

CAP A UN PLA ESTRATÈGIC URBÀ DE LA BARCELONA NORD

Estudi urbanístic i propostes per als barris
del nord de Barcelona i el Besòs

Maig del 2023

Favb

Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona

Favgram

Federació d'Associacions Veïnals de Santa Coloma de Gramenet

Favmir

Federació d'Associacions Veïnals de Montcada i Reixac



Equip redactor:

Comissió d'Urbanisme de la Favb, amb Cristina Poza + Lisa Marrani + Salvador Matas + Voltes Cooperativa d'Arquitectura

1. INTRODUCCIÓ

Aquest estudi urbanístic del nord de Barcelona neix d'una necessitat: fer front a la vulnerabilitat social d'alguns dels barris amb les rendes més baixes de la ciutat.

Reduir aquesta problemàtica a la condició de frontera de la zona, de perifèria de la ciutat central, no soluciona el problema. Però el cert és que les mirades socials sobre les rendes, els estudis que s'han realitzat, la quantitat ingent de recursos econòmics que s'han destinat a plans integrals i de barri, l'actualització i el redimensionament extensiu d'equipaments i els recursos formatius, entre d'altres, tampoc no han produït els resultats esperats en la majoria d'aquests barris.

Hi ha alguns elements que ajuden a entendre aquests pocs avenços:

1. La **perspectiva històrica**. Aquest treball intenta explicar per què llocs adjacents continuen sense dialogar, així com la formalització morfològica dels barris actuals.
2. Les **ruptures urbanes**, que han contribuït a aquest silenci mantingut en el temps. Hi destaquen les anomenades infraestructures de la natura -sobretot el riu Besòs-; les causades per les infraestructures viàries i ferroviàries; i, fins i tot, les ruptures psicològiques, produïdes per la zonificació, les traces de les quals, industrials o residencials, han generat focus buits de vida, sobretot en hores nocturnes.
3. El retard en la incorporació a la **xarxa de comunicacions** principals -sobretot al metro- d'una part del territori, per exemple la connexió entre la Pau i la Sagrera a través de la L4 o la de les dues Trinitats a través de la L3.
4. La política de **canvis substancials en el planejament**, sobretot al voltant del Pla Sant Andreu-La Sagrera. La planificació fa ciutat nova, però no retroalimenta els barris existents.
5. Aquest treball sorgeix de la necessitat de **pensar globalment, des del punt de vista urbà, el conjunt del nord de Barcelona**. L'estudi va néixer el 2021, a partir dels resultats dels assessoraments urbanístics de la Favb a associacions veïnals federades i de les reunions amb les entitats i federacions del territori analitzat. Aquest document vol posar en comú les necessitats detectades a cada barri per poder fer una reflexió global. Per exemple, es detecten sinergies més incisives entre els barris i l'escala supramunicipal al voltant de l'eix Besòs (Sant Adrià, Santa Coloma, Barcelona i Montcada).
6. **És impossible abastar terrenys fronterers sense entrar a l'altra banda de la frontera**, perquè les fronteres administratives tapen una realitat quotidiana de vida de la gent, on el desenvolupament del dia a dia en un lloc comprèn i conforma el seu centre quotidià, i aquest no és Barcelona o Montcada, sinó barris contigus on el forn o la fruiteria pertanyen al mateix lloc comú. En realitat, són barris supramunicipals (Can Sant Joan i Vallbona són un exemple clar). Per aquest motiu, l'estudi també s'endinsa en alguns barris de Montcada, Santa Coloma i fins i tot Sant Adrià.
7. La **poca exploració global del terreny** constitueix una font d'ignoràncies que desaprofiten oportunitats, que només poden néixer de la voluntat dels municipis de pensar les fronteres com a llocs de trobada: d'idees, de possibilitats i de persones. El pas d'un pensament sorgit des de la realitat geogràfica estricta a la ciutat metropolitana posa en perill la mateixa observació que banya els ulls de les

polítiques municipals des de fa temps. El paisatge es transforma i s'acosta més a la vida real dels habitants d'aquests barris. Aquest treball neix de les oportunitats, recull idees de fonts diverses i en reelabora o planteja de noves, segons els casos.

8. Finalment, enfront d'una tendència a resoldre problemàtiques sectorialment, aquest estudi delinea estratègies de **caràcter transversal, de les problemàtiques i de les necessitats lligades al territori**. Les propostes que planteja aquest treball cap a un pla estratègic per als barris del nord de Barcelona considera els diversos processos de planejament en curs i els insereix en aquesta mirada global (MPGM de Vallbona, regeneració dels polígons productius, Mercedes Benz, la presó de la Trinitat Vella, el PDU del Rec Comtal, etc.).

El document s'estructura en cinc blocs: aquesta breu introducció; la definició dels objectius plantejats; les consideracions detectades per eixos d'anàlisi; la definició dels àmbits de desenvolupament i les actuacions pertinents; i, finalment, la descripció dels nusos de transformació.

2. OBJECTIU

Els 10 objectius principals que sorgeixen de la diagnosi a escala territorial i social dels barris objectes d'anàlisi són aquests:

1. La lectura global coherent de les **unitats territorials definides per una interpretació patrimonial** i històrica del territori.
2. La necessitat de mirar aquest eix, on hi ha vulnerabilitat urbana, amb una visió global, des de polítiques i plans aïllats. **Cal tenir una mirada global davant de les grans transformacions.**
3. **Buscar solucions a les problemàtiques de falta d'habitatge públic a partir d'una visió estratègica del territori a gran escala:** connectivitat entre barris, eliminació de les barreres provocades per les infraestructures, evitar la concentració de problemàtiques socials, resoldre l'abandonament en temes de salut mental, etc. Considerar tots aquests factors permet poder trobar noves solucions per a situacions d'extrema vulnerabilitat en problemàtiques com l'accés a l'habitatge, com és el cas de Ciutat Meridiana.
4. **Connectivitat entre barris:** superar les barreres i ruptures urbanes generades per les infraestructures (vials i naturals) dels barris de l'Eix Besòs. Punts estratègics: Vallbona-Nu de la Trinitat-Montcada amb projectes com el soterrament del tren, MPGM de Vallbona, connexió amb les dues Trinitats, PDU del Rec Comtal.
5. Poder plantejar a curt termini una **reflexió més ampla sobre els equipaments i la seva connexió amb les zones verdes com a elements estructurants del territori**. Reflexionar sobre què és un equipament de barri i de ciutat (un exemple en aquest sentit podria ser el "rol d'equipament" que exerceixen en alguns barris les petites botigues i el comerç de proximitat o els cinemes de barri).
6. **No perdre teixit productiu** de la ciutat i entendre'l en un context més ampli, com a peça per donar continuïtat a la ciutat. Mirar a la possibilitat d'apostar **per sòl productiu públic**.

7. **Anticipar problemàtiques de mobilitat a la Sagrera** que poden sorgir del plantejament de la nova estació, a partir d'una reflexió sobre el caràcter de l'avinguda Meridiana, el carrer Gran de Sant Andreu i la Sagrera.
8. Generar una **agenda de prioritats d'actuació sobre operacions de línies de metro estancades al Pla Director d'Infraestructures 2021-2023**. Es fa cada vegada més urgent un Pla Integral de Mobilitat.
9. Inserir aquestes reflexions en un context més ampli. Amb el PDU metropolità és clara la **necessitat d'una mirada supramunicipal**.
10. Reivindicar que es pot començar a **pensar la ciutat des dels marges**.

3. CONSIDERACIONS PER EIXOS D'ANÀLISI

3.1 Unitats territorials (UT) de l'estudi

S'indiquen breument les principals problemàtiques detectades en l'àmbit:

UT 1: Sant Martí-Eix Sant Andreu-Sagrera

- Existència de la barrera del ferrocarril que separa barris i crea una discontinuïtat entre les dues bandes.
- Teixits industrials obsolets: creen discontinuïtats i problemàtiques de continuïtat de teixits.

UT 2: Trinitat Nova - Trinitat Vella

- Nus de la Trinitat.
- Desconnexió del riu (falta de ponts), connexió de ponts cap al Besòs.
- Les dues Trinitats i la seva connexió només a través del Pont de Sarajevo (ruptura de la Meridiana).

UT 3: Vallbona i Montcada

- Aïllament: geografia (riu) - infraestructures (tren).
- Turó de Can Sant Joan: aïllament i habitatge.
- Necessitat del soterrament tren: existència d'una gran finca agrícola.

UT 4: Torre Baró i Ciutat Meridiana

- Planejament que no s'ha executat.
- Problemàtiques socials (problemes lligats a l'habitatge).
- Aïllament: falta de comunicació amb els barris propers i barreres produïdes per les infraestructures d'una banda i Collserola per una altra.

3.2 Eix d'estudi: Infraestructures

3.2.1 Diagnosi:

Tot l'àrea està caracteritzada per ruptures urbanes. Els nusos més forts són al voltant de: 1) Horts de la Ponderosa i la Valentina a Montcada; 2) el nus de la Trinitat; 3) el triangle ferroviari de la Sagrera. També hi ha unes zones de discontinuïtat que són creades per les infraestructures viàries i ferroviàries (eix Sagrera-Sant Andreu, eix Passeig de la Verneda cap al Maresme, autovies C-32 cap a Vallbona, Torre Baró i Ciutat Meridiana, el nus de la Trinitat i el parc tancat, i la Meridiana), i "naturals," com és el riu Besòs a causa de la manca de ponts i la

poca qualitat urbana i amabilitat dels existents, com els del Molinet, Santa Coloma o Can Peixauet. No obstant això, actualment a l'àmbit hi ha connexions que funcionen correctament.

3.2.2 Proposta:

Com que hi ha connexions que ja funcionen, aquestes es podrien potenciar i allargar per connectar encara més zones com la baixada de Torre Baró cap a la Trinitat, passant pel pont de Sarajevo, i els ponts del Besòs (passeig de Santa Coloma, Potosí-Palomar, Sant Adrià, etc.-). També es planteja:

- Creació de nous ponts al riu, que ajudarien sobretot a: partir de la proposta del parc lineal, superar la frontera que és el nus de la Trinitat i connectar tot el parc amb les Trinitats i la zona de Can Zam. Aquests ponts se situen a la Paperera del nus de la Trinitat, l'àmbit de la presó de la Trinitat Vella, Can Sant Joan i Can Zam i la Ribera.
- Es considera important connectar els horts de la Ponderosa i Vallbona amb Santa Coloma.
- Perquè el parc lineal no generi una altra àrea de discontinuïtat es plantegen una sèrie de connexions transversals com el carrer Parellada o el pont del Treball-Garcilaso.
- Es considera estratègic que Montcada tingui una estació de metro, i considerem que una bona opció seria connectar a través de la prolongació de la línia 11 Can Cuiàs amb Montcada-Bifurcació.
- Es considera necessari estudiar una estació intermèdia de la línia 10 nord entre Onze de Setembre i Bon Pastor, per millorar la connexió amb el polígon industrial de Torrent d'Estadella.

3.3 Eix d'estudi: Zones verdes i equipaments

3.3.1 Diagnosi:

A l'àmbit d'estudi s'han identificat les zones verdes actuals i la distribució dels diferents tipus d'equipaments segons l'àrea d'influència (si són de barri o si són metropolitans) per veure quina centralitat té l'àrea a escala de ciutat i si existeixen mancances. La majoria d'equipaments metropolitans se situen al sud de la zona d'estudi i les zones verdes no tenen connexió entre elles. La serralada de la Marina, Collserola, el nus de la Trinitat i el parc lineal no són corredors biològics. Existeix una desigualtat territorial.

3.3.2 Proposta:

Es proposa entendre els equipaments i les zones verdes com a elements estructurants del territori. És a dir, concebre aquests espais com alguna cosa més: poden servir com a connectors territorials.

- Es planteja l'execució de les reserves de sistemes previstes.
- S'han identificat bosses d'equipament que concentren diferents tipus: amb la connexió amb les zones verdes del voltant es poden generar unes àrees de centralitat i vitalitat urbana.
- Connectar la serralada de la Marina amb Collserola a partir de l'espai d'oportunitat de Vallbona-Montcada, Can Zam, el nus de la Trinitat i el parc lineal és necessari per garantir la connexió biològica.
- Localització de nous equipaments en espais estratègics per potenciar la centralitat urbana de la zona.

3.4 Eix d'estudis: Habitatge i teixit productiu

3.4.1 Diagnosi:

Dins de la zona d'estudi es manifesta un clar desequilibri d'usos. Només en els teixits històrics de Sant Andreu i de la Sagrera pot haver-hi una certa mixtura d'usos entre l'habitatge i el sostre productiu de comerç i serveis. A la major part de l'àmbit trobem una clara diferenciació entre bosses d'habitatge aïllades, assimilables a la "ciutat-residencial", amb pocs serveis i els teixits productius, com són els polígons industrials amb predominança de logística o grans àrees d'infraestructures de serveis o de transport, responent al concepte de "zonificació" de planejaments anteriors.

3.4.2 Proposta:

Es proposen diferents accions per re-equilibrar els usos urbans i tendir cap a uns barris més estructurats, amb més barreja entre l'habitatge i l'activitat econòmica, destinada a comerç, serveis, petita indústria i altres espais d'economia amb més valor afegit.

- Creació de zones i eixos amb especial capacitat connectora amb les reserves d'equipaments i zones verdes, entre les bosses d'habitatge aïllades i els teixits més estructurats.
- Remodelació dels teixits industrials més obsolets, amb introducció d'usos compatibles, re-urbanització i obertura d'eixos connectors.
- Potenciació de barreja d'usos en les plantes baixes de nous sectors de planejament i amb equipaments de barri.
- Millorar la connexió amb Santa Coloma a través del riu Besòs.
- Mantenir el sostre productiu existent i creació de sòl públic de caràcter productiu.

4. ÀMBITS DE DESENVOLUPAMENT

A partir de l'anàlisi i les propostes desenvolupades per a cada eix es detecten quatre àmbits de desenvolupament:

1. Parc Lineal fins a Can Zam.
2. Sector Nus de la Trinitat-Besòs.
3. Polígons industrials-Parc Lineal.
4. Collserola-Serralada de la Marina.

5. ACTUACIONS

Es plantegen quatre grans estratègies, a partir de les quals es proposen una sèrie d'actuacions:

Estratègies:

- [E.1.]** Creació d'àrees de potencial connexió.
- [E.2.]** Superació de les barreres urbanes i millora de la xarxa de mobilitat.
- [E.3.]** Extensió del verd/infraestructura verda.
- [E.4.]** Recuperació de traces i teixits històrics com a unitat territorial.

Actuacions:

[A.1.1.] Planificació i desenvolupament de les reserves de sòl qualificat d'equipament com a peces clau estratègiques d'articulació urbana i generació de noves centralitats.

- Zona Nord (Torre Baró-Ciutat Meridiana): Potenciar i millorar l'articulació entre Torre Baró i Ciutat Meridiana a la cota inferior, al voltant dels equipaments existents.
- Triangle Ferroviari: Mantenir el seu caràcter d'equipament metropolità, amb una alta capacitat d'atracció i resolent les barreres existents per les vies del ferrocarril i els desnivells de cota, reconnectant-lo amb el Torrent d'Estadella i el futur Parc Lineal.
- Vallbona-Montcada: Es proposa una concentració d'equipaments i zona verda al nord del barri de Can Sant Joan, on es produeix l'estretament pel moll de vies, la línia R2 Nord i el riu Besòs.
- Fàbrica de paper: Situada al nord del Nus de Trinitat, com a pol estratègic de la continuïtat del recorregut, prolongant l'eix verd cap al nord i pel marge dret del Besòs. Es proposa la seva requalificació com a equipament.
- Entorn de l'estació intermodal de La Sagrera. Potenciar les sinergies de la futura estació per la creació de nova activitat, no únicament terciària, segons les volumetries que s'hi proposen, sinó amb nuclis pròxims d'equipaments i àrees de comerç i de serveis que dinamitzin la zona. La nova urbanització de l'entorn ha de facilitar els recorreguts transversals, amb eixos cívics i noves connexions entre la Sagrera i la Verneda.

[A.1.2.] Renovació i transformació dels polígons industrials, principalment Can Cuiàs i el Torrent d'Estadella, però també el Bon Pastor, Verneda Industrial i Montsolís. **Conservació de l'activitat econòmica en sòl industrial**, amb una renovació del teixit i l'estructura urbana. Creació de sòl públic de caràcter productiu.

[A.1.3.] Creació d'eixos comercials i cívics a les àrees de potencial connexió.

[A.1.4.] Necessitat de dur a terme el planejament previst en Safarejos, tenint en compte la connexió amb Barcelona -a través del Bon Pastor- i amb Santa Coloma de Gramenet.

[A.2.0.] Potenciar la connexió de la transversalitat sobre l'Eix Sagrera, entre els barris situats a l'est i l'oest, amb recorreguts dotats de teixits urbans i equipats, on destaquen:

- Pont de Bac de Roda (amb la cobertura del ferrocarril i connectant Bac de Roda amb l'inici del carrer Gran de la Sagrera).
- Pont del Treball-Garcilaso.
 - o Nova connexió Via Trajana-Pare Manyanet.
 - o Nova connexió Rambla Prim-Rbla. Fabra i Puig/c. Segre.
 - o Nova connexió Torrent d'Estadella-c. Parellada.
- Pont c. Sant Adrià.
- Passera c. Sao Paulo-Joan Comorera.
 - o Substituir passera c. Sao Paulo-Joan Comorera (substituir la passera actual).
- Pont c. Potosí-Palomar.
- Pont Passeig Sta. Coloma (Nus de la Trinitat).
- Potenciar la connexió a través del túnel existent entre Ciutat Meridiana, Can Cuiàs y Vallbona.

- Restablir la connexió entre Ciutat Meridiana i Vallbona per mitjà d'un pas deprimat sota les vies existents, que connectaria amb la futura avinguda Metropolitana (Av. Meridiana), plantejada pel PDUM.

[A.2.1.] Creació de nous ponts a peu i per a bicis sobre el Besòs (1. Can Sant Joan-Santa Coloma; 2. Paperera-Can Zam).

[A.2.2.] Millora dels ponts existents. Ampliació de plataformes per a vianants de: 1. Santa Coloma; 2. Can Peixauet; 3. Sarajevo; 4. Molinet i passera; 5. Passera de Montcada (ronda verda).

[A.2.3.] Creació d'una xarxa de camins a peu i en bicicleta des de la Sagrera fins a Ciutat Meridiana i Montcada. Potenciar la carretera de la Roca (BV5001) per a bicis i el camí longitudinal al costat del marge esquerre del Besòs per a recorreguts a peu.

[A.2.4.] Potenciació d'eixos cívics, com el carrer Gran de Sant Andreu i la Sagrera fins al carrer de Garcilaso, i la creació de nous eixos cívics, com el carrer Parellada.

[A.2.5.] Finalització i execució de les operacions previstes al Pla Director d'Infraestructures 2021-2030. Connexió de les dues Trinitats a través de la L3 i de la Pau i la Sagrera a través de la L4. Incloure en el proper PDI la prolongació de la L11 per connectar Can Cuiàs amb Montcada-Bifurcació i plantejar una estació intermèdia de la L10 nord entre Onze de Setembre i Bon Pastor, a l'altura de polígon industrial del Torrent d'Estadella.

[A.2.6.] Estudi dels solars amb claus 9 i 3 com a espais de potencialitats. Aquest estudi és necessari per poder valorar si són territoris d'oportunitat per a habitatges, equipaments o espais verds.

[A.2.7.] Marcar prioritats dins del PDU Metropolità: Meridiana, avinguda Besòs, travessera Metropolitana, C17, C58, Montcada Bifurcació i Lafarge.

[A.3.1.] Garantir la connexió biològica entre els espais naturals de les serres de Collserola i de Marina.

[A.3.2.] Recuperació de la llera del riu Besòs (marge dret) (Barcelona).

[A.3.3.] Prolongació del Parc Lineal Sagrera més enllà del Nus de Trinitat. Dos nous eixos:

1. Trinitat Vella-Vallbona.
2. Pont cap a Can Zam-Sta. Coloma. Cercar la continuïtat en el Nus de Trinitat de l'Eix verd cap al nord.

[A.3.4.] Cobertura de la xarxa ferroviària de l'Eix Sagrera amb un Parc Lineal, amb voluntat de connexió transversal i recorreguts longitudinals. Un corredor verd que afavoreixi la connectivitat i no l'efecte barrera o la discontinuïtat urbana actual. Cal tenir especial atenció amb el tractament de les vores del parc.

[A.3.5.] Potenciar la connexió del Parc Lineal equipat amb altres zones verdes i d'espais lliures entre sí, com ara:

- Connexió amb l'entorn de l'estació de la Sagrera: ampliar el parc amb espais del seu entorn i amb altres espais lliures de Sant Martí de Provençals i de la Verneda.

- Connexió Parc de la Pegaso-camp del Ferro, amb zones verdes al sector Prim i la rambla Prim.
- Connexió Sant Andreu-Fabra i Coats amb el parc de la Maquinista. Transformació dels sectors industrials del Torrent d'Estadella fins al Bon Pastor.
- Connexió amb els espais verds de Sant Martí.
- Connexió de l'entorn dels jardins del GATCPAC amb el sector de la Maquinista.
- Connexió dels espais verds del sector Casernes-Colorantes amb espais verds de Baró de Viver-Nus de Trinitat, fins al riu Besòs.

Es planteja també la necessitat de constituir una **taula de treball i reflexió** sobre el caràcter de parc equipat.

[A.3.6.] Cobriment de la via del tren de la Sagrera cap al Maresme. Resoldre els punts de fort desnivell.

[A.4.1.] Valorització dels eixos comercials i històrics de la zona (carrer Gran de Sant Andreu i la Sagrera).

[A.4.2.] Reequilibri de mixtura d'usos als barris (habitatge, comerç, terciari), diluint la concentració de les bosses actuals: "ciutat residencial" vs. "polígons industrials" vs. grans superfícies comercials.

[A.4.3.] Recuperació de camins històrics i antigues traces de rieres (Riera d'Horta, Torrent d'Estadella, Riera de Sant Andreu, Torrent de Can Dragó, Antiga carretera d'Horta a Santa Coloma).

[A.4.4.] Creació d'un node verd, lligat al patrimoni de l'aigua i d'ús ciutadà (equipament i sistemes oberts) entre Vallbona-Montcada i la Trinitat Vella en relació amb el Rec Comtal.

[A.4.5.] Recuperació del valor històric de la traça del Rec Comtal i de l'arquitectura de l'aigua vinculada. Com a fites d'identitat del patrimoni de l'aigua i com a itinerari estructurador de zones verdes i equipaments, si és possible la seva recuperació.

6. NUSOS DE TRANSFORMACIÓ

PARC LINEAL FINS A CAN ZAM

1. Estació La Sagrera-Sant Martí. Potenciació de l'entorn de l'estació de la Sagrera com a nova àrea de centralitat, aprofitant sinergies, amb potenciació del petit comerç, equipaments d'escala de ciutat i facilitant la confluència d'eixos cívics re-connectats amb els principals recorreguts dels barris. A més, seria recomanable reorientar l'edificabilitat sobrant d'Adif dins de l'àrea de l'estació.

2. Nau Bostik. Equipament estratègic, junt amb la Torre de la Sagrera, per la seva funció de connector en l'eix transversal del pont del Treball entre els barris de la Sagrera i la Verneda, i per la seva proximitat amb el futur Parc Lineal. És important considerar aquest futur equipament públic com una àrea d'extensió del sistema verd equipat de l'Eix Sagrera i, per tant, valorar la seva relació amb les zones verdes i els habitatges que fan de façana al parc.

3. Possibilitat de trasllat total o parcial de la superfície d'equipament metropolità de Vallbona dins del sector de la Barcelona Nord.

4. Parc de la Pegaso. Situat en un dels possibles eixos transversals a potenciar sobre l'eix del Parc Lineal de Sant Andreu-Sagrera, concretament sobre el carrer Pare Manyanet i la seva continuïtat a Via Trajana i la Rambla Prim. En aquest parc, de característiques molt tancades, cal fer més permeable el mur de tancament en algun dels perímetres.

5. Sector Prim i rambla Prim fins a la mar. A la rambla Prim, un dels grans eixos que s'allarguen fins al mar, cal completar el darrer tram fins a connectar-lo amb el futur Parc Lineal de l'Eix Sagrera, que va lligat amb el desenvolupament del sector Prim. Es considera una actuació prioritària en l'objectiu de recosir els barris de cada costat.

6. Can Fabra. Com a conjunt d'equipaments i espai lliure, junt amb la veïna Fabra i Coats, té la mateixa capacitat que en el cas anterior, de potenciar un altre de les transversalitats entre els barris de Sant Andreu i el Bon Pastor, connectant just a l'altre costat del Parc Lineal amb l'àmbit de desenvolupament de la Mercedes Benz.

7. Nau Ivanow i Espai 30. Es tracta del conjunt d'equipaments situats en l'encreuament dels carrers Hondures i Josep Estivill (Nau Ivanow-Espai 30-Poliesportiu La Sagrera). Tenen una posició estratègica entre els barris de la Sagrera i Navas, a 250 metres de la futura estació de la Sagrera. Es tracta de recollir la proposta formulada per l'AVV de la Sagrera. Cal potenciar l'eix de vianants entre Meridiana i l'estació pels carrers Bofarull, plaça d'Islàndia i Josep Estivill.

SECTOR NUS TRINITAT-BESÒS

8. Cobriment de les vies fèrries (clau 3). És prioritari el soterrament de les línies de ferrocarril a Vallbona, en el tram entre Montcada i el Nus de la Trinitat.

9. Equipament Paperera. Es proposa requalificar-lo com a equipament i zona verda (actual). Per generar un equipament obert de caràcter metropolità envoltat d'un espai públic que generi un balcó al riu Besòs.

10. Connexió Nus-Can Zam: Pont de la Paperera. Per donar continuïtat cap al nord del Parc Lineal, es proposa la construcció d'un pont de vianants per damunt del Besòs entre la fàbrica de paper i el parc de Can Zam.

11. Equipament Aiguablava. Modificació de PGM paralitzada per la lluita veïnal. Es demana un poliesportiu i la no construcció de més habitatges. El PERI encara està en execució. És un barri en permanent construcció d'habitatge. La MPGM ha quedat aturada per estudiar la viabilitat de l'ordenació respectant les zones no construïbles. Reivindicació històrica i importància del punt d'Aiguablava per connectar la Prosperitat, Porta, la Trinitat Nova i les Roquetes.

12. Nou pont plantejat per la MPGM de la Trinitat. Recuperació del pont plantejat a la MPGM de la presó per connectar el nucli urbà de la Trinitat Vella amb l'altra riba del Besòs.

13. Connexió del Nus de la Trinitat amb el Parc Lineal i Can Zam. Estudi de cotes. El nus viari de la Trinitat, situat en un punt d'estretament orogràfic, és una gran barrera per a la continuïtat territorial entre l'eix Sant Andreu-Sagrera i els marges fluvials del Besòs cap al nord. Cal prioritzar un estudi de traçat d'un itinerari per poder travessar el nus des d'abans del pont de Santa Coloma fins a la fàbrica de paper. En primer lloc, cal generar una cobertura de les vies de tren tipus "calaix de Sants" sobre l'actual traçat a cota de la paperera de la R2 i l'AVE. Després, per garantir la comunicació d'aquest calaix/balcó amb el parc de la Trinitat, caldrà actuar sobre un dels vials de la B-20 al Nus de la Trinitat que impediria el pas. Alliberant aquest pas, es connectaria el parc de la Trinitat amb el balcó sobre el tren i mitjançant una escala/grada/rampa es podria garantir una connexió amb la riba del Besòs i el pont proposat en direcció a Can Zam.

14. Meridiana-pont de Sarajevo. Les autopistes que continuen fins a la sortida de l'àrea metropolitana: és necessari pacificar el trànsit i que la Generalitat faci el traspàs de competències per a l'àrea a partir del pont de Sarajevo. Cal ampliar al màxim l'amplada del nou pont.

POLÍGONS INDUSTRIALS-PARC LINEAL

15. Equipament del Triangle Ferroviari. Mantenir el seu caràcter d'equipament metropolità, amb una alta capacitat d'atracció i resolent les barreres existents de les vies de ferrocarril i els desnivells de cota, reconnectant-lo amb el Torrent d'Estadella i el futur Parc Lineal. L'equipament del Triangle Ferroviari i la façana al futur parc del polígon del Torrent d'Estadella (carrer Josep Soldevila) constitueixen el sistema de potencial permeabilitat i diàleg entre el teixit industrial i Sant Andreu per l'altre costat.

16. Millorar el aïllament del teixit residencial de Bon Pastor. L'àrea residencial del Bon Pastor es troba encapsulada entre la zona industrial i el riu. Es necessita donar un centralitat al barri dins de la connexió entre Baró de Viver i Santa Coloma, potenciant l'eix Carrer de Caracas/ Carrer de Sas/ Passeig d'Enric Sanchis/ Carrer de Caresmar/ el triangle d'equipament i sol industrial de Carrer d'Avançada i Santander/ fins al pont del Molinet i la passera. En aquesta connexió el sistema equipament + sol industrial (públic) d'aquest triangle juga un rol important com a element de porta potencial de connexió amb el teixit residencial i el riu.

17. Soterrament R1. Per resoldre la gran barrera que genera la línia R1, i de millorar la permeabilitat de pas a través, no només de vies de mobilitat rodada, sinó de vianants, entenem que cal plantejar la necessitat de soterrament de la línia de tren cap al Maresme, como mínim entre el Triangle ferroviari i els polígons de la Mina / Fòrum.

18. Re-distribució edificabilitat Estació Sagrera. Es considera la necessitat de redistribuir el sostre edificable que contempla la nova estació (90mil m²). Una possibilitat podria ser la construcció d'habitatges al costat del Triangle Ferroviari per donar una façana al parc (habitatges o terciari dependent de la necessitat de territori per a donar-li més vida).

19. Baró de Viver i connexió amb el parc i el riu. Cal tenir en compte que Baró de Viver necessita una triple connexió: amb el futur Parc Lineal, amb Santa Coloma i amb el Bon pastor a través del teixit industrial. Per acabar amb el seu aïllament cal:

- Potenciar la connexió de l'eix del carrer Caracas com a recorregut per als vianants.
- Considerar la reserva d'equipament (7b) al carrer Caracas com a potencial connexió entre el teixit productiu d'una banda, els habitatges i el riu de l'altra.
- Considerar la parcel·la d'equipament al carrer Ciutat d'Asunción (7b) com a porta d'entrada al futur parc.
- Potenciar el traçat de l'antic Torrent Can Campanyá (carrer Tucumán) com a eix de connexió fins al Besòs.

COLLSEROLA-SERRALADA DE LA MARINA

20. Zona Nord. Els equipaments de Zona Nord, per la seva ubicació, juguen un paper fonamental per a la connexió entre Ciutat Meridiana i Torre Baró. És necessari repensar els espais limítrofs (espais públics, carrers i solars reserves d'equipaments) per potenciar aquest caràcter i convertir-los en porta d'entrada d'un barri a un altre, mitgant la barrera actual de les vies.

21. Sistema integrat d'equipaments. Es detecten un conjunt d'equipaments i reserves de sòl d'equipaments en connexió amb espais verds que podrien desenvolupar un paper fonamental com a connexió entre Ciutat Meridiana i Vallbona. Cal pensar el sistema de recorreguts a petita i gran escala per preveure possibilitats de mitigar la barrera de les vies i considerar els àmbits d'oportunitats del sols clau 9 i clau 3.

22. Pont de la carretera Montcada-Can Sant Joan. Cal preveure un nou pont que permeti la connexió entre Santa Coloma i el barri de Can Sant Joan a Montcada.

23. Desenvolupament del PDU Cimentera i bifurcació Montcada. Cal donar prioritat a aquestes actuacions. El PDUM no especifica en què consisteix la integració d'aquest sol urbà com a àmbit prioritari dels aprofitaments urbanístics. Cal aclarir i valorar si es pretén integrar l'àmbit de la cimentera com a espai urbà en la xarxa de sistemes i habitatge públic i com es resol la proximitat a la C-33 i C-17.

24. Estudi clau 9 i clau 3 com a àmbits d'oportunitat. Aquest estudi és necessari per veure com generar continuïtat entre el polígon Can Cuiàs i Montcada a través d'una redefinició de l'extrem sud del polígon industrial.

25. Aqüeducte de Ciutat Meridiana i Torre Baró. Recuperació dels tres trams existents de l'aqüeducte com a passera de connexió per a vianants, entre el carrer Circumval·lació i el carrer de les Agudes, a Ciutat Meridiana, entre els blocs del carrer Perafita (cal construir-hi un accés) i el Campillo de la Virgen, a Torre Baró, i entre els carrer Escolapi Càncer i Castelldefels, també a Torre Baró. D'aquesta forma es genera un recorregut a mitja altura dels barris evitant perdre cota i, per tant, aconseguint una connexió a peu molt més eficient.
