



PLA DIRECTOR URBANÍSTIC

DE LA TERMINAL LOGÍSTICA INTERMODAL DEL PORT DE BARCELONA



Introducció	4
Quin és l'objectiu ?	6
Les infraestructures.....	8
On s'ubiquen ?	
Quina funció fan ?	
Quin impacte tindran ?	
Necessitat d'un encaix urbanístic	14
Quins són els reptes del PDU ?	18
Com es tramita el PDU ?	16

El Port de Barcelona és el **node comunicatiu** entre el transport marítim i el terrestre (viari i ferroviari) més important de Catalunya i dels més destacats d'Espanya.



Representa el 80% del comerç marítim de Catalunya i el 22% del de l'Estat.

És un port principalment d'**importació i exportació**. Aquest tràfic de contenidors aporta un valor important en el comerç exterior de Catalunya i zones properes dintre del seu hinterland.



Al 2020 hi ha hagut un tràfic de 2,95M TEU* que equivalen a 32M de tones

*unitat de mesura de capacitat del transport marítim referida en contenidors de càrrega

És el **principal hub logístic del sud d'Europa i de la Mediterrània** i en exportació/importació internacional és el segon port de l'estat després de València.

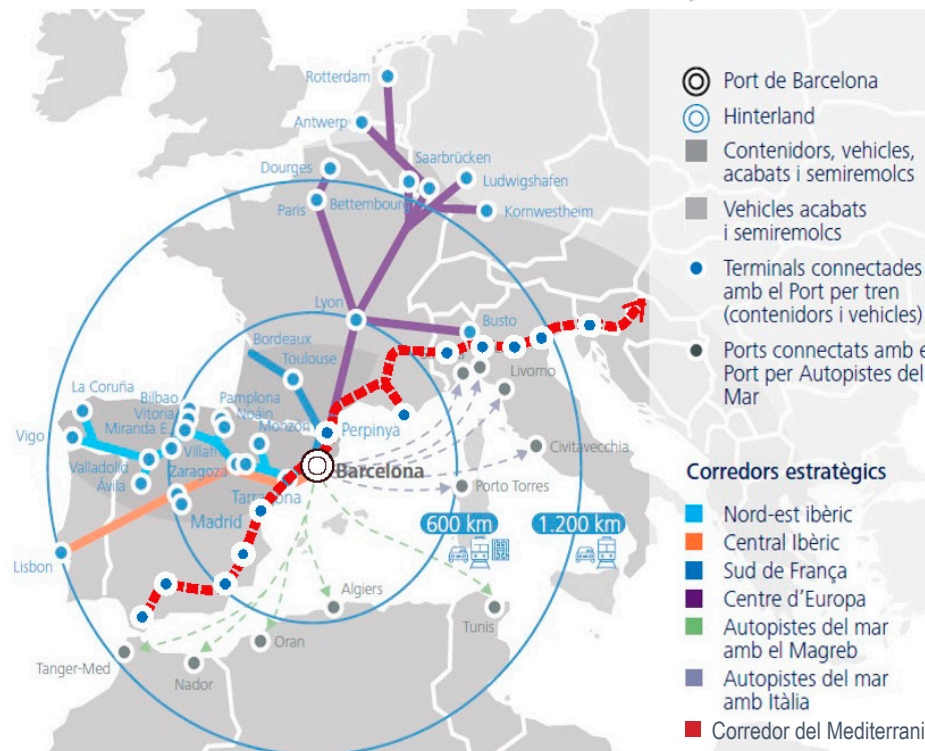


L'ampliació sud del Port i el trasllat de l'activitat comercial i logística cap aquest punt per allunyar-la del centre de Barcelona representa un **augment en el tràfic de mercaderies** del port, la ZAL (Zona d'activitats logístiques), el polígon Pratenc i el polígon de la Zona Franca.



Això fa necessària l'execució dels nous accessos viaris i ferroviaris i en concret, de la **terminal logística intermodal** que permetin moure els contenidors de forma fluida i constant.

Font: Port de Barcelona



Font: Port de Barcelona

Aquesta terminal forma part del **corredor del mediterrani**

- » Doble plataforma ferroviària d'ample internacional que recorre el litoral mediterrani des de la frontera francesa fins a Algeciras
- » Uneix totes les ciutats mediterrànies entre si, amb la resta d'Espanya i amb Europa
- » Està connectat a una xarxa transeuropea que recorre 3.500 km i concentra el 54% dels habitants d'Europa

La **Terminal Logística Intermodal**, formada per la Terminal Ferroutage i la Terminal Port de Barcelona.

- » Forma part del conjunt d'actuacions previstes al **IV Pla Estratègic del Port de Barcelona per l'any 2040**, on el principal objectiu mediambiental és la **descarbonització del Port**, amb el que es vol assolir la neutralitat d'emissions l'any 2050.
- » Està contemplada com a **prioritària** al protocol de col·laboració entre el Ministeri de Foment i la Generalitat de Catalunya per al desenvolupament d'aquestes terminals, signat el 8 d'octubre de 2020, on s'estableix que el **Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori** sigui el responsable de la realització de l'**encaix territorial i urbanístic** de les terminals.

L'objectiu del PDU és:



POSSIBILITAR LA IMPLEMENTACIÓ DE LA TERMINAL LOGÍSTICA INTERMODAL DEL PORT DE BARCELONA, a través de l'encaix i l'ordenació urbanística.

Font: Barcelona Regional



L'entorn és divers i complex degut als usos i a les infraestructures que el travessen i als **valors ambientals, paisatgístics i culturals**.

La relació entre el sol urbà i el no urbanitzable, entre l'activitat i les infraestructures i els límits del riu Llobregat i el Parc agrari, delimiten uns **espais de vora o franges de contacte** d'especial atenció.

L'estructura d'espais lliures presenta discontinuïtats i falta de connectivitat, ja que hi ha espais residuals i no integrats amb l'entorn, que generen una **manca d'accessibilitat** i mobilitat de vianants i bicicletes, així com **manca de confort i seguretat**.

Font: Barcelona Regional



L'espai on s'ubiquen aquestes infraestructures comprèn uns terrenys de 68,8ha de superfície que no afecten directament els espais de valor de l'àmbit.

Aquesta superfície es troba dins la Delimitació dels espais d'usos portuaris (DEUP) i conté **terrenys residuals amb àrees abandonades amb usos i construccions fora d'ordenació**.

Font: Barcelona Regional



Font: Barcelona Regional

Els **accessos viaris**: nova autovia d'accés directe al port des de la Ronda Litoral a Sant Boi. Permeten que el trànsit del Port no es barregi amb el trànsit local de les rondes i eviten el pas per àmbits urbans i el polígon de la Zona Franca i Pratenc.

Els **accessos ferroviaris**: consten d'una doble via d'ample mixte d'accés directe al Port que connecta amb les vies d'accés a Can Tunis i genera noves platges de vies d'expedició recepció i de càrrega i descarrega dins dels terrenys portuaris. Les terminals més importants estan dins l'antiga Llera, i defineixen la Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona.



Millorar les connexions de port i aeroports del Mediterrani espanyol i les seves zones logístiques i industrials amb les respectives àrees d'influència de la Unió Europea i països veïns.

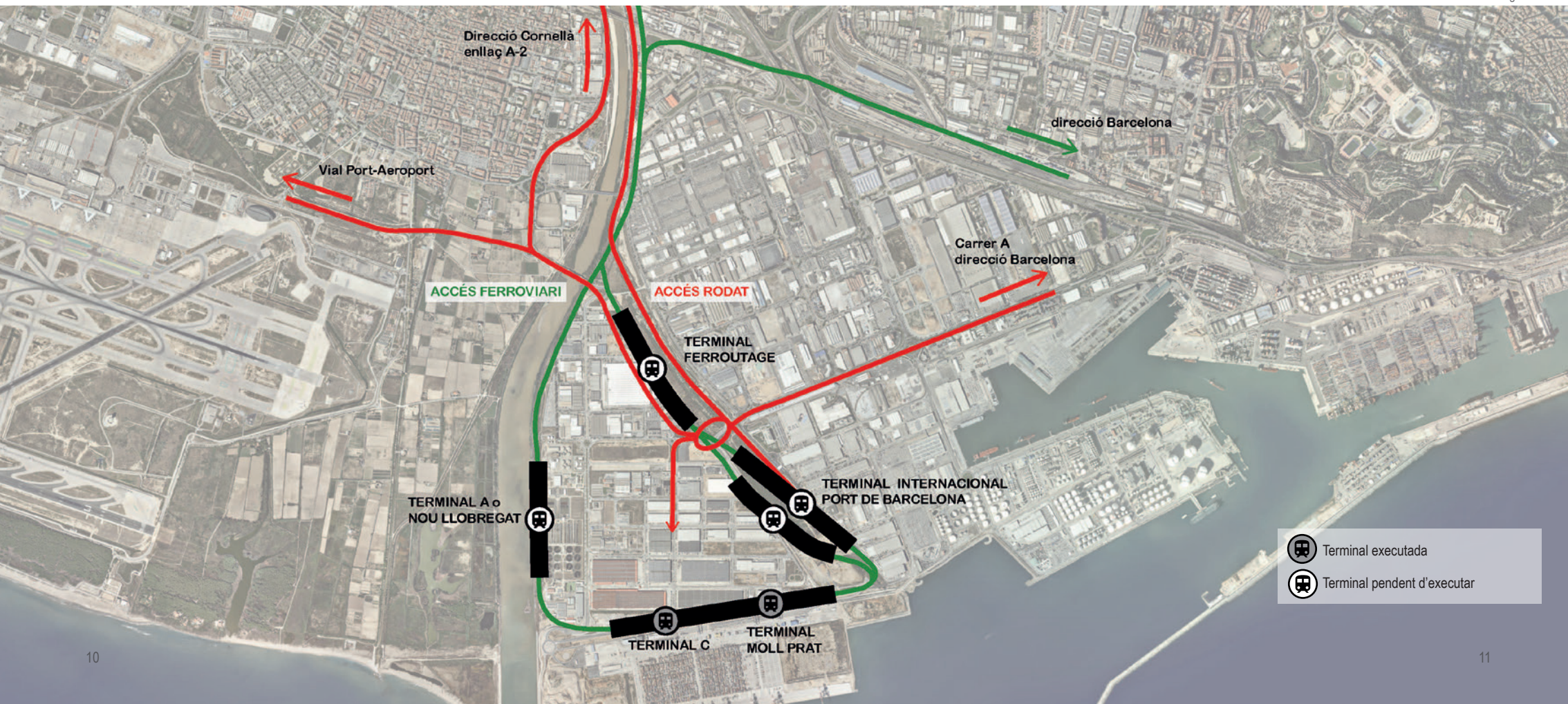


Augmentar la distribució de mercaderies amb tren. Contribuint al desenvolupament econòmic més sostenible a través de la reducció de la contaminació.



Millorar significativament les condicions de circulació i evitar el col·lapse de l'àrea metropolitana de Barcelona que en conseqüència comportarà grans estalvis per a l'economia mesurats en termes de cost de combustible, temps i sinistralitat.

Font: Barcelona Regional

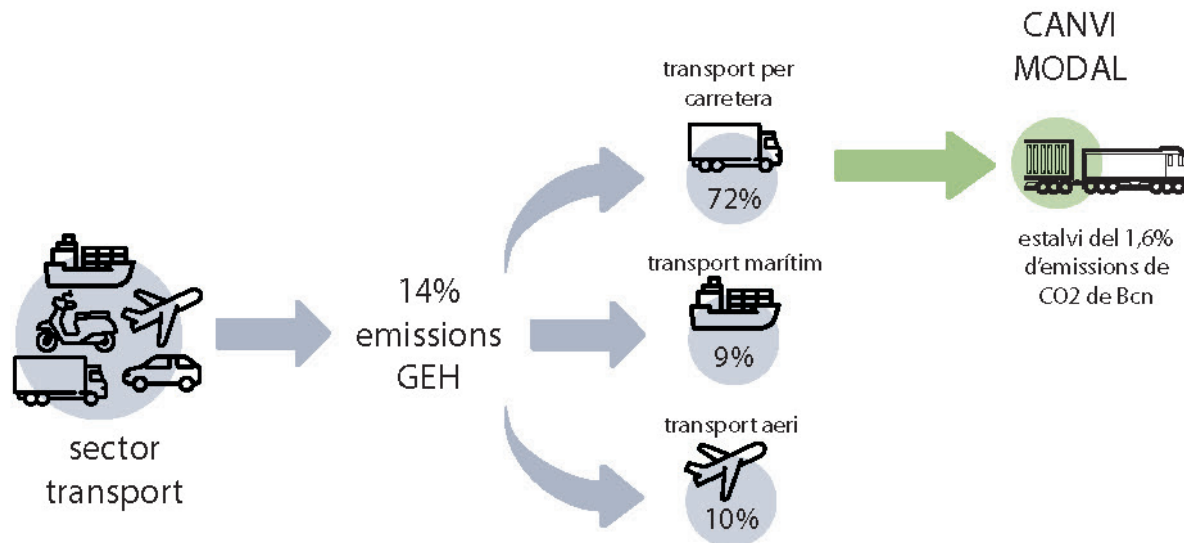


A NIVELL AMBIENTAL

- » El canvi modal del transport de mercaderies reduirà el nombre de circulacions de mercaderies en camió que passen al ferrocarril i en especial els de llarg i molt llarg recorregut.
- » El sector del transport origina el 14% de les emissions globals GEH (emissions d'efecte hivernacle). A Europa aquest percentatge és del 20%, al conjunt d'Espanya del 27% i a Catalunya del 29%. D'aquest conjunt, el transport per carretera és el màxim emissor amb un 72%.
- » El trasllat de camions al tren permetria un estalvi de 157.664.000 vehicles kilòmetre anuals. Que es traduirien en un estalvi de 54.045 tones de CO2 anuals que equivaldrien aproximadament a l'1,6% de les emissions anuals de la ciutat de Barcelona.

A NIVELL ESTRATÈGIC I ECONÒMIC

- » Forma part del Corredor Mediterrani que absorbirà més del 70% de la circulació ferroviària del Port de Barcelona.
- » Posicionament més competitiu del Port a nivell de ciutat, estat i internacional La infraestructura catalana registra quotes rècord de transport ferroviari de contenidors i vehicles que la situen molt per davant de la resta de ports de l'Estat espanyol i prop del nivell dels ports de el Nord d'Europa, referents al trànsit ferroviari.
- » És una peça bàsica del conjunt de Terminals logístiques intermodals de Catalunya.

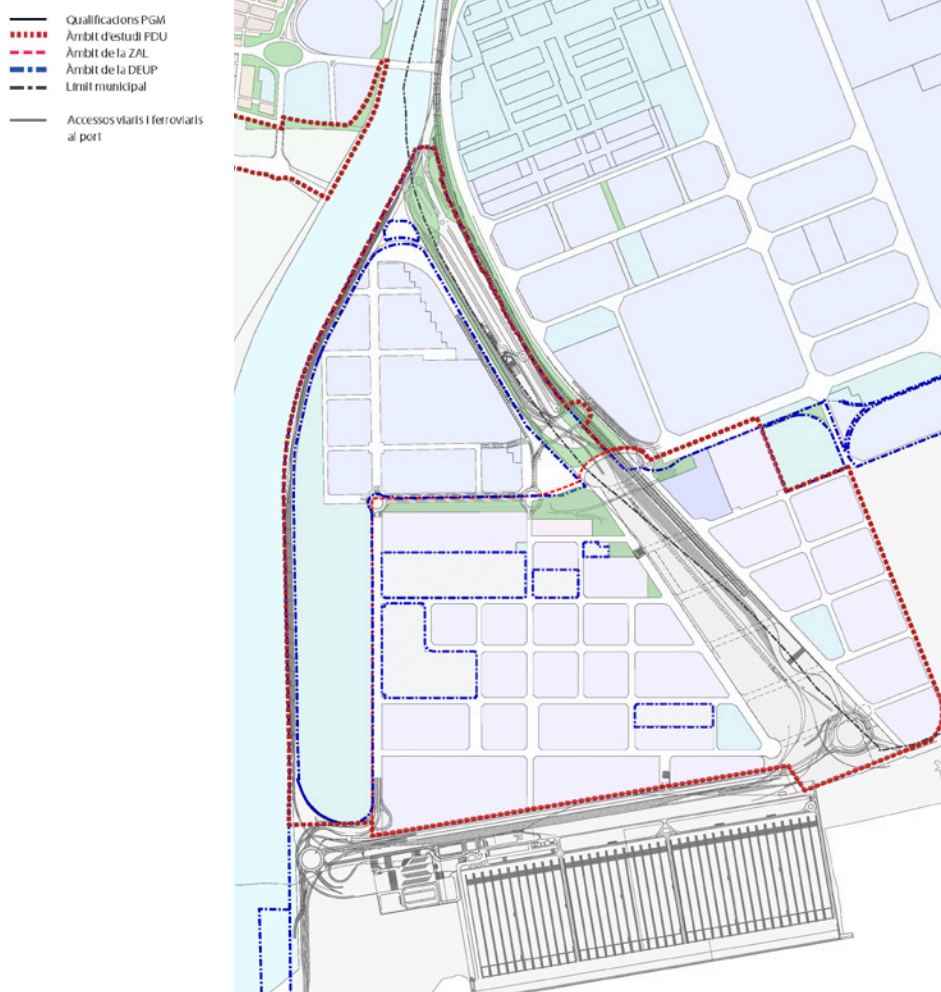


» Una de les accions prioritàries

Accelerar la construcció dels accessos ferroviaris al port, inclosos al corredor mediterrani, per duplicar el transport de mercaderies en tren i reduir el trànsit de camions.

Per tal de possibilitar la implantació de les terminals és necessari ordenar i adaptar tots aquells sòls afectats pel desenvolupament d'aquestes infraestructures en el territori així com l'ordenació de l'àmbit que envolta aquesta important operació, que millori les connexions i garanteixi la funció social dels espais lliures amb l'entorn.

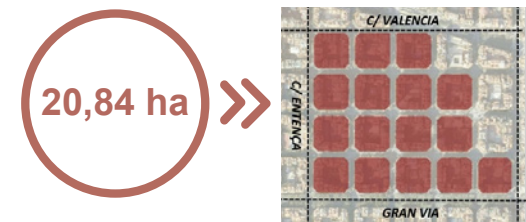
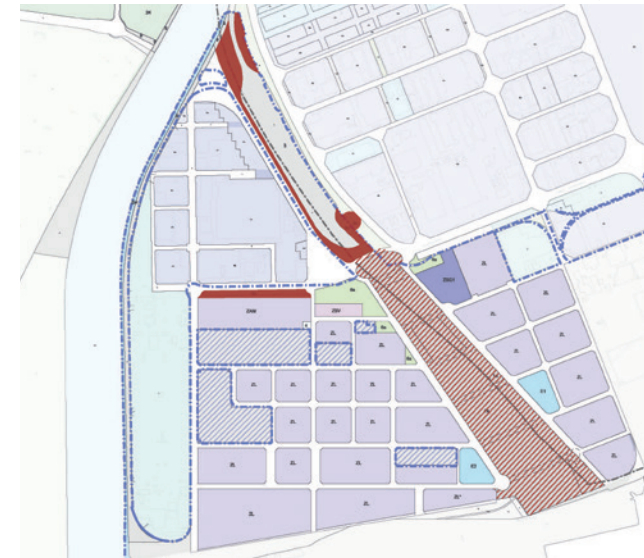
Font: Barcelona Regional



El pas de les infraestructures afecta un total de **20,84ha de reserva d'espais lliures o zones verdes** que es preveuen pel planejament urbanístic vigent, i que actualment no desenvolupen aquesta funció ni estan urbanitzats i es troben majoritàriament en estat d'abandonament i barraquisme.

La reordenació d'aquests espais lliures és una oportunitat per generar una estructura d'espais lliures pel gaudi de la ciutadania i alhora integrar aquestes infraestructures.

Font: Barcelona Regional



Equivalen aproximadament a 16 illes de l'Eixample

La figura urbanística adient per aquest encaix és el **PLA DIRECTOR URBANÍSTIC (PDU)** donat l'àmbit supramunicipal d'alta rellevància mediambiental, social i econòmica en la qual s'emmarquen aquestes infraestructures.

- **Adequar urbanísticament l'àmbit** a través d'una regulació urbanística adient dels espais de les infraestructures, dels espais productius i dels espais lliures.
- **Generar una xarxa d'itineraris** que integrin les àrees productives amb l'espai lúdic social de la ciutat i enllacin els espais naturals per afavorir la connectivitat ambiental.
- **Integrar paisatgísticament el pas de les infraestructures** que minimitzi el seu pas a través de corredors verds que facin de coixí.
- **Dotar de nous espais públics per la ciutadania** a través del reordenament de les 20,84ha d'espais lliures, com a espais de transició entre la ciutat i els espais protegits que afavoreixin a la seva protecció.

COM REORDENAR ELS ESPAIS LLIURES ?

- Tractar els **espais de transició** entre les infraestructures i l'entorn.
- Potenciar recorreguts en els espais de transició per **garantir la connectivitat social** amb l'entorn d'interès natural.
- Dinamitzar els espais lliures per respondre a necessitats dels diversos usuaris i així **garantir la seva funció social**.
- **Donar continuïtat als projectes existents** aconseguint la màxima integració i coherència.
- Dotar de nous espais públics amb diversitat d'usos que facilitin i **minimitzin la pressió sobre el parc agrari**.
- Millorar la qualitat dels espais lliures actuals i la **sensació de confort i seguretat** amb uns recorreguts més intuïtius.

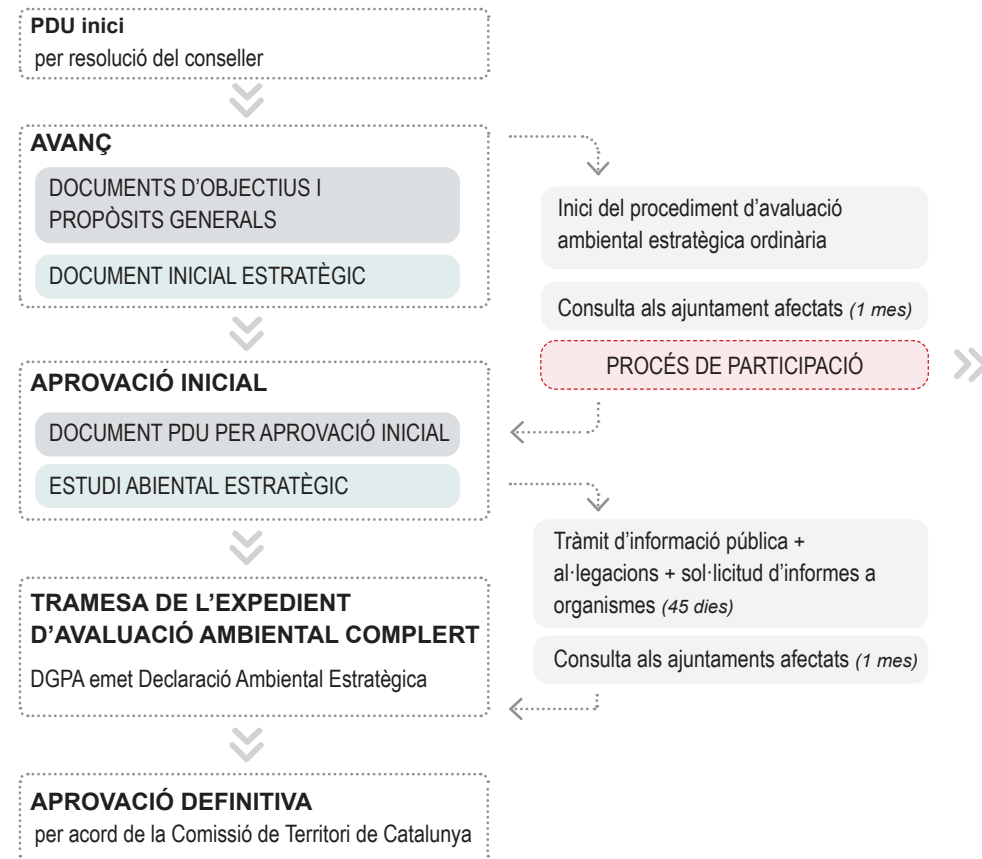
Font: Barcelona Regional



Què és un Pla Director Urbanístic (PDU) ?

Els PDU són figures de planejament urbanístic l'objectiu dels quals és coordinar l'ordenació urbanística d'un territori d'abast supramunicipal i tenen la potestat de delimitar i ordenar sectors d'interès supramunicipal per a l'execució directa d'actuacions d'especial rellevància social o econòmica o de característiques singulars que promou l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

Com es tramita (PDU) ?



PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

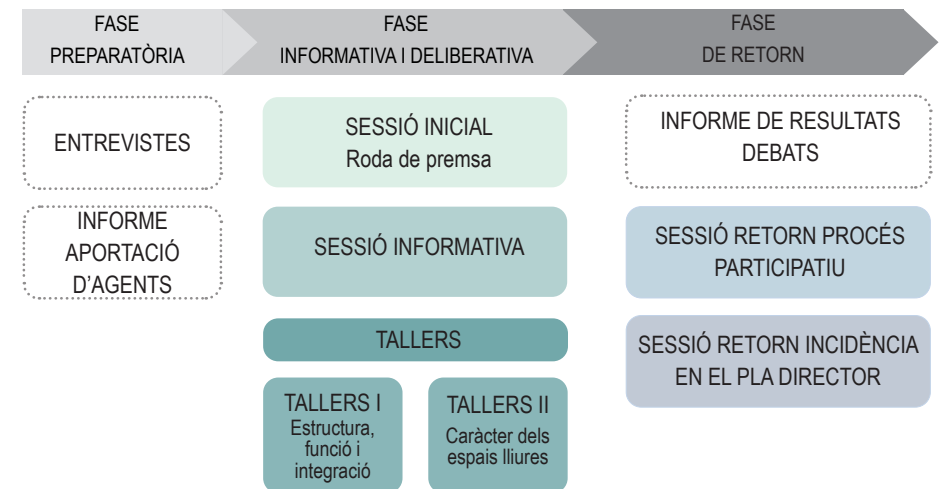
Què farem? OBJECTIUS DE LA PARTICIPACIÓ

L'objectiu del procés participatiu és aconseguir un PDU de la terminal logística intermodal del Port de Barcelona de més qualitat, on els principals agents implicats s'hi reconeixin.

Qui participa? PERSONES I ENTITATS AMB ESPECIAL VINCULACIÓ A L'ÀMBIT

Institucions, sectors, centres de recerca i àmbit acadèmic vinculats d'alguna manera a l'espai i entitats de la societat civil i veïnals dels municipis contigus al Prat de Llobregat i a Barcelona.

Com ho farem? SESSIONS DE PARTICIPACIÓ



Quan? CALENDARI DE LES SESSIONS I CANALS DE PARTICIPACIÓ

Es podrà participar per dues vies:

- Debats per videoconferència i presencials.
- Aportacions en línia. Es podran fer aportacions a través del portal participa.gencat.cat.

SESSIÓ INICIAL	SESSIÓ INFORMATIVA	TALLERS	SESSIÓ RETORN PROCÉS PARTICIPACIÓ	SESSIÓ RETORN INCIDÈNCIA EN EL PDU
16 de Novembre	18 de Novembre	9,16 de Desembre	Gener 2022	Juny 2022

Per assistir a les sessions caldrà inscriure's a través de participa.gencat.cat o confirmant assistència si la vostra entitat ja ha estat formalment convidada per correu electrònic.

