la xarxa de Ferrocarrils de la RMB se'n desprèn que al Baix Llobregat s'entrecreuen dos corredors ferroviaris absolutament claus per a Barcelona:

- El corredor cap el mediterrani i el sud
- El corredor cap a l'interior i Madrid

### RENFE LINIA C4 (VILAFRANCA-MARTORELL-SANTS). SOTERRAMENT A SANT FELIU P50

#### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGF(MFOM)-RENFE

#### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat

#### III. FASE ACTUAL

3. Estudis previs

#### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM)

Al PDI es pot veure una [breu descripció de l'actuació](#).

Aquest projecte, llargament reclamat per l'Ajuntament de Sant Feliu, preveu el soterrament de la via de RENFE al seu pas per la ciutat. Està previst al PDI, però fins el moment actual no sembla que el MFOM hagi fet moltes actuacions prèvies sobre el projecte. Segons fonts municipals, en aquest tipus d'actuacions de RENFE, el MFOM sol demanar que la ciutat es faci càrrec d'un mínim del 25% del cost de l'actuació, pel que, si RENFE no canvia de criteris, no es podria fer fins que l'ajuntament aconseguís el finançament per aquesta part

Així mateix, l'Ajuntament de Sant Feliu ja ha redactat alguna proposta d'urbanització de tot el terreny que aquest projecte alliberaria en benefici de la ciutat.

## **RENFE LINIA C2 (VILAFRANCA-CASTELLDEFELS-EL PRAT-SANTS). AMPLIACIÓ A 3a I 4a Via.**

**P52**

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

ATM

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

RENFE

### **III. FASE ACTUAL**

1. En idea o esbós

### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PDI. Pla Director d'Infraestructures.

El PDI preveu fer un estudi per ampliar les vies de la línia de RENFE "C2", o línia "de la costa", ja que es una via que te molt tràfic tant de viatgers com de mercaderies en el seu trajecte de Sant Vicenç de Calders a el Prat, sobretot al seu pas per la Vall Baixa (de Castelldefels a El Prat).

Des de l'ATM es vol aconseguir que l'estudi el realitzi la mateixa RENFE o la DGF del MFOM ja que ella n'és la operadora titular de la línia. Fonts de RENFE consultades, però, no semblen tenir massa interès en fer-lo ja que la construcció força avançada ja del [Ramal Ferroviari del Baix Llobregat](#), i el seu ús per a mercaderies, permetrà segurament treure els trens de mercaderies que venen del sud de la C2 cap a la "línia interior": seguint Sant Vicenç de Calders – Martorell - Papiol i, des d'aquí, cap el port o cap a la frontera francesa (via Mollet). Això permetria augmentar els trens de passatgers en el corredor Castelldefels - El Prat per a satisfer-ne la demanda. A hores d'ara, la saturació de trens fa difícil augmentar la periodicitat de trens de passatgeres a un corredor que clarament ho necessita segons indiquen els estudis tècnics.

Un altra infraestructura alternativa / complementaria a aquesta, que si tira endavant es casi segur que farà innecessari aquest desdoblament de la C2 es el traçat previst de la [L12](#), pràcticament paral·lel a aquest corredor de mobilitat escassament infradotat de transport públic que és aquesta línia de RENFE..

Sembla doncs que la realització efectiva de l'estudi es mes que dubtosa a hores d'ara.

## **RENFE LINIA C5 (EL PAPIOL-MOLLET). RECONVERSIÓ A PASSATGERS**

**P10**

## **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

RENFE

## **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

## **III. FASE ACTUAL**

8. Entrada en servei (properament)

## **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PDI (ATM)

Hi ha pocs dubtes que la utilització i aprofitament d'aquesta via tant per a mercaderies com per a passatgers beneficiaria molt tant a la comarca del Baix Llobregat com al conjunt de la RMB. De fet, es fa difícil entendre que encara no s'hagi fet i que fins ara s'hagi dedicat, i sols de forma residual, al tràfic de mercaderies que venen del interior o del sud de l'Estat i van cap a la frontera.

De fet, quan s'hagi acabat el Ramal Ferroviari del Llobregat (P44), aquesta línia serà utilitzada per treure mercaderies del Port en direcció a Europa (Port – Papiol - Mollet), una necessitat vital que el Port te mal coberta. I que resoldrà de forma mes contundent, si s'acaba aplicant, el disseny de la infraestructura del TGV de tipus mixt pel tram Barcelona - La Frontera (permet el tràfic de persones i mercaderies). Des de la direcció del Port es veu aquesta possibilitat, juntament amb els altres projectes ferroviaris d'accés al port, com una vàlvula d'escapament molt important als problemes d'accessibilitat al i des del port.

Malgrat tot, el ramal Papiol - Mollet sols es de doble en dos terceres parts, sent la part que arriba a Mollet de via única, fet que limita greument l'aprofitament d'aquesta línia tant per a viatgers com per a mercaderies.

Malgrat tot, RENFE ja havia anunciat la seva obertura per al tràfic de passatgers (coneguda també com la "*Línia Barcelona - Baix Llobregat- Vallès Occidental*" per al 2003 i el 2004, doncs la via i les estacions segons la companyia ja estan preparades per assumir-ho, però per diversos motius aquest esperat servei s'ha anat endarrerint. El darrer cop, segons RENFE, per les obres del TGV al Papiol, que sembla que aviat deixaran de impedir-ho. La següent notícia ens permet fer-nos una idea de la naturalesa de la línia i dels seus "enigmàtics" endarreriments (les negretes son nostres):

Renfe No Inaugura La Línea Barcelona-Vallès-Baix Llobregat Prometida Para Septiembre<sup>20</sup>

"La línea orbital que debe unir Barcelona con el Vallès y el Baix Llobregat, que la compañía preveía abrir a finales de septiembre –así lo anunció en abril–, deberá esperar para entrar en servicio. Un portavoz de Renfe ha asegurado que la nueva línea de cercanías se abrirá durante este último trimestre del año. Pero no concreta la fecha exacta. La misma fuente tampoco explica el porqué de la demora.

Las obras para acondicionar la actual infraestructura ferroviaria, usada por trenes de mercancías, para que pueda admitir el tráfico de convoyes de pasajeros, todavía no han acabado. La R7 tendrá **dos nuevas estaciones, en Sant Cugat y en Rubí**, que se construyeron al mismo tiempo que la línea y desde entonces han estado fuera de servicio. Renfe invierte 2,1 millones para que puedan recibir viajeros. Entre otras actuaciones, se han pintado de color rojo (el característico de cercanías), se ha renovado la iluminación, se han instalado cámaras para controlar el cierre de puertas y se han puesto placas solares en el techo de los edificios. Esta última es una de las medidas previstas para convertir las de Rubí y Sant Cugat en las primeras estaciones bioclimáticas de Renfe. También se han construido sendos aparcamientos, con capacidad para

<sup>20</sup> Font: <http://www.amics21.com/pladeponent/foro/messages/172.html>

190 y 239 vehículos, respectivamente, y se han adecuado los accesos por carretera. Los trenes ya circulan en pruebas por distintos tramos de la línea. Según fuentes de Renfe, la R7 contará con un sistema de bloqueo automatizado para detener los convoyes en caso de necesidad.

La previsión es que tendrá un volumen de entre 8.000 y 10.000 usuarios diarios. Ésta es la cifra prevista por la compañía con un servicio mínimo que contará con dos trenes por hora en cada sentido, aunque por el momento tampoco se conocen los horarios.

La apertura de esta línea, **inicialmente conocida como C5 pero que finalmente se llamará R7** forma parte del tendido férreo que une El Papiol con Mollet-Sant Fost desde 1982. Aunque inicialmente se ideó tanto para trenes de mercancías como para los de pasajeros, durante estas dos décadas sólo se ha dedicado a los primeros.

#### **Integración con la red de cercanías:**

El servicio de cercanías conectará l'Hospitalet con Martorell. Aprovechará, por un lado, el trazado que ya une l'Hospitalet con Cerdanyola y la Universitat Autònoma a través de Sants y Plaça Catalunya. Y, por otro, el que va por El Papiol, Castellbisbal y Martorell. Su utilidad es evidente. Por ejemplo, permitirá ir de Martorell a la Autònoma directamente en 17 minutos".

## **L'AVE I L'ESTACIÓ INTERMODAL**

**P14**

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

MFOM-DGF

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

GIF

### **III. FASE ACTUAL**

7. En Obres (excepte el tram Sant Boi-Hospitalet, en estudi actualment degut a la discussió sobre l'enllaç del TGV amb l'Aeroport.

### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PDI 2001-2007 (MFOM)

ESTAT ACTUAL (FINALS 2003)

#### **ESTAT O SITUACIÓ ADMINISTRATIVA I PRESSUPOSTÀRIA.**

Es troben en marxa un total de 697,08 km d'obres de plataforma a la Línia d'Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa, la longitud de la qual es de 855 km. La situació de la línia al octubre a mitjans del 2004 era la següent:

| <b>TRAMO MADRID-LLEIDA</b>                                      | <b>SITUACION</b> | <b>KM</b> | <b>INVERSION (M€)</b> |
|-----------------------------------------------------------------|------------------|-----------|-----------------------|
| EN EXPLOTACIÓN COMERCIAL a 200 km/h<br>(ERTMS 1 y 2 en pruebas) |                  | 481       | 4.502,80              |
| SUBTOTAL                                                        |                  | 481       | 4.502,80              |
| TRAMO LLEIDA-BARCELONA                                          |                  |           |                       |

## Plataforma

|                                                    |             |        |          |
|----------------------------------------------------|-------------|--------|----------|
| Lleida-Can Tunis                                   | Adjudicado  | 182,78 | 1.272,80 |
| Accesos a Barcelona                                | En proyecto | ---    | ---      |
| Vía                                                |             |        |          |
| Lleida-Vilafranca del Penedés                      | Adjudicado  | 140    | 157,10   |
| Vilafranca del Penedés-Barcelona                   | En proyecto | ---    | ---      |
| Instalaciones                                      |             |        |          |
| Subestaciones y catenaria                          | Adjudicado  |        | 128,00   |
| Señalización, telecomunicaciones, CTC y detectores | Adjudicado  |        | 335,71   |
| Estaciones                                         |             |        |          |
| Perafort                                           | Adjudicado  |        | 7,84     |
| SUBTOTAL                                           |             | 182,78 | 1.901,45 |

## TRAMO BARCELONA-GIRONA CONCEPTO

SITUACION KM. INVERSION (M€)

## Plataforma

|                                         |             |               |                 |
|-----------------------------------------|-------------|---------------|-----------------|
| Sant Boi de Llobregat-Hospitalet        | En proyecto | 3,8           |                 |
| Hospitalet-La Torrassa                  | En proyecto | 2,7           |                 |
| Nudo de la Trinidad Moncada             | En proyecto | 5,4           | ---             |
| Moncada-Mollet                          | En proyecto | 5,7           | ---             |
| Mollet-La Roca                          | En proyecto | 14,0          | ---             |
| La Roca-Llinars                         | Adjudicado  | 9,57          | 44,03           |
| Llinars-Sant Celoni                     | En proyecto | 4,8           | ---             |
| Sant Celoni-Riells                      | Adjudicado  | 7,51          | 37,96           |
| Riells-Massanes                         | Adjudicado  | 8,97          | 34,46           |
| Massanes-Maçanet                        | En proyecto | 5,2           | ---             |
| Maçanet-Sils                            | En proyecto | 5,7           | ---             |
| Sils-Riudellots                         | Adjudicado  | 7,27          | 24,06           |
| SUBTOTAL                                |             | 33,3          | 140,51          |
| <b>Total kilómetros en marcha</b>       |             | <b>697,08</b> | <b>6.544,76</b> |
| Total en proyecto y estudio informativo |             | 157,92        | ---             |
| <b>Total kilómetros Madrid-Figueras</b> |             | <b>855</b>    | <b>---</b>      |

## LA PROBLEMÀTICA DEL SUBTRAM SANT BOI-LA TORRASSA.

Estudi Informatiu d'accés a Barcelona I Al·legacions de les Administracions (any 2000)<sup>21</sup>

El **Ministeri de Foment** treu oficialment a informació pública **l'Estudi Informatiu de l'accés de l'Alta Velocitat a Barcelona**, amb una variació important respecte de les tesis anteriors: construcció d'un accés directe a Sants de la línia d'alta velocitat des de Cornellà, sense passar per l'Aeroport. L'estació de l'Aeroport queda en un ramal a construir posteriorment al 2004. D'altra banda, l'estació de Sagrera i el seu potencial d'intermodalitat no queden definits, i tampoc s'assumeix la reconversió a zona verda de les instal·lacions ferroviàries de Sant Andreu, ni el cobriment parcial de les vies de tren.

**L'Ajuntament de Barcelona**, en el seu **informe a l'estudi informatiu de l'accés a Barcelona** de la línia d'alta velocitat, (elaborat per Barcelona Regional), reclama diverses modificacions del projecte:

<sup>21</sup> Font: <http://www.bcnregional.com/barcelonaregional/html/catala/estudis/exarxes/frame2.html>

- No accepta la construcció del ramal directe des de Cornellà a Sants, que relega el pas per l'Aeroport a un ramal secundari a construir més enllà del 2004, i proposa que el pas per l'Aeroport formi part de la línia principal a construir pel 2004.
- Demana també que la nova línia entri soterrada a Sants, obrint així el camí d'un futur soterrament, total o parcial de la resta de línies de Rodalies i Metro (L-1) que actualment divideixen el barri.
- Tampoc accepta que l'alta velocitat utilitzi l'actual túnel de Rodalies del carrer Aragó, obligant al desplaçament d'aquestes a un nou túnel sota els carrers Mallorca i Provença.
- Per a Sagrera es planteja una completa estació inter-modal amb dos nivells ferroviaris:
  - - Alta Velocitat (10 vies)
  - - Rodalies (6 vies) i Metro (L-4 i L-9)
- Exigeix el respecte del planejament urbanístic aprovat pel que fa a zones verdes i cobertura de vies.
- Es planteja l'aprofitament del túnel de Meridiana per a un nou accés ferroviari des del Vallès cap a les
- Àrees de nova centralitat de Barcelona: Glòries, Poblenou i el Front Litoral.

Finalment el Ministerio optà per la solució simple, amb estació intermodal a l'actual línia de RENFE del Prat, per al nou govern de Catalunya l'ajuntament ha tornat a pressionar per a que es fes "la seva opció". Actualment està en estudi informatiu, tot i que haurà de sortir abans que s'acabi l'any, de

## REMODELACIO NUS FERROVIARI AEROPORT

**P51**

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

MFOM-DGF

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

RENFE

Ajuntament del Prat de Llobregat

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

### III. FASE ACTUAL

2. Previst en Programació

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PDI (ATM)

Es una actuació prevista al PDI, consistent en millorar la connexió de l'Aeroport amb la xarxa de ferrocarrils (ara sols hi ha un ramal o desviament de la línia principal cap a l'Aeroport). Lligat a la entrada al Aeroport del TGV, es crearà un nus entre l'Aeroport i la Línia de Vilanova (un bucle d'anada i tornada enlloc de la via única amb terminació que hi ha ara, amb una part de doble via), per tal de permetre el moviment Vilanova – Aeroport – Sants - Barcelona sense tenir que parar i fer transbordaments.

Malgrat tot, l'abast concret del bucle depèn encara de la decisió del MFOM. Segurament fins que no s'hagi decidit i aprovat el traçat del TGV al Aeroport aquest altre projecte, de molt més petita envergadura, no serà definit i acordat.

## LINIA FERROVIÀRIA ORBITAL ( TRAM MARTORELL-TERRASSA)

**P9**

## **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DPTOP-ATM

## **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Ajuntament d'Abrera

Ajuntament de Martorell

## **III. FASE ACTUAL**

3. Estudis previs.

## **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PDI (ATM)

D'aquesta línia ferroviària l'ATM n'ha acabat molt recentment un amplièssim i profund estudi de viabilitat:

ATM (Maig 2004). **Estudi de Conjunt de Viabilitat de la nova Línia Ferroviària Orbital. Trams Mataró-Granollers, Granollers-Sabadell, Terrassa-Martorell i Vilafranca del Penedès-Vilanova i la Geltrú.**

Es tracta d'un estudi previ poc freqüent per la seva profunditat i detall, en paraules del mateix cap de Planificació de l'ATM. Així hi s'estudien a fons aspectes que quasi mai s'aborden en els estudis previs i estudis informatius mes enllà de breus ressenyes.

Es tracta d'un estudi, al nostre entendre, modèlic per als interessos que des de la planificació estratègica i la planificació econòmica podem tenir. Per al territori que afecta el projecte s'estudien els següents aspectes:

- La caracterització física del territori
- Caracterització socioeconòmica
- El Planejament Urbanístic (amb actuacions previstes incloses)
- La xarxa d'infraestructures actual
- Serveis de transport públic existents
- El model de mobilitat de la zona
- La previsió de demanda futura de la línia

Com pot veure's al [plànol de situació del conjunt de tota la línia](#), es tracta de fer una línia orbital que aprofita varis traçats existents i que es "relligarien" amb un parell de traçats nous. Mes concretament, pot veure's aquí la [planta del tram Terrassa Martorell](#).

Simultàniament, GISA el mateix maig va treure a licitació l' "**Assistència tècnica per a la redacció de l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'Eix Transversal Ferroviari de Catalunya**". (Clau: EP-TF-04370), en el que es definiran doncs ja les alternatives de traçat mes concretes i amb detall.

Donat l'interès de l'estudi, tant per la infraestructura en si com per al model d'estudi de viabilitat que suposa, hem inclòs nombrosos fragments de l'informe, incloses les parts principals, plànols, i annexes, que poden consultar-se directament a la carpeta d'aquest CDROM del projecte:

**\09\_Orbital\_Ferroviaria\09\_Ed**

## 8.2. Carreteres

En el [Planell de Carreteres](#) actuals es pot observar com la vall del Baix Llobregat, junt amb la del Besòs, són els dos grans corredors de comunicació de la metròpoli, de Barcelona, amb l'interior del país i amb la resta d'Espanya i Europa. Precisament aquest relatiu tancament de Barcelona entre muntanyes fa que el baix Llobregat hagi de ser esclau, històricament, de la servitud de pas de carreteres i vies de tren que parteixen i desintegren literalment el territori comarcal.

Això s'ha vist agreujat molt especialment la darrera dècada, dels 90, amb les noves infraestructures construïdes: Pota Sud, C32, Autovia del Baix Llobregat. Els resultat és un, autèntic feix d'infraestructures de comunicacions, viàries i ferroviàries, que la travessen transversalment, per la Vall Baixa, en direcció al principal corredor econòmic de l'Estat (l'arc Mediterrani), i longitudinalment, en direcció a l'interior del país i de la resta de l'Estat. Particularment exemplar n'és el congost de Martorell, on en uns 300 o 400 metres d'amplada passa un volum de vies i de tràfic autènticament excepcional..

Si ens fixem en el molt important grau de congestió de la [xarxa viària metropolitana](#)<sup>22</sup> principal, es pot observar que les vies del Baix Llobregat, especialment la Pota Sud, La Ronda Litoral i la C32, pateixen una enorme saturació. Això explica els plans per a fer noves infraestructures viàries i ferroviàries a la zona, i més si tenim en compte que, en el curt termini de 120 anys, i degut a l'ampliació del port i l'aeroport i a l'aposta estratègica per la logística, el tràfic de vehicles, si no es fa una important aposta per reforçar el transport ferroviari de mercaderies, es podrà veure literalment més que duplicat. Almenys això ho indiquen els estudis de vehicles atrets per les noves polaritats, principalment, del port, l'aeroport, el II, ciutat aeroportuària i Fira II. Realment es un autèntic repte que farà gairebé inevitable que el Baix Llobregat segueixi essent partida per mes infraestructures de comunicacions, com pot veure's fàcilment pel gran número de projectes d'infraestructures d'aquest tipus que estan en estudi, projecte o execució en el nostre territori..

### 4ART CINTURÒ / AUTOVIA ORBITAL (TRAM MARTORELL-TERRASSA)

P4

#### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

MFOM

#### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Ajuntament d'Abrera

#### III. FASE ACTUAL

6. Licitació/adjudicació de les obres

#### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PIT 2001-2007 (MFOM)

Aquest controvertit projecte encara no es sap si es farà o no el proper any donada la seva complicació política, que a hores d'ara ve definida per:

- Les posicions contradictòries al si del mateix govern de la Generalitat (mediàticament ha estat un tema estrella en l'actual debat dels pressupostos a nivell del parlament català)
- L'existència d'una oposició organitzada a nivell social

<sup>22</sup> Font: A.J. BARCELONA-DOYMO (Juliol 2003) **Estudi d'Accessibilitat al Port de Barcelona** (Document provisional)



- L'existència, igualment organitzada de partidaris decidits.

El projecte constructiu està llest i de fet fa uns mesos es varen començar les licitacions i adjudicacions i fins i tot els expedients d'expropiacions. Però ara mateix el seu futur immediat es encara incert.

Una mostra de les postures a favor i en contra, en el passat mes de Juny:

**Notícia Vilaweb: La Campanya Contra el Quart Cinturó valora "positivament" la reunió mantinguda amb la Generalitat<sup>23</sup>. 25/06/2004**

Per a Serracant (portaveu de la Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC)), el primer contacte mantingut amb el nou Govern català ha servit per "poder explicar tota la informació entregada al conseller", sis documents amb 500 pàgines d'informació tècnica que fan referència a la xarxa viària, la xarxa ferroviària i els espais naturals, que avalen el posicionament contrari a la construcció del Quart Cinturó.

Així mateix, Serracant, en declaracions a Europa Press, ha assenyalat que "el Govern ha de definir-se" i ha admès que "no esperàvem un canvi", sinó "incitar al procés de debat". Segons el portaveu de la CCQC, la Plataforma donarà "un temps per tal que la Generalitat estudiï la informació" amb la finalitat d'obtenir "com a mínim una resposta" en una futura reunió i intentar que la Generalitat demani al Govern central que aturin les obres del Quart Cinturó.

En la reunió s'han posat de manifest **les diferents interpretacions possibles de l'acord de govern signat pel Tripartit, que assenyalava que "caldrà assegurar la comunicació entre les comarques del Baix Llobregat i el Vallès Occidental amb el mínim impacte ambiental possible, construir el segon cinturó ferroviari, i revisar les carreteres de comunicació entre altres ciutats del segon cinturó metropolità".**

**Joaquim Nadal, per part seva, ha reiterat la seva posició favorable al tram Abrera-Terrassa i la seva prolongació fins a Castellar del Vallès**, malgrat el posicionament contrari de la CCQC, que ha reclamat "la necessitat de prioritzar les inversions a la xarxa ferroviària i la millora de la xarxa secundària de carreteres" i ha subratllat "la incoherència de construir una nova xarxa d'autopistes o autovies".

A la banda contrària tenim la Cambra de Comerç de Barcelona que, coincidint amb les manifestacions i mobilitzacions del Juny passat "va avançar" la presentació en societat de l'estudi que està realitzant (encara inacabat) en que analitzaven els diferents models i conceptes de "orbital" per a la RMB, fent-ne també un estudi del seu impacte econòmic:

El 28 de juny, serà presentat l'estudi «**L'autovia orbital B-40. Un Quart Cinturó, una variant de la N-II o un eix perimetral?**» de l'Estudi Llotja de la Cambra de Comerç de Barcelona, que segons el president de la Cambra, Miquel Valls Maseda, explicarà "l'evolució dels diferents conceptes d'autovia orbital B-40 definits al llarg dels últims anys pels plànols i projectes successius, així com una estimulació de l'impacte negatiu de no disposar d'aquesta infraestructura".

Un altre estudi interessant sobre aquesta controvertida infraestructura:

MCRIT (1997) [Estudi Informatiu de l'Autovia Orbital de Barcelona . Tram Abrera-Sant Celoni](#). Estudi encarregat pel CCBL<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Font: Vilaweb (25 Juny 2004): <http://www.vilaweb.com/ep/20040625213205.html>

<sup>24</sup> Hi ha explicació dels antecedents històrics, aspectes clau, alternatives,...

**I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DGC\_MFOM

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Ajuntament de Vallirana

**III. FASE ACTUAL**

7. en obres

**IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PIT 2001-2007 (MFOM)

El Marc del 2004 es va col·locar la primera pedra, tot i que després les obres han estat semiparalitzades o avançant a escàs ritme.

Aquí se'n pot consultar [el plànol de situació i el perfil longitudinal](#) de l'obra, extrets del seu Projecte Constructiu, redactat el Gener del 2003:

**I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DPTOP-DGC

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Ajuntament de Martorell

**III. FASE ACTUAL**

4. Estudi Informatiu redactat (però no fet públic)

**IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Segons fonts de GISA, es va redactar l'Estudi Informatiu el 2002, però no va sortir a informació pública. El projecte està *aturat* a la DGC

Es una carretera que aniria paral·lela al riu i que significaria la unió amb bona comunicació amb el Penedès.

**I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DGC-DPTOP

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Ajuntament de Molins de Rei

Ajuntament de Sant Joan Despí  
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat

### III. FASE ACTUAL

3. Estudis Tècnics Previs.

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

El Juny del 2002 GISA va redactar l'**Estudi de Viabilitat Implantació d'un Carril Reservat per Autobusos a l'Autopista A-2 Entre Molins de Rei i l'Avinguda Diagonal**.

El projecte preveu la construcció de 2 carrils centrals per a Bus i, opcionalment, per a VAO (Vehicles d'Alta Ocupació).

A Desembre del 2003, el Juny del 2003 es va adjudicar la redacció de l'**Estudi Informatiu**, que inclou l'ampliació del traçat de l'anterior en un 40%.

S'està fent un estudi de la implantació del VAO a varies de les autopistes de entrada i sortida de Barcelona (Diagonal, Meridiana, Gran Via,...) que s'ha d'acabar just a les dates en que es redacta aquest informe (Octubre 2004).

## CINTURÓ OEST MARTORELL (CONNEXIO B224-NII)

P6

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGC-DPTOP

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Ajuntament de Martorell

### III. FASE ACTUAL

4. Estudi Informatiu

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

Es un projecte que ha de servir per a treure el tràfic de Martorell i fer la unió directa entre la B224 i la Autovia del Baix Llobregat, just per "darrere" de la fàbrica de SEAT.

Segons GISA està licitat i en redacció l'**Estudi Informatiu**, que es finalitza a mitjans del 2004. Previsiblement sortirà a informació pública abans de finalitzar el 2004.

## CONNEXIO N-II/AUTOVIA DEL BAIX LLOBREGAT AMB B-30

P34

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

DGC-MFOM

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Ajuntament de Pal·lejà

Ajuntament del Papiol

### III. FASE ACTUAL

4. Estudi Informatiu

#### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

PIT 2001-2007 (MFOM)

Aquest, com en el cas del Ramal Ferroviari del Llobregat per a la xarxa de trens, seria una de les solucions claus per a resoldre, en aquest cas, molts els problemes de la xarxa viària de la comarca. I amb uns clar efectes beneficiosos no sols per a la RMB o el conjunt de la mobilitat, sinó molt especialment per a la comarca, ja que trauria molt tràfic de la resta de carreteres menors que ara s'omplen degut al peatge obligat per anar de la autovia del Baix Llobregat/NII a la B30 d'evitar el pagament del peatge. Patege "dinerari" (peatge de Martorell) o "peatge en rodejos, quilometres i temps per, per exemple, en el cas dels cotxes que venen de Martorell per la NII, tenir que anar fins el pont de Molins per a "recular" un altre cop fins El Papiol per evitar el peatge de Martorell per anar direcció Nord per la B-30 i AP7.

El Setembre del 2003 es redactà un estudi informatiu que analitza aquest projecte conjuntament amb altres possibilitats de millora del lligam entre les carreteres de les dos riberes del riu al Baix Llobregat:

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS (Setembre 2003). **Mejora de Accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat.**

En aquest estudi s'estudien [varies propostes per connectar els eixos de vies de cada banda de riu](#). Vegeu també el [Detall de la solució de connexió entre B-30 i NII](#).

A la carpeta

**\\34\_Connexio\_NII-B30\\34\_Ed**

Podreu trobar tots els altres plànols de detall de les altres opcions de connexió estudiades i les alternatives per a cadascuna.

### 8.3. Multimodalitat

Una de les apostes del PDI, per tal de promoure el transport públic a tota la RMB es, lògicament lligar les diferents xarxes modals de transport públic (TMB, Tramvia, Renfe, Bussos,...) entre elles, integrar-les en una xarxa única. Una peça clau per aconseguir això es fer una autèntica xarxa de nodes d'intercanvi entre línies i xarxes. En una panoràmica general:

- [Xarxa d'Intercanviadors existents](#)
- [Xarxa d'intercanviadors proposada](#).

En aquesta xarxa, al Baix Llobregat s'hi construeixen dos intercanviadors nous, que connecten les xarxes de FGC, RENFE i TGV (i en el futur Tramvia) amb estacions integrades de varies línies de bussos.

**INTERCANVIADOR MARTORELL CENTRAL**

**P46**

**I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**  
DGPT-DGPT

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES**  
ATM

### **III. FASE ACTUAL**

5. Projecte Constructiu

### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PDI (ATM)

Ja s'ha arribat a un acord, aquest estiu passat, o solució tècnica entre FGC, GIF i l'Ajuntament per a integrar les estacions de TGV, FGC i l'estació d'autobusos, que cadascú construirà en la seva part corresponent.

En el següent plànol pot veure's [la planta de l'estació o intercanviador](#). La construcció de les "parts" corresponents a TGV i FGC començaran de forma immediata en el marc de les obres que fan en els trams respectius: les obres del TGV (P14) i del desdoblaments de Martorell a Olesa i El Pla (P8 i P49). L'estació de bussos encara no té previsió concreta.

## **INTERCANVIADOR QUATRE CAMINS**

**P47**

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DGPT-DPTOP

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

ATM

Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts

### **III. FASE ACTUAL**

8. En Servei

### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PDI (ATM)

Aquest ja funciona des de fa uns mesos. Cal dir però que fins ara amb esca èxit degut a que no està en cap nucli urbà i no té una suficient connexió amb les línies de bus que haurien de recollir els viatgers dels pobles de la banda muntanya.

Tant des de l'ajuntament de Pallejà com de Sant Vicenç es veu com una infraestructura que la seva població usa molt poc, i que difícilment ho farà.

## **8.4. Altres Projectes Logístics (Europorta - Pol Logístic)**

Farem aquí esment d'altres projectes importants, no contemplats al catàleg de l'estudi, que tenen a veure amb el paper logístic de la Vall Baixa del Delta del Llobregat i de les zones veïnes de Barcelona i l'Hospitalet.

## **CENTRE DIRECCIONAL**

**P54**

## **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

DPTOP-DGU

## **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Ajuntament del Prat de Llobregat

## **III. FASE ACTUAL**

1. Idea, esbós o definició (previst al Planejament Metropolità)

## **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PGM Pla General Metropolità

El Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana, aprovat l'any 1976, preveu la creació d'un Centre direccional de Comunicacions en el municipi del Prat de Llobregat. Aquest centre es situava en un sòl de 193 ha, al nord del municipi, entre l'autovia de Castelldefels (C-31) i la línia del ferrocarril de Barcelona a Vilanova.

Cal recordar però, que no tot el previst al PGM s'executa, i que com tot pla d'ordenament urbanístic pot ser revisat o reformat, però que el planejament de nivell inferior (POUM de El Prat) no pot anar-hi en contra. Així, la redacció del Conveni d'Infraestructures l'any 1994, anomenat Pla Delta, ha creat un esquema d'ordenació territorial força diferent al previst inicialment pel Pla General, ja que moltes de les funcions atribuïdes a aquest centre direccional han estat assumides per infraestructures veïnes de transport ja executades (Pota Sud, C-32, Ronda Litoral..) o en procés de disseny o execució (TGV, Perllongament Línia 1).

Així, la realitat de les noves infraestructures fa que l'ús previst per aquesta àrea de terreny per al planejament vigent hagi de ser, molt probablement, revisada. De fet, l'ajuntament de El Prat sosté que ja no te sentit reservar aquest sol per a tals usos i, en canvi, estudia usar-lo per a l'expansió de la ciutat cap al nord en el que s'anomena [Eixample Prat Nord Prat Nord](#)(P25), projecte inclòs també en el nostre catàleg i que es molt prioritat per a l'Ajuntament de El Prat segons fonts municipals. Però no es encara un projecte urbanístic de desenvolupament segur ja que des de la Direcció General d'Urbanisme no es descarta encara el seu us per aquests usos.

De fet, [una de les alternatives de traçat del perllongament de la Línia 1](#) plantejades en les prescripcions tècniques de l'adjudicació de la redacció de l'estudi informatiu (adjudicat el Juliol del 2003, i per tant, segurament ja redactat) preveu fer una estació al "futur centre direccional"

Aquest espai doncs., important per la seva localització, constitueix encara avui un sòl de reserva urbana, cèntric i molt ben connectat a la xarxa viària metropolitana. El Centre direccional, si finalment es desenvolupa, sembla que haurà de saber conjugar els interessos del municipi en la reordenació de la seva façana nord, amb la creació d'un node de serveis i d'activitats d'abast metropolità desitjat per la conselleria, i els interessos de mobilitat i comunicacions de l'àmbit comarcal i metropolità.



El Centre direccional del Prat de Llobregat, si bé encara no té els usos urbanístics que finalment s'executaran del tot definits, era previst com una peça important dintre de les actuacions que s'han de fer en aquest àmbit territorial. Una nova polaritat, al bell mig del Delta del Llobregat, de gran valor per la creació d'activitat econòmica relacionada amb les grans infraestructures (Port, Aeroport, TGV...).

Les noves previsions en matèria de transport públic, aprovades pel Pla Director d'Infraestructures (PDI), donaran a aquest sòl un paper estratègic com a porta sud d'entrada a Barcelona i façana de l'àmbit metropolità. Previsions com són el perllongament de la línia 1 del metro, la construcció de la línia 9 i els acords de crear una nova estació intermodal, molt a prop d'aquest espai on confluiran la totalitat dels serveis ferroviaris (altes prestacions, llargs recorreguts, regionals, rodalies).

Aquest àmbit, com a futur eixample o zona de creixement del municipi del Prat ha de servir per reordenar la part nord del nucli urbà, transformar els usos obsolets d'antigues zones industrials i aprofitar el soterrament parcial de la línia del ferrocarril; per canviar de forma significativa la qualitat i escala del municipi.

## FIRA II

P57

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

Fira de Barcelona. Consorci Fira 2000.

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona  
Generalitat de Catalunya  
Ajuntament de Barcelona  
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat  
Mancomunitat de Municipis

### III. FASE ACTUAL

11. Urbanització

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

El Consell d'Administració de Fira 2000, entitat que gestiona la ampliació de l'espai de la Fira de Barcelona a l'Hospitalet, conegut com *Fira II* o *Fira 2000*, és una societat participada per la Cambra



de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, els ajuntaments de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, la Mancomunitat de Municipis i la pròpia Fira de Barcelona.

El nou espai firal, ubicat enfront de la Gran Via, en els termes municipals de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, permetrà disposar de 340.000 m2, un cop sumats els dos emplaçaments (Montjuïc i Gran Via).



La nova Fira serà el segon recinte més gran d'Europa, després de Milà, i un dels més moderns i eficients des del punt de vista tecnològic i logístic. S'ubica en una zona que experimentarà una important renovació urbanística i tindrà un total de 240.000 m2 disposats en

- **6 pavellons firals**, a l'entrada o porta firal del passeig de la zona franca
- **un auditori** amb capacitat per a 2.000 persones
- més de 7.000 places d'aparcament subterrànies.

L'espai de la nova fira s'organitza a través d'un eix central (1 km de llargada) i dues portes d'entrada situades al carrer d'Amadeu Torner i al passeig de la Zona Franca. Les portes de la fira estaran connectades amb les línies L2 i L9 del Metro:

- La porta firal d'Amadeu Torner serà un gran edifici amb una cúpula, que inclourà un gran vestíbul i dos pisos amb les naus d'exposició.
- La porta firal de la Gran Via és **un complex per a usos diversos** que inclou unes torres bessones d'oficines i un hotel de 114 m d'alçada i 28 pisos.

## PROJECTE GRAN VIA HOSPITALET

P58

### P58

#### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

Consorci per a la reforma de la Gran Via a l'Hospitalet.

#### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

DPTOP. Institut Català del Sòl.

Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat

#### III. FASE ACTUAL

5. Projectes Tècnics Urbanístics (en redacció)



#### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

Tot i no ser “administrativament “Baix Llobregat” es obvi que aquest projecte està fortament vinculat a molts d’altres que es donen al seu entorn, just al costat, ja a la comarca, com són el port i l’aeroport, la ZAL, etc...

##### CONTEXTE. LA NECESSITAT DEL PROJECTE.

En els darrers anys, la part del territori metropolità al voltant de la Gran Via ha patit una transformació excepcional en temes de centralitat, fruit de la seva bona posició relativa, a cavall entre la pròpia ciutat de Barcelona i les infraestructures que obren Catalunya al exterior com són el Port i l’aeroport del Prat.

Especial importància té la recent ubicació de **la Nova Fira** que, amb l’acord de totes les administracions, serà un recinte i un projecte amb bones perspectives de futur.

La realitat d’aquest territori és que, malgrat aquesta nova centralitat, no disposa de suficient accessibilitat ni transport col·lectiu. L’actual C-31, pensada i construïda com un accés al centre de Barcelona, segrega el municipi a ambdós marges del seu traçat, formant dos parts poc integrades, incompatibles amb els nivells de servei i la qualitat d’urbanització necessaris.

Fruit d’aquesta necessitat, el Juny de 2001 es va formalitzar un conveni entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l’Institut Català del Sòl i l’Ajuntament de l’Hospitalet de Llobregat amb l’objecte de definir els termes de col·laboració per dur a terme la reforma de la Gran Via, l’ordenació urbanística dels terrenys situats al seu voltant i la construcció d’una nova estació del Metro del Baix Llobregat a la línia dels FGC, per donar servei a l’entorn urbà i la nova porta de la Fira.

##### EL PROJECTE.

Aquest és un projecte que executa doncs el [Consorci per a la reforma de la Gran Via a l’Hospitalet](#), constituït per l’Ajuntament de l’Hospitalet i el DPTOP el juny del 2002, amb els següents objectius:

La transformació de l’Avinguda de la Gran Via i l’ordenació urbanística dels terrenys adjacents, dins del terme municipal de l’Hospitalet de Llobregat, i la seva integració amb la presència de la porta de la Nova Fira. Es tracta de resoldre doncs un doble objectiu:

En primer lloc, el de **la transformació de la Gran Via**. Suposa la reforma del sistema vial central, que inclou tan la reforma de l’actual C-31, com la definició i contingut de la secció urbana d’espai públic destinat a vial. I la construcció de l’estació del metro del Baix Llobregat en l’encreuament de l’Avinguda d’Amadeu Torner amb la Gran Via també s’inclou en aquesta actuació. Les obres a desenvolupar seran les següents:

- El tràfic metropolità es preveu que sigui absorbit per la calçada central, que serà enfonsada. La Gran Via, actual via circulatòria d’entrada i de sortida de Barcelona, passarà a ser una via de trànsit segregat. La nova Gran Via presentarà els carrils centrals enfonsats en una longitud d’uns 2 km, entre la plaça Cerdà i el barri de Bellvitge, al temps que uns 700 metres seran soterrats i coberts, entre els carrers de l’Alhambra i de Miguel Hernández.
- La urbanització com a passeig i espais lliures de circulació per vianants, ciclistes i dels espais no destinats a la circulació rodada en l’àmbit de la Gran Via actual, molt més ampla que la projectada, amb menys calçada.

- Hi confluiran dos modes de transport públic: la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat del Baix Llobregat i l'L9 del Metro, totes dues a l'estació d'Amadeu Torner. La plaça d'Europa serà un espai central que esdevindrà la porta del districte econòmic i de la nova Fira.

En segon lloc, mitjançant d'una *modificació del Pla General Metropolità* ja en marxa i a través de la figura urbanística del *Pla de Millora* de la nova Llei d'urbanisme, **es determina l'àmbit que serà objecte d'intervenció per part del Consorci.**

Això s'ha convertit ja en diversos projectes d'ordenació urbanística que tenen la voluntat de transformar vells espais. La nova ordenació permetrà d'ubicar-hi activitats empresarials, serveis i equipaments. Aquesta zona es convertirà en una de les grans àrees de nova activitat econòmica de l'entorn metropolità.

Aquesta part de la intervenció assegura la millora objectiva de la urbanització en l'entorn de la Gran Via i més en concret per l'àmbit d'Amadeu Torner, que ha de renovar l'actual fesomia **com a porta de la ciutat i arribada a la nova Fira**, pels que accedeixen per la vialitat metropolitana tan del centre de Barcelona com des del Baix Llobregat.

Damunt de la zona coberta de la nova Gran Via es crearà la plaça d'Europa, un gran espai urbà de 450 metres de llargada per 70 metres d'amplada. Al seu entorn creixerà el **districte econòmic**, que acollirà diverses instal·lacions hoteleres, oficines, comerços i habitatges. Es aquí on anirà l'estació de Metro.

Els terrenys de l'antiga caserna de Lepant acolliran la **Ciutat de la Justícia**, projecte promogut per la Generalitat de Catalunya. La Ciutat de la Justícia, amb uns 200.000 m2, integrarà, en un únic espai, els jutjats de Barcelona i l'Hospitalet. El conjunt arquitectònic estarà format per 8 edificis, on hi treballaran diàriament unes 3.500 persones



#### ESTAT DE SITUACIÓ ACTUAL.

Actualment ja s'ha definit l'ordenació urbanística del **sector 1 i sector 2** de la plaça Europa i del polígon Pedrosa a l'entorn de fira. L'ordenació, els plànols, es pot descarregar dels següents links:

##### [Àmbit 1](#)

[plànol 1-Zonificació proposada](#)

[plànol 2-Ordenació física](#)

[plànol 6- Unitats mínimes de projectació arquitectònica.](#)

##### [Àmbit 2](#)

[plànol 1-Zonificació proposada](#)

[plànol 2-Ordenació física](#)

[plànol 6- Unitats mínimes de projectació arquitectònica.](#)

[plànol 3.1- Imatge de conjunt](#)

[plànol 3.2-Imatge de conjunt](#)

[plànol 3.3- Imatge de conjunt](#)

[Fotografia de la maqueta](#)

## CAPÍTOL 9. Programes i Projectes Urbanístic - Econòmics

### 9.1. Pols Econòmics

Aquí incloem aquells projectes de caire principalment urbanístic o mite, segons la classificació que hem fet al capítol 3, que tenen per objectiu constituir nous pols d'activitat econòmica, com es el cas de nous polígons industrials i parcs de negocis.

#### POLIGON-PARC DE NEGOCIS MAS BLAU

P55

##### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ajuntament del Prat de Llobregat

##### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

ZAL

##### **III. FASE ACTUAL**

12. Ja urbanitzada la Fase I

3. En estudis tècnics les següents fases.

##### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

El polígon Mas Blau, ubicat en el terme municipal del Prat de Llobregat, va iniciar la seva primera fase l'any 1997 amb l'aprovació del *Pla parcial d'ordenació del sector*.

Es tracta d'un polígon industrial mixtes en que junt a la implantació de indústria hi ha zones per a parc urbà/de negocis (serveis a les empreses).

Es un polígon amb 69 ha de sòl, de les quals

- 15,5 ha corresponen a parc urbà i zones verdes.
- 54 a sol industrial

Pensat com a **parc de negocis**, es troba en una situació estratègica, al costat de l'aeroport i al bell mig de futurs desenvolupaments urbanístics i logístics de primera magnitud que faran que tingui un desenvolupament òptim si tot es desenvolupa normalment:

- el Centre direccional (Prat Nord) i
- la Ciutat aeroportuària.
- La ZAL 2a Fase

Actualment ja es troba desenvolupada la 1a fase, en la que ja s'hi han instal·lat importants empreses, oficines, i:

- un centre comercial i
- hotels

Aquesta zona està molt ben comunicada gràcies a la xarxa viària metropolitana i al desenvolupament de varis projectes d'infraestructures que el beneficiaran clarament. Així, compta ja amb comunicació per

- Autovia de Castelldefels C-31
- Pota Sud

I comptarà properament, just a tocar, amb el desenvolupament de infraestructures de transport públic de primera magnitud:

- la futura estació ferroviària intermodal del Prat i
- l'L9 del metro que arribarà fins a aquest parc de negocis.



## PARC DE NEGOCIS DE VILADECANS

P20

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ajuntament de Viladecans

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

UPC

DPTOP

INSTITUT CATALÀ DE TECNOLOGIA

FUNDACIO CIUTAT DE VILADECANS

### **III. FASE ACTUAL**

7. Projecte Urbanístic

8. Fase d'Urbanització en algun subprojecte

### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

L'objectiu bàsic és "**crear un lloc on sigui possible implantar empreses que apostin per les noves tecnologies**". El Parc pretén respondre a les necessitats de la nova Societat del Coneixement i la importància de les TIC.. En aquest sentit, el protagonista serà el centre *Bitàgora*, on tindran un espai reservat aquelles empreses de noves tecnologies, i que albergarà també la *Fundació Ciutat de Viladecans*, entitat que té per objectiu apropar la Societat del Coneixement als ciutadans. Un centre que es trobarà directament relacionat amb la Universitat Politècnica de Catalunya.

El conjunt està integrat per tres sectors urbanístics i comprèn tota la reserva de sòl del municipi en façana a l'autopista C32 entre Gavà i Sant Boi: el Parc d'Activitats i Gabrielistes II formen la 1<sup>a</sup> fase d'execució immediata i Ca n'Alemaný la 2<sup>a</sup> fase.

Algunes dades: Superfície sòl 1.111.692 m<sup>2</sup>. Superfície sostre 520.743 m<sup>2</sup>. Estació RENFE, parada metro L12. Dotació de la més moderna xarxa d'infraestructura de comunicacions.  
Usos: oficines, indústries de noves tecnologies, comerç, serveis, hotels, residencial.

#### CONCEPTE URBANÍSTIC

No es tracta del clàssic "polígon industrial, si no el que es coneix amb el terme de "city", integrat com part de la ciutat i on no sols s'hi anirà a treballar.

El Parc de Negocis de Viladecans serà el nou àmbit d'activitat econòmica de la ciutat, basat fonamentalment en el món de les noves tecnologies, i que contindrà els següents espais i usos:

- a) una important àrea digital,
- b) un espai de naus industrial,
- c) una àrea d'oci (comerços, restauració,...)
- d) un centre de convencions i varis hotels
- e) 360 habitatges
- f) un parc (Parc de la Marina)

Es troba en projecte el futur camp de golf, actualment sotmès a un estudi d'impacte ambiental, que tindrà con més de 6.000 metres quadrats de recorregut.

Es construirà al llarg de dos fases:

##### **1a Fase** (580.000 m<sup>2</sup>):

Parc Públic de la Marina (130.000 m<sup>2</sup>)

Sostre Edificable (328.000 m<sup>2</sup>): **Complex Bitàgora**. parc d'oficines, naus industrials, espais d'oci i el pavelló polivalent.

##### **2a Fase** (210.000 m<sup>2</sup>):

**Parc Aeroindustrial i de la Mobilitat** (250.000 m<sup>2</sup>): (es el [P60](#) del nostre catàleg)

Equipaments i Serveis per a les empreses (72.000 m<sup>2</sup>)

#### CONSTRUCCIONS MES EMBLEMÀTIQUES

**Complex Bitàgora** serà l'emblema del Parc. Format per 4 mòduls, amb mes de 70.000 m<sup>2</sup>, el disseny de l'edifici.

**L'Edifici Multiús** de 4.500 m2. del qual cal destacar la seva flexibilitat d'espais i que ja s'està executant

**Vilamarina** serà l'àrea comercial i lúdica que, amb uns 80.000 m2. edificats, contindrà una àmplia oferta d'espais per al comerç, la restauració i l'oci. Aquest complex contindrà així mateix una oferta residencial de 320 habitatges, oficines i un hotel.

### **Dimensió Econòmica:**

Els dos aspectes més estratègics per al desenvolupament de Viladecans i la comarca són, sens dubte, el complex Bitàgora i el Parc Aeroindustrial.

*El Complex Bitàgora* serà l'espai de interrelació del món de l'empresa, l'administració i la formació a l'entorn d'un objectiu: la innovació. Es un espai pensat per a la transferència tecnològica i la promoció de la innovació. Comptarà amb:

- Centre de Transferència Tecnològica
- Incubadora d'empreses TIC. Promoció de *spin off* sorgides de l'activitat de recerca del Campus
- Tecnològic de la Mediterrània de la UPC
- Espais de negocis
- Serveis empresarials

Institucions Implicades: la Fundació Ciutat de Viladecans, la Universitat Politècnica de Catalunya i l'Institut Català de la Tecnologia, entre d'altres.

El *Parc Aeroindustrial* pretén implantar un "cluster" empresarial de empreses relacionades amb la navegació aèria i espacial, el subministrament d'equips per a aeroports i components per a tot tipus de transport, així com enginyeries vinculades a la mobilitat. La inversió prevista es de 760 milions d'Euros. Es crearà, per a la implantació del cluster, un Consorci Urbanístic i una Empresa Mixta.

La creació del Parc, segons la web municipal, generarà uns 10.000 llocs de treball i una inversió prevista (publica i privada) de 60.000 milions de pessetes.

## **POL AGROALIMENTARI DEL PRAT DE LLOBREGAT "EL BORN DEL PRAT"**

**P59**

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ajuntament de El Prat. Area de Promoció Econòmica.

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Cambra de Comerç de Barcelona

UPC

Empreses Agroalimentaries i Cuiners Professionals d'alt nivell

### **III. FASE ACTUAL**

1. Idea, esbós, o definició del projecte

### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

El Projecte Born del Prat vol fer incidència precisament en un aspecte genuí i únic que queda en la zona de la Vall Baixa: els espais naturals, les aigües, les ricardes (estanyes), les masies, els camins, els conreus, l'horta, la vida i alimentació sanes, lligades a la terra i les estacions. La vida pagesa, les tradicions alimentàries pròpies, i per extensió, similars a moltes zones catalanes i mediterrànies.

El Projecte parteix del present anàlisi del context socioeconòmic local i de la seva relació amb el context globalitzat:

- el món agroalimentari és una de les principals activitats econòmiques a Catalunya. El menjar i tot el que té a veure amb ell, des del camp de secà a la taula d'alta gastronomia, està en condicions de donar forma a una nova identitat industrial catalana. La indústria agroalimentària és la locomotora de l'economia catalana, a la qual aporta gairebé una quarta part del PIB, si sumem la distribució i restauració. A més fenòmens com el de Ferran Adrià i altres cuiners estan construint una marca internacional de la cuina catalana.
- la revalorització dels productes agroalimentaris i alimentaris de qualitat es una tendència clara a l'actualitat (aliments ecològics, naturals,...)
- la necessitat de potenciar i revaloritzar la producció autòctona per contrarestar la pèrdua de competitivitat dels productors del sector primari en relació a produccions foranes.
- la monopolització de la distribució per grans majoristes, i tendència a l'especialització.

La "filosofia del projecte" és que l'alimentació, molt més que una indústria, és una cultura, que no pot globalitzar-se ni deslocalitzar-se perquè ha d'estar molt prop de les persones.

Aquest context es la base per a l'acord entre els diferents grups i agents que l'ajuntament vol aplicar al projecte i que hi poden tenir interès, i poden contribuir a l'èxit del futur Mercat del Born del Prat, o centre de distribució de productes agroalimentaris lligats a la zona i amb diversos competents de valor afegit. Bàsicament es tracta d'un projecte integral, amb components i objectius força diversos que vol revaloritzar, recuperar i convertir en font d'activitat econòmica el patrimoni cultural, el patrimoni natural (espais verds, conreus, ricardes,...) i l'arquitectònic (remodelació d'edificis emblemàtics, construcció d'un gran mercat o born de distribució d'aliments naturals, frescos i de qualitat,).

Ara per ara, a nivell més operatiu, contempla tres eixos de desenvolupament del projecte:

- a) L'edifici del "Mercat del Born del Prat" (l'actuació més emblemàtica)
- b) La Recuperació d'àmbits naturals i culturals lligats al conreeu d'aliments i la natura
- c) El "Laboratori de cuina"

D'aquests eixos, el que està més desenvolupat fins ara es el [Laboratori de Cuina](#), una entitat que reuneix cuiners de primer nivell per a fer formació, publicacions i recerca en cuina d'alt nivell, que va ser presentat el setembre del 2003 i que durant el 2004 ja ha fet diverses activitats, amb important ressò mediàtic. Aquesta entitat, formada per professionals i associacions de cuines, tindrà la seva seu social a l'antiga seu del gosl del Prat. Allí, tan aviat com el Govern defineixi la seva política industrial, s'instal·laran els laboratoris al servei de les empreses, on treballaran xefs i científics. Entre els seus promotors compta amb l'Ajuntament del Prat, la Universitat Politècnica i xefs com Ferran Adrià, Fermí Puig, Joan Roca, Carme Ruscadella i Santi Santamaría.

La idea és convertir el delta del Llobregat en "el Silicon Valley" de la indústria agroalimentària europea. Així, en declaracions dels seus promotors *"disposem d'una gran massa crítica per a aconseguir-ho, aportada per les multinacionals aquí establertes i que són tant de fora com de*



*casa. En conjunt formen un sector de gran qualitat que necessita tecnologia punta.... els cuiners són com els modistes en la indústria tèxtil....* ells representen la punta de llança de la innovació i el que hem d'aconseguir és que puguin treballar amb científics. Ells són la investigació, mentre que els científics i els empresaris representen el desenvolupament. Unint esforços podem aconseguir les patents i "royalties" que converteixin a Barcelona en el principal focus d'innovació alimentària d'Europa." Els promotors del projecte opinen que les noves tecnologies serviran per a dissenyar aliments amb dietes i nutrients determinats.

## EL PARC AEROSPACIAL I DE LA MOBILITAT DE CATALUNYA

P60

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Incasol  
Consorci del Parc Aeroespacial de la Mobilitat

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Departament de Política Territorial i Obres Públiques  
Departament de Treball i Indústria  
Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona  
Ajuntament de Viladecans  
Barcelona Aeronàutica i de l'Espai (BAiE)

### III. FASE ACTUAL

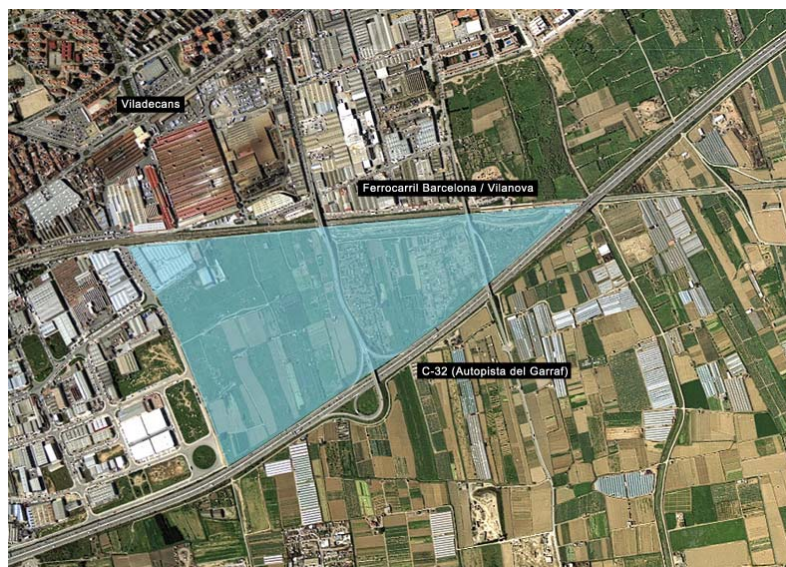
1. Idea, Esbós o Definició del Projecte

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

No inclòs a cap pla.

El Maig del 2004, els consellers de Política Territorial i Obres Públiques, de Treball i Indústria, el president de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, i l'alcalde de Viladecans van presentar públicament i oficialment el projecte, coincidint amb la **constitució del consorci** que n'ha de planificar la execució i construcció.

La ubicació del Parc està prevista a l'espai intersticial que deixa el cruament entre la Línia de Ferrocarril de la costa de RENFE i la C32, just on acaba el cas urbà de Viladecans.





El Consorci s'ha constituït per portar a termes les obres d'urbanització del polígon on s'ubicarà el parc, que es una figura urbanística integrada per l'Ajuntament i l'Institut Català del Sòl de la Generalitat. Després que acabin les obres d'urbanització del polígon del parc, està previst que es creï un altre organisme, en el qual s'integrarà la Cambra de Comerç, per engegar la comercialització dels terrenys.

El futur parc acollirà empreses industrials i de serveis tant del sector aeroespacial, com de sectors afins:

- equipaments aeroportuaris,
- automoció,
- material ferroviari
- nàutica

El Parc te com finalitat estratègica promoure

:

a) la participació conjunta d'aquestes empreses en els concursos de subministrament de béns i serveis dels sectors de la construcció d'avions, de l'espai, ferroviari i de l'automoció;

b) la realització compartida d'activitats d'R+D+i

c) la promoció i projecció internacional del sector.

En la presentació oficial es donà com **data prevista d'inici de les obres d'urbanització el Maig del 2005**.

El Parc, un cop constituït i en funcionament, serà gestionat per la Generalitat, l'Ajuntament de Viladecans i la cambra de Comerç de Barcelona.

El Parc Aeroespacial es planteja, doncs, com un projecte sinèrgic i íntimament lligat amb d'altres projectes estratègics de la comarca, com són:

- Els estudis d'Aeronàutica de la UPC a Castelldefels (P32, Parc Mediterrani de la Tecnologia)
- L'ampliació de l'Aeroport i la creació de la Ciutat Aeroportuària (P2 i P18). Especialment aquest segon, que quasi bé contigu en el terreny, a escassos centenars de metres.

DOCUMENTACIO:

GENERALITAT DE CATALUNYA, AJUNTAMENT DE VILADECANS (Maig 2004) [Presentació del Projecte del futur Parc Aeroespacial i de la Mobilitat de Catalunya, a Viladecans](#) (Dossier de presentació Institucional)

## COLONIA GÜELL DE SANTA COLOMA DE CERVELLÓ

P22

P22

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

Consorci de la Colònia Güell

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Diputació de Barcelona

Consell Comarcal del Baix Llobregat

Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló

DPTOP. INCASOL

### III. FASE ACTUAL

#### 6. Urbanització

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

El [Consorci de la Colònia Güell](#) està integrat pel [Consell Comarcal del Baix Llobregat](#), la Diputació de Barcelona i l'Institut Català del Sòl.

La seva finalitat és garantir la conservació, la gestió i l'aprofitament públic del conjunt arquitectònic format per la Cripta de l'església, obra d'Antoni Gaudí, i part del recinte adjacent, situat a Santa Coloma de Cervelló.

Actualment s'estan fent varies obres de remodelació, entre elles la de la famosa església.

#### LES OBRES DE RESTAURACIÓ DE L'ESGLÉSIA EN CURS

Des del mes de setembre de 1999 s'estan executant obres de restauració a l'*església de la Colònia Güell*, les quals es desenvolupen en diverses fases. Els objectius de la restauració són:

- Recuperar el valor original de l'obra d'Antoni Gaudí:
- Conservació amb rigor de l'obra original.
- Eliminació dels elements afegits després que Gaudí abandonés l'obra.
- Finalitzar una obra inacabada:
- Acabament formal: Coronament del mur exterior.
- Acabament funcional: Arranjament dels accessos.
- Nou eix d'entrada.
- Noves escales que pugen al terrat.
- Regenerar la degradació produïda pel pas del temps:
- Neteja.
- Impermeabilització.
- Restauració del mosaics i altres elements deteriorats.

Fins ara s'han restaurat l'atri, els porxos, els murs exteriors i els mosaics. S'ha renovat el paviment de l'accés i el de sota els porxos. S'ha restaurat i impermeabilitzat la rampa inacabada prevista per accedir a la nau superior no construïda. S'ha retirat la coberta provisional de fibrociment i s'ha substituït per una terrassa, a la qual es puja per una nova escala exterior. També s'ha instal·lat la il·luminació exterior de l'església.

Actualment s'està treballant en la restauració de l'interior de l'edifici. Resten encara pendents l'ordenació de l'entorn de l'església amb un recinte més ampli, l'escala per pujar al campanar des de la terrassa, la construcció de l'accés exterior per a minusvàlids a la terrassa i la construcció de les instal·lacions exteriors de serveis com a actuacions més rellevants.

Els treballs que el visitant pot observar que es realitzen a l'interior de l'església actualment, corresponen a la restauració dels murs, columnes i sostres: es netegen els afloraments de sals i les impureses acumulades amb els anys, es retiren els materials adherits amb motiu d'actuacions diverses i es reposen les peces de ceràmica o pedres danyades.

Aquests tipus de treballs són necessàriament lents i de realització meticulosa. Per aquest motiu, la restauració de l'interior, iniciada el mes de desembre de 2003, requereix encara alguns mesos d'obres.

## **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ajuntament de Cornellà de Llobregat

## **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

DURS

Siemens

Telefónica

Diputació de Barcelona

Fundació Catalana per a la Recerca

Localred

World Trade Center

## **III. FASE ACTUAL**

7. Obres

## **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

PLA ESTRATEGIC CATALUNYA EN XARXA (DURSI)

### **ANTECEDENTS: "CORNELLÀ NET"**

Des de 1996 existeix a Cornellà una de les xarxes ciutadanes virtuals més importants de Catalunya, tot un referent en aquest tipus d'experiències a la xarxa, Cornellà Net ([www.cornella.net](http://www.cornella.net)). Aquesta es basa en una plataforma tecnològica (portal) en el que interaccionen/intercanvien/s'organitzen les principals entitats, associacions i ciutadans de la societat civil de Cornellà. Ja des del principi un dels objectius fundacionals i principals de la xarxa, impulsada des de l'inici per l'ara regidor de la Societat de la Informació, Vicenç Badenes, n'és la difusió de la cultura TIC, la formació en el món digital i la promoció de la SI a Cornellà i el seu entorn, intentant evitar la "fractura digital".

És en l'èxit d'aquesta iniciativa, i en les sinèrgies que ha provocat que trobem l'inici del projecte del CitiLab que pren forma a Can Suris.

### **Fases Constructiva**

- Final del 2003. Fi de les obres de la 1a Fase de Consolidació, de restauració i condicionament de l'edifici
- 1er Trimestre 2004. Redacció del Projecte de la 2a Fase (3 mesos)
- 1er Trimestre 200. Finalització de la 2a Fase i inici de l'activitat del CitiLab

### **Institucionalització**

En escassos mesos es constituirà la entitat jurídica que ha de gestionar el projecte, la *Fundació Societat del Coneixement*, amb els següents patrons (cadascun dels qual aportarà 30.000 euros): Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Cornellà, Fundació Catalana per la Recerca (FCR) i les empreses Siemens i World Trade Center i alguna altra.

### **Objectius:**

El Projecte neix, el 2001, amb l'objectiu de ser un puntal i experiència excepcional a nivell de Catalunya en la difusió de la SI i la formació en les TIC a nivell de Cornellà, del Baix Llobregat i de Catalunya.

La peculiaritat del projecte, tremendament innovador, únic a Catalunya ( i quasi a Europa), el seu Valor Afegit en relació a d'altres iniciatives similars, rau en que pretén ser una "lloc" de interacció i intercanvi entre tres àmbits sovint separats:

- a) La ciutadania, com usuària de les TIC. Incloent les escoles i els moviments socials.
- b) Els centres de recerca avançats (universitària i empresarial)
- c) Les xarxes audiovisuals i culturals

Segons el document de base, es proposa "*crear un centre de innovació ciutadana, un pont de connexió entre la recerca tecnològica feta a les universitats, les empreses i les administracions i les innovacions procedents dels propis ciutadans i ciutadanes, un laboratori ciutadà, o CitiLab*" (SERRA, 2002,; Pàg. 2) . Es a dir, es proposa donar un pas més enllà i crear un nou tipus de institució que permeti també fomentar les innovacions fetes pels mateixos ciutadans.

El *CitiLab* com a concepte genèric.

Un CitiLab es un concepte molt innovador, que s'ha desenvolupat en escassos llocs del món, com es el cas d'algun que existeix al Silicon Valley de Califòrnia.

Aquesta proposta surt com a evolució, per una banda, dels laboratoris de recerca universitaris i, per l'altra, dels telecentres i centres d'accés a Internet actuals. Els laboratoris de recerca tecnològics estan cada vegada més oberts a col·laborar més enllà de les empreses, amb molts diferents actors socials. Es el que es coneix com "recerca participativa".

Es tracta de fer un "telecentre" basat en tecnologies d'Internet avançada on el propi ciutadà pugui ser un actor de primera fila en la producció de recerca i innovació gràcies a la característica d'Internet com sistema d'innovació distribuït. Els "*citilabs*" son espais on el ciutadà no només se'l considera "usuari" o "client" sinó actor amb capacitat de creació i producció (a nivell tecnològic i d'expressió artística i comunicació) gràcies a les noves tecnològiques.

Aquesta es la idea d'un *CitiLab*. Però com portar-lo a la practica?. La aposta es emmarcar-ho com una actuació del ***Pla Estratègic "Catalunya en Xarxa"(1999)*** elaborat pel Dursi i Localred. Una de les accions previstes en aquest es la posta en marxa d'un Centre – Museu - Taller Catalunya en Xarxa amb l'objectiu de "convertir-se en un punt físic que materialitzi els fenòmens de la nova comunicació, la nova interacció i la multidisciplinarietat. En sí mateix el centre ha de ser a la vegada taller experimental, centre de formació i museu de la Societat de la Informació", donant la responsabilitat de la seva posta en marxa a l'antic Comissionat (ara Secretaria) per a la Societat de la Informació, Localred, la Corporació Catalana de Radio i Televisió, ens locals i agents privats. La Universitat Politècnica de Catalunya, mitjançant el Centre d'Aplicacions d'Internet, va participar dins l'àrea Societat i Canvi Cultural del Pla Estratègic, i ha treballat amb l'Ajuntament de Cornellà per configurar un consorci d'actors públics i privats per tal d'aconseguir que l'edifici Can Suris pugues ser aquest centre. Aquesta és la proposta que fem d'usos i serveis per aquest centre.

L'edifici.

Com serà la infraestructura, l'edifici que albergarà el *CitiLab*, aquesta idea de recerca col·laborativa i distribuïda abans descrita? La proposta parteix del projecte de recerca anomenat *Media House* ,iniciat per la Fundació i2CAT, dedicada a la recerca en Internet avançat, pel grup [Metàpolis](#) sota el lema, "La casa és l'ordinador, l'estructura és la xarxa".

Consistiria en dissenyar Can Suris com un edifici de coneixement, es a dir, intel·ligent. Can Suris serviria com a centre demostrador de la connectivitat en veritable banda ampla per tothom. ***Serial primer centre de la Segona Generació Internet pel gran públic. Can Suris te vocació de ser el centre pel gran públic amb millor capacitat en banda ampla de tota Catalunya*** . Però a banda de "donar" connectivitat al ciutadà, se li ensenyarà com es pot aconseguir, com es fa la tecnologia que la permet i com els ciutadans poden afegir nous serveis i aplicacions (seguint les línies de projectes reeixits com [i3net](#).

Projectes Acol·lits:

Actualment s'està estudiant la possibilitat que Can Suris sigui la seu principal o centre associat de diversos projectes tecnològics de referència, com:

- ***I2Cat - Centre de demostració permanent del projecte I2Cat.***
- ***Tech Museum – Partner Europeu d'aquesta entitat de Silicon Valley***
- ***Xtec – Centre de formació del professorat del Dept. D'Ensenyament de la Generalitat en TIC***

## CAMPUS MEDITERRANI DE LA TECNOLOGIA

P32

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

PARC TECNOLOGIC DEL MEDITERRANI SA  
UPC  
DURSI

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Ajuntament de Castelldefels

### **III. FASE ACTUAL**

8. Urbanització d'algunes fases  
9 Entrada en servei de les primeres fases

### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Aquest projecte consisteix en la integració en un mateix espai de Recerca pública (universitats i centres de recerca públics, com el Centre Català de Telemàtica o el IN3 de la UOC) i d'empreses punteres en noves tecnologies per tal de facilitar la transferència a les empreses..

Parcialment en servei des de fa un parell d'anys, la urbanització completa del parc i instal·lació d'empreses trigarà encara segurament uns 10 anys.

Segons la seva direcció una data clau serà quan, en un parell d'anys entri en servei l'edifici que ha d'acollir empreses tecnològiques. Es clau aconseguir que s'atregui a allí a empreses punteres per a conformar un autèntic cluster TIC.

## **9.2. Nous Polígons Industrials**

## PARC LOGISTIC DE SANT BOI

P21

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

PROLOGIS SA

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

**III. FASE ACTUAL**

8. entrada en servei

**IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Macropolígon dedicat a la logística propietat i gestionat per l'empresa Prologis, que es troba quasi completament ocupat per grans empreses de logística

**PARC INDUSTRIAL DE GAVÀ****P15****I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ajuntament de Gavà

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES****III. FASE ACTUAL**

1. Idea, esbós.

**IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Actualment s'està valorant la idea de fer un Polígon industrial a Gavà que doni valor afegir a les empreses que allí s'hi instal·lin en la línia d'altres projectes de parc de negocis.

**9.3. Actuacions Urbanístiques Residencials o Mixtes d'envergadura**

Aquí repassem les actuacions residencials de tipus "macro" que estan en tràmits o en estudis previs. Estem parlant de recalificacions de sòl o de declaració de noves zones urbanitzables que impliquin centenars o milers d'habitatges.

**PLA DE PONENT DE GAVÀ****P19****I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ajuntament de Gavà

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

DPTOP.DGU

**III. FASE ACTUAL**

7. Projecte Constructiu oficial

**IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

### **Concepte Urbanístic i Objectius:**

El Pla de Ponent és una actuació urbanística que engloba un àmbit de 200 hectàrees de sòl que hi ha entre Gavà i Castelldefels. Inclou les 14,3 hectàrees de la finca de can Sopes (en el sector de la Sentiu) que es proposa qualificar de forestal, i les 186,3 hectàrees pròpies del Pla de Ponent.

La proposta d'ordenació, que preveu la construcció de 4.749 habitatges fins l'any 2020, dels quals un 30% (1.425 habitatges) seran protegits, ha estat redactada pels serveis tècnics de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB) amb la participació directa del socioecòleg i doctor en biologia, Ramon Folch.

De les 200 hectàrees del Pla de Ponent, 174 són sòl públic. Aquesta superfície es distribuirà en parcs forestals (50 hectàrees), parc d'equipaments (14 hectàrees) i parc de ribera (82 hectàrees). En total, 125 hectàrees –el 62,5% de l'actuació– són parcs.

Entre els equipaments previstos en el Pla de Ponent cal destacar un hospital, un parc de bombers, la prefectura de la Policia Municipal, dues guarderies, dos centres d'educació primària, un institut d'educació secundària, tres equipaments culturals, un equipament assistencial, una gran zona esportiva, dos equipaments esportius més petits, tres camps de futbol i dos equipaments hotelers, a banda de tres estacions ferroviàries.

Una vegada finalitzada l'actuació, l'any 2020, Gavà tindrà 50.000 habitants, és a dir, haurà crescut aproximadament 8.000 habitants en 17 anys, però continuarà mantenint una de les densitats de població més baixes de la comarca del Baix Llobregat.

El Pla de Ponent preveu, també entre els seus objectius, la protecció del patrimoni arqueològic i arquitectònic d'àmbits i edificis històrics, com és la masia de can Ribes, can Rosés i de l'Horta.

### **Fases:**

El novembre del 2001 s'acaba de redactar l'avantprojecte o avenç de planejament.

Durant l'any 2002 es realitzen tots els tràmits necessaris d'adaptació i aprovació del planejament, així com l'estudi d'impacte ambiental.

El Pla de Ponent serà executat entre els anys 2003 i 2020 i preveu la construcció de quatre nous barris, que es construiran en tres fases. La superfície de sostre construït prevista és de 500.000 metres quadrats, superfície que dona un ràtio de 24 habitatges per hectàrea sobre el conjunt del Pla.

§ La primera fase, entre els anys 2003 i 2008, preveu la construcció dels barris de la can Ribes (350 habitatges) i de la riera del Calamot (1.486 habitatges).

§ La segona fase, entre els anys 2009 i 2014. Es construirà el barri de l'Estació, amb 1.850 habitatges.

§ La tercera fase, finalment, entre els anys 2015 i 2020. Es construirà el barri dels Canyars, amb 1.103 habitatges.

La proposta d'ordenació ha estat redactada, per encàrrec de l'Ajuntament de Gavà, pels serveis tècnics de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, amb la participació directa del socioecòleg Ramon Folch.

### **Dimensió Econòmica:**

El projecte generarà un moviment econòmic d'uns 601 milions d'euros (uns 100.000 milions de pessetes) :uns 300 milions d'euros d'inversió privada per a la urbanització i construcció d'habitatges; uns 120 milions d'euros més d'inversió pública per a la construcció d'equipaments i transport urbà i uns 180 milions d'euros que corresponen al valor estimat del sòl.

**I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ajuntament de El Prat de Llobregat

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

DPTOP-DGU

**III. FASE ACTUAL**

3. Estudis Previs

**IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Al nord del nucli antic, entre el ferrocarril i la pota sud, hi ha un gran espai lliure, de gairebé 200 hectàrees: el Prat Nord, on la ciutat anirà creixent en els propers anys. En aquest gran espai s'aixecarà, anys a venir, l'Eixample del Prat. A banda dels projectes del Pla Delta, la zona de desenvolupament urbanístic més important per al Prat de cara al futur és el Prat Nord, un territori qualificat, en la major part, com a centre direccional (activitats logístiques) i industrial, però que esdevindrà eminentment residencial. A l'Eixample està previst construir-hi uns 4.000 pisos nous de tipologia diversa: grans i petits, de promoció privada i pública (almenys un 20%), de compra i de lloguer, de protecció i de preu lliure<sup>25</sup>.

Es el principal potencial de creixement del nucli urbà del Prat, doncs els altres punts cardinals ja estan pràcticament consolidats, o en bona part reservats per a altres usos: aeroport, polígons industrials, riu, cultius, zones naturals, nous equipaments... El tinent d'alcalde d'Urbanisme i Medi Ambient, Sergi Alegre, explica que "el soterrament del ferrocarril permetrà al Prat créixer cap al nord, però ho haurà de fer de manera pausada i tranquil·la. Aquest procés no vol presses. A més, l'Eixample Nord no serà una nova ciutat, sinó una part més del Prat, perfectament integrada amb la resta de la ciutat". També s'estan estudiant fórmules per evitar que l'autovia de Castelldefels sigui la barrera urbanística que és ara.

La primera petjada de l'Eixample del Prat cap al nord serà la zona residencial que es construirà sobre els terrenys que deixarà lliures l'antiga fàbrica de la Seda, en ple procés de demolició. L'Ajuntament i la immobiliària Landscape Vertex SL, propietària dels terrenys, han acordat encarregar a un equip d'arquitectes i urbanistes el disseny d'aquesta futura zona residencial. Aquest equip ja està treballant en la definició de les càrregues urbanístiques, els aprofitaments, les edificabilitats i els usos del sòl, tot situant sobre el paper els futurs carrers, les zones d'equipaments, els espais verds, etcètera, tenint en compte les modificacions que podran patir les infraestructures situades en aquest sector (soterrament de les vies fèrries i, més endavant, d'un tram de l'autovia). La desaparició del ferrocarril permetrà que diversos carrers del nucli urbà que actualment "moren" davant de les vies tinguin continuïtat més enllà, relligant així la ciutat actual amb l'Eixample que, a poc a poc, s'anirà estenent cap al nord.

Desenvolupament Comunitari (consultoria de participació ciutadana) ha desenvolupat uns tallers de debat sobre l'Eixample Nord. En ells es posen sobre la taula tots els suggeriments, propostes i idees que aporten els seus integrants, i que seran recollides en un informe de conclusions. Finalment es produí un Informe de propostes fruit d'aquest procés de participació<sup>26</sup>.

<sup>25</sup>

[http://www.aj-elprat.es/Territori/L\\_Eixample/?go=ns7xM5Su8JIQayFDSO9fFMqs08BLL/VQX4f+I+LrlImQYp4gbwtOJMmN6I=](http://www.aj-elprat.es/Territori/L_Eixample/?go=ns7xM5Su8JIQayFDSO9fFMqs08BLL/VQX4f+I+LrlImQYp4gbwtOJMmN6I=)

<sup>26</sup> (01/01/2003)

<http://www.aj-elprat.es/?go=jN7uAYLx/oIJaWVWC7YLD8zj8IXL+1HCZzjLO7nmVriUJ8/1/18YJksMqB17jsuHC/oyCRL+A==>



## CAPÍTOL 10. Programes i Projectes Ambientals i de Qualitat de Vida

### PARC FLUVIAL DEL LLOBREGAT

P27

#### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

AMB

#### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

Ajuntaments de la llera del riu

#### III. FASE ACTUAL

5. Aprovació de Planejament (en forma de Pla Especial)

#### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

A principis del 2004 s'ha acabat de redactar l'estudi o *Projecte Marc*, que es una proposta de reordenació i protecció integral del riu Llobregat al seu pas pel Baix Llobregat, encarregada als Serveis Tècnics de l'Àrea Metropolitana de Barcelona a través d'un conveni entre el Consell Comarcal del Baix Llobregat, la Diputació de Barcelona i la Mancomunitat de Municipis.

L'estudi es una proposta o "figura de gestió" del riu, però no defineix quina ha de ser la "figura legal" d'ordenació o planejament urbanístic o territorial en que s'ha de materialitzar per a que sigui efectiva (Pla Territorial Parcial, Pla Especial, simple coordinació entre administracions, etc...). En aquest sentit, per a que el projecte marc no es quedi en la simple fase d'estudi o proposta ara depèn de l'acció i pressió política que siguin capaços de fer els ajuntaments afectats i el Consell Comarcal, a traves principalment de la Diputació de Barcelona i la Mancomunitat de Municipis, per a que les administracions amb competències per executar-lo s'hi avinguin i, per tant, hi destinin els recursos i finançament necessaris. Bàsicament:

- Departament de Política Territorial i Obres Públiques: reformes i mesures d'ordenació urbanística.
- l'Agència Catalana de l'Aigua: mesures de recarrega del riu, basses de contenció,...
- Ministerio de Fomento i el GIF: mesures ambientals correctores de les obres del AVE previstes a la Declaració d'Impacte Ambiental.

En principi, segons els Serveis Tècnics de l'AMB la proposta, tal qual està definida, no afecta gaires competències municipals, no requereix doncs modificacions u actuacions urbanístiques competents als municipis.

Resumint doncs, el Projecte Marc be a ésser una proposta tècnica coordinada dels ajuntaments afectats per a pressionar a les administracions superiors competents, Generalitat i Govern Central, per a que coordinin les mesures necessàries de protecció i millora del riu i la seva llera. Depèn ara de l'acció política que aquesta proposta tècnica es desenvolupi total o parcialment.

### PARC AGRARI DEL BAIX LLOBREGAT

P28

## **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Consorci del Parc Agrari

## **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

Diputació de Barcelona

Consell Comarcal del Baix Llobregat

Unió de Pagesos

## **III. FASE ACTUAL**

8. En Servei

## **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Pagina oficial del Consorci del Parc Agrari: <http://www.elbaixllobregat.net/agrari/index.htm>

Pagina oficial del Parc Agrari: <http://www.diba.es/parcagrari>

### **PLANS D'ACTUACIO BIANUALS**

Segons els informes del Parc Agrari, les actuacions prioritàries per al desenvolupament del Parc Agrari, aprovades en els respectius Consells Plenaris, són:

*Pla d'Actuacions 2002-2003 (entre parèntesi el grau d'acompliment a Octubre 2003):*

1. Consolidar territorialment i operativament el Parc
  - 1.1. Aprovar el Pla Especial del Parc Agrari (100%)
  - 1.2. Equipar el Parc amb un Centre Operatiu, d'informació i educació agroambiental (masia de Can Comas) (90%)
  - 1.3. Senyalitzar el Parc Agrari (10%)
  - 1.4. Acabar el plànol del Parc Agrari (70%)
  - 1.5. Coordinar les actuacions amb els Ajuntaments consorciats
2. Assolir l'eficiència de les infraestructures
  - 2.1. Millora del ferm de la xarxa de camins (85%)
  - 2.2. Millora de la xarxa de reg (70%)
  - 2.3. Programa de manteniment de camins i canals (90%)
3. Millorar i fer eficaç el Servei de Vigilància
  - 3.1. Millora del material de control (85%)
  - 3.2. Millora de mesures coercitives (85%)
4. Consolidar les àrees d'equipaments de serveis col·lectius als pagesos
  - 4.1. Centres de Serveis comuns al col·lectiu agrari (Agropols) (70%)
  - 4.2. Suport a les cooperatives (100%)
5. Donar suport a iniciatives comercials col·lectives
  - 5.1. Estructures de comercialització (40%)
  - 5.2. "Producte fresc del Parc Agrari" (15%)
6. Recolzar i impulsar les tècniques de conreu respectuoses amb el medi
  - 6.1. Producció integrada i Agrupacions de Defensa Vegetal (ADV's) (85%)
  - 6.2. Escola Superior d'Agricultura de Barcelona (90%)
7. Vetllar per la qualitat ambiental del Parc Agrari
  - 7.1. Qualitat de l'aigua (90%)
  - 7.2. Actuacions de neteja (75%)
  - 7.3. Estanyats de Cal Roc (50%)
  - 7.4. Realitzar actuacions específiques de millora ambiental del Parc Agrari (15%)
  - 7.5. Suport a la recollida selectiva i valorització de residus agrícoles (100%)
8. Difondre els valors i les funcions del Parc Agrari
  - 8.1. Elaboració de publicacions i material divulgatiu (15%)
  - 8.2. Programa pedagògic (90%)

- 8.3. Jornades sobre agricultura periurbana (50%)
- 8.4. Presència a fires (90%)
- 8.5. Acolliment de visites (60%)
- 9. Incrementar el coneixement intern del Parc Agrari tot impulsant estudis (85%)

**Pla d'Actuacions 2004-2005 (proposta a Octubre 2003):**

- 1.LE1: Assolir l'eficiència de les infraestructures i dels Serveis Generals del Territori Agrari
  - 1.1.El SIGAT com a instrument de gestió
  - 1.2.Establir programes plurianuals d'actuacions en la xarxa de camins i en la xarxa de rec i drenatge.
  - 1.3.Establir convenis de col·laboració amb les diferents entitats de gestió dels recursos hídrics.
  - 1.4.Interlocució entre l'Administració competent en matèria de recursos hídrics i el sector agrari.
  - 1.5.Redacció del PRD de la gestió dels recursos hídrics i del PRD d'ordenació de l'estructura viària
  - 1.6.Equipar el Servei de Vigilància
  - 1.7.Posar en marxa Can Comas con a Centre operatiu, de serveis i d'informació del Parc Agrari (COSI)
- 2.LE2: Promoure sistemes de producció i comercialització que afavoreixin l'increment de les rendes generades per les explotacions agràries
  - 2.1.Fomentar el I+D a partir dels equipaments tecnològics i del món del coneixement situats en l'àmbit del Parc Agrari i millora de la producció agrària.
  - 2.2.Foment a la producció integrada
  - 2.3.Finca de Can Comas, centre d'experimentació
  - 2.4.Suport a propostes de comercialització de productes agraris
  - 2.5.Ampliar els ajuts a cooperatives, entitats sense ànim de lucre i empreses privades del sector agrari
  - 2.6.Marca "Producte Fresc"
  - 2.7.Redacció del PRD de millora de la producció agrària
- 3.LE: fomentar la implantació de serveis i la modernització de les explotacions agràries per millorar-ne la viabilitat
  - 3.1.Estudiar la implantació de serveis o la modernització de les explotacions agràries per millorar-ne la viabilitat.
  - 3.2.Redacció del PRD de millora de la producció agrària
- 4.LE4: Aconseguir un espai de qualitat integrat en el territori i amb harmonia amb el medi natural
  - 4.1.Gestió d'espais residuals i camps abandonats
  - 4.2.Racionalització del dimensionat de les explotacions agràries
  - 4.3.Seguiment de les obres de grans infraestructures
  - 4.4.Qualitat ambiental i disciplina urbanística
  - 4.5.Redacció del PRD d'ordenació dels usos rururbans
  - 4.6.Redacció del PRD d'ambientalització i qualitat paisatgística
- 5.LE5: Consolidar i donar a conèixer el patrimoni natural i cultural del Parc Agrari sense interferències amb l'activitat agrària
  - 5.1.El Par Agrari en el projecte metropolità
  - 5.2.Celebració de les II Jornades d' Agricultura periurbana
  - 5.3.Programa pedagògic
  - 5.4.Redacció del PRD d'ordenació de l'ús social
  - 5.5.Ordenar els accessos
- 6.Impulsar el mètode de treball en base a les "Xarxes de Cooperació"
  - 6.1.Carta del Parc Agrari
  - 6.2.El Consell Agrari
  - 6.3.Formació per a tècnics i polítics
  - 6.4.Coordinar les Actuacions amb els Ajuntaments consorciats
  - 6.5.Fomentar la interlocució entre Administracions

**DOCUMENTACIO EXTERNA**

CONSORCIO DEL PARQUE AGRARIO DEL BAIX LLOBREGAT. *Parc Agrari del Baix Llobregat: una agricultura de futur en un territori de qualitat.*<sup>27</sup> Barcelona: Edicions La Terra, 2001

<sup>27</sup> Es poden adquirir o demanar a través de: <http://www.llobregat.info/centrepública3.shtml>

**I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ministerio de Fomento  
 Ministerio de Medio Ambiente  
 Conselleria de Media Ambient

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES****III. FASE ACTUAL**

10. En Obres i Condicionament.

**IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Pla Delta  
 PEIN (Pla d'Espais d'Interès Natural)  
 ZEPA (Zona d'Especial Protecció de les Aus)

**EL CONTEXT**

El delta del Llobregat és una zona humida mediterrània que compleix tota una sèrie de funcions naturals com són servir de dipòsit d'aigua (aquífers), regular els corrents d'aigua (canals i corredors) i ésser suport de les cadenes alimentàries (zona agrícola) i provisió d'hàbitat per a la flora i la fauna. El Delta és, en definitiva, un espai que forma part del nostre patrimoni cultural i natural. El Delta, com a lloc de contacte entre el medi marí i les aigües continentals, és una zona d'intercanvi, de transferència d'energia i de gran diversitat biològica i, per tant, favorable a la reproducció i desenvolupament dels organismes vius.

Tanmateix, el subsòl del Delta constitueix una reserva important d'aigua que ha estat utilitzada, des de finals del segle XIX (any 1893), per a l'abastament urbà, industrial i agrícola de la zona.

**EN QUE CONSISTEIX.**

Aquest es un projecte doncs que podríem dir que es la suma o la integració, en forma de "la contraprestació" ambiental fixada als diferents projectes d'infraestructures que malmeten el Delta del Llobregat. Les diferents administracions implicades han establert una sèrie de mesures de protecció del medi natural del Delta, originades en diferents àmbits legals:

- Les mesures ambientals fixades al mateix Conveni d'Infraestructures i Medi Ambient al Delta del Llobregat lligades i incloses principalment dins els projectes de l'ampliació del port i de l'aeroport, i del desviament del riu, com hem vist al [capítol 7](#).
- Les diferents declaracions d'impacte ambiental (DIA) que acompanyen preceptivament l'aprovació dels Estudis informatius de les diferents infraestructures que travessen el Delta
- Els diferents programes de Vigilància Ambiental (els programes PEIN)

Conjunt de mesures que determinen la imposició de diverses mesures preventives, correctores i compensatòries per a cadascuna de les actuacions, controlades per les corresponents *Comissions de Seguiment Ambiental*, amb presència de les diverses administracions i agents implicats.

Els espais naturals del delta del Llobregat, un cop finalitzades les obres, presentaran aquests principals espais condicionats i protegits legalment:

- les **noves zones humides de Cal Tet**,
- el **corredor biològic** que connectarà els espais protegits de **la Ricarda-Ca l'Arana** amb els de **Remolar-Filipines i Reguerons**, a través de Can Sabadell,

**S'augmentarà doncs la superfície de sòl protegit** amb noves llacunes i ambients deltaics. La depuració de les aigües residuals dels diversos municipis de l'entorn, explicada en el marc del [Projecte 29](#), com recuperació terciària de l'aigua depurada i la seva utilització i la seva reutilització posterior per abastir d'aigua els estanys i aqüífers de la zona, així com l'aigua del subsòl (barrera ecològica contra la salinització de l'aigua subterrània, permetran de millorar la qualitat de les aigües i de les zones humides.



## PARC NATURAL DEL LITORAL VILADECANS-EL PRAT

**P30**

### I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL

Ajuntaments del Prat de Llobregat i Viladecans

### II. INSTITUCIONS IMPLICADES

AENA

### III. FASE ACTUAL

4. Projecte Tècnic Urbanístic

### IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR

Aquest es un projecte que depèn bàsicament de AENA (titular dels terrenys i qui ha de executar la seva realització) i l'Ajuntament de El Prat, que n'ha de definir la seva integració i accessibilitat amb la resta del municipi.

Segons els Serveis Tècnics de l'AMB, està pendent, en funció de com finalment AENA faci el projecte, de veure com s'integra aquest amb el Passeig Marítim Metropolità.

## PASSEIG MARÍTIM METROPOLITÀ

**P31**

## **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

AMB

## **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

MFOM. Direcció General de Costas

Ajuntaments de Viladecans, Castelldefels, Gavà i El Prat de Llobregat

## **III. FASE ACTUAL**

8. En urbanització

## **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

La definició d'aquest projecte d'ordenació urbanística del litoral del Baix Llobregat parteix d'un Avantprojecte de Conjunt realitzat pels Serveis Tècnics (ST) de l'AMB, que bàsicament es un plànol de l'actuació proposada des de la desembocadura del Llobregat fins a Castelldefels. Avarca una actuació conjunta doncs dels Municipis de Barcelona, El Prat, Viladecans, Gavà i Castelldefels

Des d'aleshores s'han anat redactant, i fins i tot executant, una sèrie de Projectes Constructius de trams i subtrams per municipis, que han anat modificant el projecte inicial. Bàsicament, el teòric complex circuit institucional és el següent:

Els ST de l'AMB fan els projectes constructius (redacció tècnica) per als municipis, a petició o per a l'ajuntament afectat.

L'ajuntament (un cop aprovat) envia el projecte al Ministerio de Fomento (Direcció General de Costas) per a que l'aprovi i s'ocupi de finançar i executar la part que li correspon a la seva titularitat dels terrenys de la franja costanera (les platges).

L'ajuntament financia i executa l'obra corresponent a la part de vial, i el Ministerio la de la part de platja o costa.

Actualment, des de l'AMB i els municipis s'està pressionant, sobretot al Ministerio, per a que s'aprovin i executin els diversos trams dels passeig i es fixin els programes de remodelació i regeneració de les platges, així com per a que es defineixi com es reparteix el finançament de les obres entre els diversos actors implicats:

- Els ajuntaments
- El Ministerio-DG Costas
- Propietaris privats (cas de Gavà)
- AENA (part del Passeig integrada dins la zona del Parc Natural del Litoral)

Resumint doncs, el progrés en l'execució d'aquest projecte depèn sobretot de les decisions polítiques de la Direcció General de Costas del Ministerio de Fomento, que ha d'aprovar i tirar endavant els diferents projectes constructius proposats des dels municipis i l'AMB.

El conjunt de projectes i actuacions del Passeig Metropolità es resumeixen a la següent taula<sup>28</sup>:

---

<sup>28</sup> Font: Serveis Tècnics de l'AMB.

| Passeig Marítim Metropolità<br>Històric i Estat de situació a<br>Maig del 2004 | Planificació o<br>concepció      | Redacció Proj.<br>Constructiu (1)                                                                                 | Informació<br>Pública    | Aprovació                | Licitació i<br>Contrac. Obres | Obres: Inici (o<br>Previsió) | Obres: Final (o<br>Previsió) | En servei                            |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| Projecte Marc o de Conjunt                                                     | Si (Avantprojecte<br>de Conjunt) | NO (Es fa per<br>trams o<br>Subprojectes)                                                                         |                          |                          |                               |                              |                              |                                      |
| Tram Castelldefels                                                             | Si                               | SI (Redactat el Proj.<br>Cons de la 2 <sup>a</sup><br>Fase) (Data<br>redacció?)                                   | Si (1a Fase, 2<br>Trams) | Si (1a Fase, 2<br>Trams) | Si (1a Fase, 2<br>Trams)      | Si (1a Fase, 2<br>Trams)     | Si (1a Fase, 2<br>Trams)     | *2 Trams (Marines)<br>(des de 2003?) |
| Tram El Prat                                                                   | ¿?                               | NO (Pendent<br>Definició del Parc<br>Natural Litoral per<br>AENA i El Prat)                                       |                          |                          |                               | (2004 o 2005 o<br>2006??)    |                              |                                      |
| Tram Viladecans                                                                | Si                               | SI Redactat (Data<br>Redacció??)                                                                                  | ¿?                       | ¿?                       | No                            | (2004 o 2005??)              |                              |                                      |
| Tram Gavà                                                                      | Si                               | SI Redactat el Proj.<br>Cons. de Conjunt<br>(Data Redacció??)<br>(Es faran Proj Cons<br>Parcials o per<br>Trams?) | ¿?                       | ¿?                       | No                            | (2004 o 2005??)              |                              |                                      |
|                                                                                |                                  |                                                                                                                   |                          |                          |                               |                              |                              |                                      |
| Resum                                                                          |                                  |                                                                                                                   |                          |                          |                               |                              |                              |                                      |

(1) El redactor a nivell Tècnic dels Proj. Constr. Son els Serveis Tècnics de la AMB, per encàrrec dels ajuntaments respectius

Els executors (amb les modificacions que en facin dels projectes) de les obres son els ajuntaments (Vials) i la D.G. Costes (Platges)

### Castelldefels

En una 1<sup>a</sup> fase s'han fet ja dos trams (les Marines). Sols la part del vial que correspon a l'ajuntament, doncs la part de platja (ja aprovada per l'ajuntament) està pendent de que sigui executada pel Ministerio. Està redactat el Projecte Constructiu de la 2a Fase.

### Gavà

Ja està redactat el Projecte del conjunt del Passeig de Gavà. Segons fonts municipals, aquest projecte s'ha desglossat en tres fases, que es troben en la següent situació:

- 1a Fase. Obra realitzada
- 2a Fase. Projecte Redactat i pendent d'executar.
- 3a Fase. Pendent (projecte no redactat)

### Viladecans

Està redactat el Projecte de tot el Passeig de Viladecans, però falta concretar la seva integració amb altres projectes que l'afecten: cal definir l'accés al Parc Natural del Litoral des del Passeig (que ha de definir AENA) i la connexió amb l'Autovia.

### El Prat

Està pendent de que AENA i l'ajuntament de El Prat es posin d'acord en la definició del Parc Natural del Litoral i la seva connexió i integració amb el Passeig Marítim.

**I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL**

Ecoparc SA

**II. INSTITUCIONS IMPLICADES****III. FASE ACTUAL**

8. En Servei

**IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

Programa Metropolità de Gestió de Residus Municipals (PMGRM) (EMMA)

**ACTIVITAT DE L'AMB - EMMA EN RELACIÓ ALS RESIDUS.**

La gestió dels residus que duu a terme l'EMMA mitjançant l'Agència Metropolitana de Residus (AMR) està emmarcada en les directives europees en matèria de residus, el *Plan Nacional de Residuos Urbanos 2000-2006*, el *Programa de Gestió de Residus Municipals de Catalunya (PROGEMIC)* i els objectius establerts en el *Programa Metropolità de Gestió de Residus Municipals (PMGRM)* aprovat per l'Entitat i les seves revisions bianuals.

Les principals fonts de finançament de la gestió dels residus són la Taxa Ambiental Metropolitana de Gestió dels Residus Municipals (TAMGREM) i els ingressos obtinguts en virtut de la Llei 11/97 de 24 d'abril d'Envasos i Residus d'Envasos (LERE) per a la valorització d'envasos.

Els darrers anys, i sobretot el període 1999-2003 ha estat important pel que fa a les realitzacions en infraestructures mediambientals de tractament dels residus.

Pràcticament s'ha completat la xarxa metropolitana de deixalleries, hi ha una planta de triatge de nova construcció a Molins de Rei i s'ha incorporat al servei la planta de triatge de Sant Feliu de Llobregat. Respecte a l'**equipament clau pel desenvolupament del PMGRM: els Ecoparcs**, el primer està en funcionament a la Zona Franca de Barcelona i el segon està a punt de finalitzar la seva construcció a Montcada i Reixac i el tercer, anomenat l'Ecoparc de la Mediterrània, s'està construint a Sant Adrià del Besòs.

**L'objectiu fonamental dels Ecoparcs és:**

- a) tractar els residus orgànics i els domèstics no seleccionats prèviament (no inclosos a la recollida selectiva) com a font de materials recuperables i útils,
- b) maximitzar la producció de biogas d'alta qualitat, adob i energia alternativa,
- c) i minimitzar el rebuig destinat a dipòsits controlats,

**Context de Planificació: el PMGRM (Programa Metropolità de Gestió de Residus Municipals).**

Els Ecoparcs s'inscriuen en un programa més ampli i integral de política de residus de l'Àrea Metropolitana, el PMGRM. En farem cinc cèntims per comprendre millor la importància del d'aquesta infraestructura ecològica..



El PMGRM va ser aprovat el 17 de juliol de 1997 i ja s'ha realitzat la 1ª revisió bianual 1998-1999 i està en procés la segona. L'aplicació del PMGRM, fins a l'any 2006, significarà passar a reciclar un 60% dels residus que es produeixen a l'àrea metropolitana. La recollida selectiva de la fracció inorgànica: vidre, paper-cartró, envasos, etc., representarà un 30% del total dels residus generats, i la fracció orgànica, l'altre 30%.

### **L'Ecoparc de Barcelona.**

L'Ecoparc Barcelona, situat a la Zona Franca, és el primer equipament ambiental per al tractament integral dels residus municipals de l'àrea metropolitana de Barcelona. L'Ecoparc està gestionat per la societat Ecoparc Barcelona SA, de capital mixt, formada per la UTE URBASER SA, COMSA i EMTE SA en el 80% i per TERSA en el 20% restant.

La inversió en aquest equipament ha estat de 56 milions d'euros, incloent l'optibag, dels quals 19.162.665 han estat aportats per la UE.

La funció de l'Ecoparc Barcelona és valoritzar la fracció orgànica i la resta, a través de diversos tractaments complementaris com la tria i separació de materials recuperables, el compostatge i la metanització. Així, té com a objectius generals

- Maximitzar la producció de biogas i el compost d'alta qualitat.
- Minimitzar el rebuig final, així com la part orgànica que conté.
- Gestionar i tractar els residus amb la màxima cura envers l'entorn.

La planta té una capacitat de tractament de 300.000 tones de residus anuals, aproximadament una quarta part del volum total de residus que es generen a l'àrea metropolitana. Al estar integrada en un entorn industrial s'ha tingut especial cura en el tractament i desodorització de l'aire incorporant biofiltres i en la depuració de l'aigua amb una xarxa integrada de recollida de lixiviat i un sistema de tractament biològic que depura les aigües residuals.

La tecnologia emprada en aquest Ecoparc és pel que fa al pretractament URBASER i pel que fa a la biometanització i compostatge Linde KCA. Els processos que es duen a terme en aquesta instal·lació són: Triatge i pretractament, metanització i cogeneració i compostatge. La fase triatge ha estat potenciada amb la incorporació del sistema OptiBag que distingeix les bosses segons el color mitjançant uns lectors òptics. Aquest sistema s'utilitza per la brossa que prové de la recollida pneumàtica que fa l'Ajuntament de Barcelona en alguns barris.

La matèria orgànica separada adequadament en origen es fermenta a l'Ecoparc en els 38 túnels de compostatge, i s'obté un compost de qualitat després d'un procés de maduració i fermentació.

Per a l'obtenció de biogas la planta compta amb quatre digestors de 6.700 m<sup>3</sup> de capacitat on durant uns 20 dies es fermenta la matèria orgànica a 37° C i s'obté biogàs, constituït per metà i diòxid de carboni a parts iguals. Aquest biogàs genera electricitat i calor mitjançant una planta de cogeneració constituïda per 5 motors Jembächer amb una potència total de 5 MW. S'estima que anualment s'obtingran 14 milions de m<sup>3</sup> de biogàs, que es generen del tractament previst de 95.000 tones de matèria orgànica

L'electricitat que s'estima produir és de 22 milions de kWh anuals, i cobrirà les necessitats d'autoconsum de la planta en un 40%. El 60% restant s'exportarà a la xarxa elèctrica

Està previst que s'obtinguin 56.000 tones/any de compost sumant les dues qualitats: el procedent de matèria orgànica seleccionada en origen i el derivat del digerit de la metanització.

Cada dia arriben a la instal·lació més de 120 camions amb més de 800 tones de residus. El diagrama de fluxos previst per a l'Ecoparc Barcelona un cop estigui en ple rendiment és:

Entrades: 300.000 tones de residus = 35.000 tones de matèria orgànica d'origen domiciliari i comercial + 250.000 tones de resta de residus urbans dels municipis que realitzen la recollida selectiva + 15.000 tones de fracció vegetal de poda i jardineria.

Sortides: 56.000 tones de compost + 14.000.000 m3 de biogàs + 22.000 MWh d'electricitat + 18.000 tones de productes valoritzables procedents de la tria.

L'Ecoparc es troba en fase de proves de rendiment, per el que fa la part de compostatge i metanització.

En referència al compostatge, es preveu acabar les proves a finals del primer trimestre del 2003, s'han tractat un total de 39.275 tones de FORM i 7.249 tones de podes que han estat processades en els corresponents túnels de fermentació i maduració i s'estan verificant els paràmetres de disseny indicats en el Projecte. Això ha permès obtenir les primeres tones de compost d'alta qualitat que han estat comercialitzades a una empresa que disposa de camps agrícoles i també per a la restauració del dipòsit del Garraf.

Pel que fa a la metanització, el procés és molt més complex i s'estima que les proves de rendiment acabaran a finals de l'últim trimestre d'enguany. Les entrades de RFORM al procés, 54.422 tones, ha permès efectuar les proves tècniques i els corresponents ajustos a tot el sistema de pretractament humit, aconseguint generar biogàs i provar els 5 motors de que disposa la planta de cogeneració, que ha produït 2.658.776KWh.

També, donada la bona qualitat dels subproductes recuperats, la Societat Ecoparc va signar, l'any 2001, un conveni amb Ecoembes per a la recuperació d'envasos lleugers.

En fase de proves i rendiment 2002 Ecoparc de Barcelona  
Capacitat planta, tones 300.000  
Tones tractades 103.489

## HOSPITAL COMARCAL DE SANT JOAN DESPÍ

P36

### **I. ADMINISTRACIÓ PRINCIPAL** CONSELLERIA DE SANITAT

### **II. INSTITUCIONS IMPLICADES**

### **III. FASE ACTUAL**

6. Licitació i Adjudicació de les obres

### **IV. PROGRAMA O PLA DIRECTOR**

### **“El 2004 Començarà La Construcció De L'hospital Del Baix Llobregat”**

El segon semestre del 2004 s'inicien les obres de l'Hospital el Baix Llobregat, al terme municipal de Sant Joan Despí i està previst que entri en funcionament a finals de 2006.

El nou hospital serà el Centre Sanitari de referència pels habitants del Papiol, entre d'altres municipis de la comarca i permetrà millorar l'assistència sanitària al Baix Llobregat i evitar els col·lapse en altres centres com L'Hospital de Bellvitge o el de la Creu Roja de l'Hospitalet. La construcció d'aquest Hospital ha estat històricament reivindicada durant més de 20 anys pels municipis de la zona”.

---

## **PART III - ANNEXES**

### **III. 1. Documentació Associada al informe (Taules, Imatges, Mapes i Gràfics)**

Conjunt d'arxius que acompanyen el present estudi: arxius de text o d'imatges principalment.

S'hi pot accedir directament a través de les carpetes o a través dels hipervincles inserits al contingut de l'informe.