

# Estratègia Delta del Llobregat



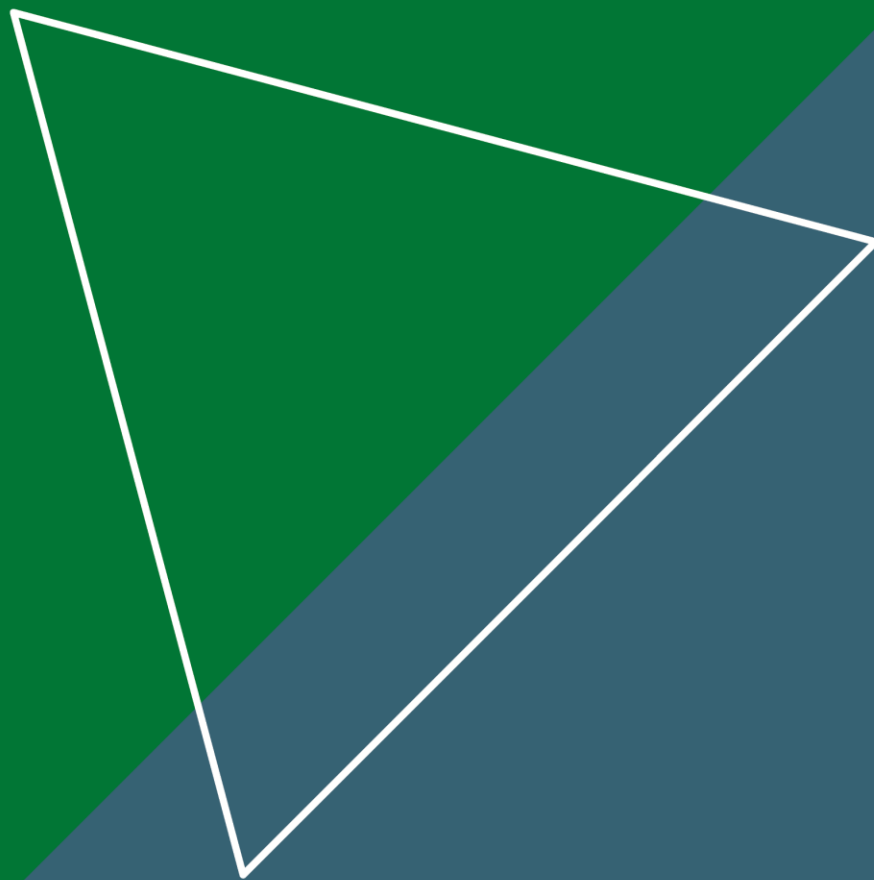
Ajuntament de L'Hospitalet



Ajuntament del  
Prat de Llobregat

## Resum executiu

Maig 2018



Direcció de l'Oficina estratègica  
de l'àmbit del Pla del delta del Llobregat



BARCELONA  
REGIONAL  
AGÈNCIA  
DESENVOLUPAMENT  
URBÀ

## Índex de continguts

- 01.** La plataforma econòmica del delta del Llobregat
- 02.** La transformació del delta – ón som i què proposem
- 03.** Objectius
- 04.** L'escenari horitzó
- 05.** Els projectes estratègics
- 06.** Balanç *ex-ante*

# 01

## La plataforma econòmica del delta del Llobregat

A la manera d'una definició intuïtiva

A l'est de l'eix Gran Via de les Corts Catalanes – C-31, **a cavall del port de Barcelona i l'aeroport del Prat**, hi ha un conjunt d'**espais de sòl industrial** adjacents on es desenvolupen **activitats estratègiques** per la seva significació en termes de valor i d'**ocupació de qualitat** que configuren el que podem anomenar **plataforma econòmica del delta del Llobregat**.



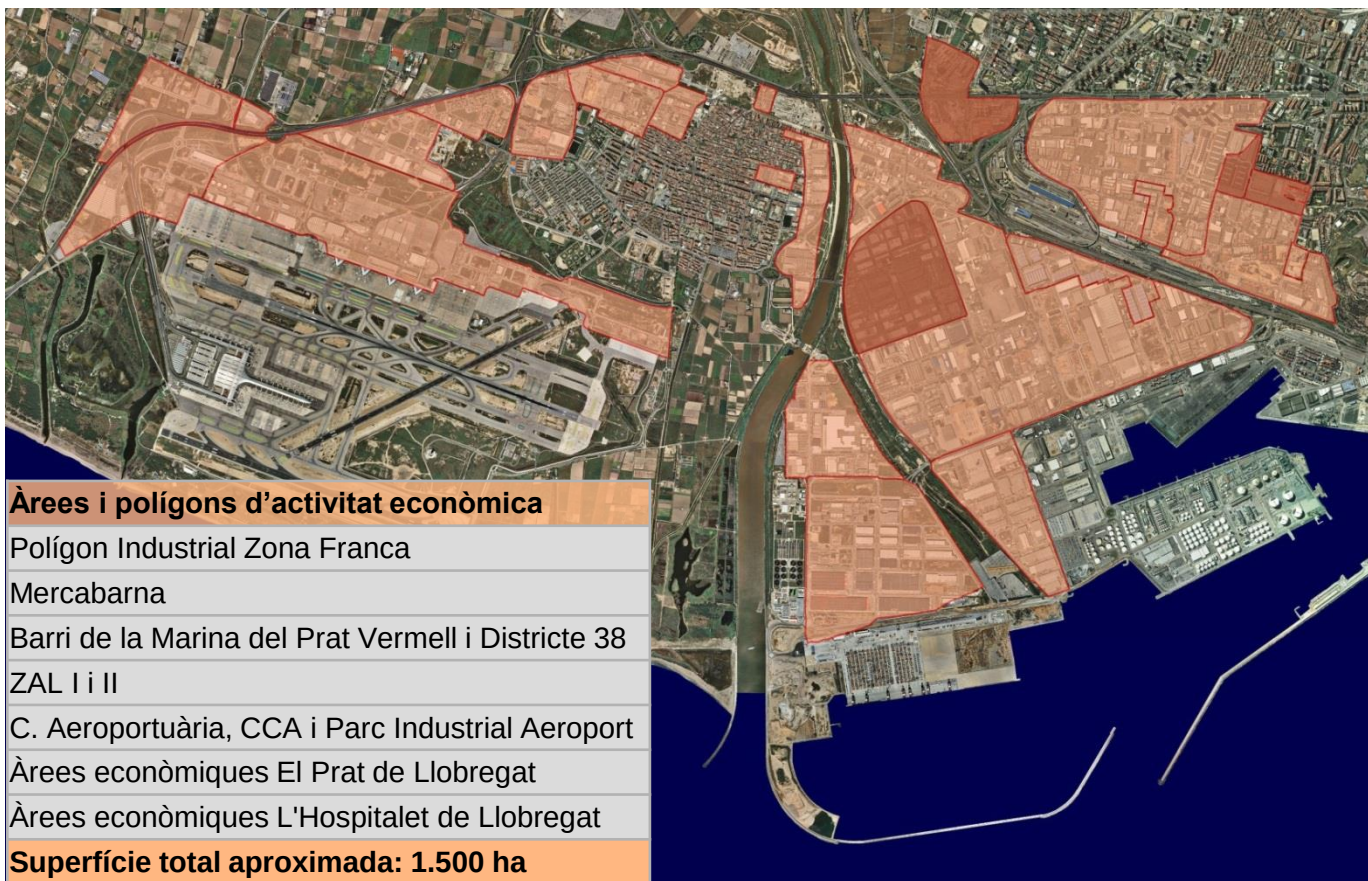
## A la manera d'una definició intuïtiva

La plataforma econòmica del delta de Llobregat és una **part indestruïble del continu urbà central de la metròpoli** així com del delta entès com a unitat geogràfica i ambiental. La plataforma **enclou àmbits de gran valor ecològic** (pertanyents als Espais Naturals del delta del Llobregat) que han de merèixer una especial consideració en qualsevol reflexió que es dugui a terme.





## Dimensió física de la plataforma



## Dimensió econòmica

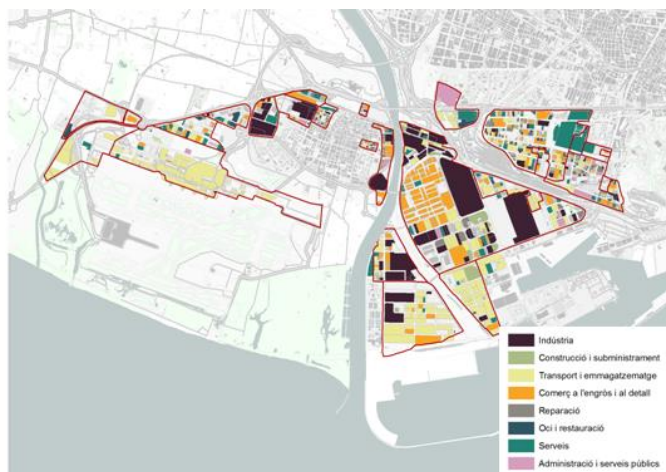
|                                                        | Impacte directe |               |                 | Total D+I+I' (2) |              |
|--------------------------------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|------------------|--------------|
|                                                        | Empreses        | Treballadors  | VAB             | VAB              | %VAB CAT     |
| Port de Barcelona                                      | 492             | 13.365        | 1.452 M€        | 2.291 M€         |              |
| Aeroport de Barcelona                                  | 590             | 15.454        | 266 M€          | 971 M€ (3)       |              |
| Mercabarna                                             | 700             | 6.700         | 353 M€          | 528 M€           |              |
| Terminals ADIF                                         | -               | -             | -               | -                |              |
| Pol biomèdic                                           | 17              | 340           | 31 M€           | 50 M€ (4)        |              |
| Fira de Barcelona - Gran Via                           | 30              | -             | 65 M€           | 1.332 M€         |              |
| <b>Polaritats</b>                                      | <b>1.829</b>    | <b>35.859</b> | <b>2.166 M€</b> | <b>5.171 M€</b>  | <b>2,7 %</b> |
| Polígon Industrial de la Zona Franca                   | 300             | 7.900         | 538 M€          | 904 M€           |              |
| ZAL I i II                                             | 114             | 6.717         | 492 M€          | 827 M€           |              |
| C. Aeroportuària, Reserva S.A,CCA i Parc Ind. Aeroport | 120             | 1.707         | 124 M€          | 209 M€           |              |
| Àrees econòmiques del Prat Llobregat                   | 379             | 13.563        | 1.046 M€        | 1.723 M€         |              |
| Àrees econòmiques de L'Hospitalet de Llobregat         | 69              | 10.101        | 917 M€          | 1.483 M€         |              |
| Barri de la Marina del Prat Vermell i Districte 38     | -               | -             | -               | -                |              |
| <b>Subtotal àrees econòmiques</b>                      | <b>982</b>      | <b>39.988</b> | <b>3.118 M€</b> | <b>5.146 M€</b>  | <b>2,7 %</b> |
| <b>TOTAL</b>                                           | <b>2.811</b>    | <b>75.847</b> | <b>5.283 M€</b> | <b>10.316 M€</b> | <b>5,4 %</b> |

(1) Sense incloure ZAL I i II. (2) VAB directe + indirecte + induït.

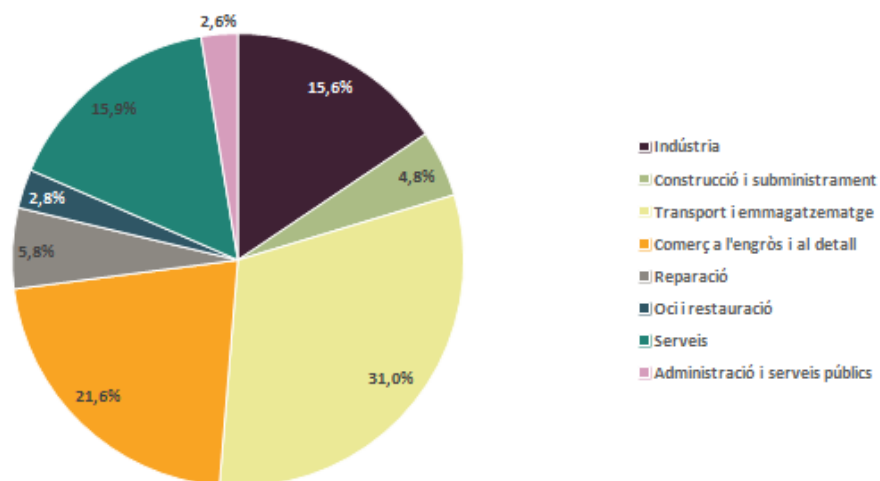
(3) Per a la valoració del VAB generat per l'Aeroport del Prat s'ha realitzat una hipòtesi conservadora.

(4) No es computen els llocs de treball del personal sanitari.

## Activitats



Segons nombre d'establiments actius (\*)



(\*) Sense incloure els establiments de Mercabarna.



## Administracions competents i entitats de gestió públiques



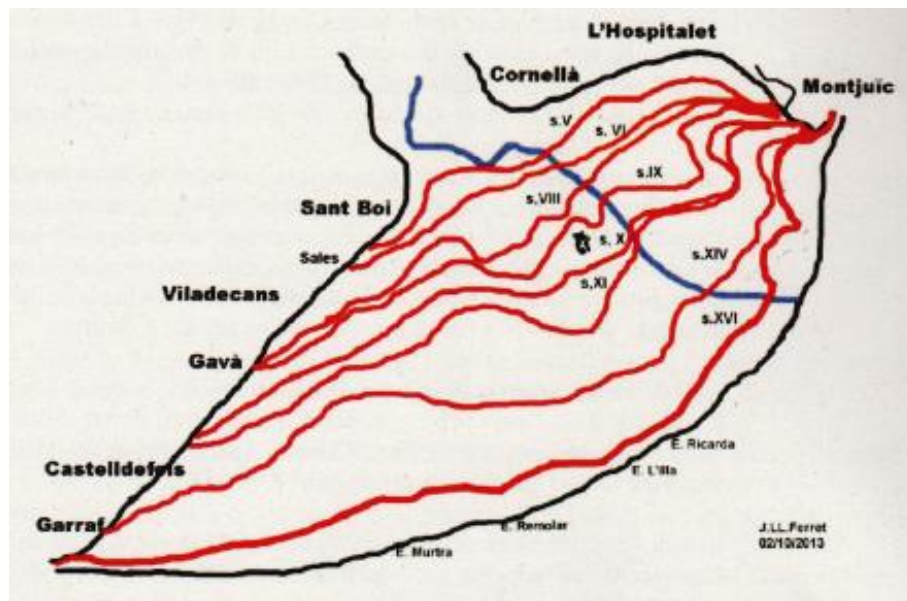
## 02

### La transformació del delta – ón som i què proposem

Com en tots els deltes majors de la Mediterrània, l'actual plana del delta del Llobregat és el resultat de la deposició dels sediments transportats pel riu amb posterioritat a la *transgressió flandriana*, a l'acabament de la darrera glaciació. Aquesta nova plana comença a avançar fa ara uns 6000 anys i s'edifica sobre un delta més antic que va arribar a penetrar fins 30 km mar endins, quan el nivell del mar es situava uns 120 m per sota de l'actual.

La plana deltaica es va expandir ràpidament durant l'Edat Mitjana a causa de l'increment de l'erosió a la conca del Llobregat i l'augment del transport sòlid del riu, fets vinculats a la creixent deforestació i a diverses anomalies climàtiques.

## L'origen del delta



## D'un àmbit d'aiguamolls a un delta agrícola

Durant segles, la plana deltaica va estar ocupada per grans extensions d'aiguamolls i experimentava freqüents inundacions. El riu i tot el delta en si representava una barrera per a les comunicacions terrestres i hi havia molt poca població.

A partir del segle XVI es comencen a dessecar zones de maresma, es rotura la terra i es van introduir conreus de secà (blat, ordi, vinya, etc.). La construcció del Canal de la Infanta, entre 1817 i 1820, suposà l'aparició de l'agricultura d'horta i fruita en l'hemidelta esquerre. El Canal de la Dreta es construeix el 1858.





L'enderroc de les muralles de Barcelona entre 1853 i 1873 i la ràpida ocupació de l'Eixample amb usos d'habitatge va propiciar l'èxode de bona part de la indústria que s'havia anat implantant en torn a la ciutat i a les viles properes. Bona part d'aquestes factories –com ara les fàbriques d'indianes, que havien de menester molta aigua i grans extensions de sòl– es van traslladar a l'àmbit avui ocupat pels barris de Port i la Marina. La implantació de noves infraestructures de comunicació (e.g. el ferrocarril a Vilanova el 1881) van accentuar la protoindustrialització del delta.

## La protoindustrialització del delta



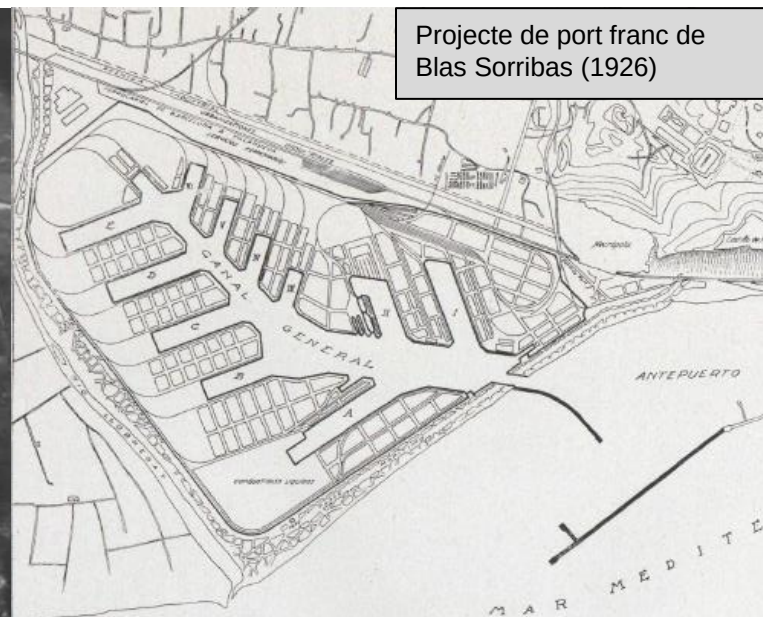
## La Volateria i el Port Franc

Les decisions –gairebé contemporànies– d'implantar un **camp de vol** i un **port franc** en el delta del Llobregat són el germen de la radical transformació que aquest àmbit ha viscut en els darrers cent anys.

Aeròdroms de La Volateria  
(1916) i El Prat (1918)



Projecte de port franc de  
Blas Sorribas (1926)



## D'un aeròdrom a un aeroport intercontinental

El primer aeròdrom del delta es va construir en 1916 a la finca *La Volateria* de Viladecans per iniciativa del Reial Aeroclub de Catalunya. El camp d'aviació del Prat de Llobregat, situat a uns centenars de metres de l'anterior instal·lació, es va obrir dos anys més tard, en 1918. Aquesta infraestructura fou utilitzada com a base de zeppelins i hidroavions de l'Armada i l'Exèrcit, i va començar a prestar serveis comercials el 1927.

Entre 1941 i 1946 es van realitzar obres per unir els dos aeròdroms. El 1948 es va obrir la pista 07-25 i entre 1948 i 1952 es va construir la pista 16-34 (avui inexistent), perpendicular a l'anterior, així com carrers de rodatge i una terminal per atendre els passatgers. Entre 1965 i 1970 s'amplia la pista principal, es construeix la pista oblíqua 02-20 i el primer edifici del que avui coneixem com la terminal T2B. Aquest edifici s'amplia amb motiu dels Jocs Olímpics, moment en què també es posen en servei les terminals A i C (actuals T2A i T2B).

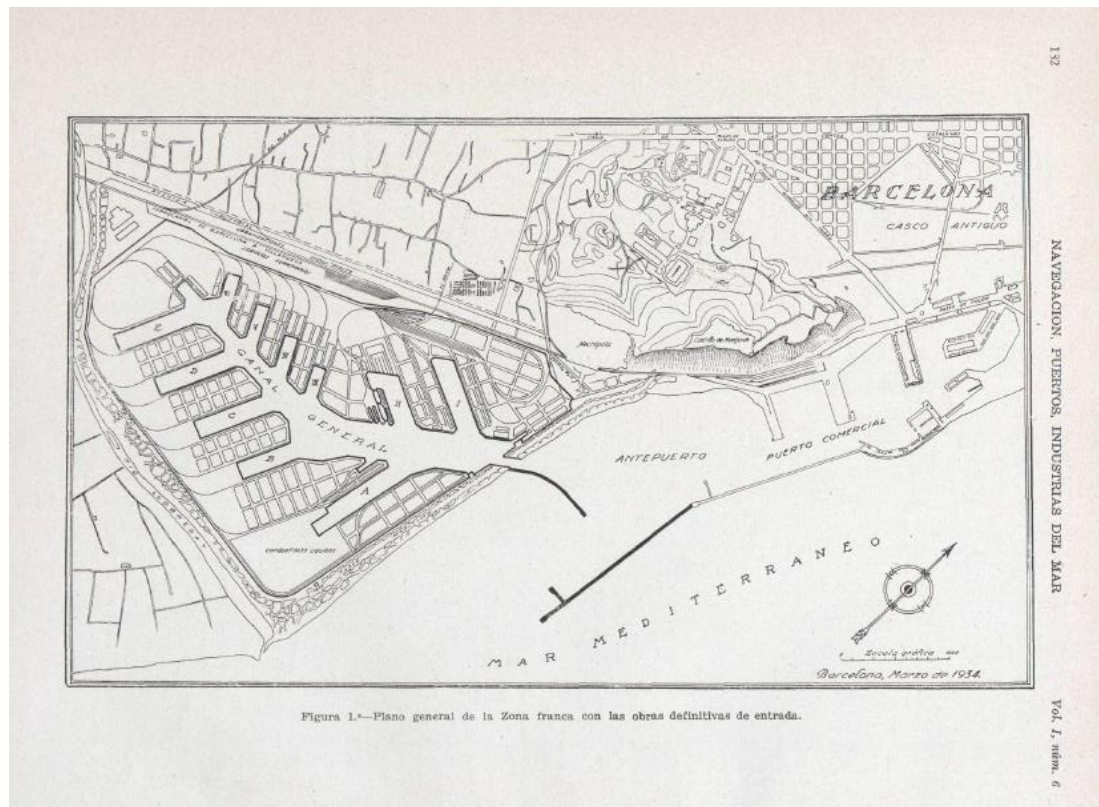




El 1918, l'Estat autoritza la construcció del port franc sol·licitat per la ciutat de Barcelona i per llei s'agreguen al municipi barceloní 900 ha de la Marina de l'Hospitalet que són declarades expropiables.

El projecte definitiu del port s'aprova el 1926 i les expropiacions s'inicien el 1927. El 1929 s'amplia el perímetre dels terrenys declarats d'utilitat pública fins a un total de 1.100 ha.

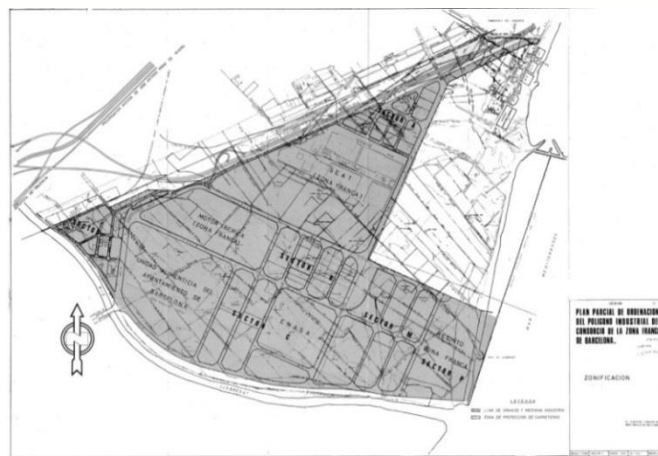
## D'un port franc a un polígon industrial





## D'un port franc a un polígon industrial

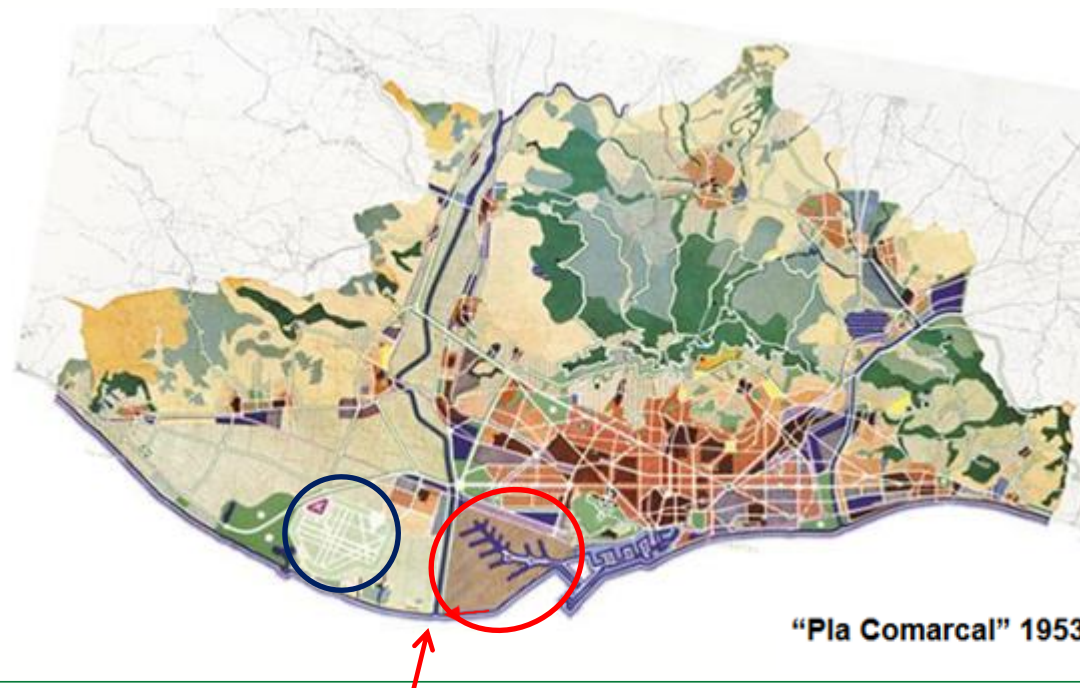
L'any 1951 s'implanta la factoria SEAT en terrenys expropiats per a la construcció del port franc. En els anys 60, l'Estat abandona la idea del port franc tal com havia estat concebut originalment<sup>1</sup> i decideix destinar 600 ha de les hectàrees expropiades a zona industrial (Llei 102/1965), i la resta a ampliar el Port de Barcelona cap a ponent. El pla parcial del polígon industrial de la Zona Franca s'aprova en 1968, i un any després comença la seva urbanització.



(1) Del port franc, es va arribar a construir només el contradic, l'embocadura i les dàrsenes exteriors, les quals han donat forma als actual molls d'Álvarez de la Campa i Prínceps d'Espanya.

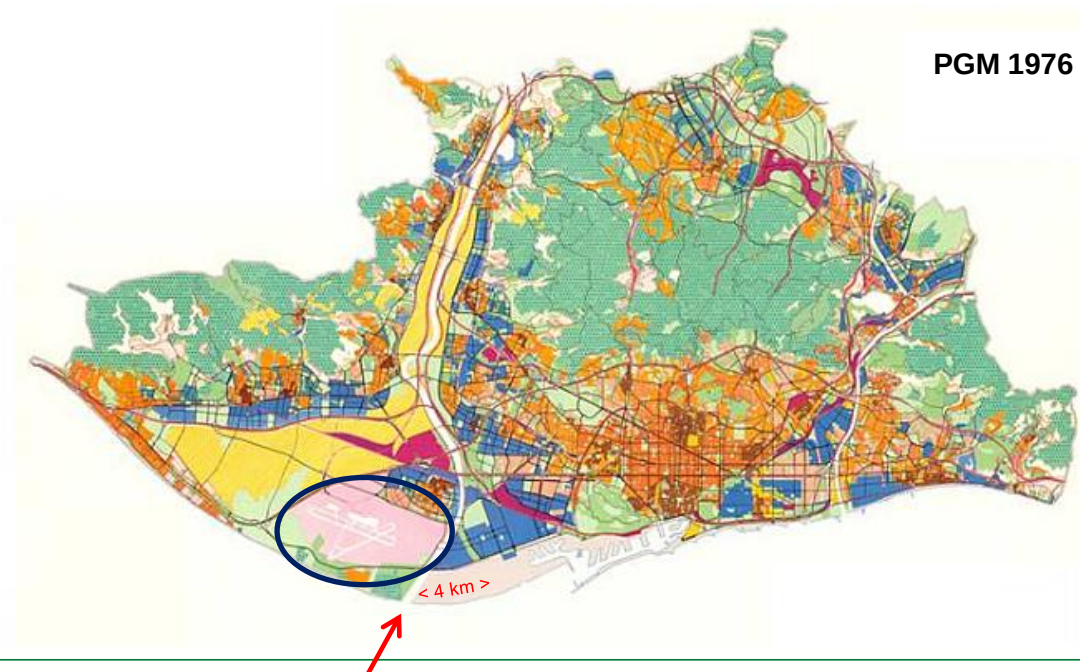
## Consolidació de les transformacions en el planejament urbanístic

Els projectes de desenvolupament de les grans infraestructures implantades han estat els principals 'prescriptors' de les transformacions sofertes pel delta del Llobregat al llarg dels darrers 100 anys.



## Consolidació de les transformacions en el planejament urbanístic

D'altra banda, les decisions projectuals que s'han adoptat al llarg de les darreres dècades en relació amb l'aeroport, el port i la Zona Franca de Barcelona s'han consolidat *a posteriori* en el planejament territorial i urbanístic.



## El *Conveni de cooperació en infraestructures i medi ambient* de 1994

El 16 d'abril del 1994 es va signar el *Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient en el Delta del Llobregat*.  
Les administracions públiques que el van acordar foren:

- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones
- Generalitat de Catalunya
- Consell Comarcal del Baix Llobregat
- Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
- Ajuntament del Prat de Llobregat
- Ajuntament de Barcelona

Paral·lelament es va signar un conveni de col·laboració entre el Ministerio de Medio Ambiente i el Departament de Medi Ambient de la Generalitat per al seguiment ambiental de les infraestructures recollides en el *Conveni d'abril de 1994*.

### MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**12956** RESOLUCION de 17 de mayo de 1994, de la Secretaría de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, por la que se dispone la publicación del *Convenio de cooperación en infraestructuras y medio ambiente en el Delta del Llobregat*, suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat y la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona.

Suscrito, previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat y la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, el día 16 de abril de 1994, un Convenio de cooperación en infraestructuras y medio ambiente en el Delta del Llobregat, y en cumplimiento de lo establecido en el punto noveno del Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, procede la publicación de dicho Convenio que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 17 de mayo de 1994.—El Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, José Alberto Zaragoza Ramesu.

#### ANEXO

#### Convenio de cooperación en infraestructuras y medio ambiente en el Delta del Llobregat

En El Prat de Llobregat (Barcelona) a 16 de abril de 1994,

#### REUNIDOS

El excelentísimo señor don José Borrell Fontelles, en representación del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente;  
El honorable señor don José María Culleril i Nadal, en representación de la Generalidad de Cataluña;

El ilustrísimo señor don Luis Tejedor Ballesteros, en su calidad de Alcalde de El Prat de Llobregat;

El ilustrísimo señor don José Montilla Aguilera, en su calidad de Presidente del Consejo Comarcal del Baix Llobregat;

El excelentísimo señor don Pascual Maragall i Mira, en su calidad de Presidente de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona y como Alcalde de Barcelona;

Todos ellos, reconociéndose la capacidad legal necesaria para suscribir este documento,

#### EXPONEN

El ámbito del Delta del Llobregat, reconocido en el momento actual como plataforma con un potencial económico singular a nivel internacional, presenta una demanda de actuación en materia de infraestructuras que deben realizarse incorporando globalmente los valores naturales que persisten en este territorio.

En el núcleo principal de esta demanda están las infraestructuras del puerto de Barcelona y su futura ampliación; aeropuerto de El Prat y la ordenación de actividades aeroportuarias en el lado tierra, así como la ampliación de pistas a futuro; la red viaria y ferroviaria de acceso al aeropuerto y puerto. Estas infraestructuras se configuran ya en el Plan General Metropolitano como un conjunto estratégico para el desarrollo.



## El “Pla Delta”

“Pla Delta” és el nom genèric que va rebre el sistema de concertació institucional per al desenvolupament de projectes d'infraestructures que es va articular al voltant del Conveni de 1994.

El Pla Delta mai no va existir com a instrument de planejament en sentit estricte. Però la dinàmica de cooperació engegada arran dels compromisos adquirits per les administracions públiques signatàries del Conveni i els projectes a què va donar peu va tenir una efectivitat –per bé que amb *tempos* força més dilatats que els que es preveia quan es va signar el Conveni– que va transcendir el recorregut que hom hauria pogut suposar que tindria un procés regit solament per un conveni de cooperació.

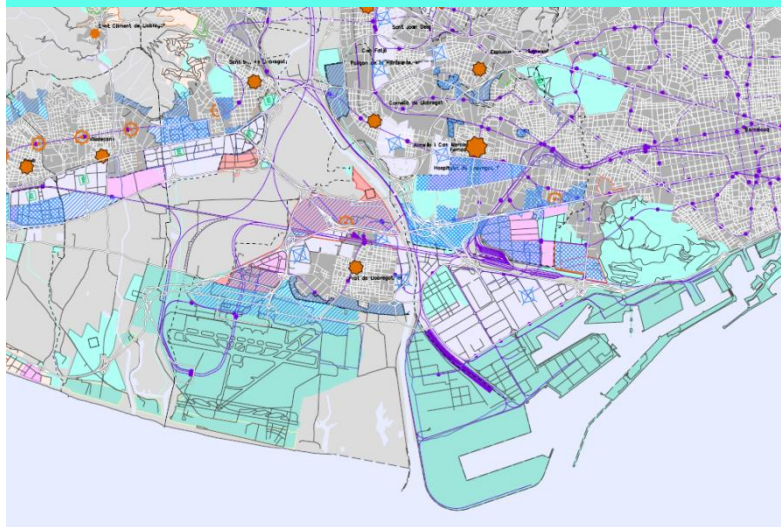




## Ón som ara – El PTMB

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona de 2010 (PTMB) elevà a la categoria de model territorial el mosaic d'àmbits transformats i espais lliures resultant de les decisions projectuals que s'han anat adoptant i executant al llarg de les darreres dècades en l'àmbit del delta del Llobregat, incloent les del “Pla Delta” de 1994.

PTMB 2010 Sistema urbà – estratègies urbanes



PTMB 2010 Espais oberts



On som ara... i què proposem

Contemplant el procés de transformació del delta del Llobregat com la substitució irreversible d'espais naturals (aiguamolls, erms i altres hàbitats així com les comunitats que els habiten) per infraestructures i zones urbanitzades, és evident que **el seu balanç ambiental ha estat negatiu** malgrat les mesures correctores d'impactes que s'han endegat en els darrers anys. D'altra banda, **mai no s'ha fet un balanç socioeconòmic i ambiental del conjunt de la transformació del delta** que hagi permès valorar objectivament fins a quin punt “ha pagat la pena” el “sacrifici ambiental” de l'àmbit (al conjunt del delta només es mantenen un 5% dels hàbitats i les zones humides originals).

Al nostre entendre, doncs, són absurdes les estratègies “desenvolupistes” que pretenguin ocupar més espais lliures del delta transgredint les fronteres que el PTMB traça per al sistema urbà. Però creiem que també seria absurd no rendibilitzar la transformació operada – especialment els guanys en accessibilitat i connectivitats assolits – obtenint **beneficis socioeconòmics i ambientals de caire inclusiu a través de l'impuls de noves activitats sostenibles i gestionant totes les oportunitats de millora ambiental que estiguin a l'abast.**



El que proposem



## Necessitat i oportunitat d'una nova estratègia

Per poder aconseguir que la plataforma econòmica del delta del Llobregat esdevingui una zona d'impuls de l'activitat econòmica i l'ocupació inclusiva i a l'ensem un territori orientat a la sostenibilitat, cal una nova estratègia que permeti

**aprofitar sinèrgicament  
les fortaleeses i  
oportunitats existents i  
corregir les disfuncions  
de l'actual model.**



## Necessitat i oportunitat d'una nova estratègia

L'estratègia es concep:

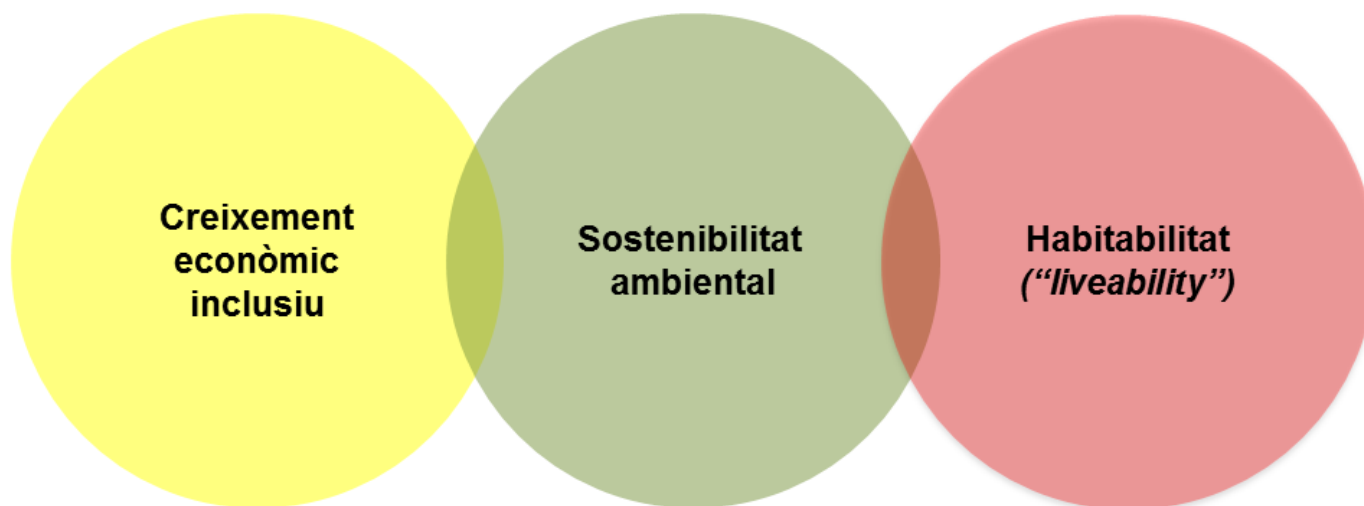
- Com un **pla de gestió i governança de l'àmbit**, un instrument de govern que permeti desplegar eficaçment els eixos d'actuació i les mesures tendents a la consecució dels objectius establerts.
- Com una **aportació tècnica** als treballs de redacció del Pla director urbanístic metropolità de l'AMB, document rector de la futura ordenació territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona a llarg termini.
- Com una iniciativa amb una **dimensió urbanística** específica, puix que algunes de les propostes relatives a usos del sòl s'hauran de traduir en el desenvolupament d'instruments concrets d'ordenació (modificacions del Pla general metropolità o figures de planejament derivat).

## 03

## Objectius



## Objectius generals



## Objectius de sostenibilitat ambiental (1/2)



- Mitigar les externalitats de les activitats econòmiques de la plataforma econòmica del delta del Llobregat
- Optimitzar el consum d'energia i augmentar el grau d'autosuficiència energètica de les empreses
- Reduir el consum energètic i les externalitats de la mobilitat generada i atreta
- Ordenar progressivament la distribució espacial de les activitats a la plataforma amb criteris de sostenibilitat
- Ambientaltitzar els *codis d'el·ligibilitat* per a les noves demandes d'implantació

## Objectius de sostenibilitat ambiental (2/2)



- Identificar i prevenir els riscos naturals que poden incidir sobre la plataforma
- Minimitzar els riscos localitzats i induïts associats a les activitats econòmiques
- Ampliar la dotació de zones verdes i espais lliures de l'àmbit
- Contribuir a la preservació dels espais naturals protegits
- Incrementar la funcionalitat dels equipaments ambientals de l'àmbit

## Objectius de creixement econòmic inclusiu (1/2)



- Consolidar els usos industrials sostenibles de la plataforma econòmica del delta del Llobregat
- Atreure noves localitzacions d'activitats industrials ecoeficients, generadores d'ocupació i valor i amb vocació exportadora
- Gestionar coordinadament l'oferta de sòl industrial en terrenys públics
- Aprofitar la reserva de sòl industrial 22AL per a l'ampliació de Mercabarna
- Ampliar l'oferta de sòl industrial i logístic en zones adjacents al port de Barcelona i d'accessibilitat òptima



## Objectius de creixement econòmic inclusiu (2/2)



- Fomentar l'emprenedoria al voltant de noves activitats tecnològiques d'R+D+i relacionades amb el territori, el medi, les infraestructures i les activitats de l'àmbit
- Endegar programes específics de millora d'infraestructures i serveis per recolzar la competitivitat i el caràcter inclusiu de la plataforma
- Posar en valor els actius intangibles de l'àmbit com a factors diferencials

## Objectius d'habitabilitat (1/2)



- Promoure l'ús ciutadà i el gaudi pacífic del territori que abasta la plataforma econòmica del delta del Llobregat
- Implantar nous equipaments i serveis urbans de caire estratègic com a eines d'increment de l'habitabilitat (*liveability*) de l'àmbit per part dels ciutadans
- Desenvolupar noves interaccions entre la plataforma i la ciutat metropolitana (especialment amb els barris propers)
- Augmentar la connectivitat del territori de la plataforma amb els espais naturals del delta del Llobregat i la muntanya de Montjuïc

## Objectius d'habitabilitat (2/2)



- Potenciar el gaudi dels espais lliures i els equipaments de la plataforma i del seu entorn per part dels treballadors i les treballadores de l'àmbit
- Adoptar una nova visió transversal i holística en les polítiques municipals que afecten la plataforma
- Promoure la participació dels ciutadans i les ciutadanes en la planificació i la governança de l'espai

## 04

### L'escenari horitzó

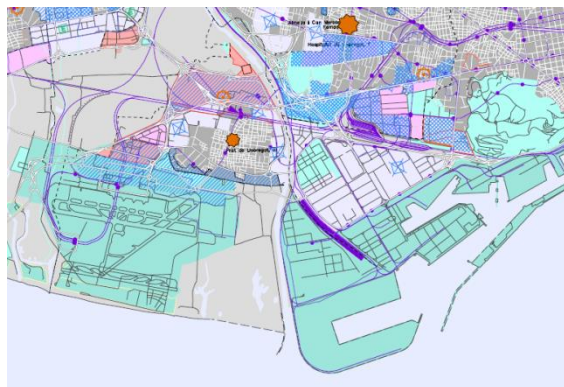
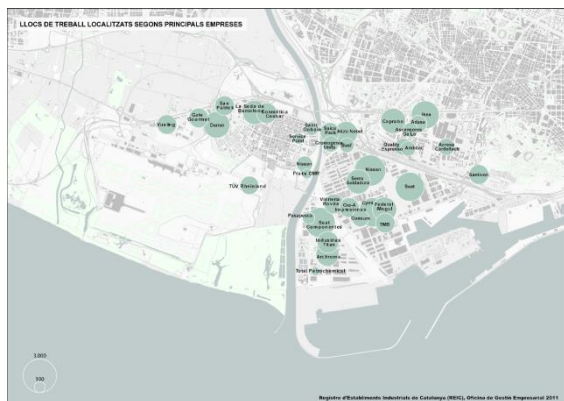
## L'horitzó que albirem



- L'horitzó temporal de l'estratègia és l'any **2025**. El nou model que s'albira fa possible
  - l'aprofitament eficient del **sòl industrial existent** per afavorir la implantació d'**activitats econòmiques sostenibles** generadores de nova **ocupació inclusiva de qualitat**;
  - la **reducció de greuges ambientals sistèmics** que pateix el delta i de les **externalitats socioambientals** de les activitats implantades als polígons industrials, àdhuc les de la mobilitat que aquestes generen i atreuen;
  - la restitució a aquest àmbit territorial de la seva condició d'**espai “vivable” (liveable)** de la ciutat metropolitana, per tal que les persones que hi treballen, i el conjunt de la ciutadania per extensió, puguin gaudir de **més qualitat de vida**.



## Horitzó d'usos de l'espai i activitat



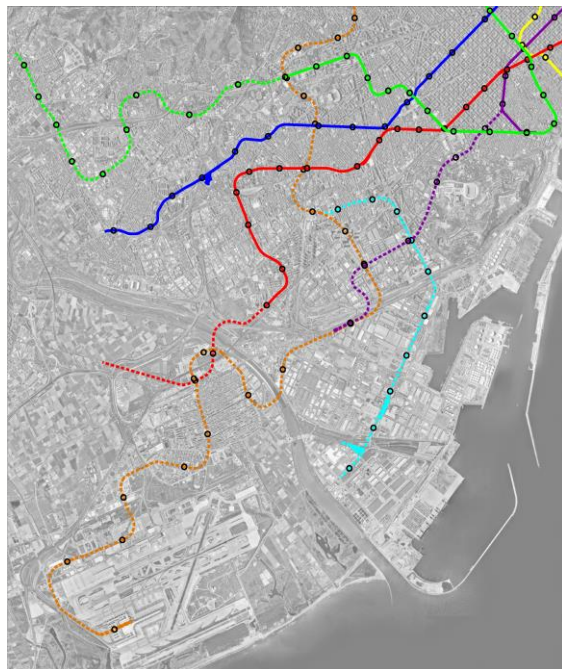
- Establiment, en el sòl industrial existent (clau 22a i similars), de **noves activitats ecoeficients** pertanyents als sectors identificats com a estratègics.
- **Ancoratge de les activitats industrials** en l'àmbit i captació de noves localitzacions d'aquest sector econòmic amb ofertes adreçades específicament als nínxols d'emprenedoria més dinàmics (PIMES).
- Ampliació d'espais destinats a certes activitats que són deficitàries en dotació de sòl, però sempre **dins del perímetre del sòl industrial i logístic definit pel planejament territorial**.
- Es defuig un **zoning** d'especialització del sòl industrial. **Es valora com un tret positiu la flexibilitat que ofereix la definició normativa de la qualificació 22a del PGM.**
- Les administracions intervenen en el govern dels operadors públics de sòl (i de les grans infraestructures) per orientar les seves pràctiques cap a l'escenari horitzó. També es despleguen **nous espais institucionals de governança col·laborativa** per augmentar la interacció.

## Horitzó ambiental



- **Es preserven tots els espais oberts** que contempla el Pla Territorial Metropolità de Barcelona.
- A més, s'aprofiten els processos de modificació del planejament urbanístic **per aflorar nous espais lliures amb prou entitat** per desenvolupar una funció ecològica significativa.
- Malgrat l'augment d'activitat econòmica, **es redueixen el consum d'energia i els costos externs associats a la producció in situ i a la mobilitat generada**. Això resulta possible gràcies a què a les tendències a la major eficiència ecològica dels processos productius i de la mobilitat se superposen projectes específics que permeten mitigar encara més les externalitats.
- **La reducció de les emissions de GEH és prou intensa per compensar les emissions distals** que la mobilitat generada produeix a fora de l'àmbit.
- Es posen en marxa i s'aprofiten al màxim tots els **equipaments ambientals** existents.

## Horitzó d'habitabilitat

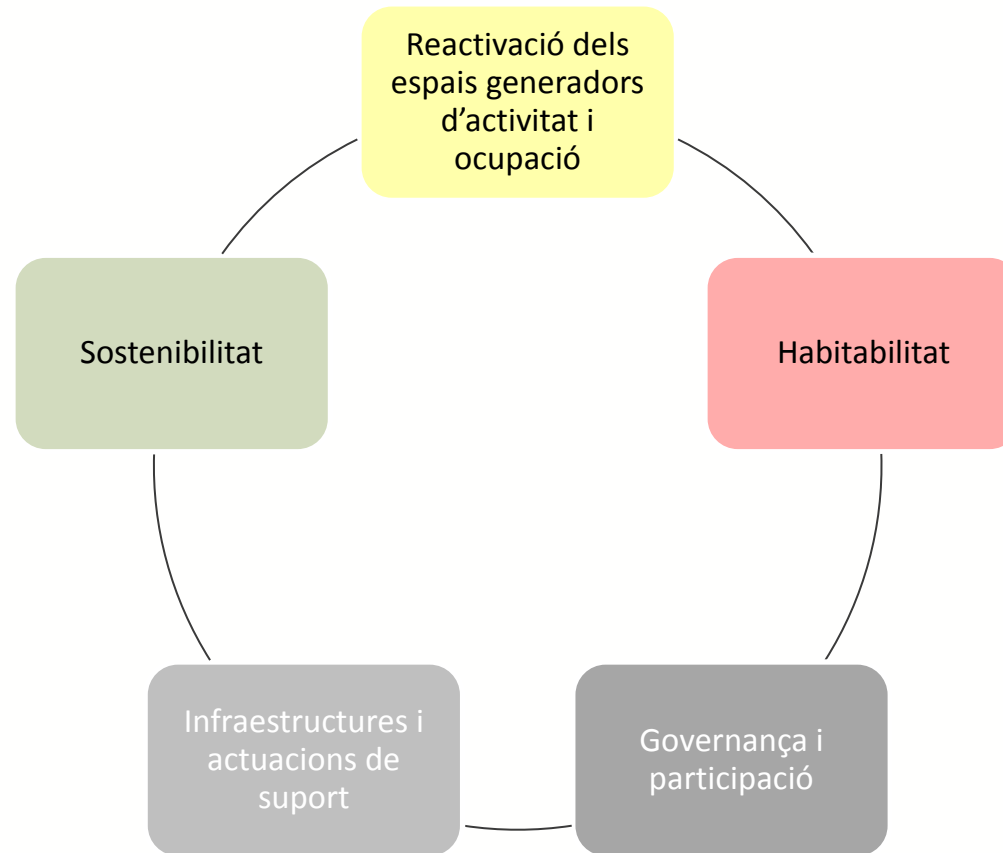


- Es millora la **connectivitat interna i externa** així com l'**accessibilitat** a l'àmbit del pla.
- S'arriba al nivell de **dotació de serveis de transport públic col·lectiu** que preveu el planejament sectorial vigent.
- **Es resolen tots els colls d'ampolla existents en els itineraris per a vianants i bicicletes.** S'eliminen totes les mancances d'urbanització que generen dèficits objectius i subjectius de seguretat i confort.
- Les **accions de millora en les xarxes de serveis** permeten corregir les seves disfuncions i enrobustir-les.

# 05

## Els projectes estratègics

## Eixos d'actuació per assolir l'escenari horitzó





## Projectes de reactivació dels espais generadors d'activitat i ocupació



**Parc industrial de PIMES**



**Mercabarna**



**Nous sectors de la ZAL del  
Port de Barcelona**



**Ciutat Aeroportuària**



**Promoció integrada dels  
polígons d'activitat econòmica**

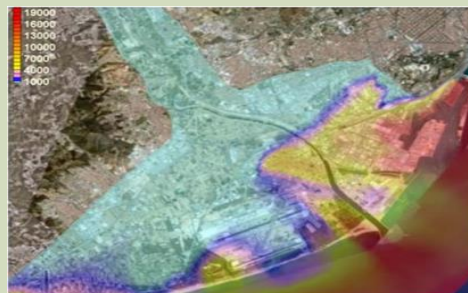


**Observatori de tendències  
i seguiment de projectes**

## Sostenibilitat



**Protecció dels espais naturals  
del delta del Llobregat**



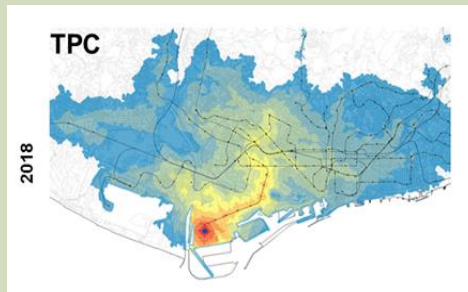
**Lluita contra la intrusió salina i  
altres aplicacions ambientals  
de l'aigua regenerada**



**Aprofitament secundari de l'aigua  
regenerada per a usos industrials**



**Generació d'energia verda  
i mitigació d'externalitats per  
consum energètic**



**Accessibilitat en  
transport públic**



**Mobilitat ecoeficient**

## Habitabilitat



**Marina del Prat Vermell**



**Corredors verds i  
connectors ecològics**



**Nous espais lliures**



**Caminabilitat i vitalitat**



**Equipaments**



## Infraestructures i actuacions de suport



**Infraestructures de serveis**



**Gestió integral de la llera  
desviada del Llobregat**



**Connexió de la xarxa viària  
estructurant al nou accés sud al Port**



**Passeig del peu de Montjuïc**



**Obertura del carrer E**



**Front de ronda**



**Xarxa ferroviària de  
l'àmbit del Port**

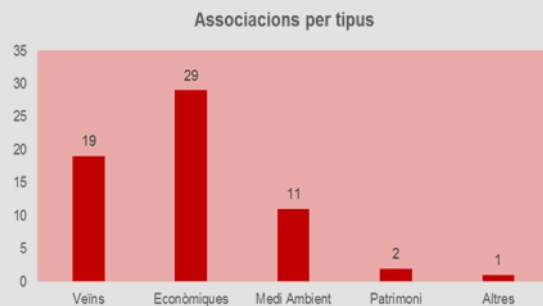


**Terminal multimodal de  
ferroustage**



**Gestió dels riscos industrials**

## Governança i participació



Punts de trobada de la ciutadania



Taules sectorials



Governança col·laborativa



Consell d'operadors



# 06

## Balanç *ex-ante*



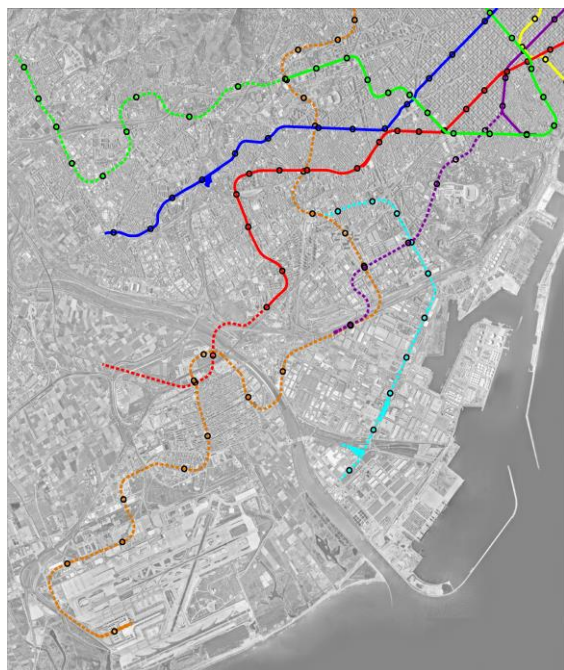


## Els resultats anticipats



- En definitiva, malgrat l'augment d'activitat econòmica, **es redueix el consum d'energia així com el volum de les externalitats socioambientals *in situ* i associades a la mobilitat generada/atreta**. Això resulta possible gràcies a què a la tendència a una major ecoeficiència dels sectors productius i de les tecnologies de la mobilitat es superposa l'efecte positiu dels projectes del pla específicament adreçats a la mitigació de les externalitats.
- **La reducció de les emissions de GEH és prou intensa per compensar les emissions distals** que la mobilitat generada/atreta produeix a fora de l'àmbit.
- Es preserven tots els espais oberts que contempla el Pla Territorial Metropolità de Barcelona i **s'afloren 22 noves ha d'espais lliures amb prou entitat per desenvolupar una funció ecològica significativa**.

## Els resultats anticipats



- La **Marina del Prat Vermell** desplega el seu potencial com a barri consolidat de la ciutat.
- Augmenta significativament la **cobertura de la xarxa de transport públic i l'accessibilitat amb bus i modes ferroviaris** a tot l'àmbit del pla.
- **S'estén d'una manera molt important la xarxa ciclable** i es resolen tots els colls d'ampolla existents en els itineraris per a bicicletes.
- **Augmenta de manera important la longitud de "corredors verds"** en els PAEs.
- **S'eliminen mancances d'urbanització dels PAEs** que generen dèficits objectius i subjectius de seguretat i confort.