

## Pla estratègic dels **espais litorals** de la ciutat

### Conclusions generals de la diagnosi

Juliol de 2018

B  
BC  
BN



# 01

## Conclusions d'abast general

# B



## Conclusions generals

Les dimensions de la maritimitat



Plataforma del zoo marí, espai pendent de desenvolupar



## Preliminars

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



## Conclusions generals

### La gent

- El litoral de Barcelona, conformat per 11 barris, mostra un **paisatge social divers, complex i dinàmic**. És l'àmbit de la ciutat que més canvis demogràfics i socioeconòmics ha experimentat aquestes darreres dècades degut, en gran part, al procés de transformació urbanística iniciat a Ciutat Vella als anys 80 i la posterior transformació dels espais industrials cap a llevant de la ciutat.
- Al litoral de Barcelona hi viuen poc més de **250.000 persones**, és a dir, el **13% de la població empadronada** a la ciutat i és el territori de la ciutat amb una major presència de població nouvinguda (el **29,5%** de la població és de **nacionalitat estrangera** comparat amb el 16,6% de la població de Barcelona). En relació a l'estructura d'edats, el litoral presenta uns trets específics respecte la resta de la ciutat: major presència de població en edat adulta, **base creixent de població menor de 15 anys i població poc envellida** tret dels estrats superiors als 80 anys





## Conclusions generals



### La població flotant

- La **població flotant** de la ciutat té un impacte significatiu en alguns barris del litoral. El litoral i, especialment, **Ciutat Vella concentra un elevat nombre d'icones turístiques i atractius de visita**. Els seus barris experimenten una saturació que cal gestionar de forma específica. Cal destacar que tot i que diferents estudis han fet estimacions de la població flotant, manquen dades robustes sobre la població flotant existent a la ciutat i al litoral.
- El gran volum de mobilitat generat per aquestes icones i aquests atractius de visita va acompanyat de problemes com la **congestió** permanent per accedir-hi o les **molèsties** derivades de l'excés de visitants, com el **soroll**, la **sobre-ocupació de l'espai públic** o l'increment de la **inseguretad ciutadana**.



## Conclusions generals



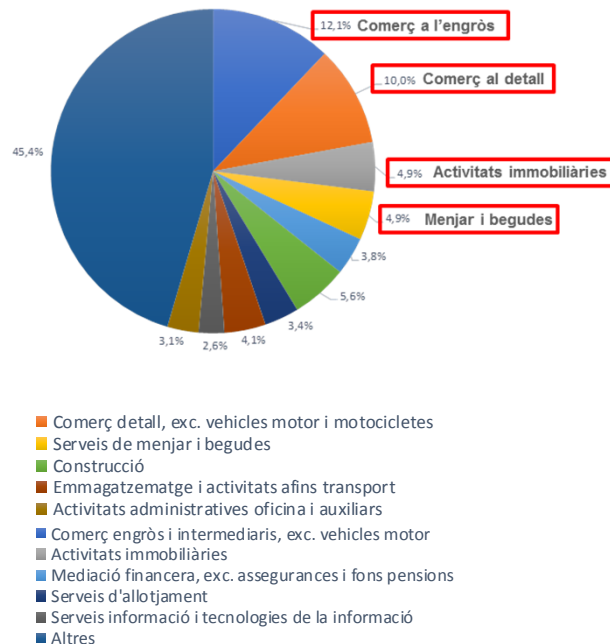
### L'habitatge

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



## Conclusions generals

**Distribució de l'impacte econòmic total per CCAE al litoral**



### La dimensió econòmica

- El front litoral es presenta com un **espai d'oportunitats i un actiu econòmic** molt important per la ciutat. El litoral té una molt **forta capacitat d'atracció laboral**, especialment per als barcelonins i barcelonines, que ocupen el 56,7% de les ofertes de feina en aquest espai. Concretament, un 28,2% venen del mateix litoral (dels tres districtes) i un 28,5% de la resta de la ciutat.
- Segons l'estudi de l'Institut Cerdà, les activitats dels barris del litoral generen de **forma directa** un total de **141.661 llocs de treball**, un **17,5% del total de Barcelona**, i un VAB de 8.135.871.738 d'euros. Tanmateix, el **salari mitjà** de les activitats dels barris del litoral és un **5% inferior** a la de la resta de Barcelona (27.177 euros, respecte els 28.649 de Barcelona). D'altra banda, si contemplem els **impactes directes, indirectes i induïts**, l'impacte econòmic de les activitats al litoral augmenta fins al 16.114.714.288€, amb una **generació total de 297.253 llocs de treball**.
- El model socioeconòmic es basa principalment en el **sector serveis**, sobretot el comerç a l'engròs, el comerç al detall, les activitats immobiliàries i els serveis de menjars i begudes.



## Conclusions generals



### L'economia blava i l'ESS

- L'efecte multiplicador de les d'activitats pròpiament marítimes és superior al de la resta d'activitats que actualment es desenvolupen en els espais litorals de la ciutat. Així:
  - Per cada lloc de treball directe, generen **1,73 de manera indirecta i induïda** en front al 1,10 de la mitjana del litoral.
  - Per cada euro generat de manera **directa**, les activitats marítimes generen **1,17 de manera indirecta i induïda** en front al 0,98 de la mitjana del litoral.
- Es detecta, doncs, l'oportunitat de **potenciar el desenvolupament d'activitats pròpiament marítimes** d'elevat efecte multiplicador sobre el VAB.
- En els barris litorals es localitzen 1.578 iniciatives d'Economia Social i Solidària (ESS) de diversa naturalesa, però molt poques (menys del 1%) estan vinculades al sector de la nàutica. **L'ESS és una oportunitat per al sector nàutic i marítim** perquè permetria la creació d'una ocupació de qualitat, la revalorització i la promoció dels oficis mariners recuperant la memòria professional dels barris litorals com la Barceloneta, i la difusió i la promoció de la cultura marítima reivindicant el vincle dels barris litorals amb el mar.





## Conclusions generals

### La Nàutica

- Barcelona compta amb unes condicions climàtiques i unes **instal·lacions excepcionals per a la pràctica de la nàutica esportiva i de lleure**. Tot i així no hi ha una cultura nàutica popular oberta a la tota la ciutadania.
- **L'oferta d'amarradors i d'equipaments** dedicats a la reparació i manteniment d'embarcacions en la franja litoral de Barcelona està força **diversificada**, abraçant tots els segments, i distribuïda per instal·lacions seguint una certa especialització.
- **El Port Olímpic** és la instal·lació nàutica que l'Ajuntament pot utilitzar com a punta de llança per a la implantació de **noves polítiques lligades al litoral i a la maritimitat**.
- A excepció de la nova Marina Vela, o la possibilitat d'instal·lar una nova marina seca al Port Olímpic, no es preveuen a curt termini, més àrees de creixement pel que fa a l'oferta d'amarradors i serveis relacionats amb la nàutica. Tot i això, aquesta **dotació es considera suficient per a desenvolupar molt més que ara la nàutica i les seves activitats complementàries**.

AMARRADORS ACTUALS SEGONS GRANDÀRIA EN ELS PORTS DE BARCELONA

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

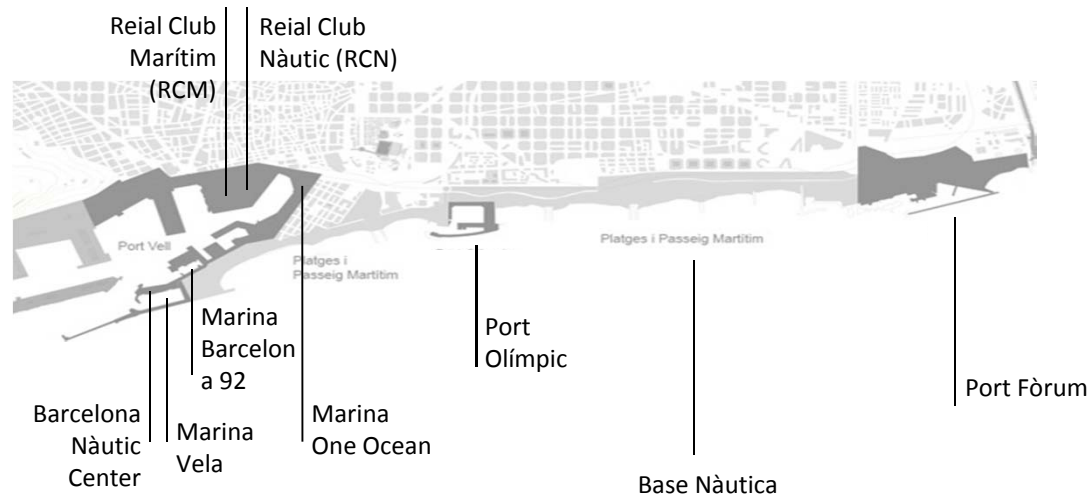




## Conclusions generals

### La Nàutica

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

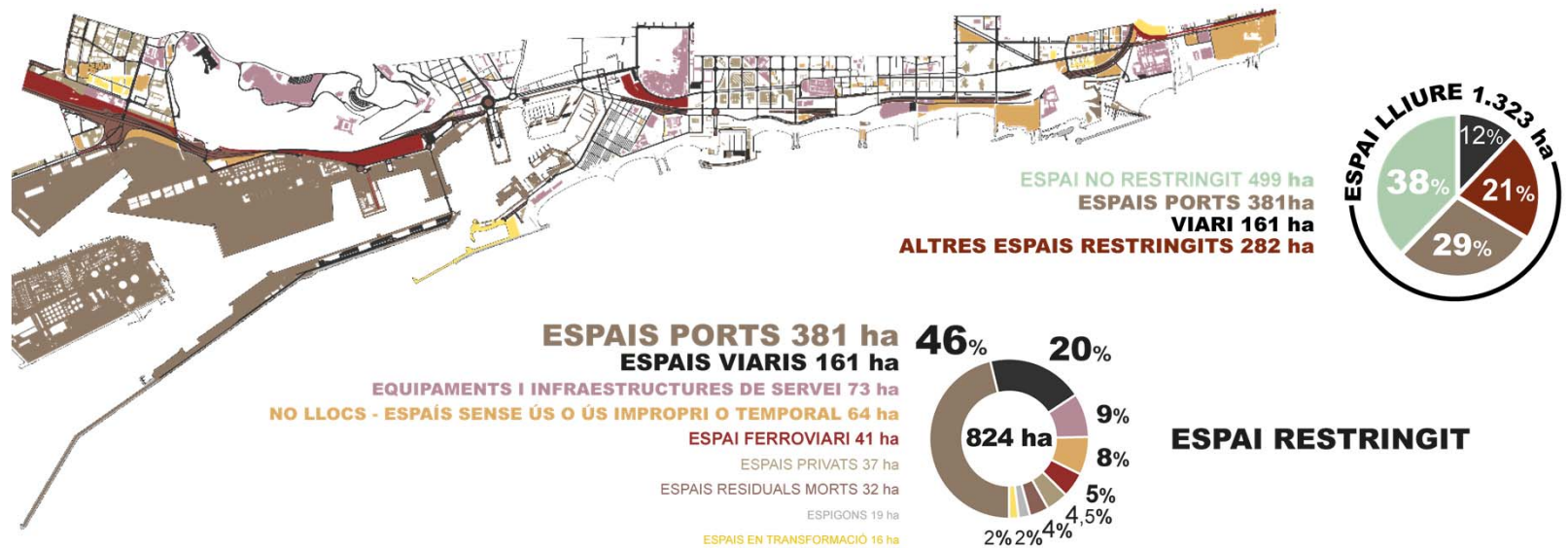




## Conclusions generals

### Morfologia, usos i activitats al litoral

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





## Conclusions generals

### Morfologia, Usos i Activitats al litoral

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

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

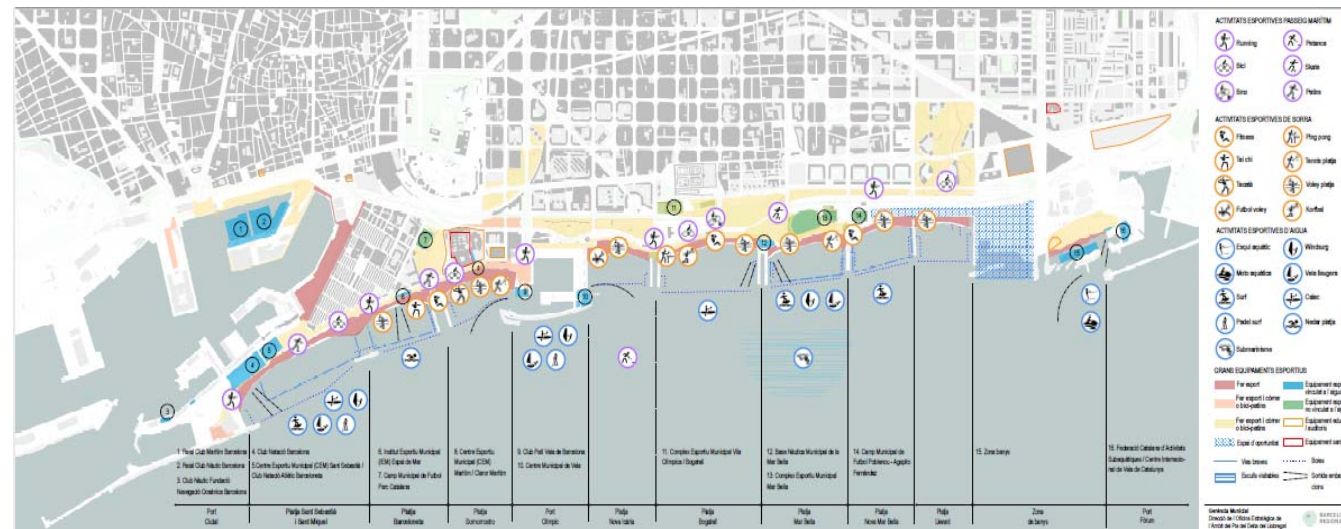
0	característica completament absent o absència de qualsevol tipus de valor o qualitat, problemes i punts crítics greus o nombrosos	0%
1	característica gairebé absent, gairebé total absència de valors i qualitats, elevat nombre de problemàtiques i punts crítics, alt potencial i necessitat d'intervenció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



## Conclusions generals

### La freqüentació del litoral

- Els espais litorals són un gran atractiu de ciutat. Anualment, **13 milions de persones visiten aquests espais** fonamentalment per oci, esbarjo, turisme i per practicar esport, esdevenint una de les zones més visitades de tota la ciutat. Tanmateix, la naturalesa dels diferents espais que conformen el litoral promou un **repartiment d'usuaris heterogeni** que conflueix, sovint, en determinats punts del front litoral.
- **L'esport és present a tots els àmbits litorals** i esdevé un dels grans elements estructuradors d'aquest espai. El litoral té el potencial d'allotjar circuits lineals d'alt valor paisatgístic i ambiental ideals per a la pràctica de la bicicleta, el patinatge o la cursa. Existeix el risc però, de **sobredotar l'espai d'oferta esportiva i no permetre altres usos que són propis del litoral**.

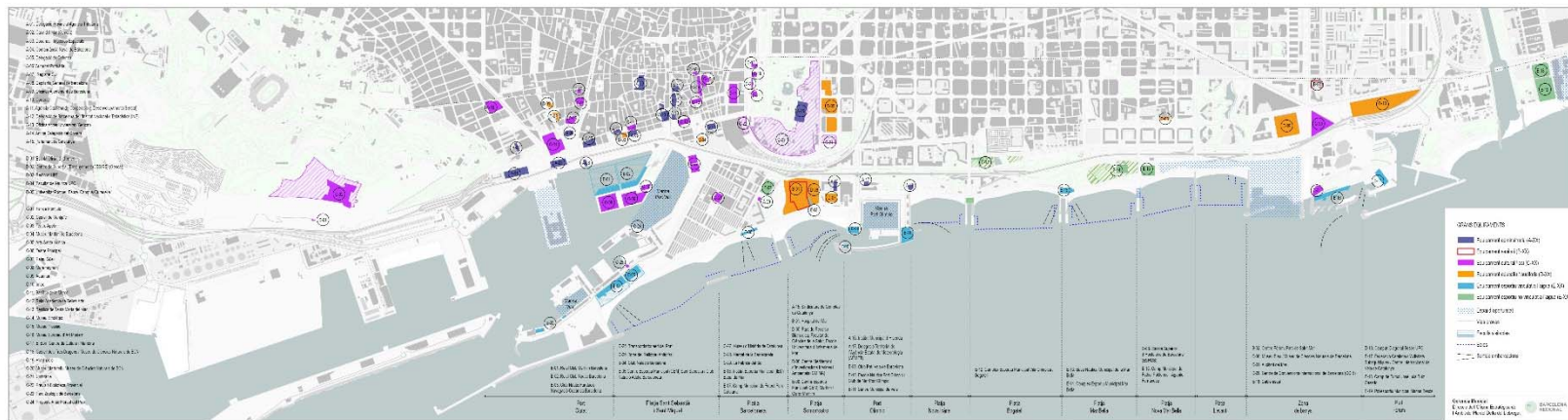




## Conclusions generals

### La dotació d'equipaments

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



Zona amb alta densitat de grans equipaments  
(56 de 72)

Zona amb baixa densitat de grans equipaments  
(16 de 72)



## Conclusions generals

### Ús irregular dels espais públics

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



Enquesta de Victimització / 2017  
Presentació de Resultats

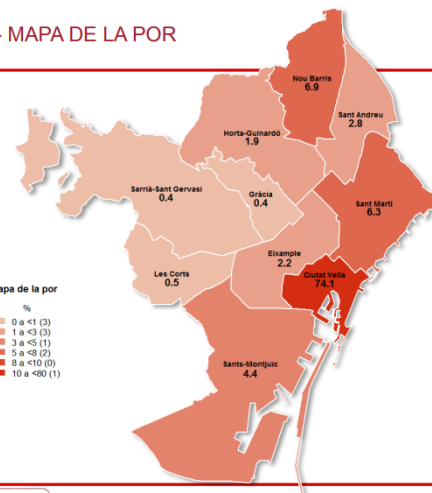
#### BARRI MÉS PERILLÓS DE LA CIUTAT - MAPA DE LA POR 2017

LA PERCEPCIÓ

##### Mapa de la por

És el percentatge de cites de perillositat que ha rebut cada districte.

Inclou només les respostes assignables a un districte de la ciutat.



PS4 En la seva opinió, quin creu que és el barri més perillós de Barcelona?  Persones que han citat un barri de Barcelona 2213

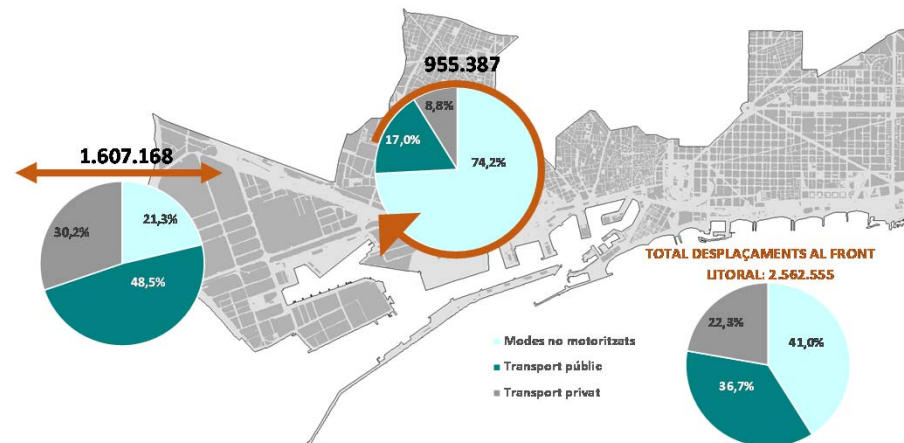
55



## Conclusions generals

### La mobilitat quotidiana

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







## Conclusions generals

### La mobilitat als espais públics i a les platges

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





## Conclusions generals

### L'oferta de transport públic ferroviari

- La **cobertura de la xarxa ferroviària** al Litoral **és escassa**. Només Ciutat Vella i el final de la Diagonal disposen de parades de metro, tramvia o rodalies relativament a prop. **L'estació de França** (R2S, mitja i llarga distància) té un paper **regulador** dins la xarxa i la demanda més baixa de la ciutat, i la de **St. Adrià** queda lluny del litoral barceloní, tot i que serà un element clau pel desenvolupament de les Tèrmiques. La **L4 de metro** té pendents millores importants en la seva connectivitat amb la resta de la xarxa, que no resoldran però, **l'elevada distància** entre el tram central de St. Martí (entre Bogatell i Selva de Mar) i la primera línia de mar (900m). El paper del **tramvia** és també molt discret, amb molt poca demanda a la zona litoral del Besòs i una de més elevada al ramal de Ciutadella. La funcionalitat d'aquest tram però, es veu compromesa per la unió del TramBaix i del TramBesòs que segons les previsions reduirà molt la seva demanda actual. El **projecte de perllongament** previst **pel litoral** (Ciutadella- Moll de Barcelona) i recollit en els instruments de planificació podria donar un **cert impuls al ramal Glòries-Ciutadella**.



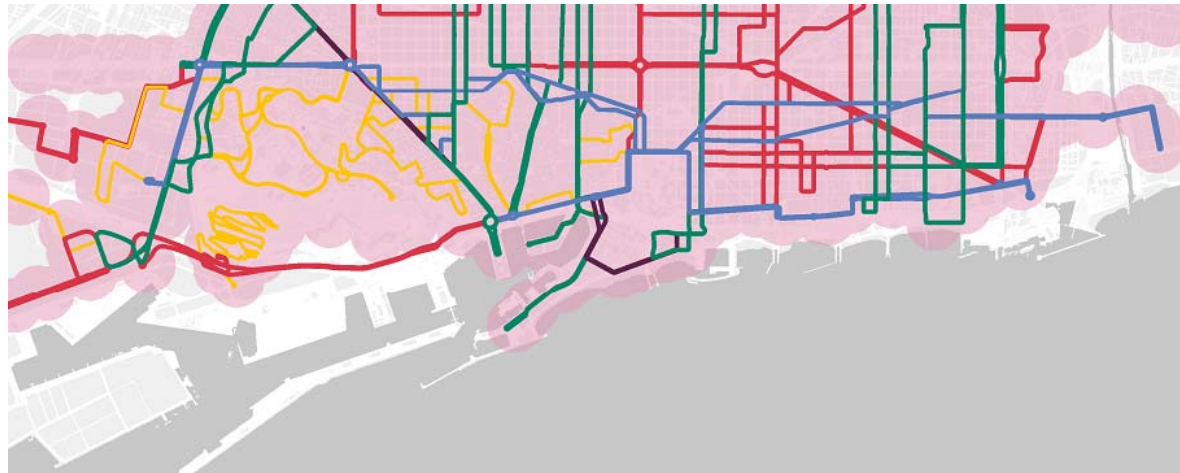


## Conclusions generals

---

### L'oferta de transport públic en autobús

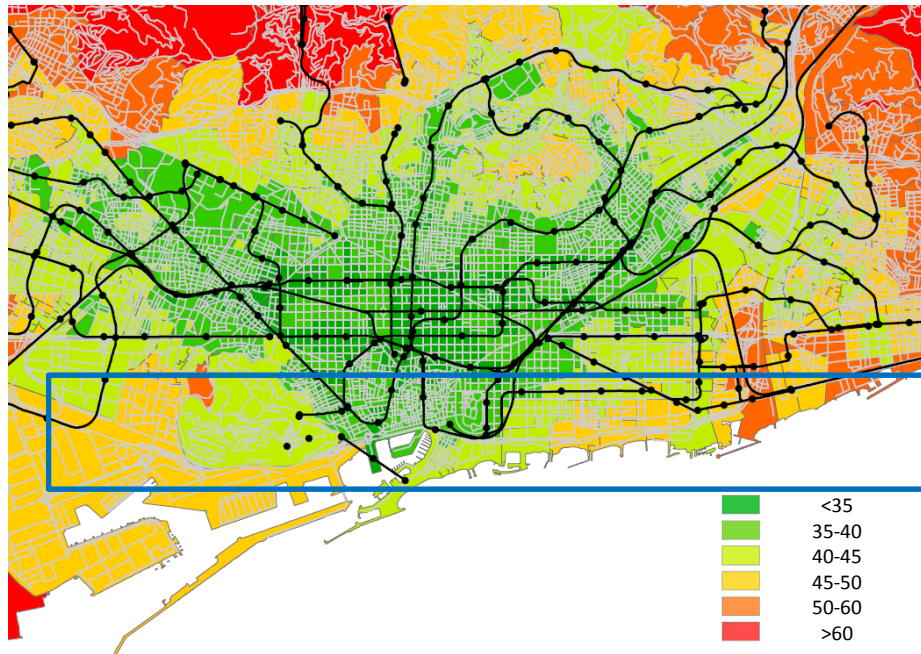
- **L'autobús** és el mitjà de transport que finalment acaba **garantint la cobertura territorial** del transport públic al litoral, en especial al final del Pg. Joan de Borbó, a La Marina i a tot l'àmbit de Llevant entre el Port Olímpic i el Fòrum.
- Les **línies centrals són les més sol·licitades** durant el període estival i el 2017 es va optar per primer cop per utilitzar fons de l'IEET (taxa turística) per reforçar aquests serveis. A Llevant, l'extensió de la nova xarxa de busos està desplegant noves línies verticals que trenquen la dinàmica de les anteriors (que en apropar-se al mar es dirigien cap el centre) i baixen en direcció mar, però en alguns casos no travessen la Ronda Litoral.
- **Es troba a faltar un servei que articuli tot l'àmbit litoral.**





## Conclusions generals

### Accessibilitat en transport públic



Mitjana de temps de viatge en transport públic (tren, metro, tramvia i autobús) entre totes les seccions censals. Dia feiner a les 8h del matí

- La manca d'una oferta d'infraestructura ferroviària propera i potent al litoral, sumat a una major dotació de línies i freqüències d'autobús a Ciutat Vella (en comparació amb l'oferta existent als barris de La Marina o a St. Martí), fan que **l'accessibilitat** en transport públic **al litoral** sigui **més baixa** que **en altres zones més centrals** de la ciutat com l'Eixample o les situades **al llarg** dels principals **corredors ferroviaris**.
- Dins el propi **corredor litoral**, s'observen també diferències. **Ciutat Vella** és la part **més accessible** (sobretot al llarg del Pg. Colom), mentre que l'àmbit dels **barris de La Marina** i tot el litoral de **St. Martí** gaudeixen d'una **menor accessibilitat**.



## Conclusions generals

### Xarxa viària

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





## Conclusions generals

### Xarxa ciclable

- Per altra banda, cal remarcar que els espais litorals ja disposen en l'actualitat d'una **infraestructura ciclable**, si bé presenta nombroses **discontinuitats i conflictes** que cal resoldre i alguns problemes de convivència quan aquesta infraestructura no està segregada. A més, el **nombre d'ancoratges** per a bicicletes ha arribat a la seva capacitat i s'ha convertit en un **factor limitant**. És necessari doncs seguir potenciant la bicicleta com a mode important en l'accés als espais públics del litoral i en especial a les platges, espais on aquest mode assoleix valors de la quota modal molt superiors que a la resta de la ciutat.

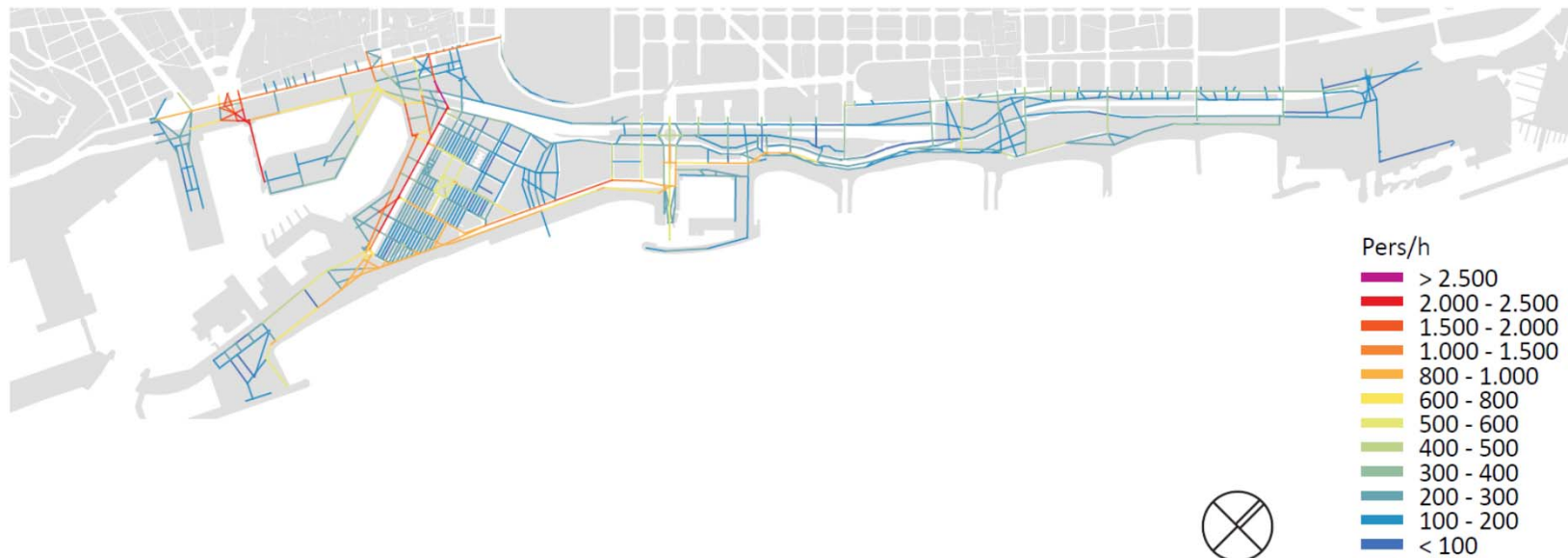




## Conclusions generals

### Xarxa de vianants

- L'espai destinat als **vianants** presenta una **alta intensitat d'ús** en tot el **Port Vell i del Pg. marítim de la Barceloneta**, que va disminuint en intensitat, en qualitat i en dimensions entre l'espigó del Bogatell i la Nova Mar Bella fins desaparèixer a llevant. Al centre, l'espai es troba tancat en sí mateix, té diversos **colls d'ampolla** i el vianant conviu amb l'alta intensitat de trànsit provocat pel viari local. A Llevant les condicions d'urbanització o la manca de la mateixa condicionen enormement el caràcter i la convivència en aquest espai. Al sud no hi ha connexió amb els barris de La Marina.





## Conclusions generals



### Els Ports

- El **Port de Barcelona** és la principal infraestructura de transports i serveis de Catalunya i un port de referència de la regió euromediterrània. Amb prop de 100 línies regulars és el primer port de l'Estat per a tràfics internacionals. És un **actiu socioeconòmic clau** per la ciutat. Genera el 2,5% del total de VAB de tota Barcelona.
- L'any 2017 ha esdevingut el port europeu que més ha crescut de tota Europa, amb un **increment del 26% del tràfic total** respecte l'any anterior.
- El **tràfic de contenidors**, que actualment presenta sobre capacitat de manipulació, és el **segment d'activitat més estratègic** per al Port i també el més representatiu de l'evolució de l'economia de l'entorn. L'anàlisi de les dades demostra un increment d'eficiència en aquest tipus de transport.
- **L'auge del trànsit de ferries i el short sea shipping** planteja la necessitat de disposar de nous espais de moll i línia d'atrac.
- Per a l'any 2017, **el tràfic de passatgers en ferri (12%) ha crescut més ràpidament que el de creueristes (1%)**.
- El **tràfic ferroviari de mercaderies en ample UIC és ridícul** (3,5% de les circulacions totals). Calen **actuacions disruptives** per trencar els colls d'ampolla que limiten el seu creixement.





## Conclusions generals

### Els Ports

- El **Port Olímpic** presenta un seguit de **mancances com a infraestructura** de defensa costanera (ultrapassament del dic de recer i aterraments de la bocana principalment), i també **com a espai públic** de relació ciutadana (els conflictes pels locals d'oci nocturn han restat altres usos al port).
- El **Port Fòrum**, també presenta **problemàtiques associades a la infraestructura** (ultrapassament del dic de recer i agitació interna), que li han restat competitivitat respecte altres ports de la zona.





## Conclusions generals

### Infraestructures de serveis

- Per la orografia i la ubicació prop del mar, al litoral es situen la major part de les xarxes estructurants de les diferents infraestructures bàsiques de serveis: gas, xarxa elèctrica, telecomunicacions i sanejament. La concentració en la desembocadura del riu Besòs d'instal·lacions estructurants de diferents serveis, **ha consolidat un imaginari d'aquest àmbit lligat sobre tot amb activitats productives i industrials**.
- En episodis de precipitació intensos es poden produir sobreiximents de la xarxa de col·lectors que suposen l'abocament directe al mar d'aigües residuals diluïdes amb aigües de pluja. **Aquests abocaments produeixen per una banda contaminació puntual en les aigües de bany i per altra la presència de materials flotants en les platges**. Al litoral **resta pendent la instal·lació de 6 dipòsits Anti-DSU** per minimitzar l'aigua que s'aboca a mar en aquests episodis torrencials de pluja.
- El sistema de sobreexidors de la xarxa de sanejament funciona en base a comunicacions obertes entre la xarxa de col·lectors per on circulen les aigües residuals en règim més o menys constant, i la de sobreexidors, que entren en funcionament quan s'excedeix la capacitat dels primers. Aquestes obertures fan que en alguns casos, **els olors generats en la xarxa de sanejament s'estenguin per la xarxa de sobreexidors i puguin aflorar en els punts d'abocament**.

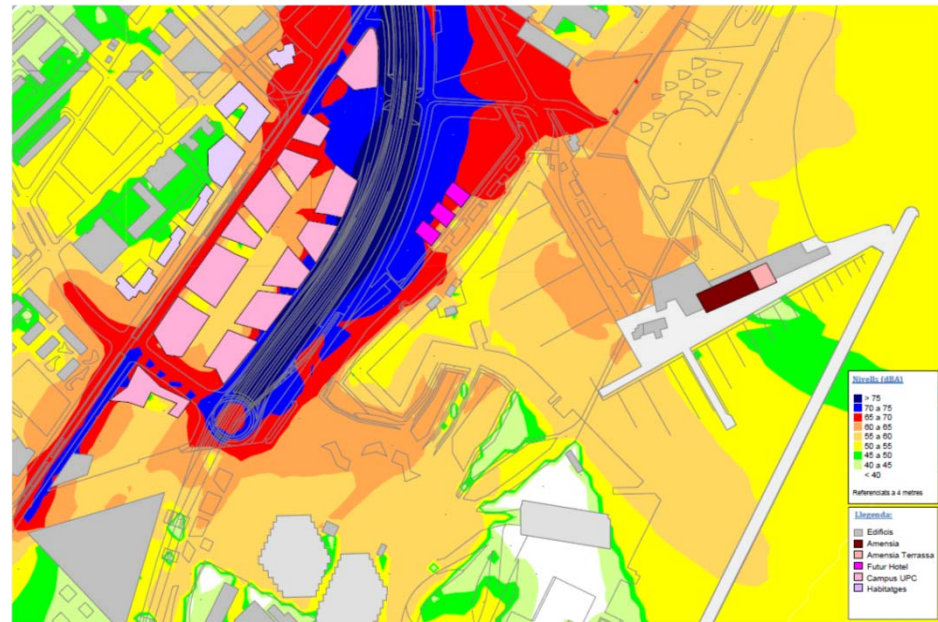




## Conclusions generals

### Infraestructures de serveis

- En l'àmbit del Fòrum, la presència de les instal·lacions de generació elèctrica i de valorització de residus generen un soroll de fons continu que encara no s'ha pogut valorar. El Mapa Estratègic de Soroll de Barcelona, tant de l'any 2012 com el que actualment s'està elaborant, no inclou mesures directes en aquest àmbit. Amb les dades disponibles no és possible valorar l'impacte acústic real que les infraestructures de serveis generen en aquest entorn. Caldria realitzar un estudi específic amb mesures directes que permetés disposar de dades reals, el que serviria en un futur per a proposar, si calguessin, algun tipus d'acció al respecte.
- Les centrals de producció elèctrica, de valoració de residus i l'EDAR, situades en la desembocadura del riu Besòs, són els principals focus d'origen industrial d'emissió de gasos ( $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{SO}_2$  i  $\text{CO}$ ) en l'àmbit del litoral.

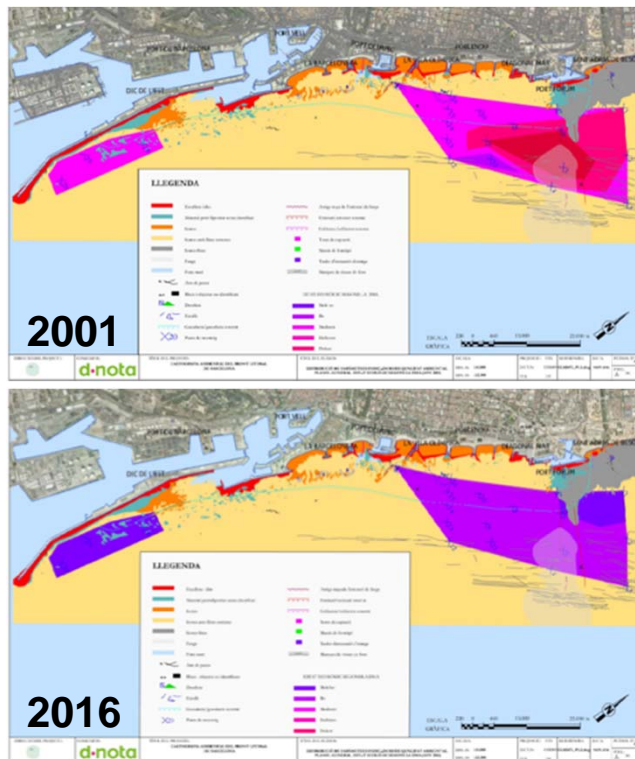




## Conclusions generals

### Medi Ambient

- El litoral és el **destí final de tots els fluxos** de la conca i del sanejament de la ciutat, per tant la seva qualitat ambiental està compromesa per la qualitat dels fluxos que hi drenen. La torrencialitat característica del clima mediterrani i el fet de que el sistema de sanejament metropolità sigui unitari, implica que **la qualitat de l'aigua del litoral pugui quedar compromesa després d'episodis de fortes pluges.**
- Gràcies a **les obres de millora de sanejament** dels darrers temps, **l'estat ecològic** de l'aigua ha passat de ser entre dolent i mediocre (2001) a **bo o molt bo** (2016).



Estat ecològic segons DMA

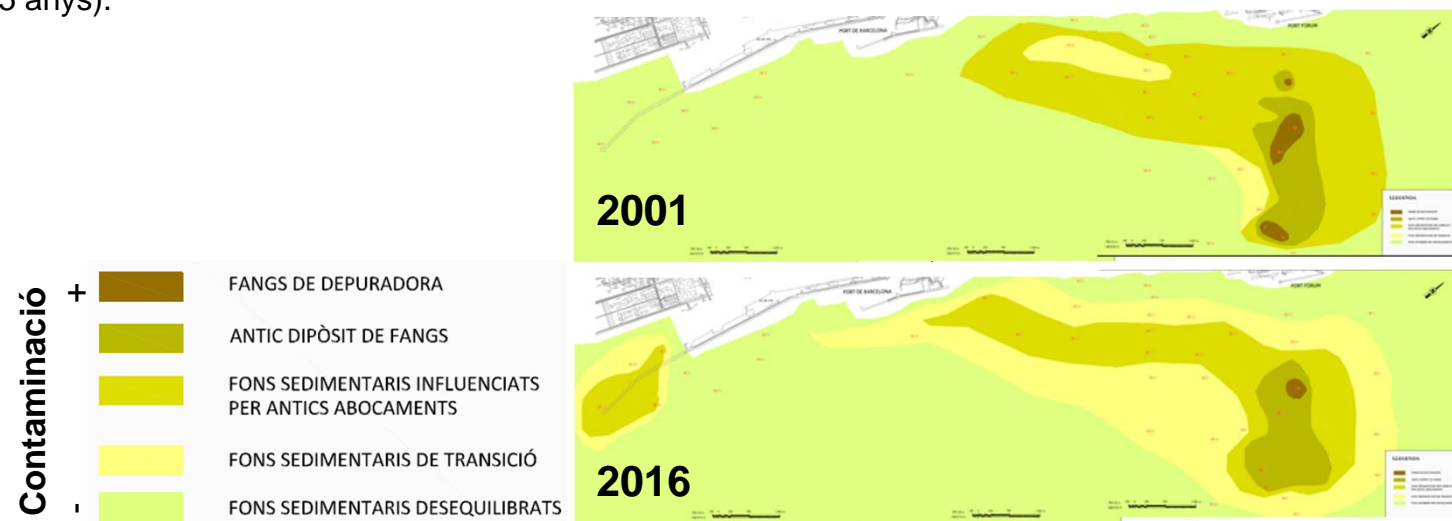




## Conclusions generals

### Medi Ambient

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





## Conclusions generals



### Medi Ambient

- **El parc d'esculls**, instal·lat l'any 2003 per iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona, avui dia colonitzat per diferents espècies marines animals i vegetals, ha ajudat a augmentar la biodiversitat i està contribuint molt positivament a millorar l'estat dels fons marins degradats del litoral de Barcelona.
- Les espècies d'interès comercial associades als esculls artificials (ostra plana (*Ostrea edulis*), pop comú (*Octopus vulgaris*), llagosta comuna (*Palinurus elephas*), escorpóra (*Scorpaena* sp.), serra (*Serranus cabrilla*), espàrids, etc.) segueixen essent encara escasses en quan a volum explotable.
- Es detecta un alt grau de **desconeixement** de la **biodiversitat marina** existent al medi litoral de la ciutat com a conseqüència de la dificultat d'accés als esculls artificials i als espigons. Existeixen algunes activitats de difusió i educació ambiental envers al mar, però no estan coordinades i són encara insuficients per arribar a un públic més ampli.



## Conclusions generals

### Medi Ambient

- Respecte el **verd de la ciutat**, gairebé una tercera part del mateix es troba en els barris del litoral. De mitjana, un 17% de la superfície d'aquests barris és verda. Tanmateix, hi ha grans diferències entre els barris degut, fonamentalment, al diferent nombre de parcs i espais verds.
- El **corredor del litoral** és un dels sis corredors principals de la xarxa de corredors de la ciutat. La desembocadura del Besòs i la muntanya de Montjuïc són els elements naturals més destacables, però també s'hi troben parcs urbans amb un paper remarcable a nivell d'espais verds i pels serveis ambientals i socials que presten, com són especialment el Parc de la Ciutadella, el Parc del Poblenou o Diagonal Mar. Cal potenciar aquest corredor verd del litoral de riu a riu, resolent els punts crítics per tal de maximitzar la seva funcionalitat.

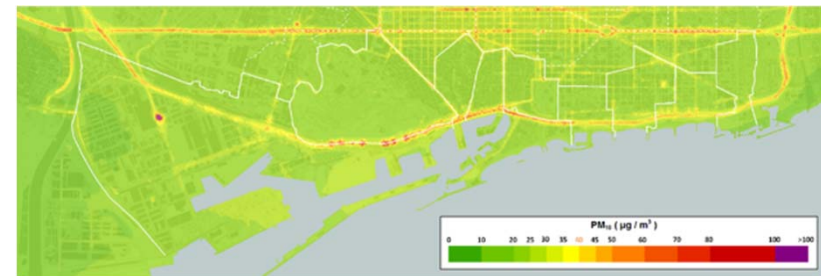
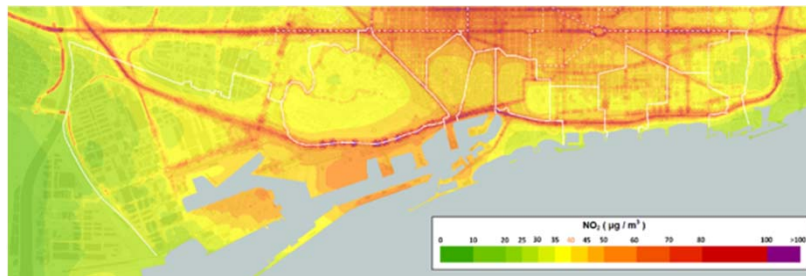




## Conclusions generals

### Medi Ambient

- El caràcter **industrial i portuari** dels espais Fòrum i Zona Franca/Port és perceptible des del punt de vista ambiental per la presència d'instal·lacions de gestió de residus i altres d'activitats que són focus emissors a l'atmosfera i potencialment generadores d'**olors i de residus**, per la manca de verd en aquestes àrees, i per la **contaminació** que es troba en l'aire i en els fons marins degut al passat històric i industrial d'aquest entorns.
- Es tracta d'àmbits que es troben a priori prou allunyats de la població. Encara que això sigui perceptible per a l'usuari del front litoral i pels ciutadans més propers, la seva incidència és més difusa en el conjunt de la ciutat. També la intensitat d'ús de Ciutat Vella es percep a nivell ambiental, especialment en forma de **queixes de soroll i de recollida i neteja de l'espai urbà**.
- La ronda litoral estructuralment i pel trànsit que suporta constitueix un altre element amb fort impacte ambiental en el litoral, des del punt de vista d'emissions, de soroll i del trencament de la continuïtat entre platges i parcs del litoral. La **qualitat de l'aire** del litoral està molt condicionada per la influència d'aquests elements. El principal emissor tant de NOx com de PM10 és la Ronda Litoral així com els carrers amb major trànsit com Paral·lel o Via Laietana.
- El Port de Barcelona representa un 43% de les emissions de NOx i un 52% de PM10, però només contribueix en un 7% als nivells d'immissió de NOx i un 1,5% de PM10 (valors integrats per tota la ciutat).







## Conclusions generals

Platja	Amplada mitjana (m)	m <sup>2</sup> /usuari temporada bany	Volum a compensar artificialment
			m <sup>3</sup> /any
Llevant	48	4,95	6,810
Nova Mar Bella	51	9,90	7,210
Mar Bella	52	13,08	9,530
Bogatell	69	13,61	10,750
Nova Icària	66	8,73	6,460
<b>Total platges llevant</b>	-	-	<b>54,780</b>
Somorrostro	71	9,89	9,980
Barceloneta	40	6,80	14480
Sant Sebastià i Sant Miquel	43	3,36	20,940
<b>Total platges ponent</b>	-	-	<b>45,400</b>
<b>TOTAL</b>			<b>100,180</b>

### Les platges

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

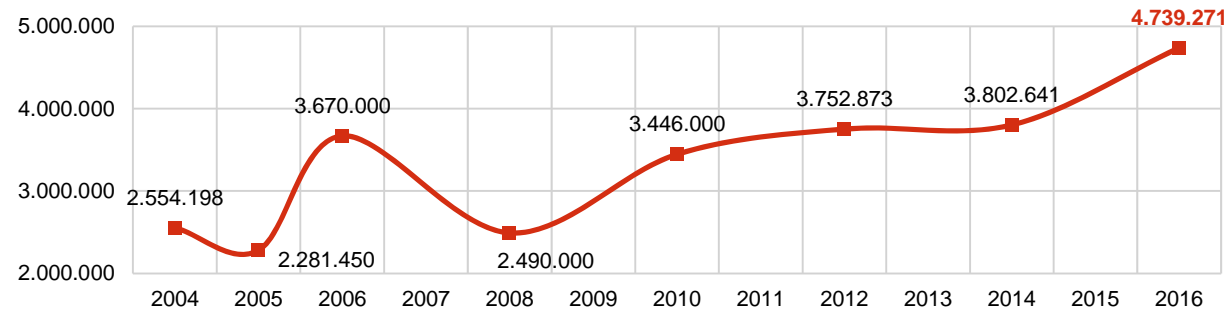


## Conclusions generals

### Les platges

- Les platges de Barcelona, de naturalesa molt diversa, presenten una **ocupació amb una clara tendència a l'alça**, amb 4,7M de visitants al 2016, superant gairebé en 1 M el nombre d'usuaris en anys anteriors.
- Les **platges de ponent són en general les més ocupades** (només entre Sant Miquel i Sant Sebastià es concentren el 35% del total d'usuaris de les platges barcelonines) i la demanda va decreixent amb la proximitat al Besòs. Per la seva bona connectivitat i per la disponibilitat d'aparcament gratuït, les platges de Llevant es consoliden com a platges més atractives per als usuaris de la província de Barcelona.

*Evolució del nombre d'usuaris a les platges de Barcelona*



- La **funció recreativa de la platja està arribant al seu límit** ja que, la saturació d'algunes platges en temporada alta, amb trams on els usuaris disposen d'una superfície molt inferior de la que recomana la literatura per tal de garantir la seguretat i el confort de l'usuari, fa necessari avaluar i/o actualitzar l'actual model de gestió d'aquest espai d'acord amb la nova realitat social, econòmica i ambiental de les platges.



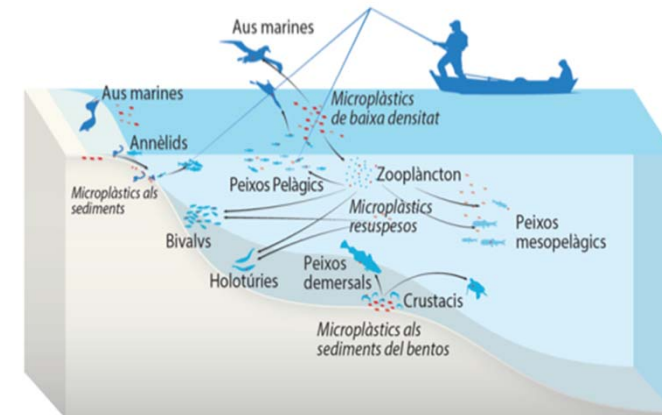
## Conclusions generals

### Les platges

- La **funció natural de les platges és molt baixa**, i si s'afegeix el fet de l'alta freqüentació i concentració d'usuaris en aquest entorn, es pot derivar en una sèrie de problemes ambientals greus: augment de la generació de residus a la sorra i al mar, augment d'activitats il·lícites, etc.
- La **realització de certes activitats** al litoral de Barcelona, com els concerts multitudinaris, **podria estar contribuint** molt notablement al **deteriorament de la qualitat de les aigües i els fons marins**, i per tant, de l'habitat de nombroses espècies d'organismes marins que habiten en aquest ecosistema.



*Festa de la Mercè 2017 a la platja del Bogatell*



*Esquema il·lustratiu de la transferència de microplàstics entre els organismes dels diferents nivells de la xarxa tròfica marina.*



## Conclusions generals

### Riscos i resiliència

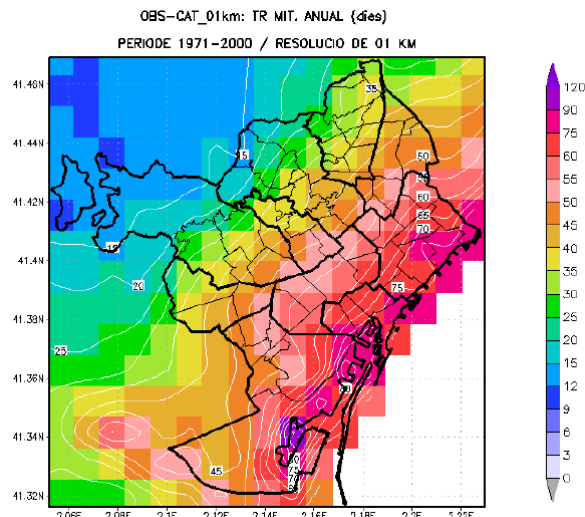
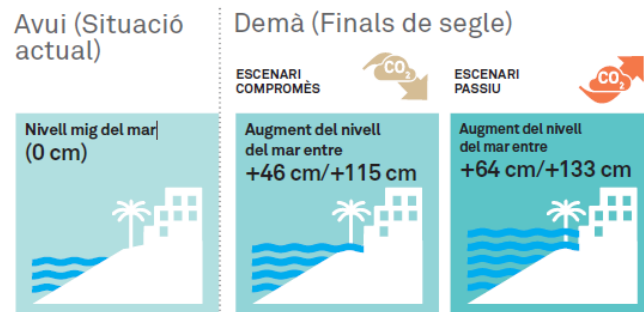
- Segons els estudis realitzats fins al moment, com conseqüència del canvi climàtic es podria produir un triple efecte al litoral: un **augment de la inundació**, **canvis morfològics a les platges** i una **major exposició de les infraestructures portuàries**.
- Pel que fa a les **platges**, és probable que augmenti el **risc associat a la inundabilitat**, que està directament relacionat amb la pujada del nivell del mar, a mitjans però sobretot a finals de segle. També molt probablement existeixi una **variació en la morfologia de les platges**, conseqüència dels canvis en les tendències de l'onatge i del propi increment de nivell del mar que faran variar els processos d'aportació i **pèrdua de sediments** de les platges i també la seva orientació.
- L'anàlisi de l'increment del nivell del mar realitzat pel Pla Clima mostra inundacions a totes les platges en condicions d'onatge extremal. En condicions d'onatge normal no es produeixen inundacions però totes **les platges veurien reduïda la seva superfície**.
- **Les platges de ponent presenten més vulnerabilitat** que les platges de llevant perquè no tenen possibilitats de retrocedir ja que tot l'entorn està urbanitzat. Les mesures d'adaptació al canvi climàtic hauran d'anar encaminades a reduir els efectes de l'onatge, introduint **nous elements de protecció passiva o elevat la cota de passeig**.

Increment del nivell del mar previst

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



## Conclusions generals

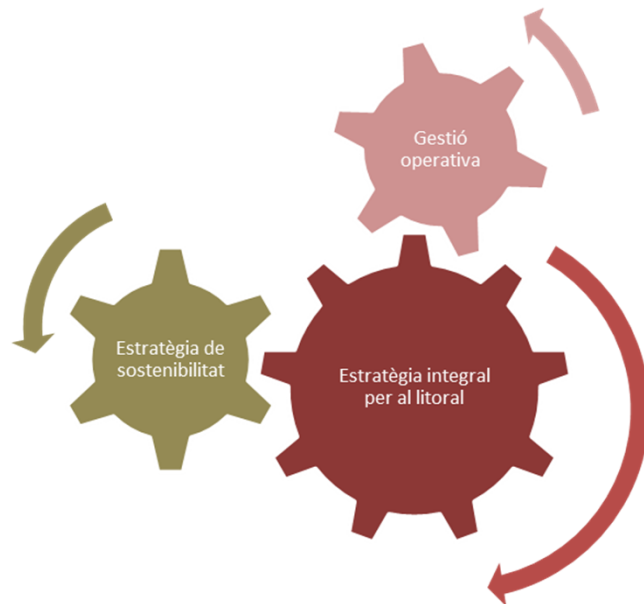


## Riscos i resiliència

- En l'àmbit de les **infraestructures portuàries**, el canvi climàtic podria tenir efectes en l'**agitació interior dels ports** i augmentar els **episodis d'ultrapassament** per sobre els seus dics de recer. Tot i això, amb la finalització de les obres de defensa dels ports, que actualment s'estan definint, aquestes afeccions quedarien reduïdes.
- L'anàlisi de **temperatures mínimes** de l'estudi de les onades de calor del Pla Clima, mostra com el litoral presentarà temperatures diurnes moderades, però nits càlides. Les previsions per finals de segle segueixen accentuant les diferències entre el litoral i la resta de la ciutat en el nombre de nits tropicals, tòrrides i càlides.
- El Pla Clima inclou una línia estratègica relacionada amb el litoral i el canvi climàtic amb l'objectiu **d'aprofitar i mantenir els serveis ambientals que aporta el litoral i el mar** per combatre el canvi climàtic i garantir la seva integritat funcional.



## Conclusions generals



### La gestió del litoral

- L'**actual model** de gestió del litoral està **orientat únicament** a la gestió integrada de les **platges**, i deixa la gestió dels ports i altres espais claus del litoral a mans del concessionari.
- La gestió de les platges es duu a terme mitjançant el Pla de gestió Integrada del Litoral (PGIL), que es va aprovar mitjançant un conveni de col·laboració signat l'any 2007 per les administracions amb competències sobre l'espai (Estat, Generalitat i Ajuntament). Tot i que els **protocols d'actuació i el marc legal són plenament vigents**, la ràpida evolució de la realitat econòmica, social i inclús ambiental de la ciutat imposa una **revisió i actualització del mateix**.
- No existeix una direcció que coordini la gestió del litoral en la seva totalitat i complexitat, ni que estableixi una estratègia conjunta que englobi però que també potencii les individualitats dels diferents àmbits litorals. Així doncs, es detecta la **necessitat d'establir una coordinació de la gestió del litoral que englobi tot l'espai**, que estableixi una estratègia conjunta i que aglutini totes les funcions que li són pròpies.



# 02

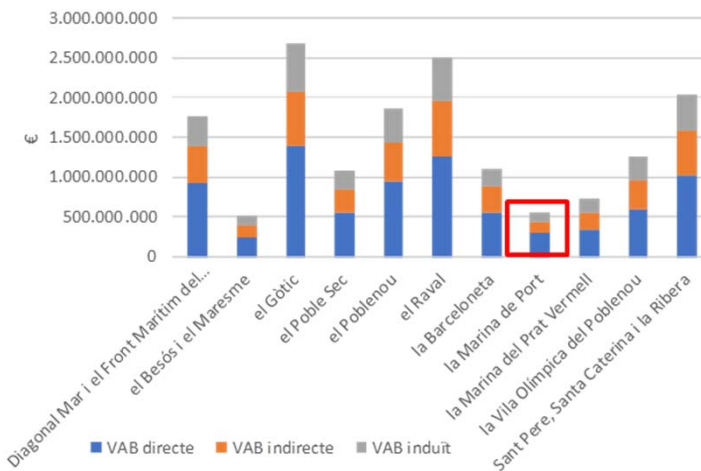
## Conclusions sobre els barris

# B



## La Marina del Port

- Es tracta d'un dels barris que concentra **major població del litoral** (30.397 habitants, el 12,1% del total), i **amb una alta taxa d'ocupació** (l'atur no supera el 12% al barri). Per contra, és un dels barris que genera **menor impacte econòmic** sobre el VAB total del litoral (3,5%). El desequilibri entre el nombre de llocs de treball (10.007) i habitants indica que té una important **funció dormitori** i una molt **baixa capacitat de retenció** de la seva població ocupada. Els habitants se situen en un rang de renda mitja-baixa i presenten un índex d'envelliment important, el que reflecteix que es tracta d'un barri que encara preserva bona part de la seva població original.
- La Marina del Port, per la morfologia del seu teixit edificat gaudeix d'un **sistema de parcs, jardins, patis interiors d'illa i places molt viscut i utilitzat pels veïns i les veïnes**.



Distribució dels habitants als barris del litoral de Barcelona	
Barris	Habitants
el Raval	47.274
el Barri Gòtic	15.729
la Barceloneta	15.068
Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera	22.380
el Poble Sec - Parc Montjuïc	40.104
la Marina del Prat Vermell - Zona Franca	1.146
<b>la Marina de Port</b>	<b>30.397</b>
la Vila Olímpica del Poblenou	9.346
el Poblenou	33.621
Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou	13.455
el Besòs i el Maresme	22.609
<b>TOTAL BARRIS DEL LITORAL</b>	<b>251.129</b>
<b>BARCELONA</b>	<b>1.610.427</b>





## La Marina del Port

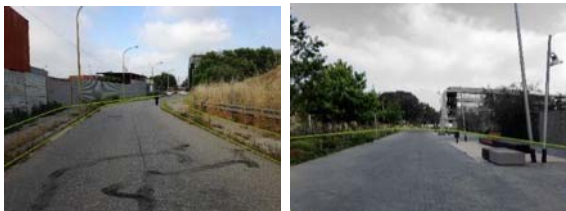


- D'entre els espais lliures del barri destaca la presència de la muntanya de Montjuïc, un dels elements que concentra una major biodiversitat al corredor litoral. És una reclamació ja històrica (compartida amb el barri de la Marina del Prat Vermell) la **pacificació del Parc de Montjuïc** perquè pugui esdevenir un veritable parc.
- El sistema de transport públic al barri es fonamenta en l'autobús, que té temps de viatge elevats fins arribar al centre de la ciutat i una circulació lenta al llarg del Passeig. La recent obertura de la L10, i sobretot el perllongament de la L2, canviaran radicalment els hàbits de transport a l'àmbit.
- Cal **millorar la connectivitat del barri amb el centre de la ciutat pel litoral**, escampada per l'actual configuració de la Ronda Litoral i la discontinuïtat del Passeig de Can Tunis.





## La Marina del Prat Vermell



- La Marina del Prat Vermell té una **dinàmica** clarament **industrial i de serveis**. A dia d'avui, només un 13,6% de la seva superfície està ocupada per habitatges, i el seu espai públic està hipotecat per les infraestructures ferroviàries i la Ronda Litoral
- És un dels barris del litoral que genera **menor impacte econòmic** (4,6% del VAB total, només per sobre del Besòs i el Maresme) i on la recuperació econòmica dels darrers 4 anys ha tingut escàs impacte. Els seus menys de 1.000 habitants se situen en el segment de **renda molt baixa** i l'**atur** en el barri és del **20%**.
- El barri està immers en un profund **procés de transformació urbana** (es preveu la construcció de 10.085 nous habitatges) que ha de permetre l'ampliació del parc públic d'habitatge protegit, l'arribada de nous pols terciaris i l'augment de l'oferta de llocs de treball (de manera singular, en el sector TIC).
- El desenvolupament previst generarà uns 150.000 nous desplaçaments, un valor que multiplicarà per nou la mobilitat actual. És necessari doncs, **millorar la connectivitat del barri de la Marina amb el centre de la ciutat**. És necessària la posada en marxa de l'estació Motors de la L10, així com la resta de la línia fins a la ZAL. D'altra banda, el perllongament de la L2 hauria de ser una peça clau en la mobilitat futura del barri.



## La Marina del Prat Vermell



- En els darrers anys s'ha fet un increment notable de la dotació d'espais verds de la mà del programa d'impuls de la infraestructura verda de la ciutat. Manca encara però, la pacificació i la integració paisatgística amb el peu de Montjuïc de molts dels carrers, i la recuperació de grans espais per a l'ús i gaudi del ciutadà que també contribueixen a la dinamització sociocultural i econòmica del barri.
- L'espai públic troba una barrera en la seva continuïtat i un coll d'ampolla en el nus de transit entre el passeig de la Zona Franca, la Ronda i el traçat ferroviari en viaducte.
- Existeixen espais urbans potencials que queden aïllats entre el port, i el Montjuïc que podrien determinar una continuïtat entre els espais públics futurs de la Marina del Prat Vermell, els del centre de la ciutat (Poble Sec) i la muntanya del Montjuïc.
- Atès que el contacte físic amb la lamina d'aigua en aquest àmbit és de fet impossible per la presència del port comercial, caldria **afavorir els itineraris i recorreguts a peu i en bici que afavoreixin el contacte visual amb el mar i el Llobregat** contribuint a donar resposta a la demanda històrica dels veïns dels barris de La Marina.



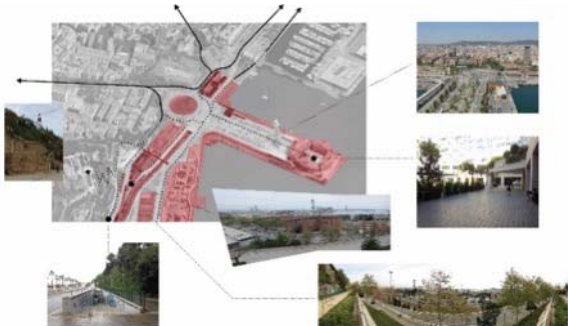
## El Poble Sec



- Té una de les poblacions més elevades de tots els barris del litoral (20.038 habitants, 16% del total) i acull un 30% de població amb nacionalitat estrangera. La taxa d'atur està per sota del 12%.
- Es tracta d'un barri que genera el **6,7% del VAB total del litoral** i on la **pujada** generalitzada de **preus** deguts a la reactivació del mercat de l'**habitatge** ha estat especialment intensa.
- Per la presència de Montjuïc, el barri del Poble Sec té un elevat percentatge de verd en superfícies verdes i una elevada ratio de verd per habitant.
- La muntanya de Montjuïc, que ocupa la major part de la franja litoral, és, juntament amb la desembocadura del Besòs, un dels elements que concentren més biodiversitat del corredor litoral. El programa d'impuls de la infraestructura verda de la ciutat planteja diversos projectes de naturalització a Montjuïc per potenciar encara més aquesta biodiversitat.
- Hi ha elements que fragmenten l'espai públic i impedeixen una continuïtat longitudinal i transversal fluïda cap a Montjuïc i cap el mar. El resultat d'aquesta situació és la **configuració d'un espai públic poc visible, poc llegible i molt poc utilitzat**.
- La part més urbana del barri és una de les àrees amb menys façana litoral, i no té passeig marítim, ja que aquest acaba i comença a la plaça del Portal de la Pau. Hi ha **barreres i colls d'ampolla que condicionen l'arribada del barri al mar**.



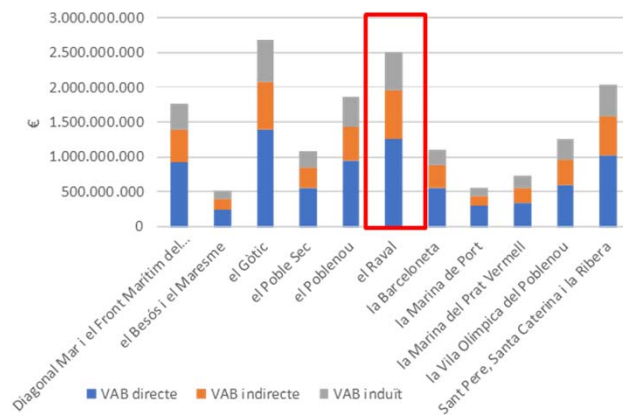
## El Poble Sec



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



## El Raval



- És el barri amb **major població del litoral** (47.274 habitants, el 18.8% del total) i el que concentra un **major nombre de població amb nacionalitat estrangera** (48,5%).
- El Raval és el **segon barri del litoral** en quant a nombre de treballadors (46.737 llocs, un 15,7% del total) i impacte econòmic (15,5% del VAB total de barris del litoral).
- La **taxa d'atur** és de les més **elevades** del litoral (la setena del conjunt de la ciutat) i l'índex de **renda familiar** disponible és dels **més baixos de tot l'àmbit litoral**. La baixa taxa d'autosuficiència laboral del barri suggereix un desajust entre la tipologia de les ofertes laborals i el perfil dels habitants del barri.
- La dinàmica de turistificació del barri ha provocat que molta de la seva **població local migri** cap a altres barris de la ciutat.
- El Raval forma part del nucli antic de Barcelona i com a tal, el seu espai públic està format majoritàriament per carrers estrets amb una forta discontinuïtat visual que contrasten amb una sèrie d'intervencions d'“esponjament” recents que han generat grans espais públics tals com la plaça dels Àngels, la Rambla del Raval i l'av. de les Drassanes.





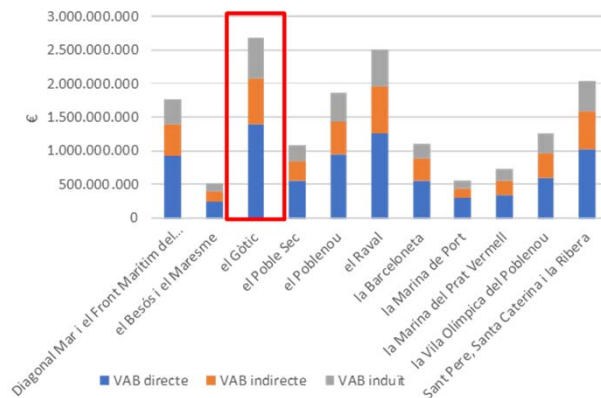
## El Raval



- Fruït del seu emplaçament i característiques, de la potenciació d'equipaments de grans dimensions i d'escala de ciutat així com de la presència de nombroses icones turístiques, el barri ha esdevingut com **un dels més turístics de la ciutat** tot suscitant tot tipus de molèsties entre els veïns i veïnes que, en molts casos, han acabat deteriorant la potencialitat dels espais públics del barri.
- Juntament amb el Poble-Sec és un dels barris litorals que té **menys contacte amb el mar**. L'espai públic queda fraccionat, amb poca presència de vegetació i oferta funcional i amb espais infrutilitzats com ara el Moll de Barcelona.
- Encara que un 11% de la superfície del barri siguin espais verds, al Raval hi ha només **2 m<sup>2</sup> de verd per habitant**, ratio que és el menor d'entre els barris del litoral.
- Els **espais de port-ciutat** es presenten com uns àmbits d'**oportunitat a reconquerir** pel barri.
- El Raval destaca en número i densitat de **queixes de soroll** i associades a la gestió de residus respecte altres barris.



## El Gòtic



Distribució dels habitants als barris del litoral de Barcelona	
Barris	Habitants
el Raval	47.274
<b>el Barri Gòtic</b>	<b>15.729</b>
la Barceloneta	15.068
Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera	22.380
el Poble Sec - Parc Montjuïc	40.104
la Marina del Prat Vermell - Zona Franca	1.146
la Marina de Port	30.397
la Vila Olímpica del Poblenou	9.346
el Poblenou	33.621
Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou	13.455
el Besòs i el Maresme	22.609
<b>TOTAL BARRIS DEL LITORAL</b>	<b>251.129</b>
<b>BARCELONA</b>	<b>1.610.427</b>

- Tot i ser un dels barris que concentra un major nombre de llocs de treball (50.715, 17.1% del total), la **taxa d'autosuficiència laboral**, és a dir, la capacitat del barri de retenir la seva població ocupada, és força **baixa**.
- Es tracta del barri del litoral que genera un **major impacte econòmic** (16,6% del VAB total dels barris del litoral) i el principal **receptor de nouvinguts** de la ciutat (15.729 habitants, el 6,3% del litoral), gran part estrangers, (43,5%), **amb estudis superiors i elevada renda per càpita** (per sobre de la mitjana de Barcelona).
- Concentra moltes de les **icones turístiques** de la ciutat i es troba, quasi permanentment, **sobreocupat**. Aquesta realitat suscita tot tipus de **molèsties entre els veïns i veïnes** i deteriora la potencialitat socioambiental dels espais públics del barri.
- La **dinàmica de gentrificació i turistificació** del barri, lligat al procés de renovació de la composició demogràfica i urbanística, ha provocat que molta de la **població local migri** cap a altres barris de la ciutat o bé fora d'aquesta.
- El barri representa només un 8% del verd de la ciutat i té **poca densitat de verd per habitant (4m<sup>2</sup>/hab)**. La seva morfologia urbana és també la condicionant de que es faci una recollida de residus manual, que aconsegueix una bona qualitat de les fraccions recollides de manera selectiva.





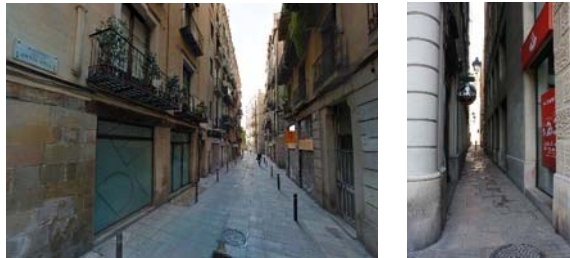
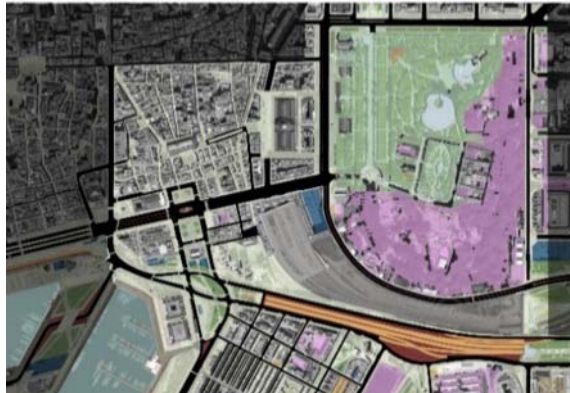
## El Gòtic



- Els usos dels edificis del Passeig Colom estan canviant als últims anys com a conseqüència, en gran part, de l'anterior Pla d'Usos de Ciutat Vella (2013) que va permetre en aquest carrer **l'apertura de nous allotjaments turístics**. Molts dels edificis utilitzats durant dècades per navilieres i consignataris han passat a convertir-se en hotels de luxe.
- És el barri del nucli històric amb **més façana marítima** i també el més representatiu, però no hi ha una bona continuïtat transversal dels seus carrers amb l'extens espai format pel conjunt del passeig Colom i del Moll de la Fusta. Entre la façana i el mar, **l'espai públic està fragmentat pels múltiples "canals" de circulació**, per desnivells, per la formalització i la distribució del propi espai, per corredors saturats i per extensos espais lliures infrautilitzats que s'acaben convertint en zones de pas i no d'estada. A l'extrem sud, hi ha la segona porta més important d'accés al litoral, i als entorns de Via Laietana i Correus una de les secundàries. Ambdós accessos requereixen una millor solució formal donat l'alt volum d'usuaris que les utilitzen.
- Hi ha **queixes veïnals** pel soroll que creen les concentracions de persones, les activitats comercials i industrials i les festes i les activitats esportives. Un altre motiu de queixes per soroll són els serveis de neteja i recollida de residus.



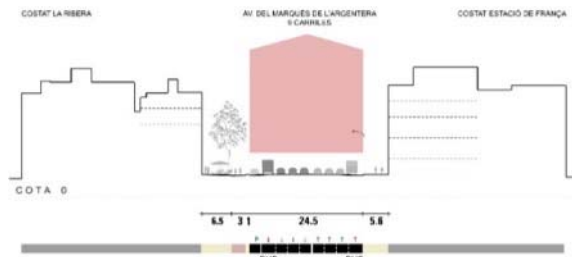
## Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera



- És un dels barris litorals que concentra un **major nombre de llocs de treball** (38.895), però presenta un **model econòmic poc diversificat** i fortament concentrat en el sector dels serveis de menjar i begudes.
- El barri concentra el 9% de la població del litoral (22.380 habitants) i un 39,6% de la mateixa és estrangera. La taxa d'atur està per sota del 12%.
- L'impacte socioeconòmic de les activitats del barri és molt elevat (11,7%), només superat pels barris del Gòtic i del Raval.
- La forta concentració d'activitats immobiliàries (inclòs el sector de la construcció) en aquest barri ha disparat el **cost d'accés a l'habitatge**.
- De la mateixa manera que el Gòtic i el Raval, el seu espai públic està format per carrers estrets amb discontinuïtat visual i petites places, però a diferència d'ells inclou el segon parc més gran del litoral (la Ciutadella) així com un altre element singular, l'estació de França.
- El barri concentra una **forta activitat turística**, ja que acull una bona part dels actius d'interès turístic de la ciutat. Aquest fet deriva en que sigui un dels barris on es registren un major nombre de **queixes de convivència i per la neteja de l'espai**. Una zona molt sensible del barri degut a la transformació d'usos destinats a l'activitat turística és la dels Porxos d'en Xifré, els entorns del Centre Cultural del Born i els porxos del Passeig Picasso.



## Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera



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



## La Barceloneta



- És un barri amb un nombre de llocs de treball i d'habitants força equilibrat (17.906 llocs i 15.068 hab., respectivament). Malgrat això, la taxa **d'autosuficiència laboral** de la Barceloneta és **baixa** i la **taxa d'atur** entre el 10 i 12%.
- El potencial socioeconòmic de la Barceloneta és mitjà (genera un 7% del VAB total del litoral).
- El seu teixit urbà es caracteritza per una estructura de carrers llargs, rectes i estrets amb prioritat del cotxe sobre el vianant (tot i que ha començat un procés de pacificació) i amb poc espai públic viu com la plaça del Poeta Boscà i la plaça de la Barceloneta. Aquest dèficit interior fa encara més atractius per a la gent del barri, els espais públics litorals, tant de Joan de Borbó com de les platges.
- La **pressió turística** i l'**elevat cost a l'habitatge** (dels més elevats de Barcelona) ha desencadenat una **pèrdua de població** força accentuada. En resposta a aquestes dinàmiques, els veïns, associacions, comerços, serveis i administracions del barri han impulsat un pla de desenvolupament socioeconòmic comunitari (**Barceloneta Proa la Mar**) que promou l'activitat econòmica i les oportunitats que ofereix el barri, entre elles el vincle i la relació històrica amb el mar.



## La Barceloneta



- Aquest barri és el que té **major façana en contacte amb el mar**, la major longitud del passeig marítim i el que presenta més atractiu del total de barris analitzats.
- La seva situació permet que tingui **dues façanes marítimes** ben diferenciades, la est que gaudeix de la platja en tota la seva llargada, i la oest amb la façana portuària del passeig Joan de Borbó, que els veïns perceben i viuen de manera diferent. Aquest darrer eix distribueix l'elevat flux de vianants procedent de l'estació de metro de la Barceloneta, del Gòtic i de Sant Pere, Santa Caterina i el Born i serveix de suport a la principal porta d'accés al litoral.
- El passeig **Joan de Borbó** i el **passeig Marítim de la Barceloneta** són els corredors que registren una **major aflluència de vianants** de tot el litoral i que en alguns trams arribar a ser massiva. Tot i que la potència interior del barri fa que el flux vagi perdent força en direcció a la plaça del Mar els dos espais estan molt sol·licitats. Existeix una certa permeabilitat cap a l'interior del barri a través del carrer Pepe Rubianes i del carrer de la Maquinista però **caldría potenciar nous eixos transversals** que permetin reduir la pressió dels espais litorals, en especial del Pg. Marítim de la Barceloneta, a la vegada que cal millorar l'espai per a vianants a Pepe Rubianes.



## La Barceloneta

---

- Tot i que la naturalesa de l'espai públic lliure del barri és de mides força reduïdes i presenta forces discontinuïtats, la Barceloneta presenta un dels **parcs del litoral amb major intensitat d'ús** i un dels únics parcs que funciona com a veritable parc de proximitat.
- El barri també concentra uns **equipaments formatius i científics pioners que són poc visibles**. La formació nàutica existent al barri amb l'Institut de la Nàutica i la Facultat de Nàutica presenta debilitats i alhora un potencial molt interessant a tenir en compte. L'Institut de Ciències del Mar del CSIC és un gran desconegut per a gran part de la ciutadania.



## La Vila Olímpica del Poblenou



- Es tracta d'un dels barris amb una **menor població del litoral** (9.300 habitants, 7,4% de tot el litoral) però que alhora concentra un dels **índex de renda familiar més alts** de tota la ciutat (el novè més alt de Barcelona) i un major percentatge de **població amb estudis superiors** (52%). Aquesta realitat social ha elititzat en certa manera el barri i ha contribuït a que el mercat del lloguer hagi registrat una dinàmica alcista especialment intensa durant els darrers anys.
- L'**impacte socioeconòmic** de les **activitats** del barri són força **elevades** (11,7% del total de les activitats del litoral).
- La Vila Olímpica, per la pròpia morfologia, gaudeix de **molts espais lliures**. La majoria són públics però una part molt important està constituïda també per espais verds i interiors d'illa, d'ús privatiu de les comunitats. Aquests **espais privats** desenvolupen una **funció socioambiental molt destacada**, ja que molts dels veïns i veïnes cobreixen les seves necessitats d'ús d'espais lliures a través d'aquests punts.
- És el barri del litoral amb més % de verd després dels que inclouen Montjuïc i Ciutadella, i també té una **ratio elevada de verd per habitant**. El Programa d'impuls de la infraestructura verda de la ciutat planteja a més un increment de verd important en aquest barri al 2019 amb la constitució de l'Avinguda Icària com a eix verd.



## La Vila Olímpica del Poblenou

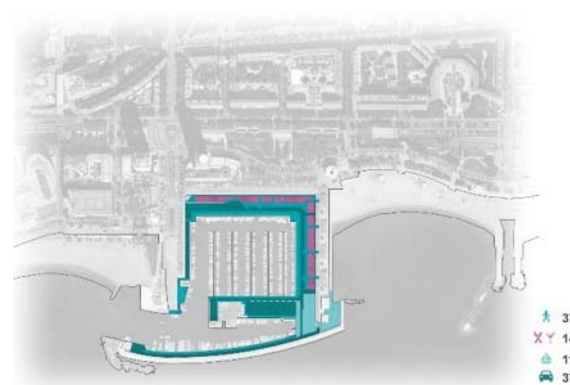


- El conjunt del **districte de Sant Martí** es configura com una **bona aproximació** al que hauria de ser una **xarxa d'espais verds a la ciutat**: diversos parcs grans més o menys equidistants entre ells que proporcionessin una part important dels serveis, especialment els serveis ecològics i de regulació, i altres espais més petits (parcs i jardins petits, places verdes i interiors d'illa) que complementessin alguns serveis, especialment els “serveis de proximitat”.
- No hi ha doncs un problema de manca d'espais públics, sinó de la **poca vitalitat i ús social** que tenen, i el fet que estiguin molt poc potenciats, utilitzats i connectats entre ells, amb poca permeabilitat amb el passeig marítim i el port.
- La **continuitat del passeig** (per a vianants i bicis) **es dilueix a l'altura del carrer Marina** on els itineraris per a vianants i bicicletes no disposen d'una infraestructura adequada. Aquesta discontinuïtat s'estén de manera encara més acusada a la cota platja, on el Passeig desapareix, tant al costat nord com al sud on la cota mar del Port no està connectada ni amb la platja del Somorrostro ni amb la de la Nova Icària condicionant en gran mesura l'ús ciutadà d'aquest espai i la continuïtat a cota platja del Passeig.





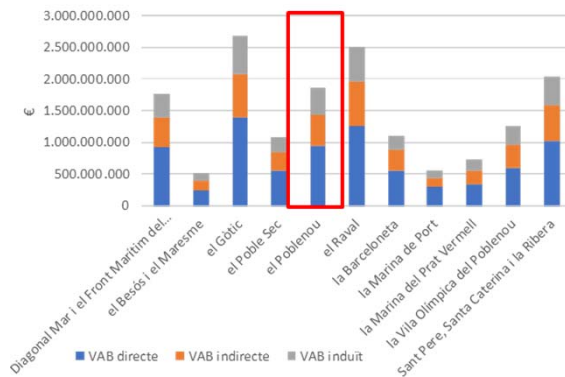
## La Vila Olímpica del Poblenou



- En aquest barri s'emplaça el **Port Olímpic**, un dels principals eixos i nodes d'atracció del litoral barceloní. Es tracta d'un **espai d'elevat valor socioambiental** actualment ocupat en gran part per locals dedicats al turisme i a l'oci nocturn. Tanmateix, el final de la concessió i la cessió de competències a favor de l'Ajuntament esdevé una gran oportunitat que cal aprofitar per implantar un nou model d'usos i activitats que permetin incrementar el rendiment social de la infraestructura.
- **L'espai públic del Port està molt fraccionat i poc aprofitat:** amb una mala distribució de l'espai, dels usos, amb molt pes per al cotxe i las terrasses dels locals de restauració i oci nocturn, escassa ombra, vegetació i mobiliari urbà, que fan que el passeig i l'estada sigui poc confortable i agradable.
- El Port Olímpic suposa una transició en el caràcter del passeig marítim, que canvia el seu caràcter més urbà del tram de ponent a un altre de més naturalitzat al tram de llevant. També suposa un punt d'inflexió en el repartiment modal dels accessos als espais públics litorals, de tal manera que al sud els modes més sostenibles són els majoritaris, mentre que l'ús del vehicle privat va creixent en direcció nord i és especialment important a llevant.



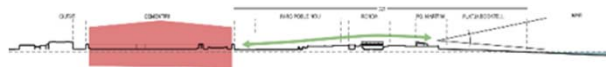
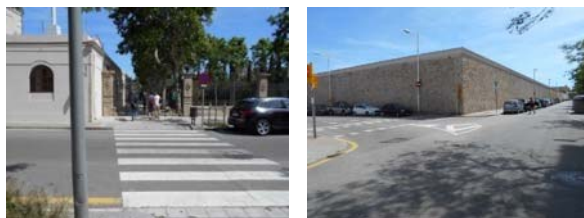
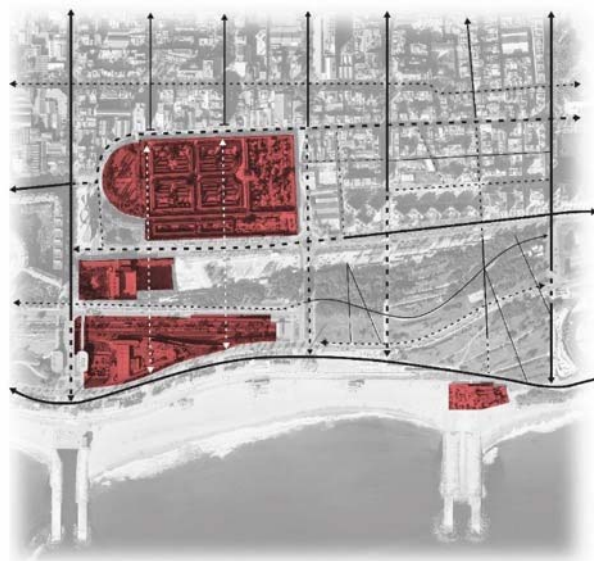
## El Poblenou



- **El nombre de llocs de treball i el nombre d'habitants del barri està força equilibrat** (35.507 llocs i 33.621 hab., respectivament).
- Les oportunitats laborals fruit de la **reactivació del 22@**, l'establiment de noves empreses del sector creatiu, etc., han atret durant els darrers anys a **població nouvinguda** (33.621 habitants, el 13.4% del total), jove i amb un nivell d'estudis i renda superiors i han transformat el barri en un important **motor socioeconòmic** (12% del VAB total del litoral).
- Aquesta nova realitat social està desencadenant una **pujada** especialment intensa dels **preus de lloguer** i compravenda del parc d'habitatges del barri.
- El barri gaudeix d'una **extensa façana litoral**, però les **connexions transversals**, tant per bicicletes com per vianants, **no** acaben d'estar **resoltes** degut a diferents elements com la gran peça tancada del cementiri del Poble Nou, el tram de la ronda Litoral a un nivell inferior, i l'illa ocupada per activitats terciàries i infraestructures de serveis (fora d'ordenació), que constitueixen també una barrera a la continuïtat longitudinal.



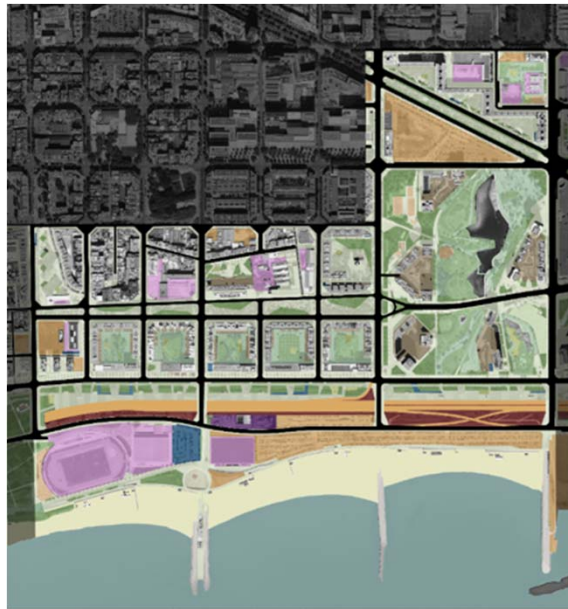
## El Poblenou



- A nivell longitudinal, el passeig marítim no gaudeix d'una infraestructura pròpia per a les bicicletes i l'espai es troba compartit per a tots els usuaris inclosos els vehicles de mobilitat personal. Convindria segregar aquest espai.
- **L'espigó del Ferrocarril** és un espai sense caracteritzar **mancat de confortabilitat, habitabilitat i seguretat**. Dins d'una estratègia conjunta per tots els espigons, caldria donar-li una funció i caràcter, tot valorant la seva potencialitat com a mirador del mar cap a la ciutat (a la façana del Poblenou)
- Cal destacar que el Parc del Poblenou és un dels parcs litorals amb major intensitat i diversificació d'usos de litoral. Presenta grans dimensions, una gran quantitat de verd, i compleix una innegable funció socioambiental. A nivell global de barri però, hi ha **manca general de verd** i per tant, dèficit dels serveis socioambientals que els espais verds presten.
- La **qualitat de l'aire del barri està compromesa** per la concentració de trànsit de la Ronda Litoral i per la presència d'alguns focus industrials emissors.



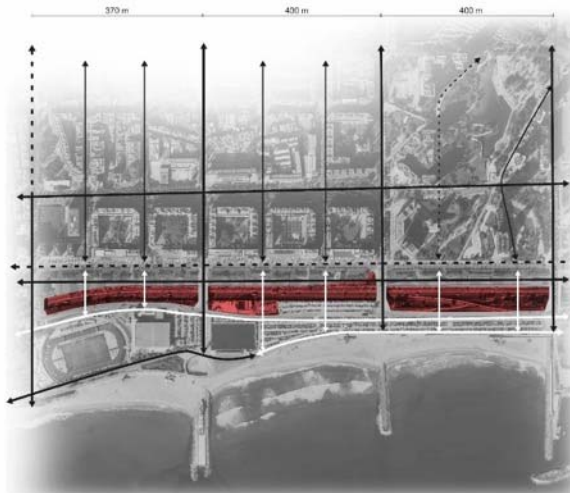
## Diagonal Mar i el Front Marítim de Poblenou



- La seva **població** és relativament **baixa** (13.455 habitants, el 5.4% del total del litoral), però mostra una **tendència creixent**, amb un increment significatiu de població nouvinguda provinent de països europeus. La població del barri és jove, té un alta formació acadèmica i el seu índex de renda familiar és el més elevat del litoral. Tanmateix, la creixent **elitització del barri** ha provocat que el preu del parc d'habitatges dobli la mitjana de la ciutat.
- **L'impacte de les activitats socioeconòmiques** d'aquest barri és **elevat** (11% del VAB total del litoral).
- Després de la Barceloneta, és el barri que més longitud té en **contacte amb el mar** i a la vegada un dels **menys permeables** degut a la manca de cobertura de la Ronda Litoral. A més, els habitatges es troben allunyats de la primera línia de mar.
- El **passeig marítim està inacabat** i és el **tram amb menys ús de tot el litoral**, condicionat també per la manca d'atractiu en direcció Besòs.
- Entre el carrer de la Jonquera i Josep Pla, s'interposen diferents barreres a la continuïtat longitudinal i transversal de l'espai públic: els trams deprimits de la Ronda i els seus espais residuals, les peces tancades dels equipaments i infraestructures de serveis, l'extensa superfície de l'aparcament de la Mar Bella (incoherent amb el planejament) i la gran esplanada tancada de la plataforma del Zoo marítim.



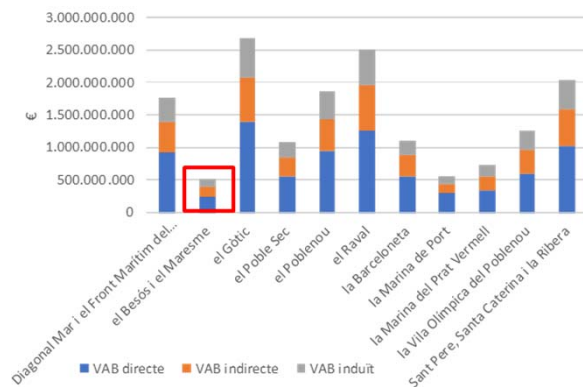
## Diagonal Mar i el Front Marítim de Poblenou



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



## El Besòs i el Maresme



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





## El Besòs i el Maresme



- A prop del barri se situa la **planta de valorització energètica de residus municipals i altres infraestructures** energètiques, de sanejament, de gestió de residus i de transport que tenen un impacte sobre la qualitat de l'aire i els fons marins. Aquestes instal·lacions són objecte de moltes queixes per males olors.
- Tant el barri del Besòs i el Maresme com el de la Mina a Sant Adrià tenen molt **poca permeabilitat cap al litoral** fet que condiciona en gran mesura la possibilitat de contacte i relació directa d'aquests barris amb el mar i el passeig marítim.
- L'única **connexió del barri amb el litoral** es produeix a través del **Fòrum**, però es veu molt condicionada per la presència de la gran plataforma del Zoo Marí i pel precari accés a la Zona de Banys. La **manca de vials transversals** a l'àmbit fa molt difícil oferir una bona oferta de transport públic a prop del mar.
- El Campus UPC-Besòs –tant la part en transformació com la part utilitzada temporalment com aparcament amb les seves tanques-, el solar triangular buit entre la Ronda i el Port, la Ronda Litoral i en general els diferents nivells entre la ciutat i la franja litoral són, a dia d'avui, barreres infranquejables per als vianants. La nova passera prevista entre el Campus i el Port pot oferir una nova porta d'entrada per als vianants al litoral.



**Ajuntament  
de Barcelona**

B  
BC  
BN