

**Pla
territorial
metropolità
de Barcelona**

**Aprovació
definitiva**

Comissió
d'Ordenació
Territorial
Metropolitana
de Barcelona

Ponència tècnica

**Informe de
Sostenibilitat
Ambiental**

ANNEX II

Abril 2010



Pla territorial metropolitana de Barcelona

Estudi de detall dels punts crítics per a la connectivitat ecològica

Introducció

Aquest document recull una anàlisi detallada dels diferents punts de la Regió metropolitana de Barcelona que s'han considerat crítics per a la connectivitat ecològica, tant perquè són punts clau que tenen amenaçada la seva funcionalitat degut a les transformacions territorials, com perquè caldria emprendre accions de desfragmentació i recuperació de la permeabilitat perduda. Conceptualment, es tracta de zones estratègiques per garantir la connectivitat al llarg dels principals elements geogràfics lineals (per exemple, les serralades Litoral i Prelitoral), per mantenir la permeabilitat de la matriu en determinats àmbits funcionals (com el Penedès o el Vallès), o evitar l'aïllament de certs espais naturals protegits (Collserola, delta del Llobregat, entre d'altres). L'origen de la fragmentació o la pèrdua de permeabilitat va associat a la transformació de les cobertes del sòl, degut fonamentalment a les infraestructures de transport i/o als creixements urbans, però també a la proliferació de certs usos i activitats en sòls no urbanitzables que en redueixen la funcionalitat ecològica. Per a identificar cartogràficament aquests punts s'han analitzat els models de connectivitat per a la fauna terrestre (el grup més afectat per la presència de barreres i pèrdues de permeabilitat), la xarxa actual d'infraestructures de transport i els teixits urbans, conjuntament amb les propostes del Pla (noves infraestructures, estratègies urbanes i espais oberts), a escala 1:50.000. Així, han aparegut 36 punts crítics per a la connectivitat, pertanyents a alguna de les categories que s'han indicat anteriorment. Cal remarcar que aquests punts són fruit dels treballs a l'escala assenyalada, i d'acord amb els criteris anteriors. Per tant, això no significa que no existeixen altres àmbits que es puguin considerar crítics, i de ben segur que les anàlisis a escales més precises posaran de manifest molts més punts d'interès per a la connectivitat.

Per a cadascun dels 36 punts es va procedir a una recopilació i estudi de la informació disponible, i a un reconeixement acurat sobre el terreny, per tal d'analitzar els elements i les dinàmiques que podien afectar la connectivitat ecològica. La fragmentació territorial identificada és la causada per les infraestructures viàries (carreteres, autopistes, ferrocarrils), les infraestructures hidràuliques (canals, rius i rieres), les infraestructures urbanes i equipaments (nuclis urbans, polígons industrials, urbanitzacions, equipaments esportius i infraestructures tècniques, aeroports, camps de golf, etc.) i les explotacions agràries intensives. Així mateix, en aquests punts s'ha identificat la presència d'elements que poden facilitar la connectivitat en entorns transformats, com ara la xarxa hidrogràfica (lleres i formacions de ribera), els passos superiors (ponts) i inferiors (desguassos) de les infraestructures lineals, i peces d'espais lliures que ajuden a canalitzar els fluxos, i s'ha mirat d'avaluar-ne la seva funcionalitat.

L'objectiu últim de les presents fitxes és el d'oferir una primera visió de la situació d'aquests punts crítics –tant a la llum de la situació actual com dels projectes que existeixen– i realitzar una aportació preliminar de propostes –de diferent naturalesa, intensitat i escala– per tal de preservar i millorar la connectivitat en aquests àmbits. Cal recordar un cop més que la diagnosi i les recomanacions responen a la informació i l'escala que s'han indicat, i que qualsevol actuació concreta precisarà d'un estudi molt més exhaustiu i una anàlisi a una escala molt més detallada.

Contingut de les fitxes

Cada una de les fitxes conté un text explicatiu que s'acompanya d'una acurada il·lustració (cartografia i fotografies) sobre els paisatges i indrets que s'identifiquen per tal de facilitar la comprensió de l'anàlisi efectuada. L'estructura de la composició gràfica de cada fitxa s'ha estandarditzat per a tots els punts crítics estudiats.

El text de cada fitxa consta de tres parts:

La primera és una introducció per tal de situar geogràficament el punt crític objecte d'anàlisi, amb una breu descripció de les principals característiques de l'àmbit. Aquesta



L'estudi sobre el terreny de cada un dels punts crítics ha permès detectar les principals disfuncions que s'hi produeixen.

part de la fitxa situa també la zona sobre una ortofotografia, acompanyada d'una visió ampliada o referencial de cada indret sobre el mapa de cobertes del sòl i d'una finestra que permet situar amb precisió els diferents elements identificadors del sector estudiat. Les fotografies d'aquest apartat volen situar la variabilitat paisatgística que caracteritza la zona.

La segona part descriu la diagnosi de la situació pel que fa a la connectivitat. Es tracta doncs del nus de cada fitxa. Per tal de facilitar la seva lectura i interpretació, es tracta d'una anàlisi sintètica en la qual s'identifiquen els principals elements que incideixen sobre la connectivitat, en les diferents modalitats que s'han indicat. A fi de complementar aquest apartat es contextualitza amb la informació cartogràfica disponible al projecte Sitxell sobre la valoració global del interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures, del model de connectivitat per a la fauna terrestre, el planejament urbanístic vigent i les propostes més rellevants del Pla territorial.

La tercera part enumera les propostes de protecció i millora de la connectivitat que, amb criteri expert i d'acord amb els elements que intervenen en el territori estudiat, sembla raonable plantejar. Aquest apartat s'acompanya d'una imatge gràfica en la que es visualitzen les diferents actuacions de millora de la connectivitat sobre la mateixa ortofotografia de la finestra d'estudi. Així mateix s'il·lustra amb imatges reals d'alguns dels principals elements més significatius que impedeixen, o afavoreixen, la connectivitat.

En aquest darrer apartat també es planteja com pot afectar a la connectivitat la construcció de futures infraestructures previstes (o altres projectes territorials) i si aquestes poden generar nous punts crítics que es podrien evitar seguint els criteris de permeabilitat. Així mateix, també es valora si la planificació de les noves infraestructures pot ser una oportunitat per resoldre problemes de connectivitat estructurals existents en d'altres infraestructures pròximes.

La importància de la xarxa fluvial

L'anàlisi detallat sobre el terreny de cada una de les fines- tres detectades com a punts crítics per a la connectivitat ecològica posa de manifest que en la major part dels casos es detecten barreres territorials gairebé impossibles de trasvessar. En contraposició, també s'ha pogut identificar una característica comuna en tots ells i és que, si bé la densitat d'infraestructures és sovint important, també s'aprecia que



La qualitat dels sistemes fluvials es percep com un indicador sobre la funcionalitat connectora.



S'han analitzat els paisatges de l'entorn dels punts crítics i s'ha valorat el seu efecte sobre la permeabilitat de la matriu.



La connexió entre els espais naturals presenta en alguns indrets diferents graus de dificultat per l'acumulació d'elements obstructius.



Una de les conclusions de l'anàlisi dels punts crítics és la importància que juga la xarxa fluvial en la funció connectora.

existeix una nodrida xarxa de torrents i rieres que les travessen. Majoritàriament es tracta de cursos de règim hídric esporàdic, però que en molts dels casos poden arribar a portar un cabal d'aigua prou important en determinats moments com perquè l'aigua pugui malmetre la infraestructura afectada. Per aquest motiu, i donat que els desguassos sota les infraestructures lineals es dimensionen en relació al seu règim d'avingudes, la xarxa hidrogràfica (rius, rieres i torrents) constitueix un element de primera magnitud en la permeabilització d'unes estructures que, d'altra forma, constituïrien una barrera gairebé infranquejable. Tot i això, bona part d'aquests passos sota autopistes, carreteres i vies de tren, per les seves dimensions i/o característiques constructives, no arriben a assolir la funcionalitat que podrien tenir.

A tall de síntesi, i tot i que existeixen nombroses excepcions, es pot concloure que la conservació i recuperació ecològica dels cursos fluvials és de vital importància, ja que, de facto, són la base connectora en la majoria d'àmbits, especialment en els entorns més artificialitzats, en els quals la xarxa hidrogràfica és l'únic element capaç de mantenir o restablir la connectivitat ecològica. La recuperació dels hàbitats naturals, i en especial, dels hàbitats de les riberes fluvials, és doncs una de les tasques que es pot dur a terme per a millorar la connectivitat en un territori. Aquestes actuacions poden anar complementades en molts casos de l'adequació dels passos inferiors sota les infraestructures, que en l'actualitat no són prou aptes per al pas de fauna. Això inclou passos amb pendents exagerades, passos amb ferm excessivament artificialitzat, passos amb desnivells en un mateix tram que els fa impracticables o passos que són excessivament estrets.

Estudis complementaris

Com ja s'ha indicat, la informació de les presents fitxes s'ha de considerar com una primera visió de síntesi a l'escala de referència. Totes les mesures o propostes que s'apunten s'han de considerar com a línies bàsiques que caldria tenir en compte en futures actuacions. Tot i el detall del treball de camp efectuat, és evident que cada mesura proposada hauria de rebre un tractament de molt més detall per tal d'avaluar la seva viabilitat, cost i eficàcia. En aquest sentit, també seria recomanable impulsar estudis i treballs de seguiment per poder analitzar realment els fluxos connectius i la incidència de les mesures que es puguin dur a terme.



El disseny d'alguns passos fluvials és inadequat per a que aquests funcionin com a corredors biològics.



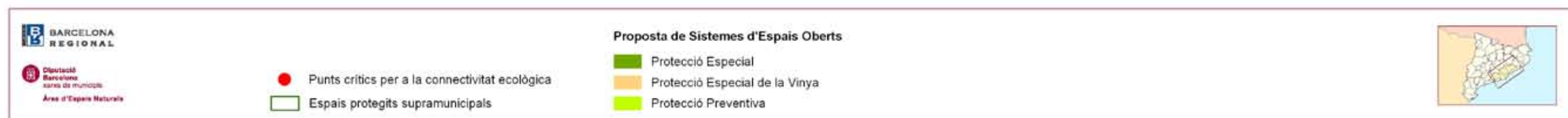
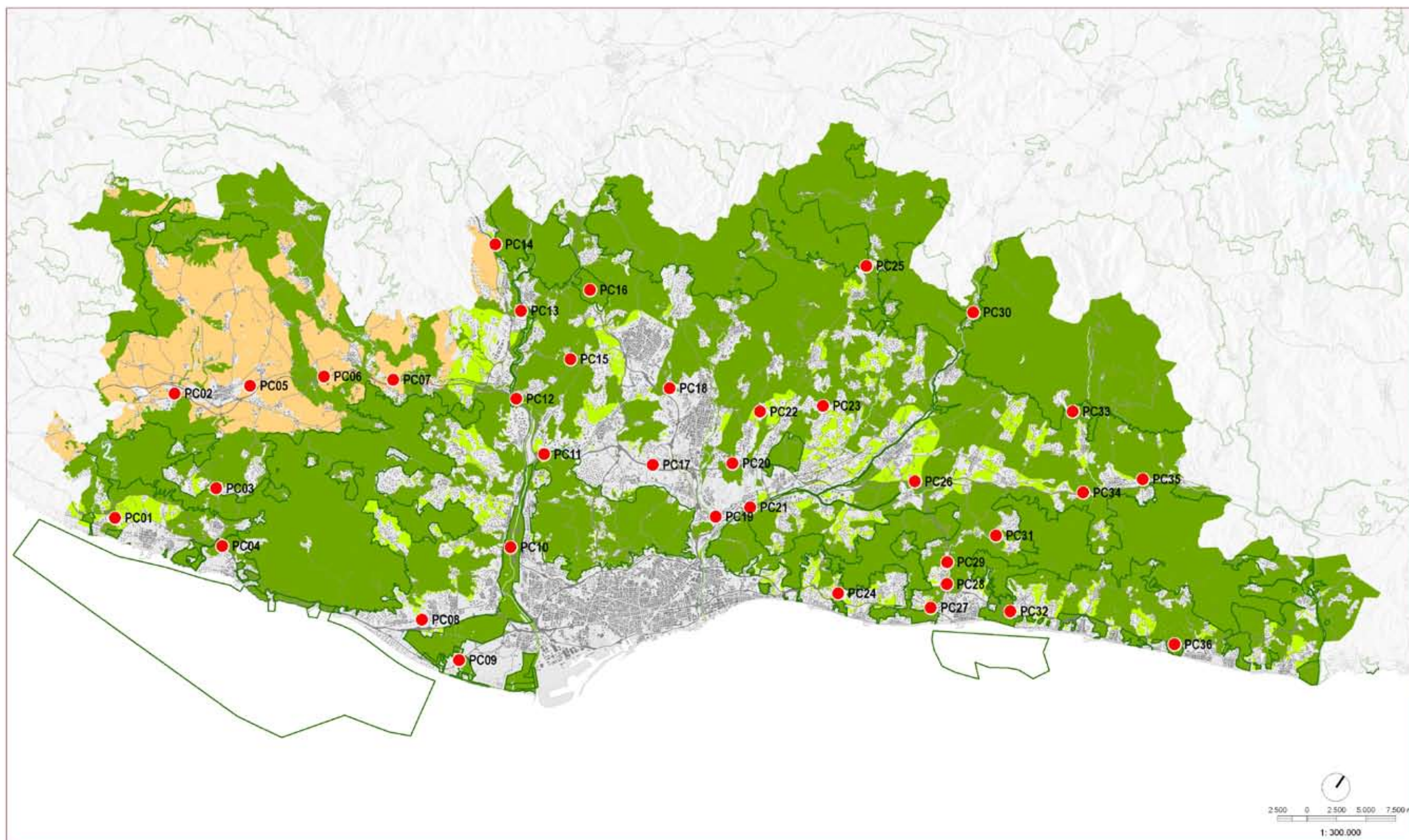
Molts desguassos existents, pel seu grau d'artificialització, dificulten la funció connectora per a la fauna terrestre.



Caldria analitzar amb més detall la contribució de certes mesures a la permeabilitat del territori.

Tipologia d'actuacions per a la millora de la connectivitat

 Actuacions urbanístiques	Assenyala propostes de gestió i adequació urbanística per fer compatible els usos i activitats amb els valors naturals.
 Protecció de la connectivitat	Posa de manifest els principals fluxos que es poden donar en la finestra d'estudi amb respecte a la mobilitat de la fauna terrestre.
 Permeabilització d'infraestructures	Identifica zones on caldria emprendre actuacions concretes ja sigui per obrir un pas o per modificar-ne un d'existent, per tal de fer-lo adequat al flux de la fauna.
 Potenciació de la gestió agrària	Indica els conreus agrícoles de caràcter extensiu, i especialment els combinats amb mosaics forestals, que es consideren prioritaris per a la permeabilitat.
 Recuperació d'hàbitats naturals	Assenyala les actuacions de millora d'un hàbitat, des d'una reforestació a l'eliminació d'espècies exòtiques, per contribuir a la millora de la connectivitat.
 Preservació i millora d'hàbitats d'interès	Identifica aquells indrets que per les seves qualitats naturals poden ser essencials en el manteniment de les poblacions faunístiques de la zona.



Font: Elaboració pròpia - Diputació de Barcelona

Localització dels punts crítics per a la connectivitat ecològica

Índex

PC01 Vilanova i la Geltrú	1	PC30 Figaró - Tagamanent	88
PC02 Santa Margarida i els Monjos	4	PC31 Dosrius	91
PC03 Canyelles	7	PC32 Mataró - Sant Andreu de Llavaneres	94
PC04 Sant Pere de Ribes - Sitges	10	PC33 Sant Esteve de Palautordera - Refugis del Montseny	97
PC05 La Granada - Vilafranca del Penedès	13	PC34 Vallgorguina	100
PC06 Subirats	16	PC35 Sant Celoni	103
PC07 Gelida - Subirats	19	PC36 Sant Pol de Mar - Calella	106
PC08 Gavà	22		
PC09 Viladecans	25		
PC10 Santa Coloma de Cervelló	28		
PC11 El Papiol	31		
PC12 Martorell - Castellbisbal	34		
PC13 Abrera - Esparraguera	37		
PC14 Collbató	40		
PC15 Ullastrell	43		
PC16 Viladecavalls	46		
PC17 Cerdanyola del Vallès	49		
PC18 Terrassa - Sant Quirze del Vallès	52		
PC19 Montcada i Reixac	55		
PC20 Santa Perpètua de Mogoda	58		
PC21 Montcada - la Llagosta	61		
PC22 Sabadell - Palau-Solità	64		
PC23 Palau-Solità - Lliçà d'Amunt	67		
PC24 Teià - Premià de Dalt	70		
PC25 Sant Feliu de Codines	73		
PC26 Granollers - la Roca del Vallès	76		
PC27 Cabrera de Mar - Mataró	79		
PC28 Argentona - Mataró	82		
PC29 Argentona	85		

VILANOVA I LA GELTRÚ

01

INTRODUCCIÓ

L'existència d'un espai continu sense urbanitzar que va des dels hàbitats litorals del sud de Vilanova i la Geltrú fins a les darreres estribacions de la serralada Litoral, atorga a aquest punt una importància cabdal. Aquest sector entre el nucli de Vilanova i el de Cubelles està cobert per una extensa xarxa d'urbanitzacions i una bona graella d'infraestructures formada per l'autopista C-32 i les carreteres C-31 i C-246a en direcció NE-SW, i la BV-2115 i la C-15 més enllà, en direcció perpendicular, NW-SE. La matriu territorial està formada majoritàriament per conreus de vinya i d'arbres fruiters de secà amb alguns claps de pineda de pi blanc i matollar. A través de la franja connectora hi transcorre el torrent de Santa Maria, que desemboca a Cubelles.



Carrer de la urbanització la Collada, davant d'una vinya.



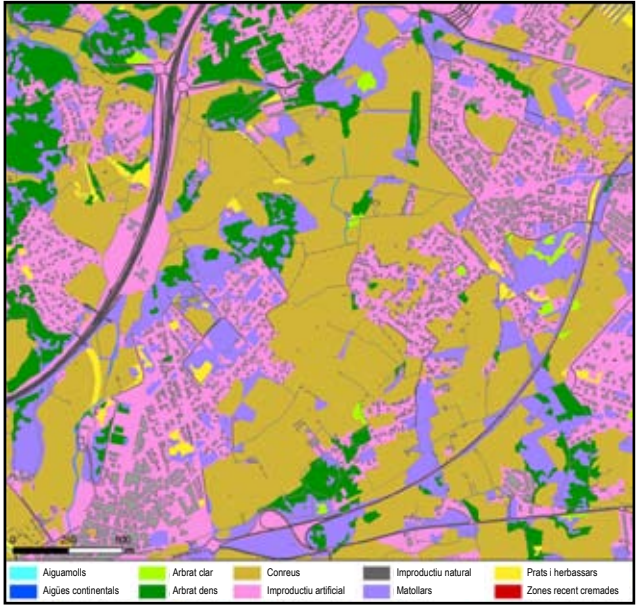
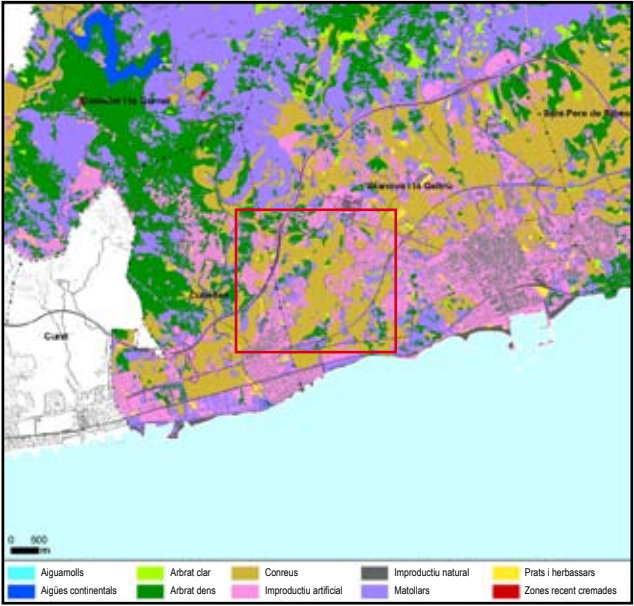
Mosaic agroforestal al voltant del Torrent de Santa Maria, amb el massís del Garraf al fons.



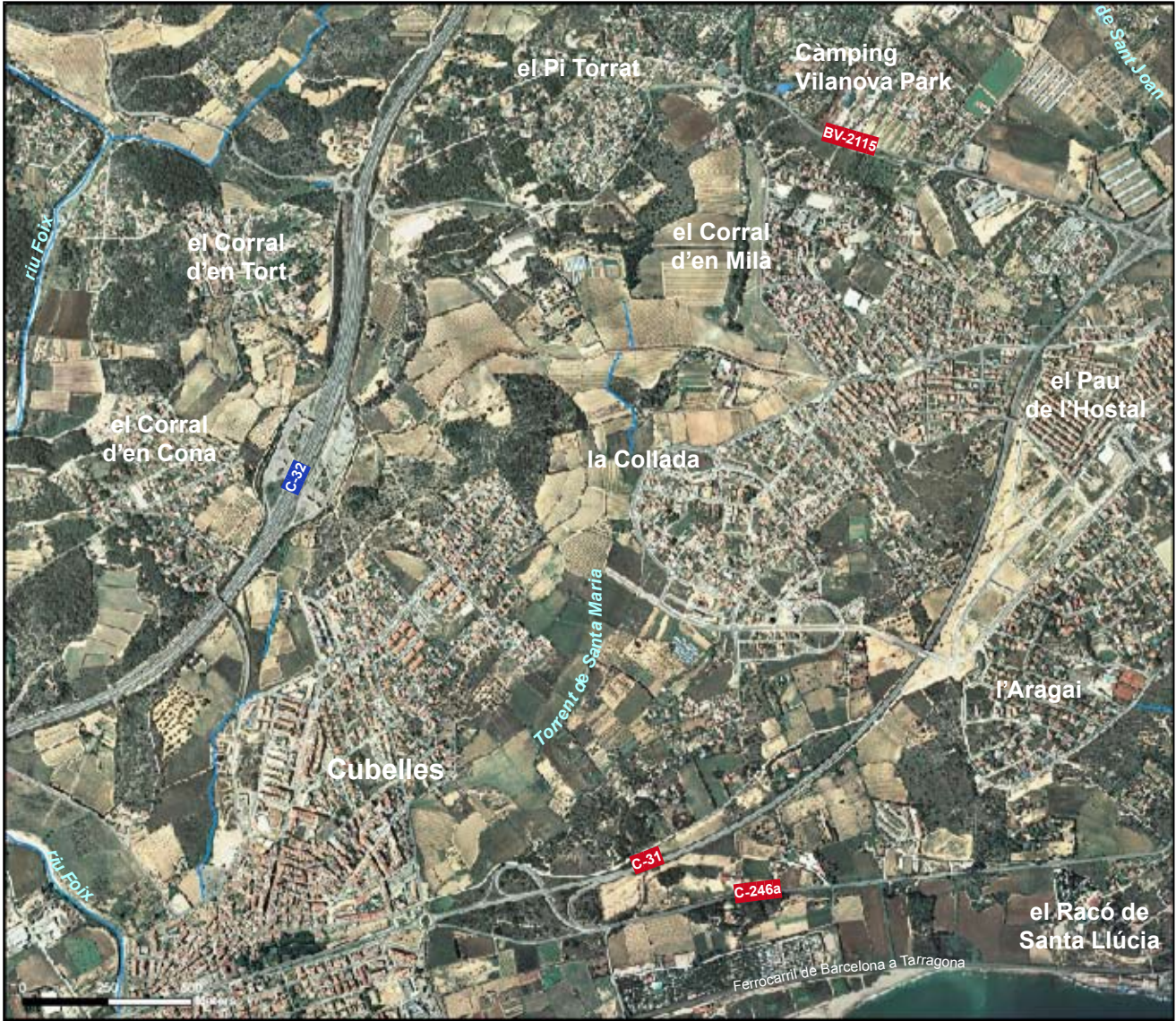
Tot i el mosaic de vinyes i conreus llenyosos que encara romanen, la urbanització del indret és molt elevada.



Pas de la carretera C-31 enmig de zones urbanitzades.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

La connexió entre la serralada litoral i els sistemes costaners d'aquest àmbit està fortament compromesa pel dens entremat d'urbanitzacions i carreteres, les quals disposen de diversos passos per facilitar el transport rodat (camins i vials pavimentats) però que en general no són viables per al pas de la fauna.

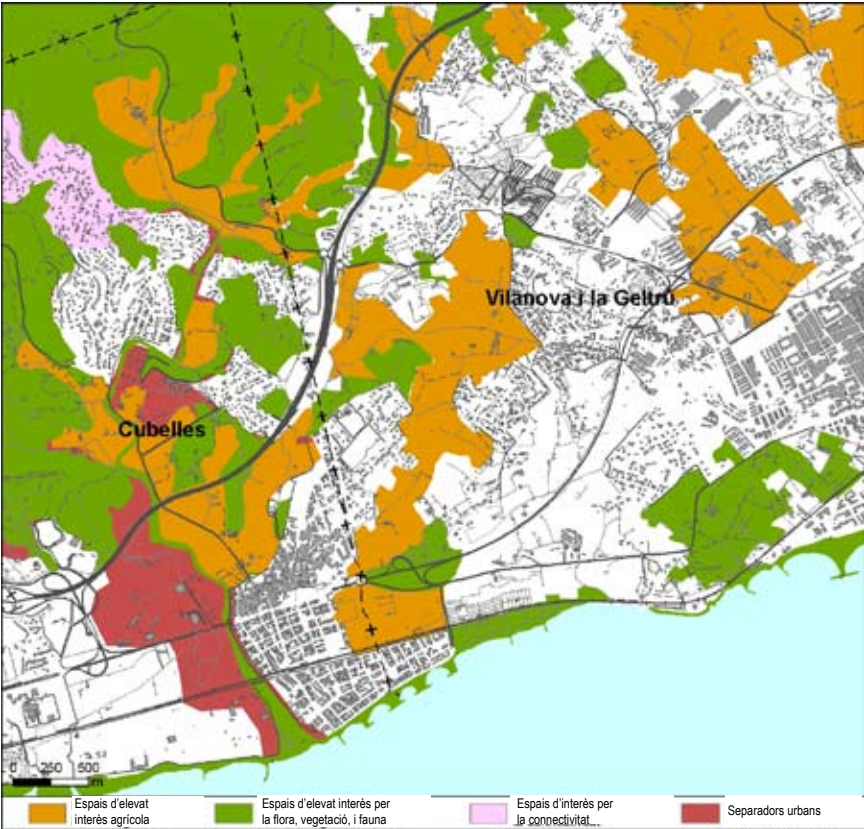
La funcionalitat connectora d'aquest sector recolza sobretot sobre el mosaic format pels espais agrícoles, que presenten una notable fortalesa econòmica. No obstant això, aquests estan majoritàriament parcel·lats amb murs de pedra seca que en molts casos es complementen amb tanques de filat metàl·lic, esdevenint així gairebé infranquejables. D'aquí que estratègicament alguns torrents com el de torrent de Sant Joan, que neix a la serra de Bonaire i desemboca a les platges de Vilanova, i molt especialment el torrent de Santa Maria i el tram final del riu Foix constitueixen el millor camí de comunicació entre la serralada litoral i la costa, en aquest sector.

Dins d'aquesta franja no urbanitzada de connexió i per sota la C-31 existeix tota una peça inclosa al PDUSC com a categoria C2 i C3, que per tant s'haurà de preservar com a sistema costaner. Per sobre de l'autopista C-32 trobem els espais protegits del Garraf i del Foix, tant pel PEIN com pel planejament especial supramunicipal. Finalment, cal destacar que la major part d'aquest espai de connexió és sòl no urbanitzable que el Pla Territorial considera principalment de protecció especial, amb algunes peces de protecció preventiva.

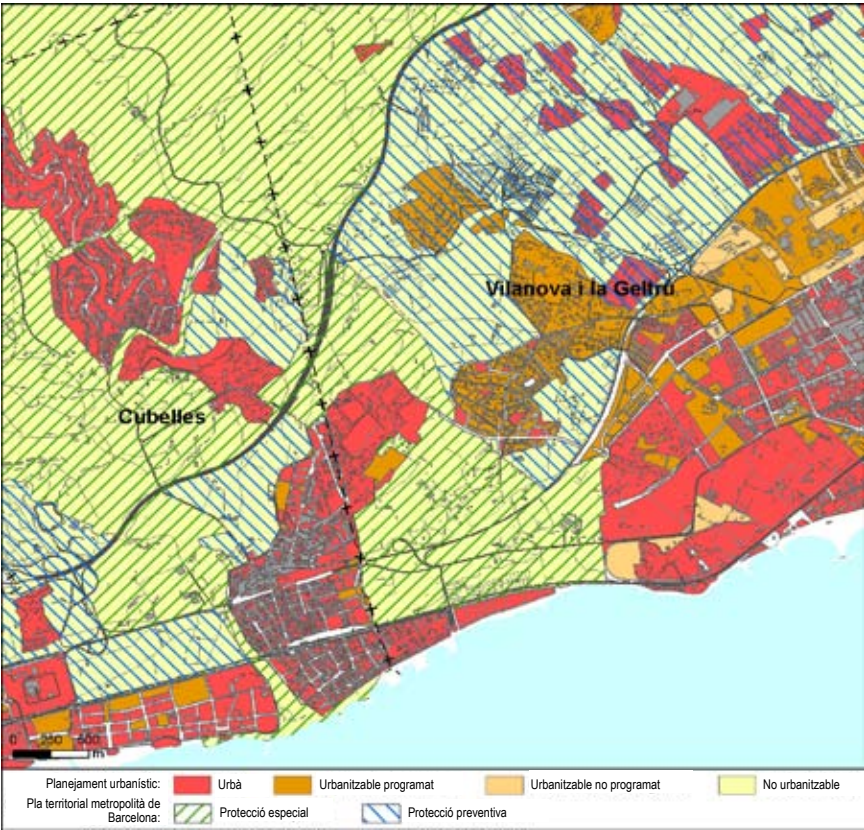
De forma contigua a la C-32 es preveu la construcció de la variant de la C-31 a Cubelles. En la part més propera a la costa d'aquest àmbit, trepitjant l'espai inclòs al PDUSC, hi ha prevista una nova línia ferroviària que podria afectar la permeabilitat de la zona. No obstant, l'estratègia de reducció/extinció aplicada al sòl urbà situat a primera línia de costa afavoreix la connectivitat d'aquest àmbit fins al mar.



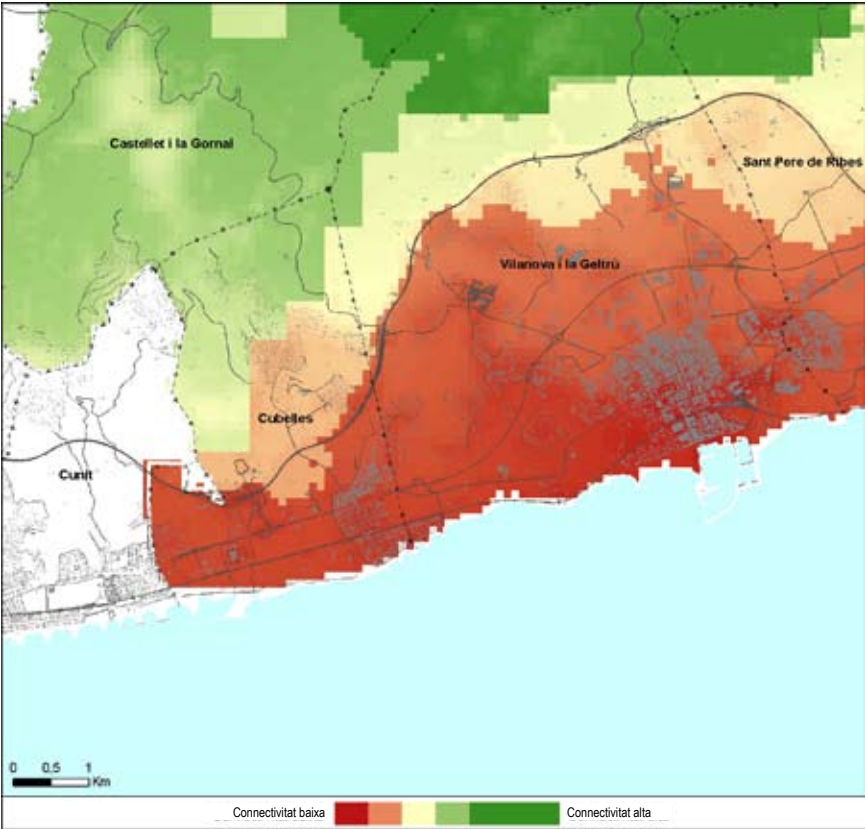
Camps de conreu i vinyes conviuen en un espai urbanitzat que no facilita la connectivitat ecològica per a la fauna.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



El conreu de la vinya, la urbanització i l'atractiu del litoral constitueixen elements clau d'aquest connector.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

El conjunt d'espais coberts principalment per conreus de secà -vinya i fruiters- al voltant del torrent de Santa Maria constitueix un dels darrers espais sense urbanitzar en aquest sector i es proposen diverses mesures per tal de preservar i millorar la seva funcionalitat ecològica i el paisatge:

- Realitzar actuacions de revegetació del torrent de Santa Maria amb l'objectiu de que potenciar la seva naturalesa de corredor arbrat a través de la zona agrícola actual, tot oferint així un hàbitat que afavoreixi la biodiversitat de la zona i alhora millori l'actual paisatge.
- Potenciar l'activitat agrícola, en especial la dels conreus llenyosos de secà, atès que es tracta d'uns usos que afavoreix la permeabilitat ecològica i constitueix un paisatge de qualitat.
- Cercar fórmules que permetin reduir l'extensió de les tanques de filat metàl·lic que delimiten moltes de les parcel·les agrícoles, subjectades sobre els marges de pedra seca, donat que són un element que dificulta la mobilitat de a la fauna terrestre.
- Permeabilitzar les diferents infraestructures viàries, adequant els passos actuals per facilitar els fluxos de fauna. És especialment crític l'arranjament del pas de la C-32 que queda al nord del Corral d'en Tort, ja que és el punt més prioritari per a la connexió d'aquest àmbit. La construcció de la variant de la C-31, contigua a la C-32 en aquest àmbit, podria ser una oportunitat per millorar-ne la permeabilitat.
- Establir les mesures necessàries per què la futura línia ferroviària no redueixi sensiblement la permeabilitat ecològica del territori.



Camins rurals entre marges de pedra seca i tancats amb filat metàl·lic.



Àrea de servei de l'autopista C32, indret conegut com el Pi de la Vella.



Pas del torrent de Santa Maria per sota la carretera C246 que facilita la connexió cap a la línia litoral de la costa.



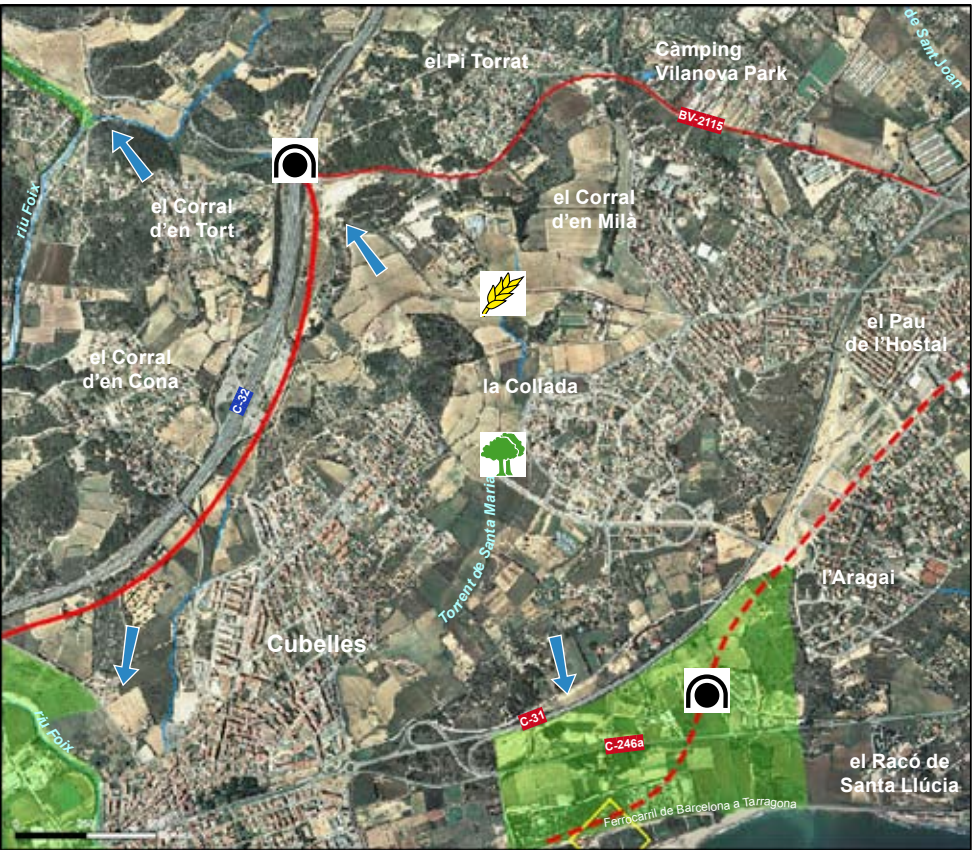
El riu Foix connecta alguns dels torrents o vessants del sector amb una estructura d'hàbitat adequat per a la permeabilitat.



La Serra de Bonaire connecta amb la plana agrícola que combina la vinya amb conreus de secà.



Tanques metàl·liques al bell mig dels turons coberts de pinedes amb matollars.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS

02

INTRODUCCIÓ

La connexió entre la serralada litoral i els massissos muntanyosos del nord del Penedès es troba amenaçada en aquest sector pel continu urbà establert al llarg de l'autopista AP-7 entre Santa Margarida i els Monjos i Vilafranca del Penedès.

La matriu territorial està formada bàsicament per conreus de secà, entre els quals destaca la vinya, tot i que també hi són presents petites superfícies d'olivera, fruiters i hortalisses. A banda de les superfícies d'urbanització compacta corresponents als dos nuclis de població, el nord d'aquest territori està esquitxat de petits barris residencials com Cal Rubió, la Rovira i la Bleda.

De la serra d'Ancosa, al sud de l'Anoia, baixa el riu Foix que, juntament amb alguns dels seus afluents (riera de Llitrà, riera de la Rovira i torrent de les Bruixes), recorre sinuosament aquest territori, marcant el camí de connexió.

En direcció est-oest (o nord-est sud-oest) travessen aquest àmbit nombroses infraestructures de transport, com ara l'autopista AP-7, la A-7 (antiga N-340), la B-212, la via de tren convencional i la d'alta velocitat.



El riu Foix, en el seu pas pel terme municipal de Santa Margarida i els Monjos presenta racons prou ben conservats.



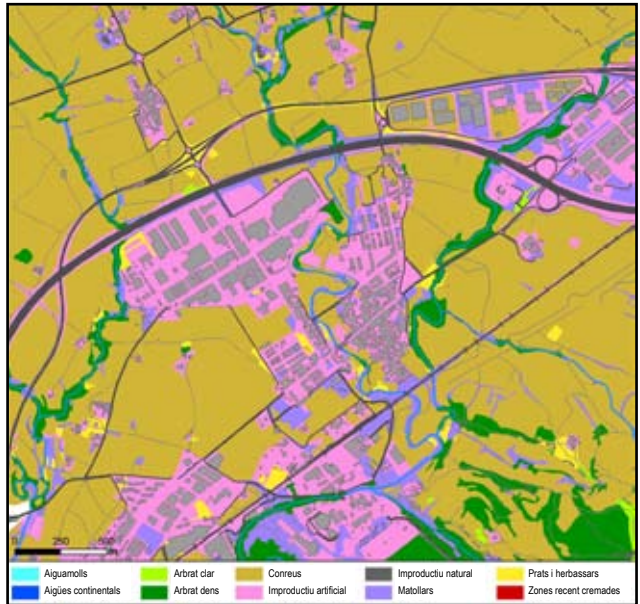
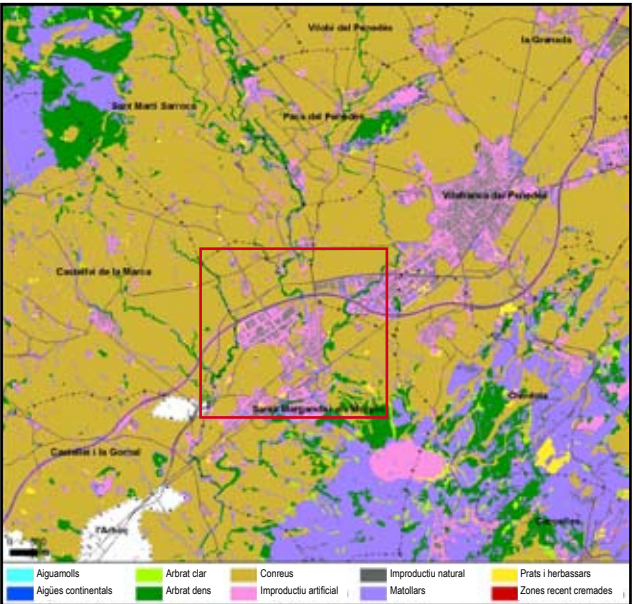
El torrent de la Rovira travessant el típic paisatge de cultius de secà de la comarca.



Els Vivers, la riera de Llitrà i el polígon industrial.



Pas de la riera de Llitrà per sota l'autopista AP7 amb un frondosa arbrada de ribera.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

Aquest municipi és una zona de pas de moltes espècies degut a la presència del riu Foix i al fet de ser un medi de transició entre la zona de la serralada litoral i la depressió del Penedès. Cal tenir en compte que algunes espècies d'aus que nidifiquen al parc del Foix s'aprofiten d'aquesta important plana amb espais oberts per a nodrir-se.

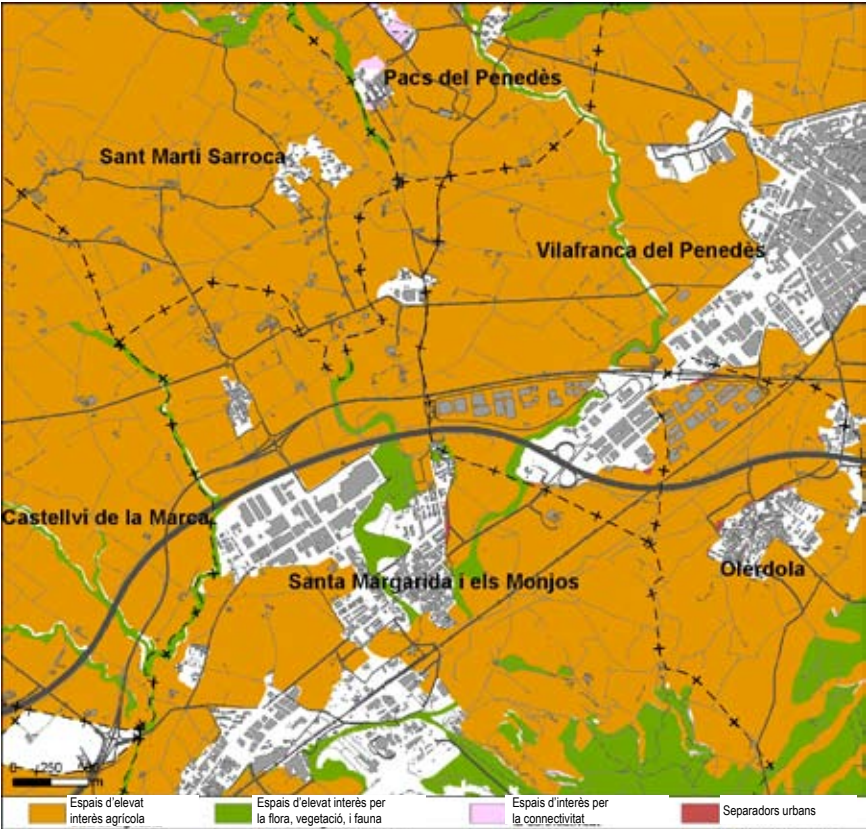
La xarxa d'infraestructures viàries presenta passos amplis i ben dissenyats per sota de totes elles. Aquesta condició fa que la nodrida xarxa hidrogràfica que les travessen es pugui comportar com a un bon sistema de corredors ecològics. Fins i tot, el riu Foix, quan travessa el nucli de Santa Margarida i els Monjos en direcció a la Ràpita, presenta una bona representació d'hàbitats fluvials i terrasses d'horta. La construcció del polígon industrial Domenys II, encaixat entre l'AP-7 i la A-7 (antiga N-340) en el terme de Vilafranca del Penedès, ha escanyat considerablement el pas de la riera de Llitrà, i per tant la seva capacitat connectora.

Tot i la bona disposició del sistema hidrogràfic per a desenvolupar una funció connectora, cal destacar que, en alguns casos, la mala qualitat de les seves aigües i l'estat de les lleres no hi ajuda. Cal assenyalar la molt baixa qualitat en la riera de Llitrà, que, d'altra banda té un elevat potencial hídric. Aquesta riera va ser afectada el juny de 2009 per un vessament de gas-oil que va afectar tant la riera de les Canyes, afluent de la riera de Llitrà, com la mateixa riera de Llitrà en una extensió d'uns 800 metres.

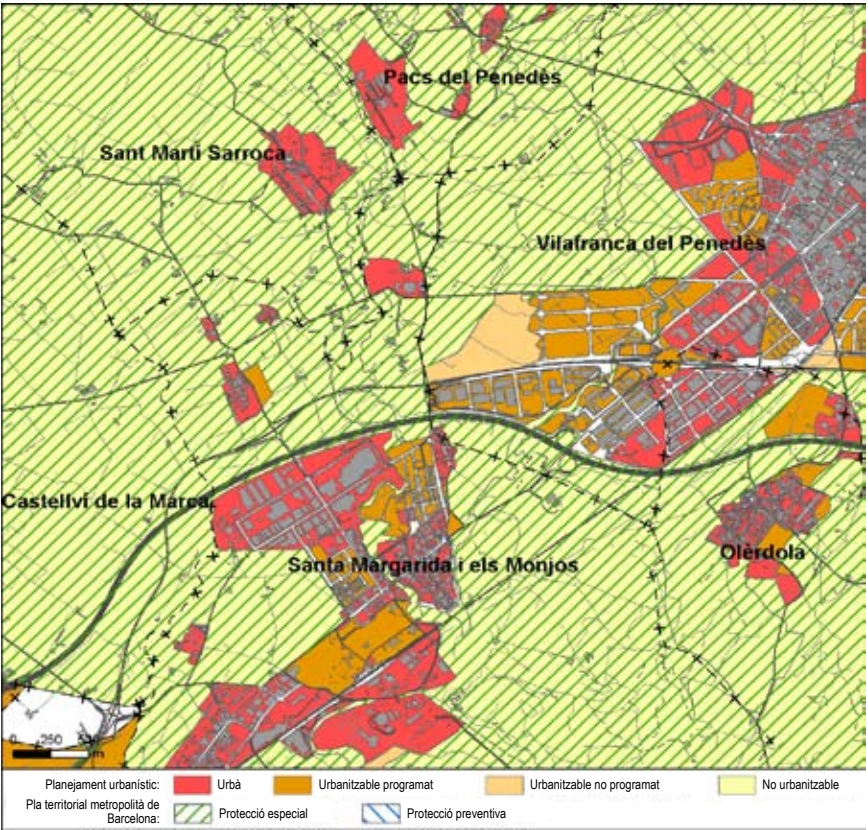
En aquest àmbit es preveu la construcció d'una nova via que la travessi d'est a oest, així com dos nous traçats ferroviaris, un de rodalies, que connectaria Vilafranca amb Vilanova, i l'altre exclusiu per a mercaderies, en la mateixa direcció dels ja existents.



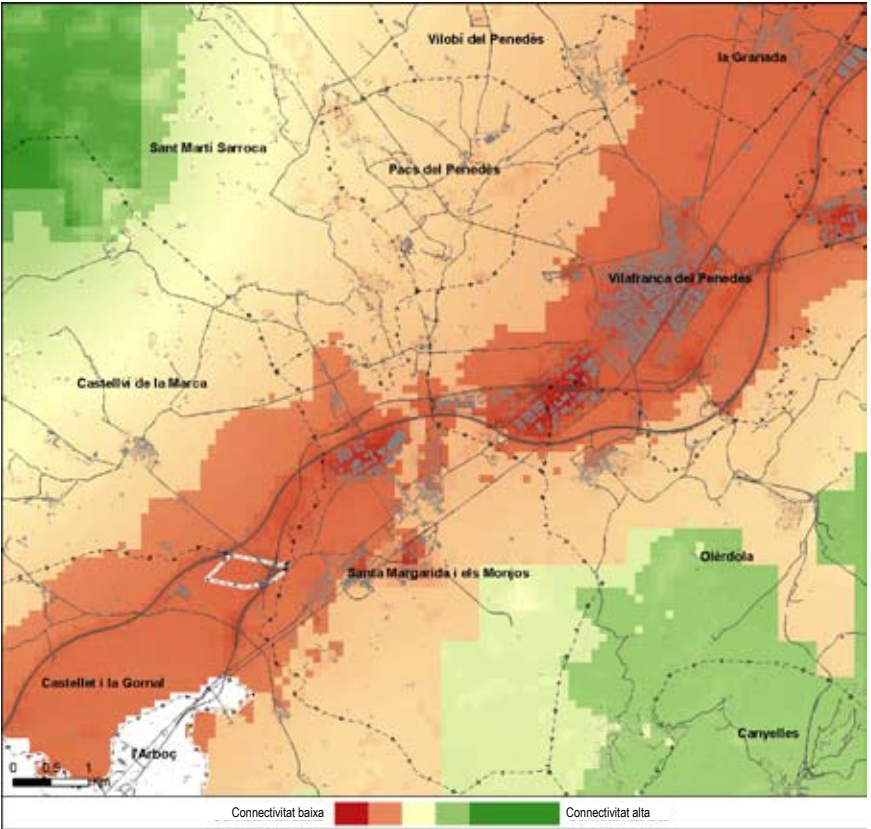
La llera del riu Foix travessant el nucli històric d'Els Monjos amb el pont de la carretera N-340a al fons.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona..



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Paisatge de vinya amb el marge riberenc de la riera de Llitrà i el nucli de Moja al fons.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Les propostes per preservar i millorar la funció connectora d'aquest àmbit passen principalment per afavorir la funcionalitat de la xarxa hidrològica, amb mesures com les següents:

- Establir un pla de manteniment preventiu de les lleres de la xarxa hidrogràfica (especialment, per sobre la B-212) a fi de millorar, no només el paper connector d'aquests, sinó també la capacitat de desguàs hídric que els diferents torrents presenten en determinats moments de pluges torrencials. Així mateix, la progressiva substitució dels canyars per altres formacions de ribera (bosc en galeria, canyissars, etc), com s'està fent en alguns trams del Foix, incrementa tant la funció connectora com la qualitat de l'hàbitat i el dinàmica hidrològica dels rius i torrents.
- Establir un pla de sanejament per millorar la qualitat de les aigües superficials que circulen pels torrents abans esmentats.
- Permeabilitzar adequadament les noves infraestructures previstes per tal de mantenir els actuals corredors per a la fauna, vinculats a la xarxa hidrològica.
- Estimular el manteniment de l'activitat agrícola, en especial la de la vinya i altres conreus llenyosos de secà, atès que es tracta d'un paisatge que facilita la permeabilitat ecològica i constitueix un hàbitat de qualitat per a moltes espècies.



Pas del riu Foix per sota l'autopista AP-7.



Pas de la riera de Llobregat per sota la carretera B-24



Pas de la riera de Llobregat per sota la línia del tren d'alta velocitat i de rodalies.



Pas de la riera de Llobregat per sota l'autopista AP-7



La vinya domina la major part d'aquest territori



Els torrents amb règims hídrics de caràcter temporal tracen una línia de continuïtat en tot aquest territori.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
 - Ferrovies**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - 🕒 Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

CANYELLES

03

INTRODUCCIÓ

La connexió ecològica entre la plana litoral del Garraf i la depressió del Penedès es troba en aquest punt afeblida pel front gairebé continu d'urbanitzacions de Canyelles i Olivella, resseguint el límit nord del braç occidental del Parc del Garraf.

Els hàbitats naturals per excel·lència d'aquesta zona són les pinedes de pi blanc amb màquia densa, les quals, en algunes fondalades, són substituïdes per retalls d'alzinar més o menys ben estructurat. D'altra banda, destaquen els hàbitats dels conreus llenyosos de secà, en especial el de la vinya. La riera de Vilafranca no presenta un hàbitat de ribera específic, ja que el seu caràcter estacional no en permet un desenvolupament característic. Tot i així, aquests hàbitats presenten una bona implantació i defineixen la cobertura vegetal forestal que d'alguna manera dona continuïtat als hàbitats naturals del massís de Garraf.

Les urbanitzacions es van enllaçant les unes amb les altres des dels peus del Turó de les Tres Partions, al Parc d'Olèrdola, dins del municipi de Canyelles, fins al nord del Puig del Montnàs, al municipi d'Olivella. En tota aquesta extensió d'urbanització difusa, l'espai lliure més significatiu és el Fondo de Prubí, ocupat per sòl agrícola, essencialment per vinya, entre la urbanització de Califòrnia i la de Vora-Sitges. Tancant aquesta vall pel sud se situa el turó de Montgròs, cobert per pinedes i coronat per una populosa infraestructura d'antenes de telefonia mòbil. El curs fluvial més destacable és la riera de Vilafranca, que travessa de nord-oest a sud-est aquest territori. En gran part del seu recorregut comparteix fons de vall amb la carretera C-15B i queda força escanyada quan passa entre les urbanitzacions Les Amèriques i Mas d'en Mestre. També cal remarcar el torrent de Prubí, situat en la vall agrícola esmentada anteriorment i tributari de la riera de Vilafranca, i el fondo de les Carreteres, tributari de la Riera de Begues i que transcorre entre el Mas d'en Mestre i el Mas Milà.

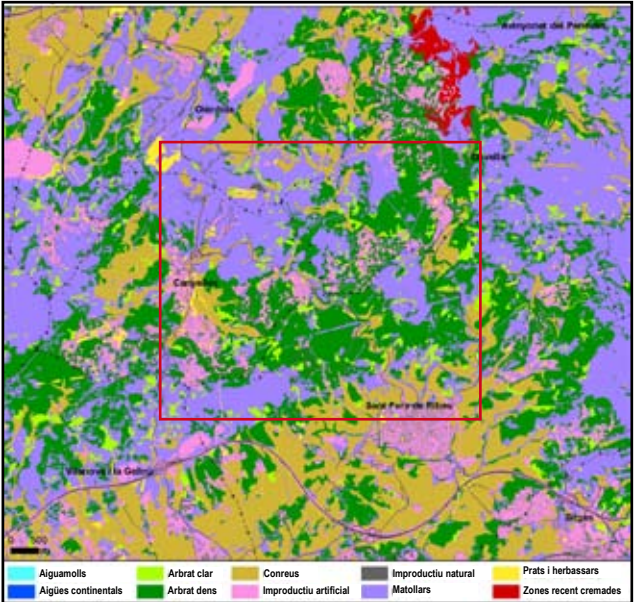
Actualment, les carreteres que discorren per aquest sector són la C-15B, de Canyelles a Sant Pere de Ribes, i la C-15, d'Igualada a Vilanova i la Geltrú.



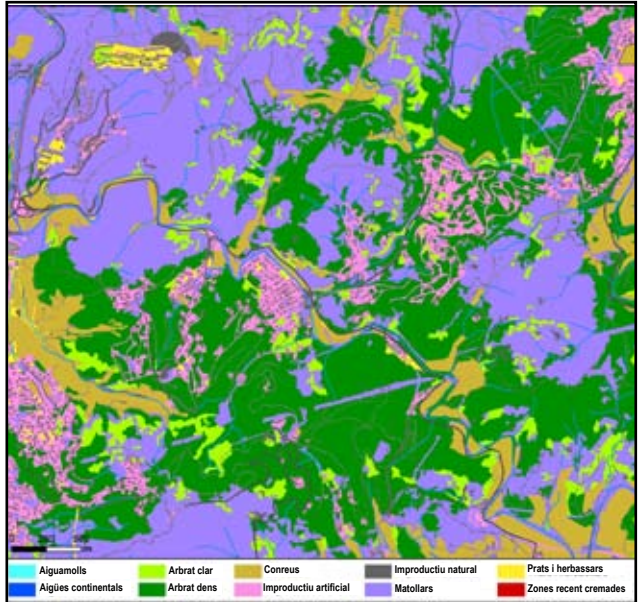
Torre d'alta tensió travessant la urbanització del Mirador de Sitges.



Urbanització Mas d'en Mestre en el terme d'Olivella que continua la de Les Amèriques del municipi de Canyelles. El massís de Garraf al fons.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

La riera de Vilafranca, que serpenteja davallant cap a Sant Pere de Ribes, és l'eix connector més important de la zona. Tot i que no disposa d'hàbitats propis d'un curs fluvial, manté els passos adequats per sota la carretera C-15B, que la ressegueix.

L'altre espai rellevant per a garantir la connexió ecològica és el fondo del Prubí on, el pas d'un torrent a través d'un mosaic agroforestal format bàsicament per pinedes i vinyes, afavoreix àmpliament la funció connectora. L'aplicació de l'estratègia de reducció/extinció en la urbanització Califòrnia i Vora-Sitges pot també facilitar la consolidació d'aquest connector. A més, aquesta vall enllaça amb la riera de Vilafranca que segueix cap a Olerdola i Vilafranca del Penedès.

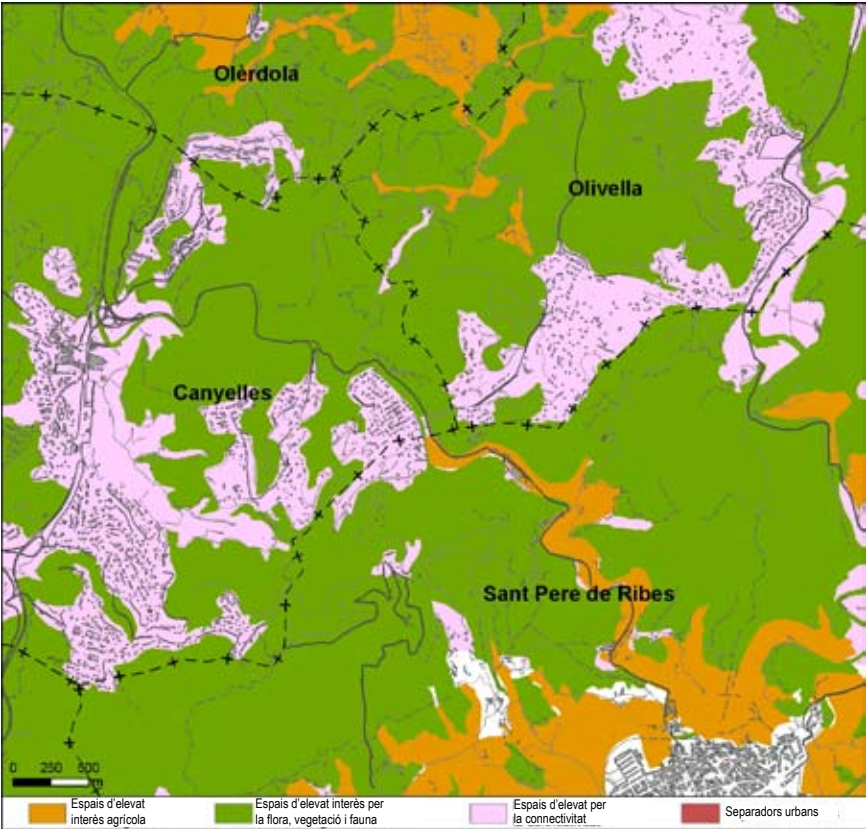
Tanmateix, justament en aquesta vall, classificada com a no urbanitzable pel planejament i de protecció preventiva segons el Pla Territorial, hi ha previst el pas d'una nova infraestructura viària i ferroviària, que la travessaria longitudinalment, és a dir en la mateixa direcció de la connexió.



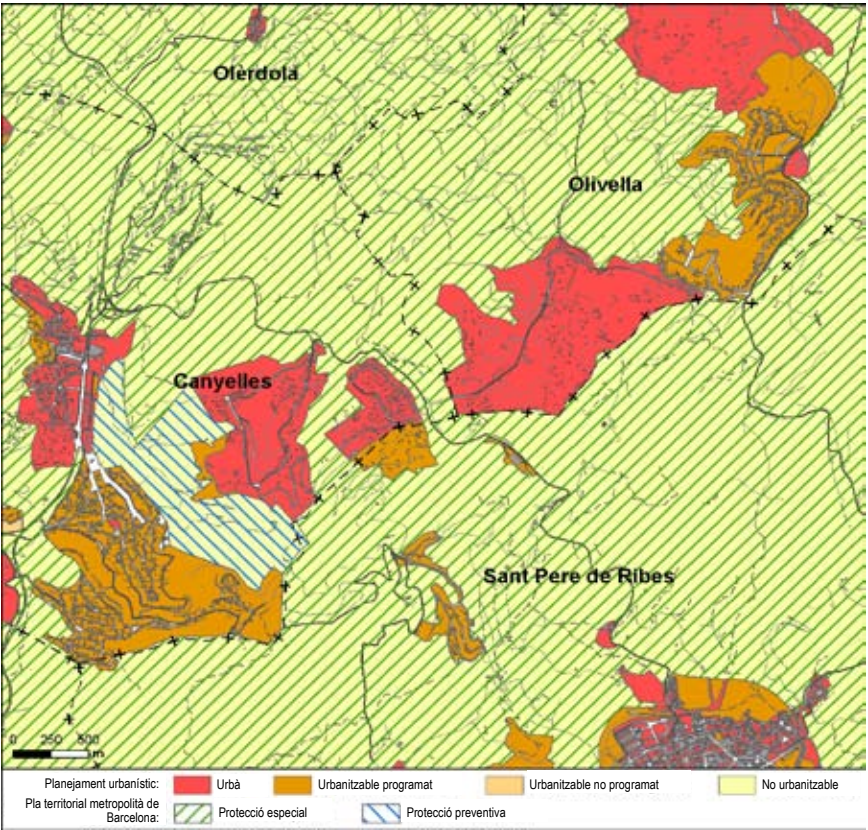
La urbanització Vora-Sitges a primer terme, el Fondo de Prubí i el nucli de Canyelles al fons.



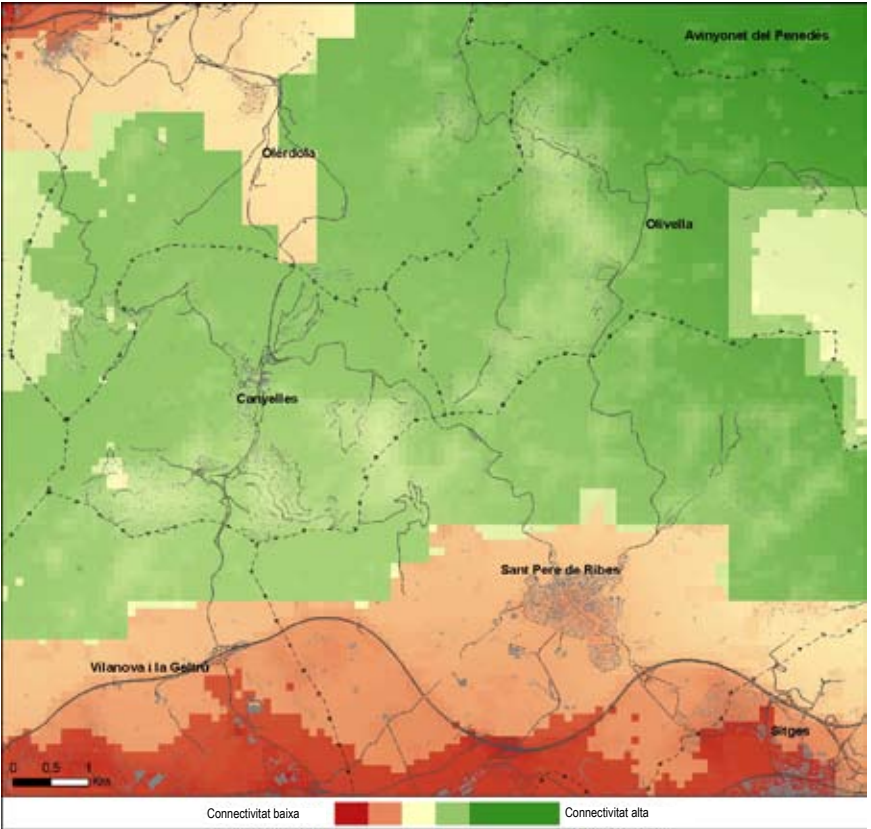
La urbanització les Palmeres al peu del Turó de les Tres Partions.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Conreus de vinya i bosquines de pi blanc amb brolla o màquia, que defineixen els principals hàbitats naturals de la zona.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La preservació i la millora dels espais oberts que resten en aquest sector i la potenciació del paper connector de la riera de Vilafranca i les formacions de ribera associats són els punts clau de les propostes que es detallen:

- Afavorir el manteniment de l'activitat agrícola de la vall del fondo de Prubí, com a principal garantia per tal de mantenir la connectivitat ecològica en una zona encerclada per la urbanització.
- Restaurar els boscos de ribera de la riera de Vilafranca, com a mesura tant per millorar el seu paper de connector ecològic, com per potenciar els hàbitats per a la fauna.
- Dotar les urbanitzacions d'aquest sector, especialment les de Vora-Sitges i Les Amèriques, de mesures d'actuació bàsiques de defensa en front dels incendis forestals, per tal d'assegurar així tant la seguretat dels assentaments com la pervivència de la massa forestal entre ambdues.
- En la mesura possible, evitar el pas de noves infraestructures per la vall de Prubí, clau per a la connectivitat ecològica de la zona. Si finalment l'espai ha d'acollir-les, caldrà permeabilitzar-les de manera que l'espai pugui mantenir la seva funció connectora actual.



La riera de Vilafranca en arribar a Canyelles gira gairebé noranta graus i davalla cap a Sant Pere de Ribes.



L'entrada al poble de Canyelles des de la C-15B.



La urbanització Vora-Sitges deixa veure al fons la pedrera del Saldonar.



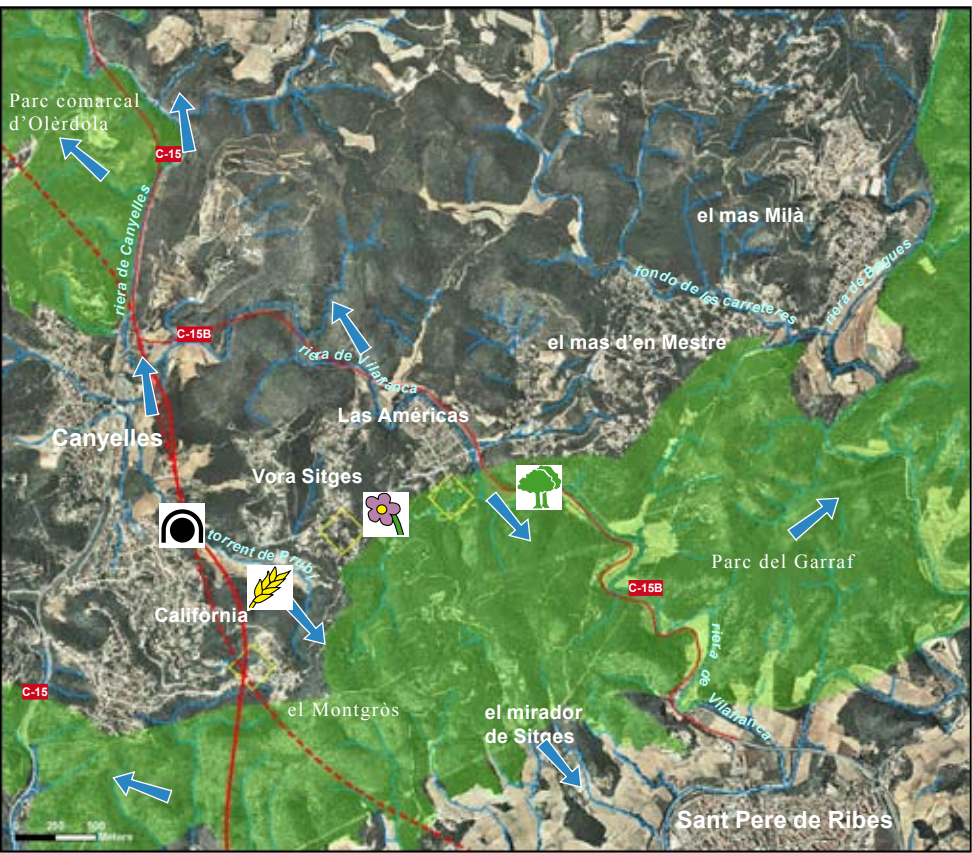
El nucli històric de Canyelles és compacte però que queda superat per l'enorme desenvolupament d'un urbanisme difús per tot el terme.



La urbanització les Palmeres és la que presenta un major desenvolupament dins el terme municipal.



La vall del fondo de Prubí es un punt clar de connectivitat en aquest sector.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferroviares**
- - - Noves
 - - - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - 🕒 Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

SANT PERE DE RIBES - SITGES

04

INTRODUCCIÓ

La plana litoral entre Sant Pere de Ribes i Sitges té una importància cabdal en el manteniment de la connectivitat ecològica entre les serres del litoral central i els sistemes costaners.

La matriu territorial d'aquest àmbit està formada per un mosaic agrari amb conreus de vinya, garrofers i herbacis de secà, combinat amb petites clapes de pineda, que guanyen dominància a mesura que el terreny s'enfila cap a la serra del Garraf.

La riera de Ribes és l'eix fluvial principal d'aquesta zona. Aquesta recull les aigües de les rieres de Jafre, de Begues, de Vilafranca i del torrent de l'Espluga, entre d'altres, i acaba arribant al mar enmig dels terrenys del Golf Terramar, a Sitges.

L'autopista C-32 creua sinuosament el mosaic agroforestal entre el nucli de Sant Pere de Ribes i Sitges, mentre altres carreteres secundàries es despleguen pel territori comunicant ambdós municipis entre sí, amb d'altres propers i amb urbanitzacions aïllades, com les de Can Lloses o el Mas Alba, a Sant Pere de Ribes.



Paisatge a banda i banda de la C-32 en el punt on creua la riera de Ribes.



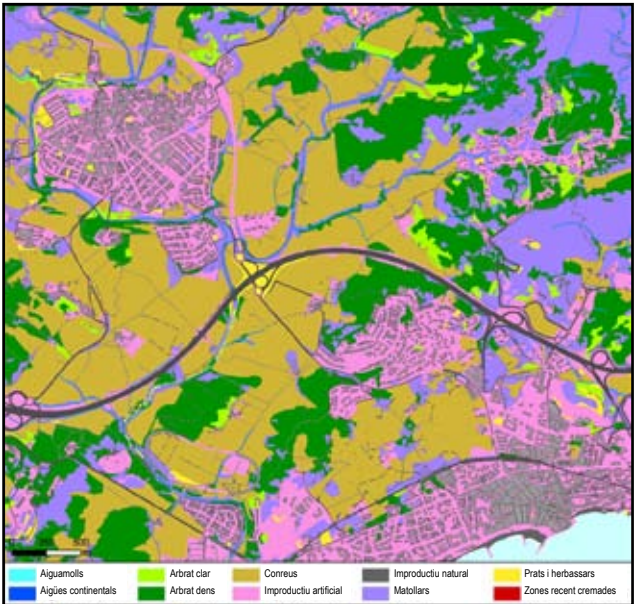
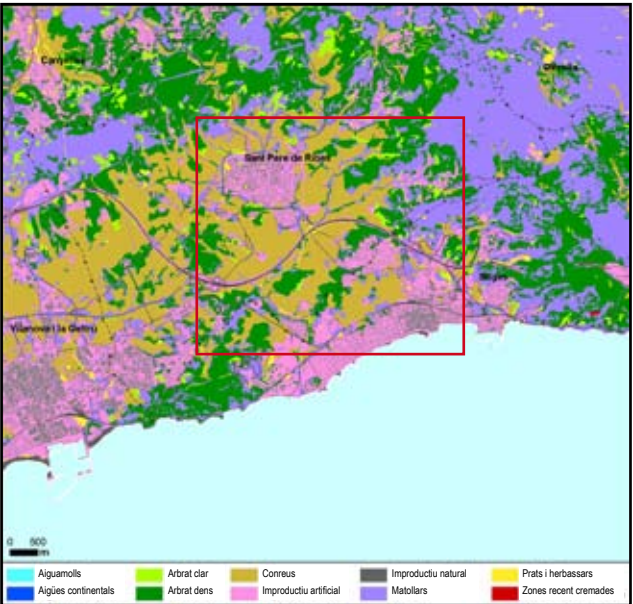
Zona boscosa, esquitxada d'urbanitzacions, de la vall alta de la riera de Jafre.



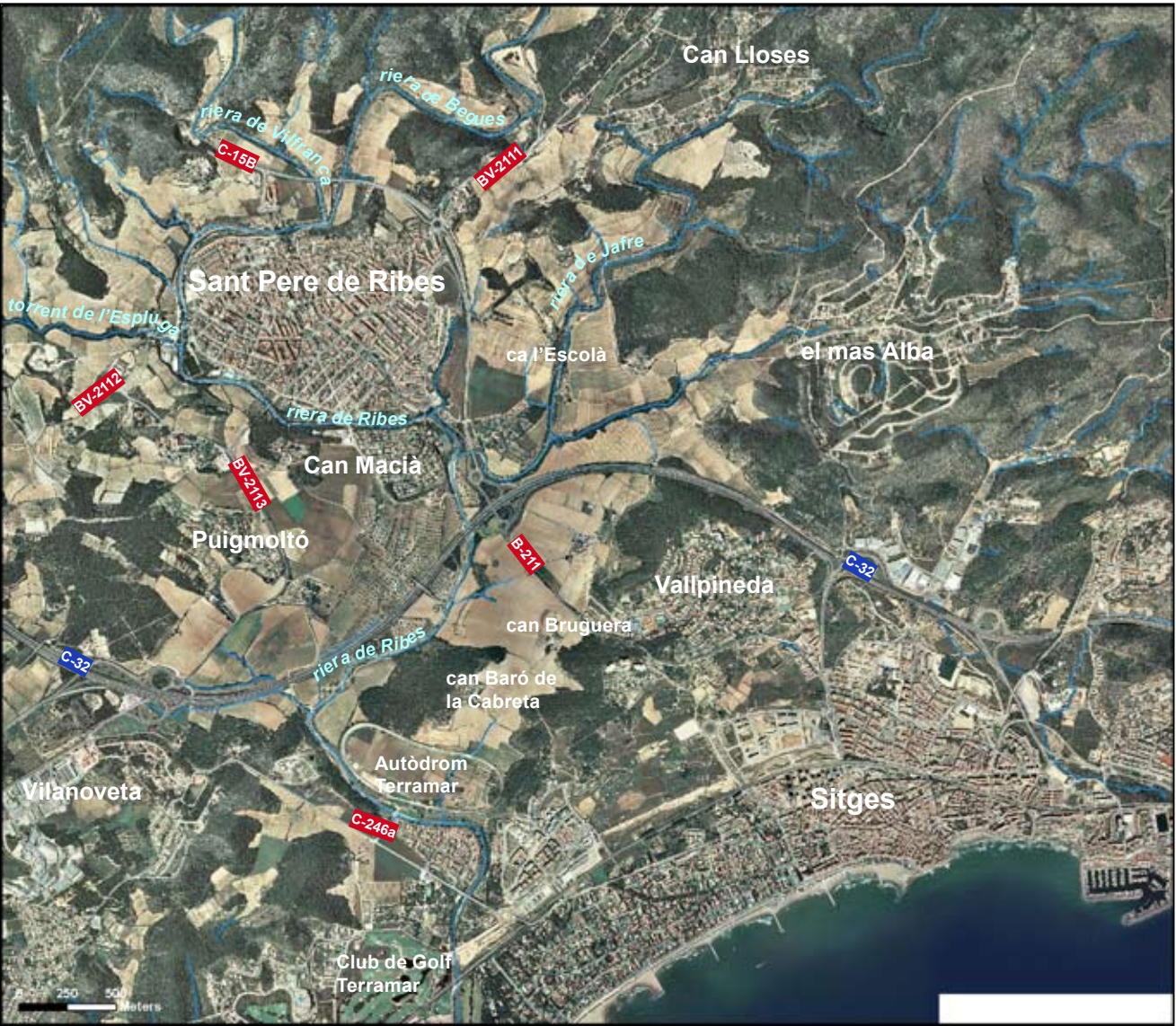
Paisatge de vinya, característic entre Sant Pere de Ribes i Sitges.



La riera de Jafre creuant la carretera B-211 a tocar amb l'aiguabarreig de la riera de Ribes.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

La protecció de gran part d'aquest territori per diferents figures jurídiques faciliten la conservació de la permeabilitat ecològica de la matriu. D'una banda, la proposta d'espais inclosos a la Xarxa Natura 2000 ha incrementat l'àmbit de protecció de l'espai d'interès natural del Massís del Garraf, de forma que es garanteix la preservació dels espais lliures que separen les urbanitzacions del Mas Alba i de Can Lloses i es protegeix la riera de Jafre i la de Ribes, des del seu aiguabarreig fins al mar. D'altra banda, el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) garanteix la conservació dels hàbitats de la gran àrea situada a l'oest de la riera de Ribes i sud de la C-32, fins tocar el mar. Així doncs, en base als espais actualment protegits, la connectivitat entre el sistema costaner i les serres litorals està mínimament garantida mitjançant el corredor fluvial de les rieres de Jafre i de Ribes.

A banda de les mesures de protecció, cal destacar les favorables condicions que presenten les diferents rieres d'aquest entorn per funcionar com a eixos connectors. L'estructura oberta de les seves lleres, el seu règim estacional, que fa que la major part de l'any estiguin seques, l'entorn agrari de secà dominat per la vinya, de gran valor ecològic alhora que socioeconòmic, i els passos de dimensions notables que tenen en travessar les diferents infraestructures de transport, pensats per engolir rierades torrencials de gran cabal, les fa força transitables. No obstant això, el tram final de la riera de Ribes topa amb una sèrie d'obstacles que fan perillar la continuïtat de les seves funcions ambientals fins la seva desembocadura (inclosa en l'Inventari de zones humides de Catalunya). Existeixen, per una part, punts on la llera es troba ocupada per vegetació densa, especialment canyes i pins, i per altra, l'ocupació de l'espai de ribera per part del Golf Terramar, fent arribar la gespa fins la llera, i creuant-la amb un parell de guals encimentats, per passar a dos *greens* situats al marge esquerre. Així mateix cal remarcar que, en certs punts, l'entorn agrari de les rieres es pot veure reduït per la pressió urbanística, afectant així la seva funció connectora. Aquest seria el cas de l'àrea on es troba l'autòdrom Terramar, on el sòl urbanitzable arriba fins al colze que traça el curs de la riera de Ribes, constrenyint la connectivitat territorial just abans d'arribar a l'àrea protegida pel PDUSC. També seria el cas del tram de la riera de Ribes que envolta el nucli de Sant Pere de Ribes, el marge dret de la qual és actualment d'ús agrícola, però que en desenvolupar-se el sòl urbanitzable podria arribar a ser d'ús urbà. La zona on es produeix l'aiguabarreig de la riera de Jafre amb la de Ribes també podria esdevenir un coll d'ampolla, ja que aquestes, en molt poc espai, passen a tocar de dues urbanitzacions, alhora que creuen la carretera B-211 i la C-15B.

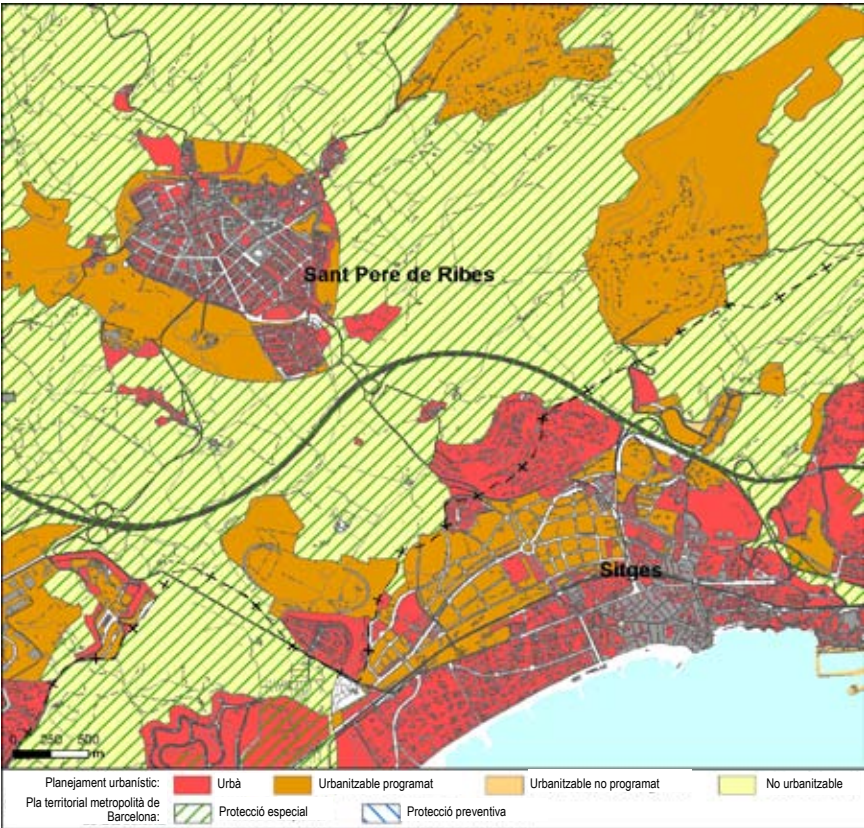
Quant a infraestructures, cal evidenciar l'efecte barrera que provoca la carretera C-246a dins la zona inclosa al PDUSC, la qual, tot i la intensitat de trànsit que acull, no compta amb cap pas adequat per a la fauna. En contraposició, l'autopista C-32 compta amb bons i freqüents passos

sobre cursos fluvials i camins rurals.

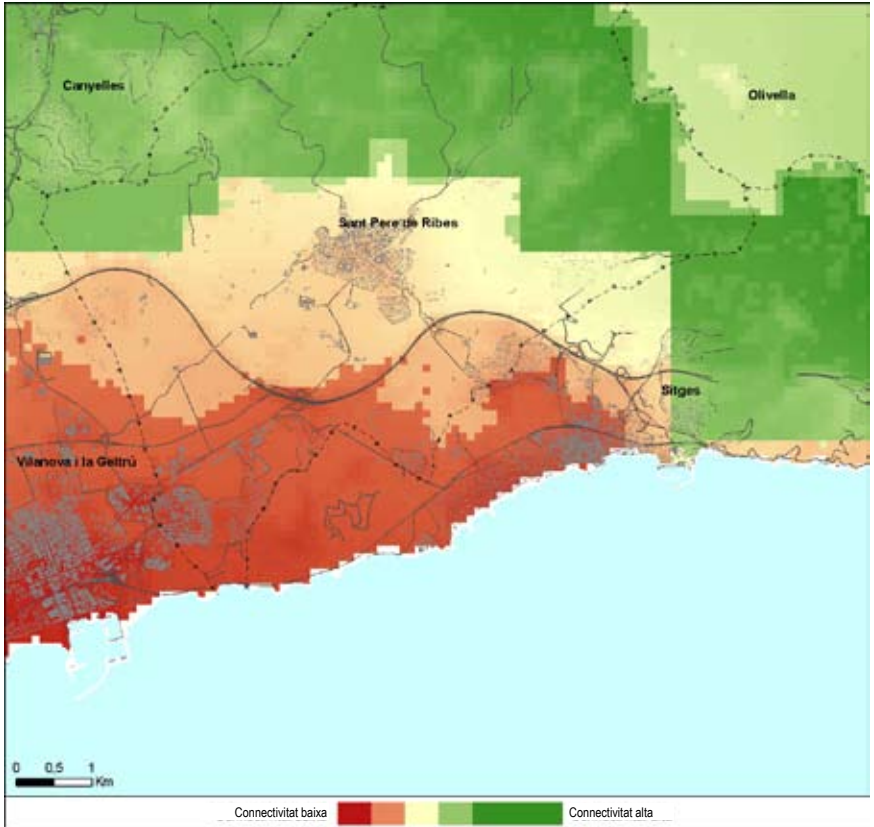
Cal destacar que el Pla ha previst la construcció d'una nova línia orbital de ferrocarril que trepitja la riera de Ribes en diversos punts. També determina l'estratègia de reducció/extinció per a la zona urbanitzable del Mas Alba, facilitant així la permeabilitat d'aquesta àrea.



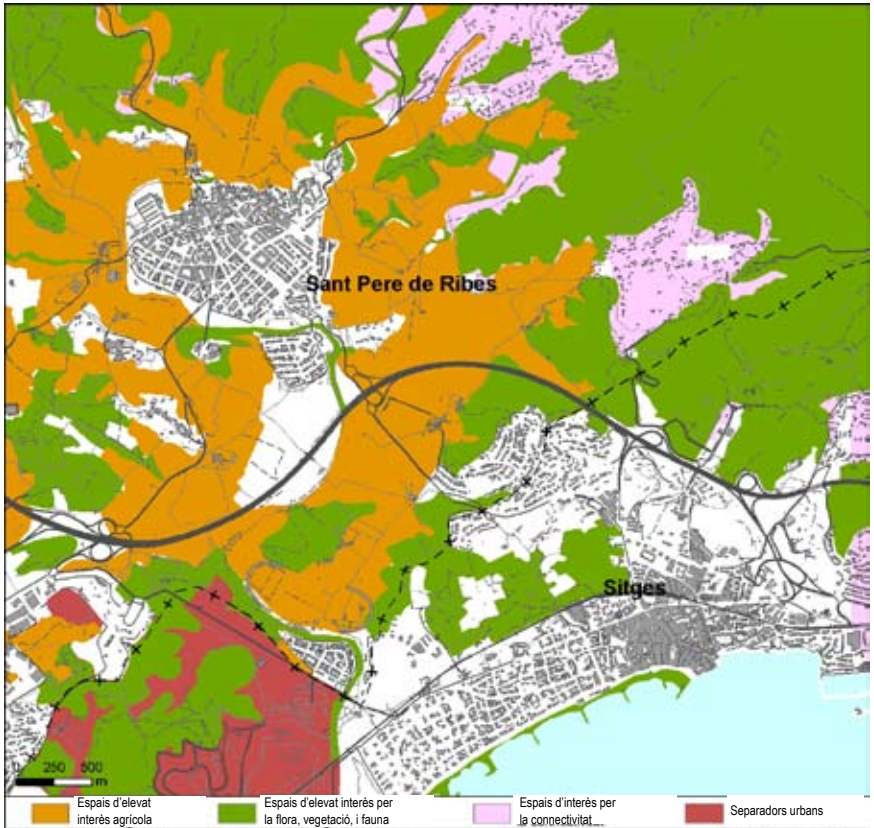
Les vinyes i els bosquets de pins amb fenasser caracteritzen el paisatge dels espais oberts del terme.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Aquest important àmbit de connexió entre la costa i la serralada Litoral, amb una elevada funcionalitat actualment, precisaria de mesures que preservessin i milloressin la seva permeabilitat, especialment pel que fa a les infraestructures de transport (actuals i futures) i als possibles creixements urbanístics futurs. Alguns aspectes concrets són:

- Afavorir el manteniment del mosaic agrari al voltant del nucli de Sant Pere de Ribes, especialment l'àrea situada al sud fins la zona urbanitzada de Sitges, per afavorir la biodiversitat i la connectivitat ecològica entre els espais naturals protegits de la zona.
- Incorporar els criteris de permeabilitat als possibles desenvolupaments del sector urbanitzable occidental de Sant Pere de Ribes i el de l'autòdrom de Terramar de Sitges, així com a la implantació de la nova infraestructura ferroviària, per tal de garantir el pas connector, recolzat en la riera de Ribes, fins l'espai costaner protegit pel PDUSC.
- Contenir l'ocupació urbanística, tal i com ja preveu el planejament municipal, en la zona propera a l'aiguabarreig de la riera de Jafre i la de Ribes per evitar un coll d'ampolla en la connectivitat associada a aquestes.
- Tramitar el Pla Especial de la riera de Ribes que actualment s'està redactant per encàrrec del Consorci dels Colls i Miralpeix, per tal de vetllar per la conservació de l'espai de ribera i l'entorn agrari de la riera de Ribes i afluents, així com per establir les bases per a la restauració del tram final, des de Rocamar fins la desembocadura.
- Permeabilitzar la carretera C-246a en el seu pas a través de la zona del Fitó de Miralpeix, inclosa al PDUSC,



Riera de Ribes a l'alçada del pont d'accés a la urbanització de can Macià.



Autòdrom de Terramar, actualment en estat d'abandonament.



El pas de la riera de Ribes per sota l'autopista C-32 no altera la seva capacitat connectora.



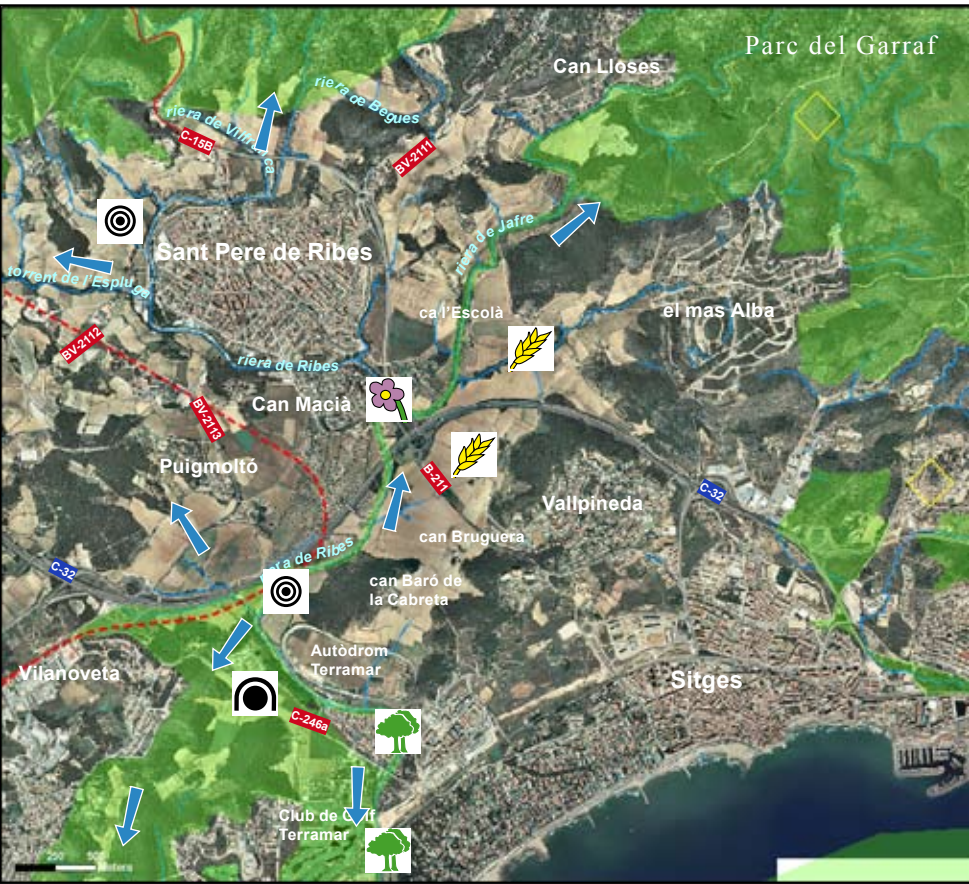
La carretera C-15B vista des del pas elevat del Palou Alt. Al fons, la riera de Begues la creua.



Vista del massís del Garraf i la vall de la riera de Jafre des de la urbanització de Can Llores.



La carretera B-211 amb un senyal de perill per la fauna salvatge. Aquest tram de carretera separa dues peces d'interès natural del mosaic agroforestal.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
 - Ferrovieres**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - ⊙ Actuacions urbanístiques
 - ↙ Protecció de la connectivitat
 - ⦿ Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

LA GRANADA - VILAFRANCA

05

INTRODUCCIÓ

El cúmul d'infraestructures viàries i ferroviàries i el gairebé continu urbà entre Vilafranca del Penedès i Sant Cugat Sesgarrigues amenacen la permeabilitat ecològica d'aquest àmbit territorial entre l'extensa plana del Penedès i la serralada litoral, on es troben els espais protegits d'Olèrdola i Garraf.

Es tracta d'un paisatge marcat pel cultiu de la vinya sobre un relleu pràcticament planer i en el qual les poques clapes d'hàbitats naturals es troben lligades als diversos torrents de caràcter estacional, entre els quals destaquen la riera de l'Adoberia-riera Vallmoll i la riera de Porroig.

Les principals infraestructures que travessen l'indret són l'autopista AP-7, l'A-7 (antigament anomenada N-340), la línia del tren Barcelona-Vilafranca-Sant Vicenç de Calders i la línia del tren d'alta velocitat Barcelona-Madrid. A més cal esmentar les carreteres comarcals C-243a, de Vilafranca a Sant Sadurní, i la C-15, de Vilanova a Igualada.



La línia del tren d'alta velocitat aprofita per circular en paral·lel al traçat de la línia convencional en el tram entre Vilafranca i la Granada.



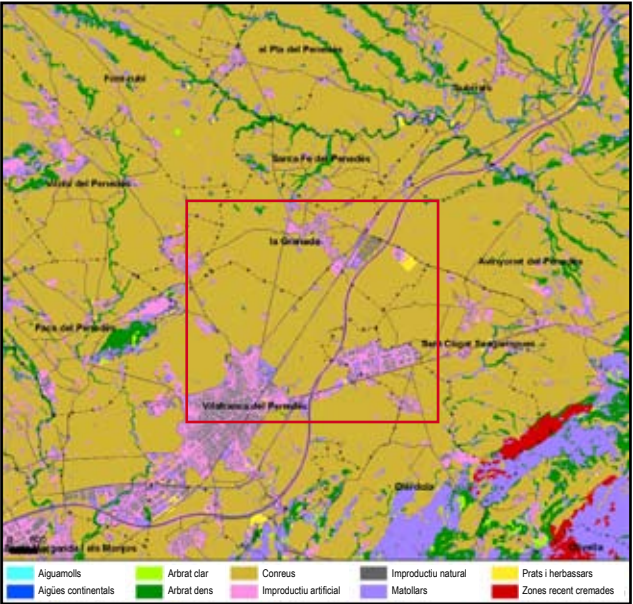
El cultiu de la vinya és el més estès d'aquest àmbit territorial.



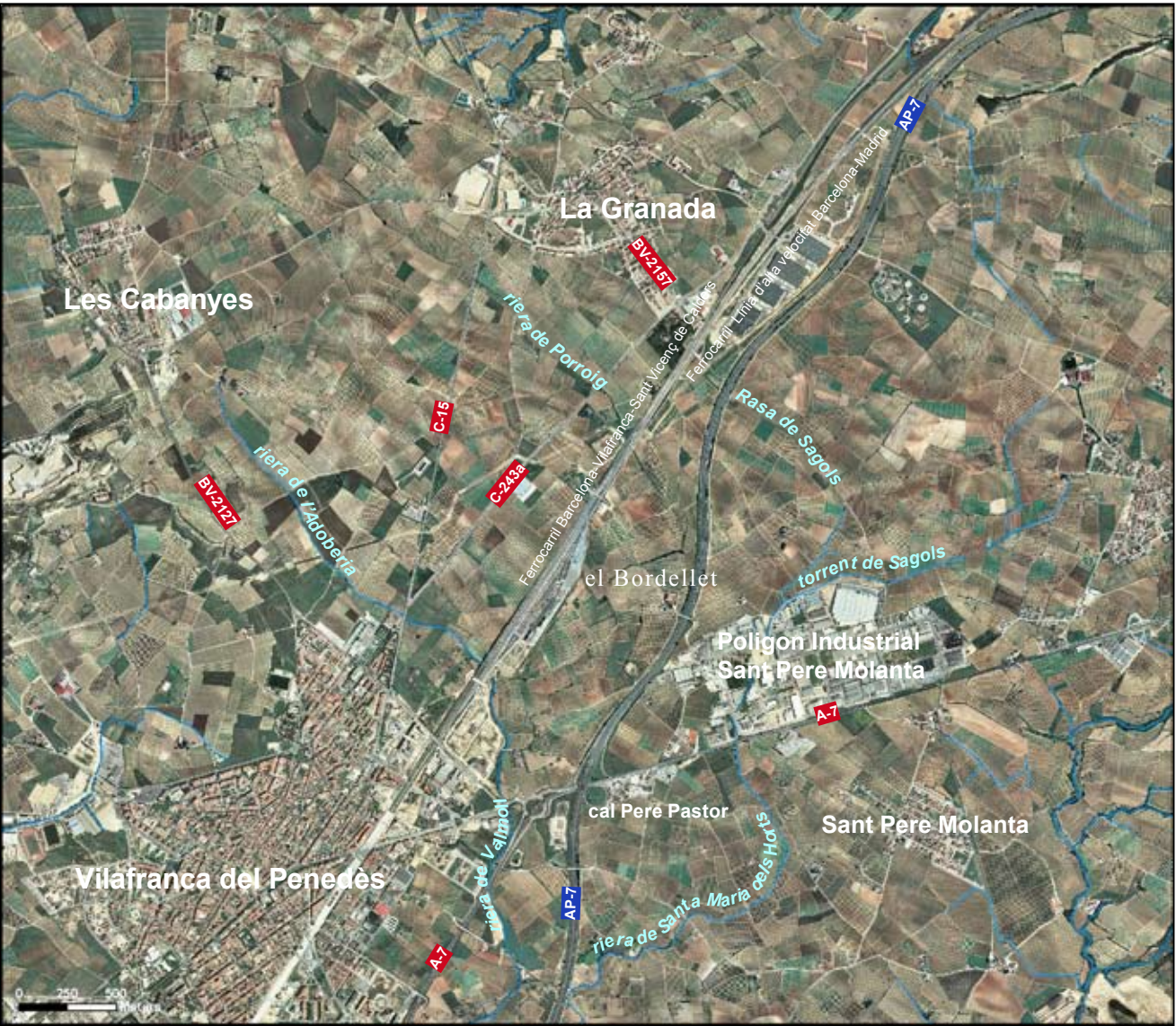
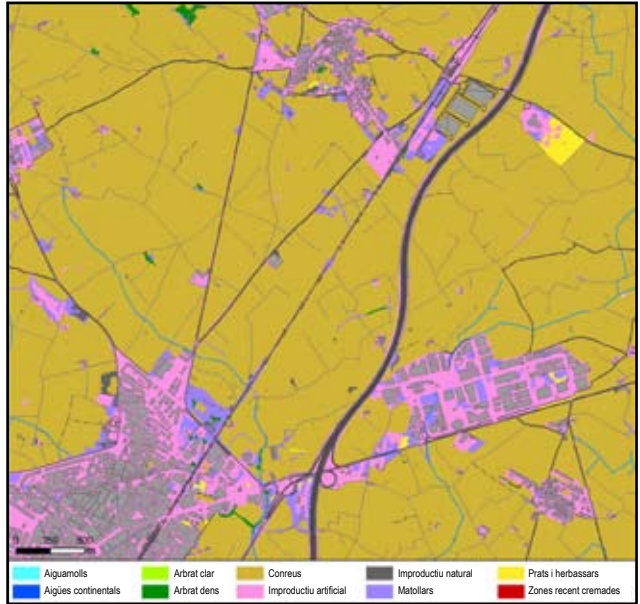
Torrent de Sagols circulant pel Polígon Industrial de Sant Pere Molanta amb la llera neta de vegetació.



Vegetació de ribera al torrent de l'Adoberia abans de creuar pel pont Nou la carretera N340a.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

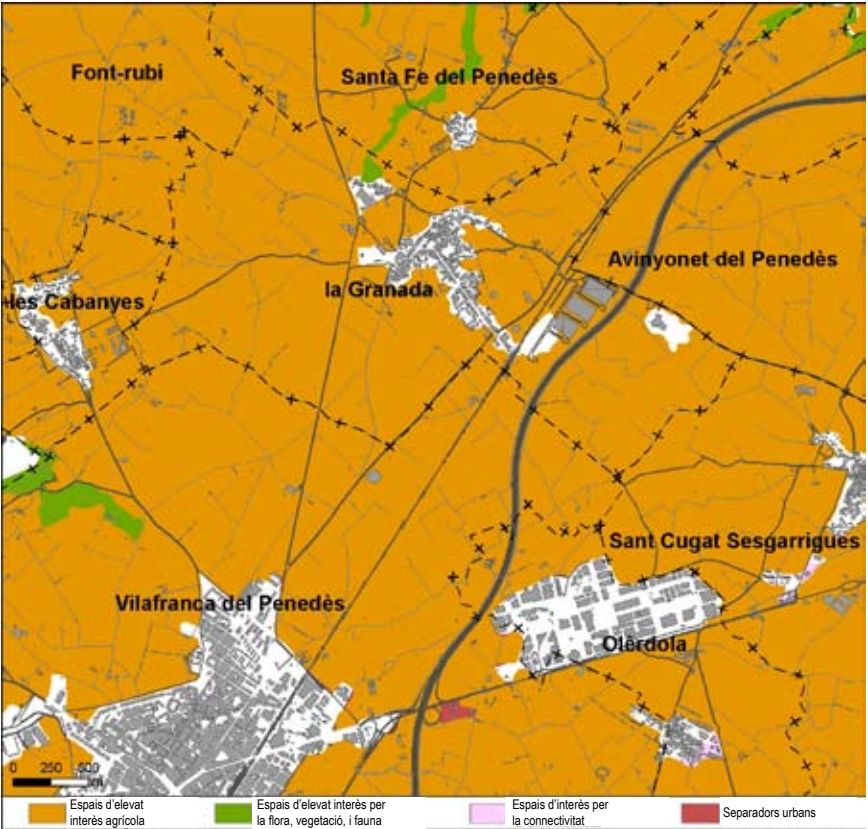
DIAGNOSI

La vinya, conreu majoritari a la zona, és un tipus de cultiu que al llarg del seu cicle pot esdevenir un hàbitat d'interès per a moltes espècies d'ocells, petits mamífers i també alguns rèptils. Però el paisatge agrícola no només està format per vinya, sinó que també l'integren camps de cereals, farratges, erms i ametllers, entre d'altres. Aquesta diversitat agrícola també inclou els anomenats marges o vores de camp i camins que fan el paper de refugis per a una gran diversitat de plantes, especialment arbustos, que al seu torn permeten alimentar i acollir a una bona colla d'espècies de fauna vertebrada i invertebrada. Per això, la matriu d'aquest territori té un interès especial per a la biodiversitat i és àmpliament permeable als fluxos ecològics.

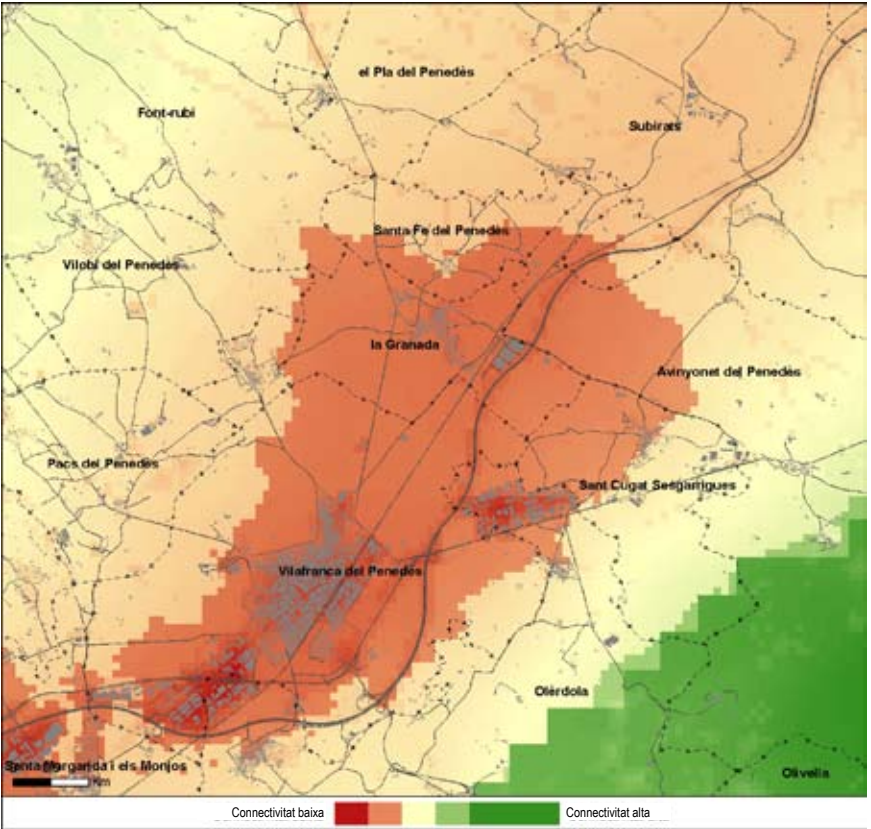
No obstant això, és la xarxa fluvial la que juga el paper més essencial en la connectivitat ecològica de la zona. En general, tots els cursos presenten vegetació densa, sovint canyars, que colmaten les lleres i dificulten el desguàs en moments de pluges torrencials, alhora que no faciliten el pas de la fauna. Per sort, aquest obstacle funcional es veu compensat per l'esmentada permeabilitat de la matriu agrícola. Només hi ha alguns trams de la xarxa fluvial, com certes parts de la riera de l'Adoberia, on creix la boga, acompanyada d'algunes arbredes de ribera, que serveixen de refugi a espècies d'ocells aquàtics com la polla d'aigua, la cuereta torrentera o el rossinyol bastard. Malauradament, la pèssima qualitat de les aigües de la majoria de rieres i torrents redueix clarament el seu potencial ecològic.

Tot i el caràcter estacional dels diversos cursos que conformen la xarxa hidrogràfica, aquests recullen l'aigua d'una extensa conca de recepció. L'important cabal que poden arribar a portar en moments puntuals ha propiciat la construcció de passos per sota les infraestructures viàries de dimensions notables i força pròxims entre ells. Estructuralment, doncs, el flux ecològic a banda i banda d'aquest eix d'infraestructures sembla prou garantit. Tanmateix, l'excessiva artificialitat de molts punts de pas poden constituir una notable dificultat per al moviment d'algunes espècies.

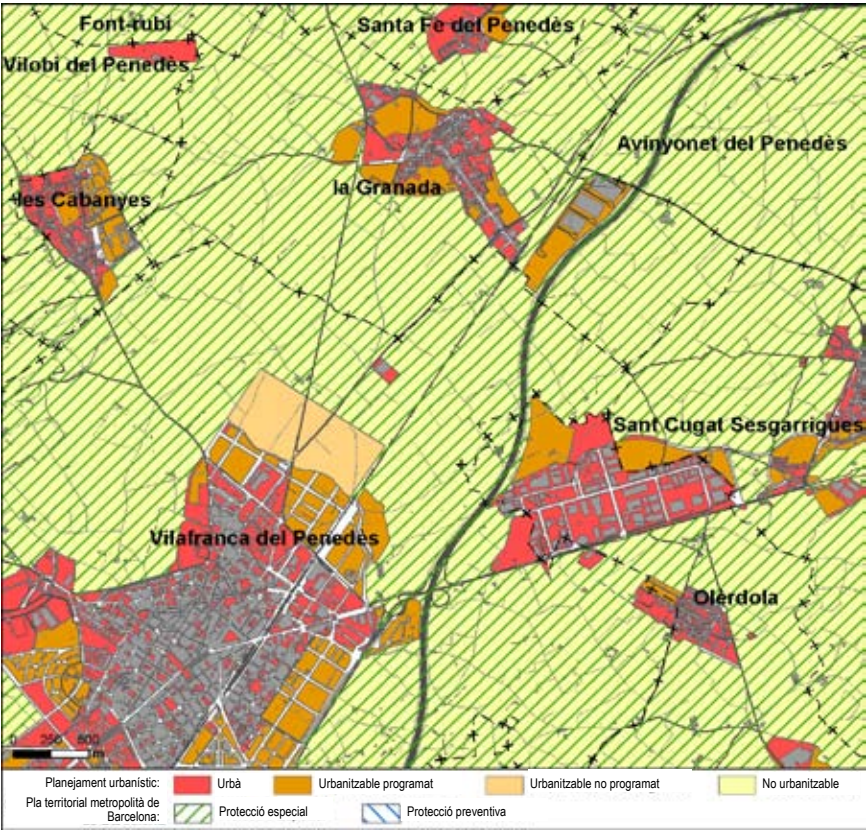
Tenint en compte la permeabilitat de les infraestructures, l'eix urbà Vilafranca del Penedès - polígon industrial Sant Pere Molanta - Sant Cugat Sesgarrigues, construït al llarg de l'antiga N-340, és el major obstacle per a la connectivitat ecològica. El planejament municipal de Vilafranca i Sant Cugat Sesgarrigues ha deixat petites franges de sòl no urbanitzable que haurien de servir de separadors urbans i, per tant, de zones de connexió ecològica entre ambdós costats de la carretera. Tot i la classificació de sòl no urbanitzable, la part sud de la carretera entre el nus de l'autopista i el polígon de Sant Pere Molanta, a l'entorn de cal Pere Pastor, acull una sèrie d'activitats que l'obstrueixen completament. En aquest mateix eix, el torrent de Sagols creua el polígon industrial de Sant Pere Molanta amb un elevat grau d'artificialització, dificultant greument el pas de la fauna.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Paisatge de vinya resseguint un torrent envoltat de canya molt densa que dificulta la seva funció connectora. Tot i així, l'entorn agrícola facilita el pas quan aquest no és possible a través del curs fluvial.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Es proposen actuacions per tal d'assegurar principalment la permeabilitat de les infraestructures de transport, evitar els continus urbans i potenciar els beneficis de la matriu agrícola. En concret:

- Establir un programa de gestió i millora de les lleres i dels hàbitats de ribera a la xarxa hidrogràfica, especialment en aquells trams coberts per densos canyars, que caldria anar transformant-los en altres formacions vegetals més diverses i funcionals. Així mateix, seria necessari impulsar les accions necessàries per tal de millorar la qualitat de les aigües.
- Millorar la funcionalitat connectora dels passos per sota d'infraestructures o sistemes urbans, principalment els vinculats a cursos fluvials, l'artificialitat dels quals dificulta el pas a certes espècies de fauna, incidint sobre tot en la naturalització del seu substrat.
- Aplicar les mesures urbanístiques adequades per tal d'ordenar el sector de cal Pere Pastor d'acord amb la seva classificació com a sòl no urbanitzable, i assegurar la presència del separador urbà entre Vilafranca del Penedès i el polígon industrial Sant Pere de Molanta, al municipi d'Olèrdola.
- Establir les mesures necessàries perquè el futur desenvolupament del sector est de Vilafranca del Penedès conservi de manera adequada els hàbitats de ribera de la riera de l'Adoberia, així com la seva funcionalitat ecològica.
- Afavorir el manteniment de l'estructura actual de la matriu agrícola (diversitat de conreus, marges, vores de camps i camins,...), per tal de preservar la biodiversitat, els beneficis ambientals i la qualitat paisatgística.
- Permeabilitzar adequadament les noves infraestructures previstes per tal de mantenir els actuals fluxos de fauna, vinculats especialment a la xarxa hidrològica.



Pas de la riera de l'Adoberia per sota de la línia del tren d'alta velocitat en el terme de Vilafranca del Penedès.



Riera de Porroig per sota del tren d'alta velocitat en el terme de La Granada.



Pas de la riera de l'Adoberia per sota de la C-244 a l'entrada de Vilafranca del Penedès.



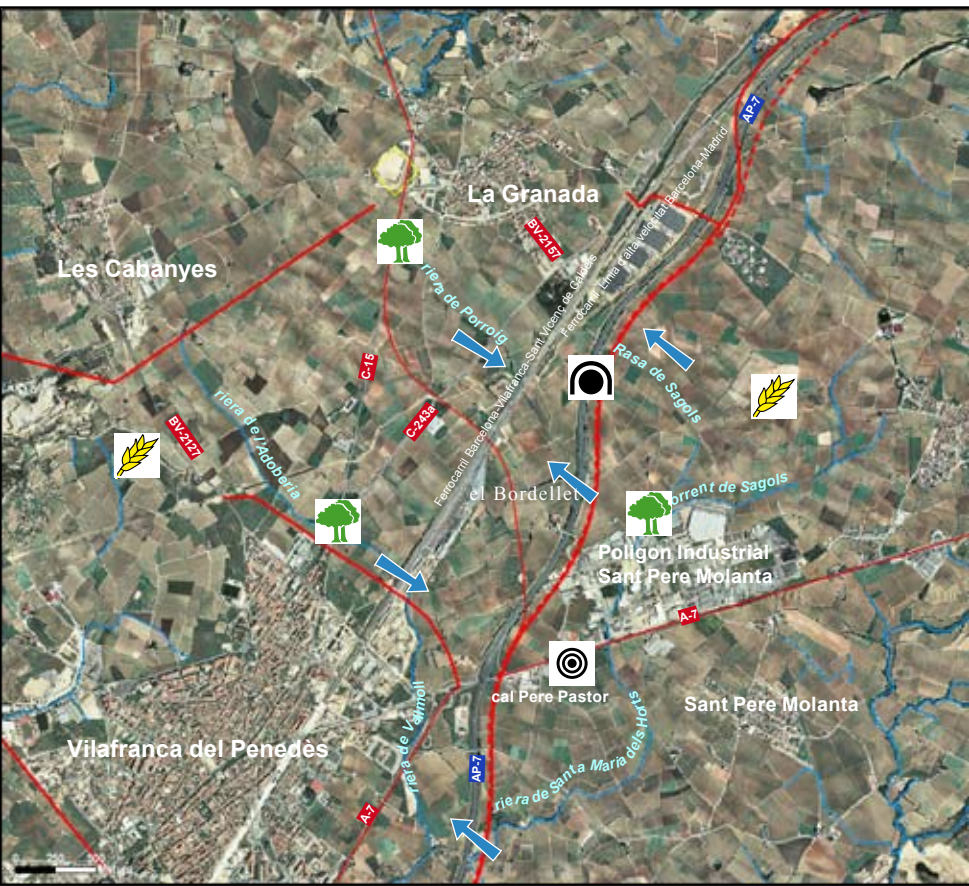
Pas de la riera de l'Adoberia per sota de l'A-7 (antigament N-340) en el pont Nou, quan passa a anomenar-se riera de Vallmoll.



Torrent de Sagols travessant el polígon industrial de Sant Pere Molanta, en el terme municipal d'Olèrdola.



Rasa de Sagols, travessant l'autopista AP-7 davant de l'estació de tren de La Granada.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Ferrovieres**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - 🚫 Permeabilització d'infraestructures
 - 🌿 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

SUBIRATS

06

INTRODUCCIÓ

La connectivitat ecològica entre les muntanyes de l'Ordal i les serres septentrionals de l'Alt Penedès a través de la depressió penedesenca, topa en aquest punt amb un potent eix d'infraestructures que constitueix una notable barrera per a la permeabilitat territorial.

El paisatge de la zona és eminentment agrícola, dominat pel cultiu de la vinya, amb retalls de bosc vinculats generalment a l'espai de ribera dels diferents cursos que configuren la xarxa hidrogràfica.

La riera de Lavernó transcorre sinuosament per la depressió del Penedès mentre rep l'aportació de múltiples torrents i rieres com el torrent de la Salada i la riera de Sant Sebastià dels Gorgs, en general de caràter temporal, que trenquen la plana amb freqüents desnivells.

Els nuclis urbanitzats que es troben en aquest àmbit són escassos, de dimensions reduïdes i força compactes. En contraposició, la xarxa d'infraestructures de transport té un gran pes en l'àrea. En direcció nord-est sud-oest creuen l'autopista AP-7, la carretera C-243a de Vilafranca a Sant Sadurní, i les línies convencional i d'alta velocitat de ferrocarril.



Un paisatge marcat pel cultiu de la vinya, creuat per la traça rectilínia del tren d'alta velocitat.



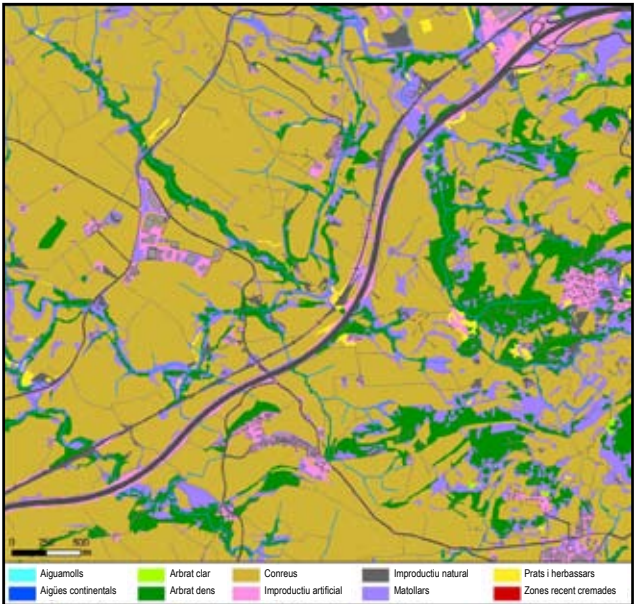
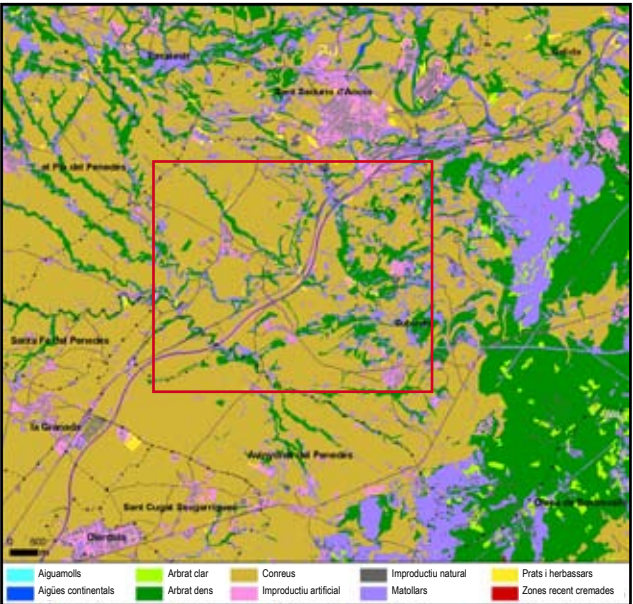
L'autopista AP-7 circula resseguint la vora del massís de l'Ordal en un recorregut sinuós, que contrasta amb el dels traçats ferroviaris.



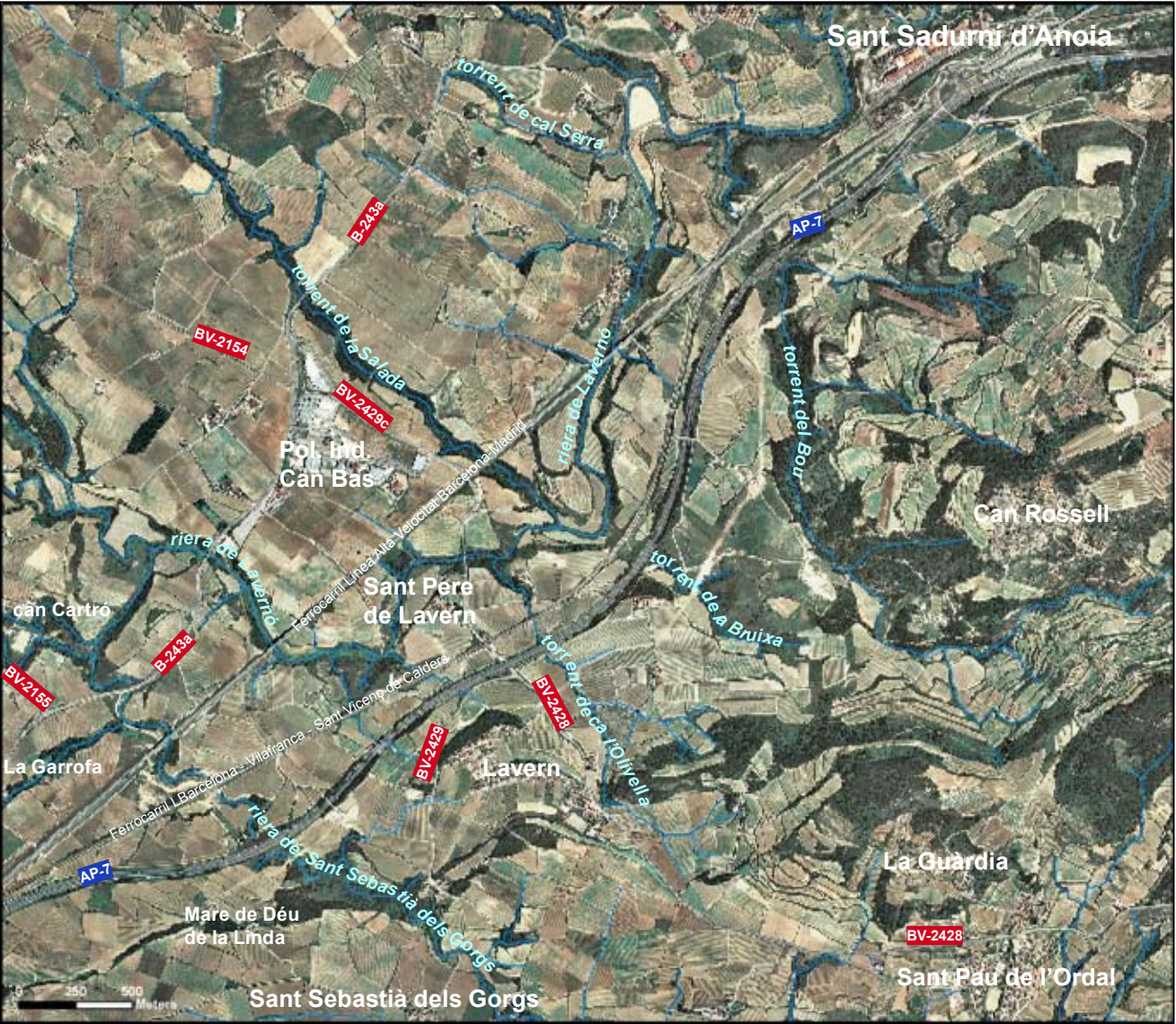
La riera de Lavernó ressegueix el territori creuant totes les infraestructures viàries de la zona.



Des del turonet on hi ha situada l'ermita de la Mare de Déu de la Linda es pot apreciar l'efecte barrera de les infraestructures viàries en aquest punt.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

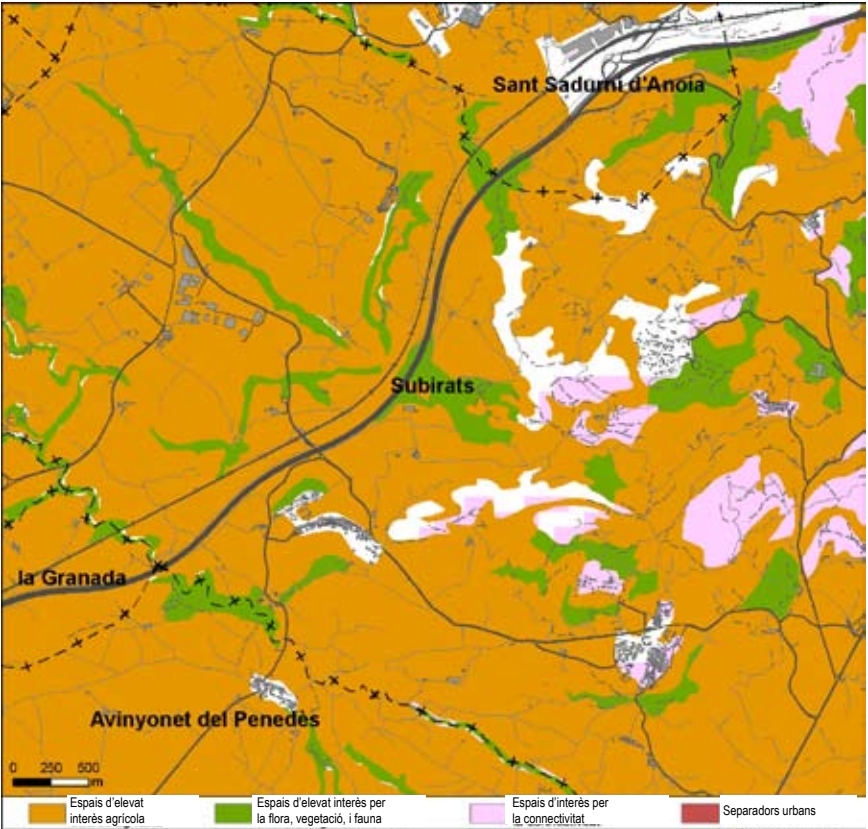
El predomini de la vinya en aquest paisatge facilita la presència i el moviment de moltes espècies de fauna, que es veu notablement reforçat per l'existència d'una extesa xarxa hidrogràfica, amb la riera de Lavernó com a eix principal.

Excepte alguns trams concrets, les rieres i torrents d'aquesta zona gaudeixen d'un estat ecològic força bo i sense el dens tapissat de canyars que afecta altres àrees, i que tant dificulta els fluxos de fauna. A més, la gran capacitat de descàrrega hídrica de la conca del Lavernó en condicions excepcionals de pluviositat ha propiciat la construcció de passos generosos per sota les diferents vies que travessen la zona. Aquest factor ha facilitat en gran manera el manteniment del paper connector dels cursos fluvials, tal i com reconeix l'auditoria ambiental de Subirats, que considera la riera de Lavernó com un connector ecològic encara funcional. No obstant això, el pas del torrent de ca l'Artigues per l'AP-7 i el del torrent de la Bruixa a través de l'AP-7 i la línia fèrria convencional, són excepcions a aquesta regla, donat que la seva gran longitud, en relació amb l'amplada, i l'actual disseny amb graons dificulten els desplaçaments de moltes espècies.

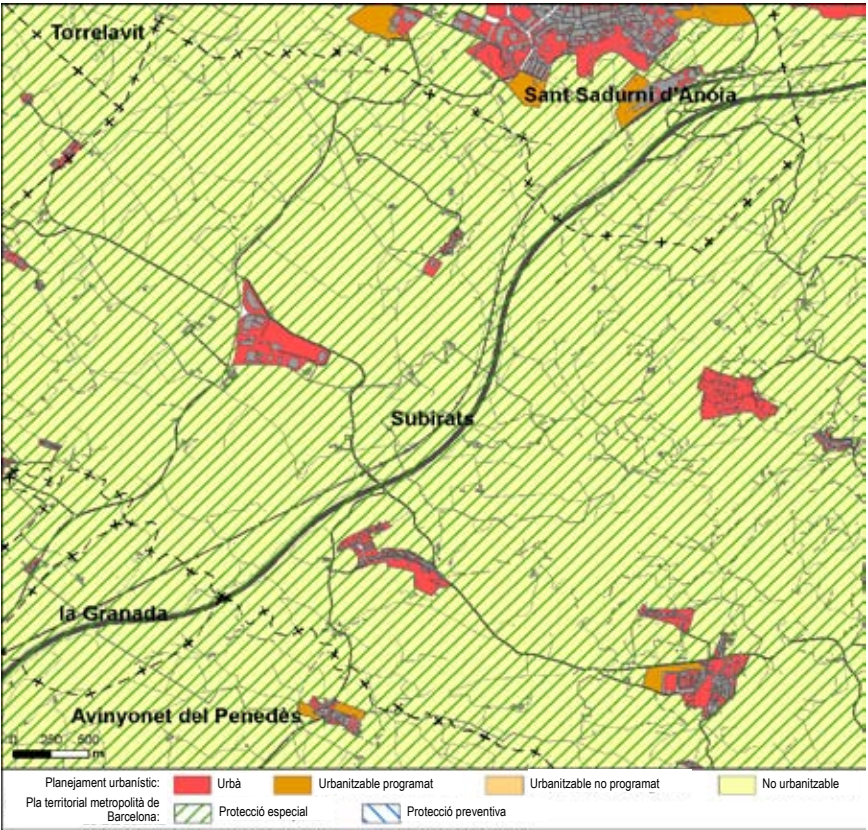
La previsió de dues noves infraestructures, l'A-7 entre Vilafranca i Abre-
ra i la nova línia de mercaderies entre Tarragona i Castellbisbal, localitzades en l'actual eix ocupat per l'AP-7 i la línia de ferrocarril convencional, poden constituir afectacions futures a la connectivitat si no es tenen en compte les mesures preventives necessàries.



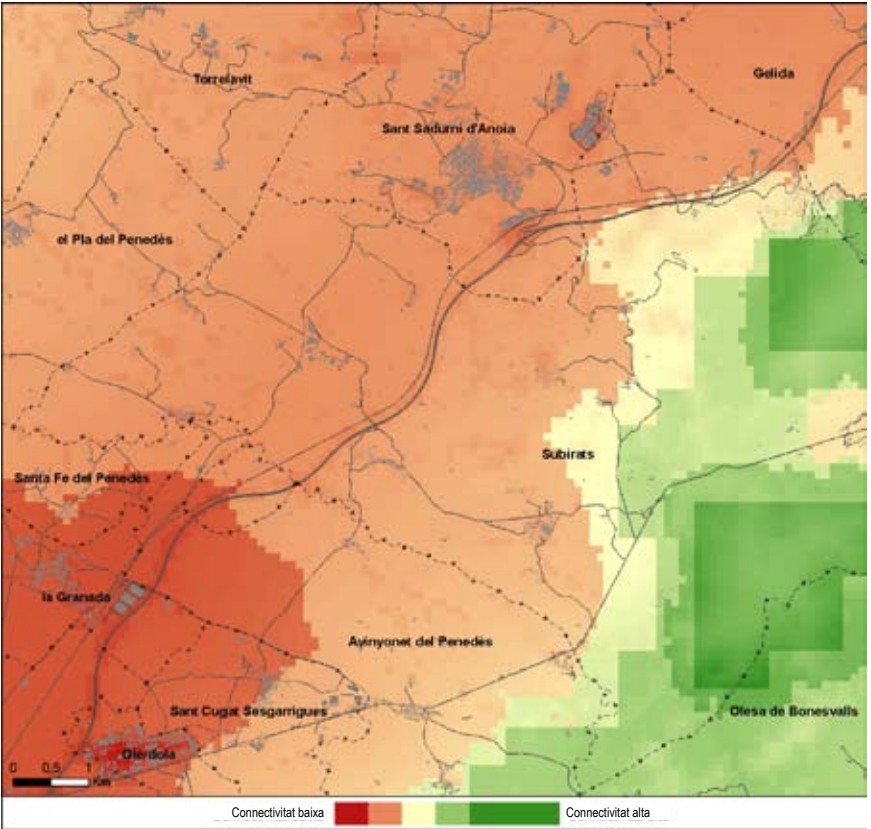
El paisatge de vinya, amb bosquets de pins i de ribera, conformen un territori d'elevada qualitat ambiental.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Aquesta zona destaca per la intrincada xarxa de torrents i rieres que, tot i ser de règim temporal, presenten cabals puntuals importants. Això explica l'amplitud dels passos per sota les infraestructures viàries.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La preservació i potenciació de la connectivitat en aquest àmbit passen per garantir la permeabilitat de les infraestructures actuals i futures, en una matriu agrícola amb una xarxa d'espais fluvials en bon estat de conservació, que actuen com a corredors i canalitzen bona part dels fluxos. En concret, es planteja:

- Redissenyar els passos sota les infraestructures dels torrents de ca l'Artigues i de la Bruixa, per tal que siguin molt més permeables als fluxos de fauna. En aquest sentit, caldria dimensionar-los adequadament i dotar-los de rampes o graons que permetessin salvar amb facilitat els actuals desnivells.
- Realitzar actuacions de millora dels hàbitats fluvials en aquells indrets on es determinés mitjançant una anàlisi detallada de la situació. Cal remarcar que, degut al bon estat general d'aquests espais, les accions sobre les lleres i els àmbit de ribera haurien de ser molt localitzades i altament selectives, incidint en la conservació de la vegetació de ribera autòctona i en l'eradicació de la canya americana i altres espècies vegetals invasores.
- Afavorir el manteniment de l'estructura actual de la matriu agrícola (diversitat de conreus, marges, vores de camps i camins), per tal de preservar la biodiversitat, els beneficis ambientals i la qualitat paisatgística.
- Permeabilitzar adequadament les noves infraestructures de transport previstes per tal de mantenir els actuals fluxos de fauna, vinculats especialment a la xarxa hidrològica.



Pas de la riera de Sant Sebastià dels Gorgs per sota l'autopista AP-7 davant de la Mare de Déu de la Linda.



Pas del torrent de ca l'Artigues per sota la línia de ferrocarril convencional.



Riera de Lavernò des del pont de la carretera C-243a, amb la traça del tren d'alta velocitat al fons.



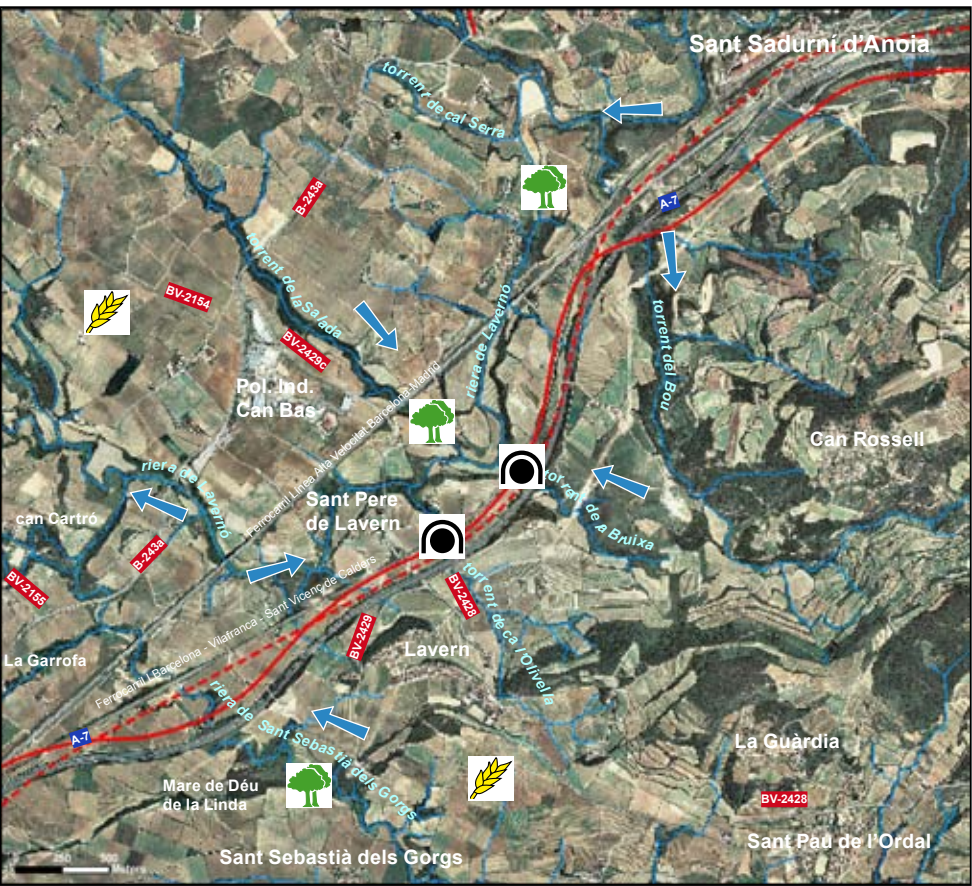
Torrent de la Salada passant per sota un pont de la carretera C-243a, de Vilafranca a Sant Sadurn d'Anoia.



Pas del torrent de la Salada per sota la línia del tren d'alta velocitat, vist des del pont de la carretera BV-2429 a Sant Pau de l'Ordal.



Vies del ferrocarril convencional i d'alta velocitat davant de La Garrofa.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - 🚫 Permeabilització d'infraestructures
 - 🌿 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

GELIDA - SUBIRATS

07

INTRODUCCIÓ

La permeabilitat ecològica de la plana penedesenca topa, en aquest punt, amb el potent corredor viari i ferroviari interior entre Barcelona i Tarragona, que oposa resistència als fluxos biològics entre les dues bandes d'aquest. Aquest àmbit acull dos tipus de paisatges ben diferenciats: al nord-oest del riu Anoia, amb un relleu suau, cobert per un mosaic de vinya amb claps de pineda amb garriga que ressegueixen la xarxa de petits torrents de règim hídric temporal; i al sud-est, amb una petita àrea de relleu suau, on la vinya comparteix protagonisme amb fruiters alts, que de seguida dona pas a una orografia més abrupte que s'enfila cap a les serres de l'Ordal, coberta per pinedes de pi blanc amb garriga i alzina, des d'on baixen nombrosos cursos que acaben desembocant a l'Anoia.

Les zones urbanitzades més destacables d'aquesta finestra entre Sant Sadurn d'Anoia i Gelida són els polígons industrials de Lavernó, Molí d'en Guineu i Molí d'en Bosc, tots trets a la vora del riu Anoia, i les urbanitzacions de baixa densitat de Casablanca i Martivell, a la riba dreta de l'Anoia.

L'important corredor d'infraestructures de transport, que creua aquest àmbit seguint la direcció del riu Anoia, el conformen l'autopista AP-7, la nova carretera en construcció entre Sant Andreu de la Barca i Vilafranca del Penedès, la línia de ferrocarril convencional -aquestes tres properes al riu-, la línia d'alta velocitat -situada més al nord- i la carretera C-243b, enganxada al peu de les muntanyes de l'Ordal.



Mosaic agroforestal entre Montserrat i el Castell de Subirats que permet apreciar una aparent permeabilitat ecològica de la matriu territorial.



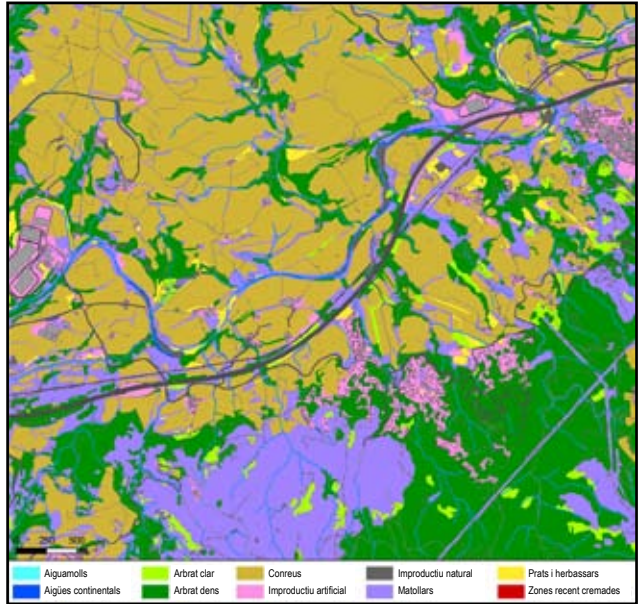
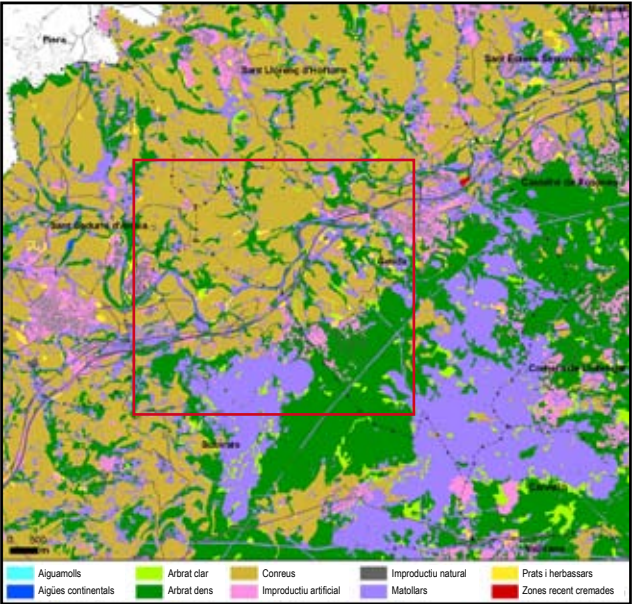
El castell de Subirats, envoltat d'un bosc dens i caracteritzat pel tall del torrent del Salt del Llop.



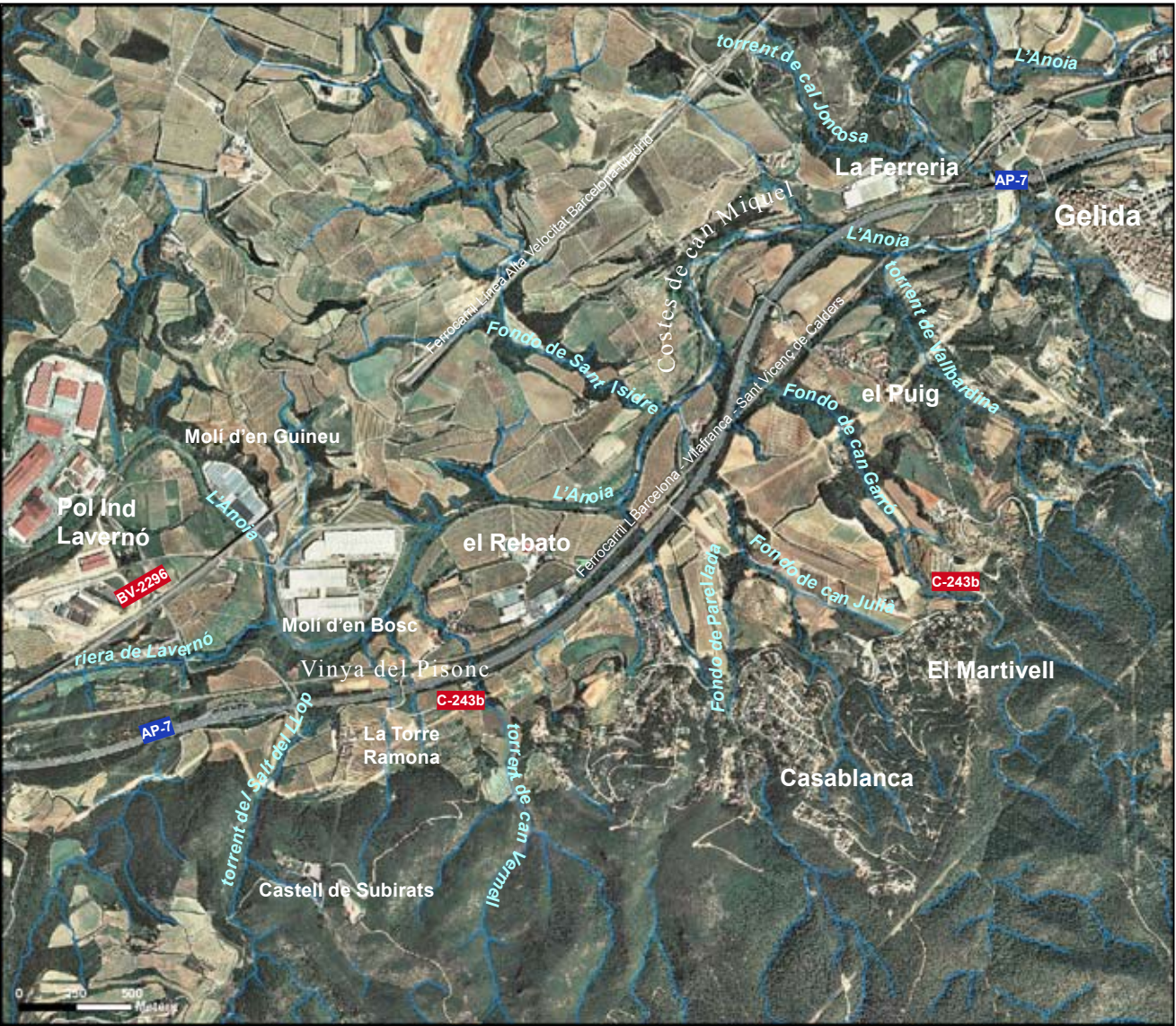
Vista del punt crític entre el Rebato (municipi de Subirats) i Gelida.



Les infraestructures que creuen en aquest punt del riu Anoia, vistes des del turó del Castell de Subirats.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

La bona permeabilitat ecològica que caracteritza el mosaic agrari de la zona es veu reforçada pel paper connector que juga la xarxa fluvial. El riu Anoia, amb un espai de ribera ben estructurat, una llera majoritàriament de poca fondària i poc cabal, reuneix les qualitats necessàries per funcionar com un excel·lent connector ecològic. El bon estat ecològic de la majoria dels seus afluents, entre els quals destaquen el fondo de Sant Isidre, el de can Garró, el torrent de Vallbardina i el de cal Joncosa, contribueix a afavorir la connectivitat en aquest àmbit territorial. Els únics aspectes que s'oposen a la plena funcionalitat ecològica és la qualitat de les aigües del riu Anoia, que en alguns punts es veu notablement empitjorada per abocaments no controlats, i la presència de canyars densos en trams concrets dels seus afluents, que dificulten el flux d'aigua i d'algunes espècies de fauna.

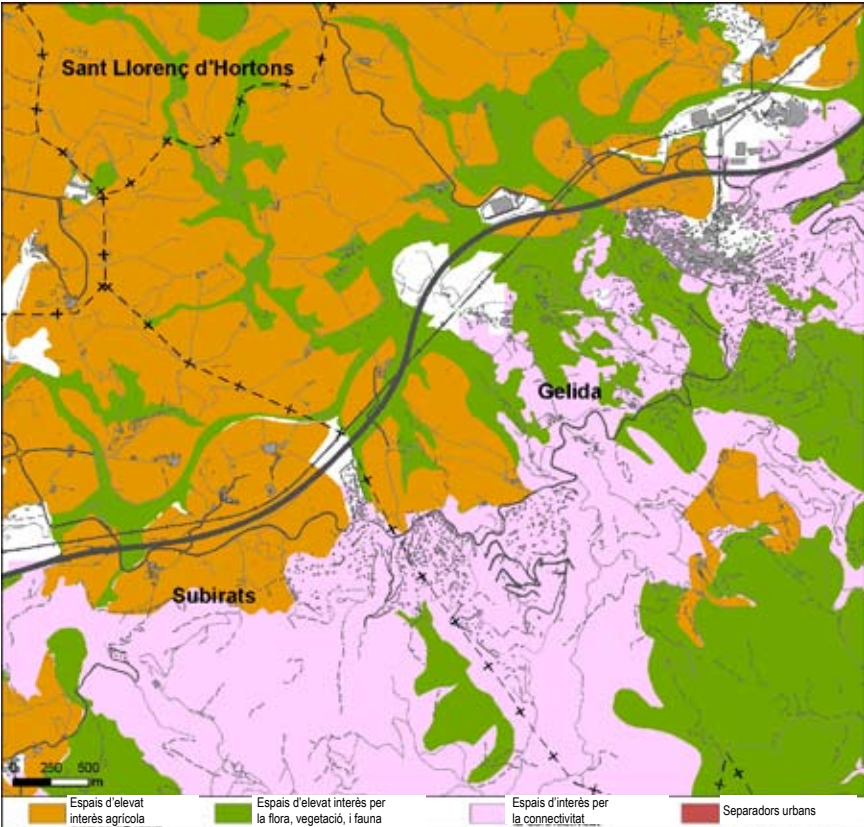
Les infraestructures viàries que travessen aquest àmbit no suposen una barrera infranquejable ja que la major part dels cursos hídrics disposen de passos prou amplis, en forma de viaductes en el cas de la línia d'alta velocitat, i de ponts en el cas de l'autopista i la línia de ferrocarril convencional. Únicament es pot considerar inadequat el pas del torrent del Salt del Llop, en la mesura que travessa tant l'autopista com la línia fèrria convencional amb un llarg túnel subterrani (prop d'un centenar de metres), el qual salva un important pendent amb graons de formigó impracticables per a la fauna vertebrada. Per altra banda, també existeixen diversos passos elevats que comuniquen les àrees urbanitzades a banda i banda d'aquestes vies, alguns dels quals presenten baranes opaques de fusta, favorables per al pas de fauna.

Cal destacar que tot i la gran superfície ocupada per urbanització dispersa al sud del riu Anoia, entre els municipis de Subirats i Gelida, encara queden espais lliures que permeten la connexió entre l'espai natural del massís de l'Ordal amb el riu.

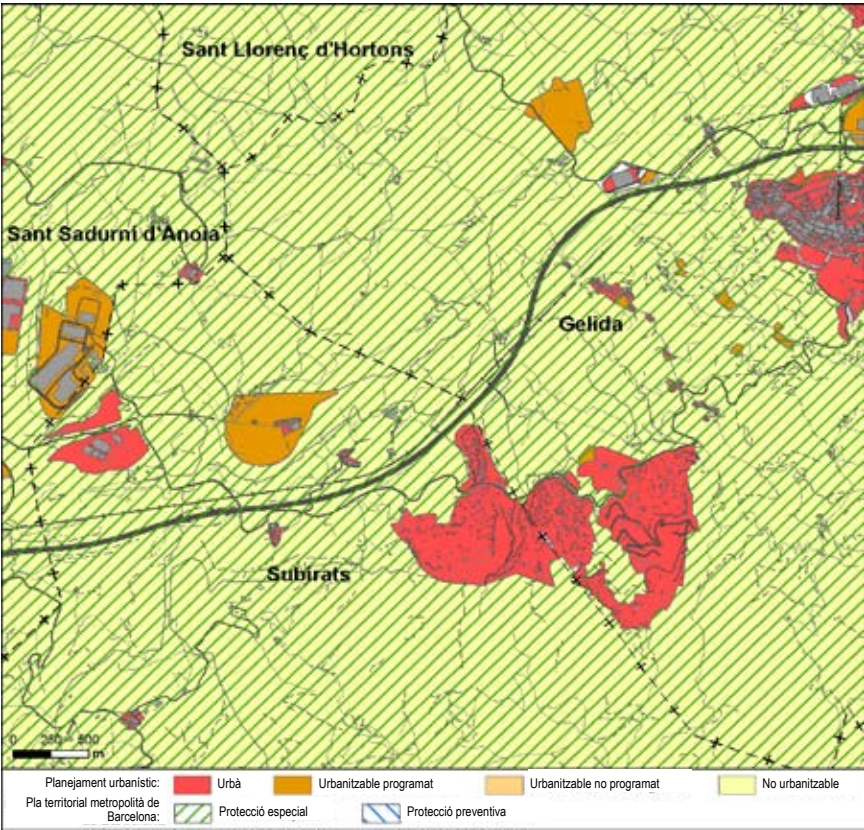
Finalment, dues noves infraestructures creuaran en un futur aquest àmbit: la nova línia de mercaderies Tarragona - Castellbisbal i l'A-7 entre Vilafranca del Penedès i Abrera.



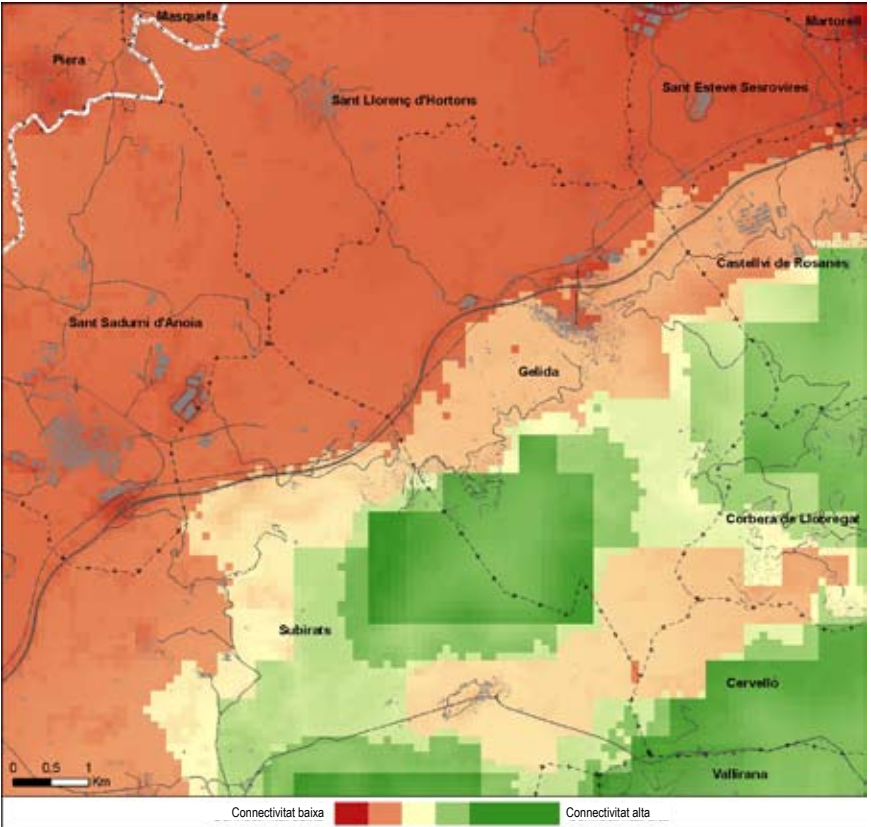
El riu Anoia té un recorregut sinuós, a banda i banda del qual arriben torrents de règim temporal que permeten establir línies de continuïtat entre les seves dues ribes.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Tot i les mesures permeabilitzadores, el traçat del tren d'alta velocitat és un obstacle més en la connectivitat del territori.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Aquest àmbit clau per a la connectivitat al Penedès, manté una matriu agroforestal i una xarxa d'espais fluvials de prou bona qualitat i funcionalitat ecològica, que caldria preservar i millorar amb determinades actuacions, com ara:

- Impulsar un programa de gestió i millora de les lleres i dels hàbitats de ribera a la xarxa hidrogràfica, especialment en aquells trams coberts per densos canyars (com el torrent de cal Joncosa), que caldria anar transformant en altres formacions vegetals més diverses i funcionals. Així mateix, seria necessari desenvolupar les accions necessàries per tal de millorar la qualitat de les aigües, principalment del riu Anoia, per la seva importància com a connector de primer ordre.
- Intervenir en els passos del torrent del Salt del Llop a l'AP-7 i a la línia fèrria, per tal d'afavorir la seva connexió, no només hidrològica, sinó ecològica, amb el riu Anoia.
- Afavorir el manteniment de l'estructura actual de la matriu agrícola (diversitat de conreus, marges, vores de camps i camins,...), per tal de preservar la biodiversitat, els beneficis ambientals i la qualitat paisatgística.
- Permeabilitzar adequadament les noves infraestructures previstes per tal de mantenir els actuals fluxos de fauna, vinculats especialment a la xarxa hidrològica.



La riera o fondo de Sant Isidre funciona com un veritable connector ecològic, alhora que té alguns trams de bosc de ribera d'interès.



Boca sud, a tocar del riu Anoia, del llarg pas subterrani del torrent del Salt del Llop, amb greus obstacles al desplaçament de la fauna.



La traça del ferrocarril convencional, tot i que trenca la continuïtat territorial, no té tanques metàl·liques com la línia d'alta velocitat.



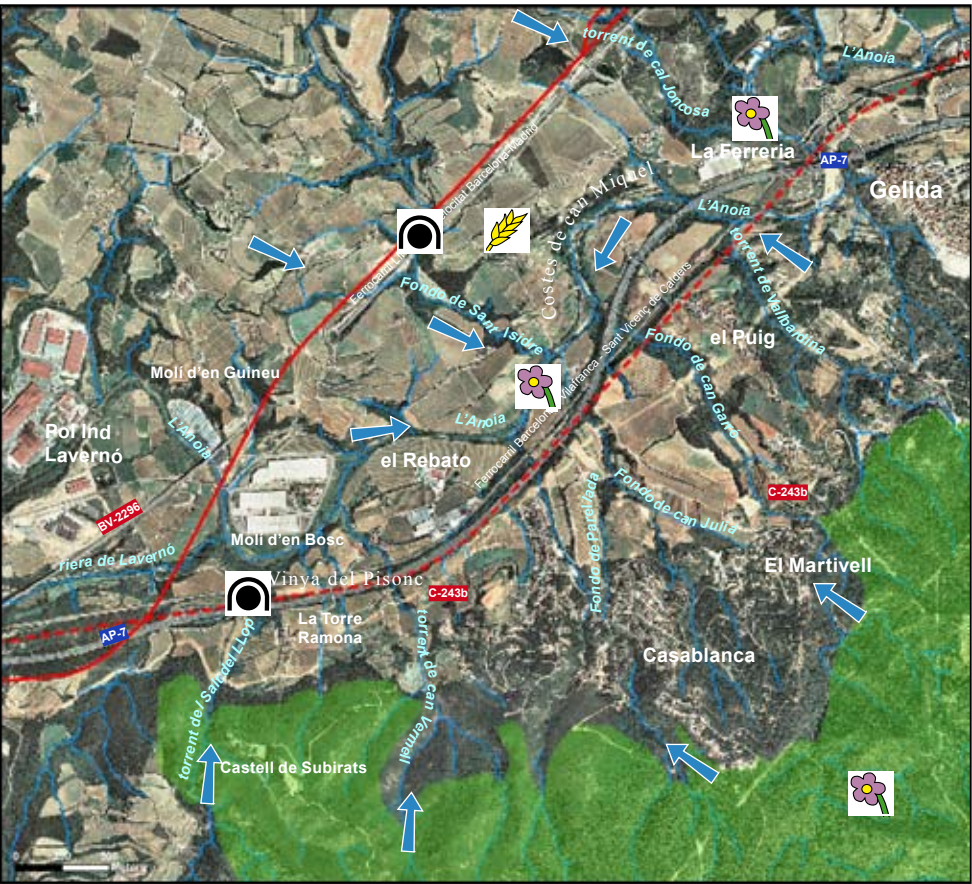
Alguns passos elevats sobre l'autopista, com el que va a el Rebató, tenen un disseny favorable per actuar com a passos de fauna.



El paisatge de mosaic de ribera fluvial, pinedes i conreus de secà, vist des de les Costes de can Miquel.



Detall d'un pas sota l'autopista, funcional però millorable.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal**
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Ferrovitàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

GAVÀ

08

INTRODUCCIÓ

Aquest punt es troba dins el terme municipal de Gavà entre els nuclis urbans de Castelldefels i Gavà i es tracta de l'únic espai lliure significatiu entre el massís de Garraf i la plana del Delta del Llobregat. Aquest espai està cobert bàsicament per un mosaic de matollars i pinedes en la zona nord-oest, més muntanyosa, i per conreus en la zona planera, del sud-est. L'espai està creuat en direcció nord-est sud-oest per la carretera C-245 i la línia C2 de ferrocarril de Barcelona a Tortosa, Flix i Lleida, i més al Sud per la carretera C-32. De forma perpendicular a aquestes infraestructures transcorre la riera dels Canyars en un estat més o menys naturalitzat fins que creua la línia del tren, on passa a ser canalitzada amb parets d'uns 2,5 m d'alçada, protegint els camps de conreu i hivernacles de la baixada estacional d'aigua pel llit de la riera.



Espais agrícoles per sota el Turó de Caçagats.



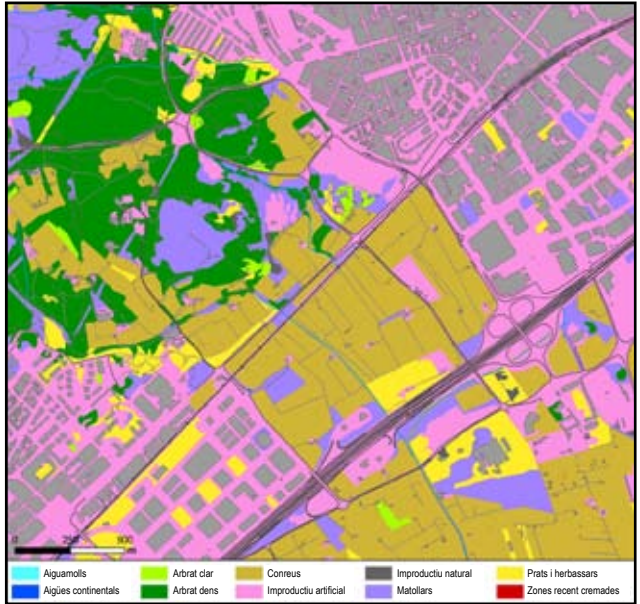
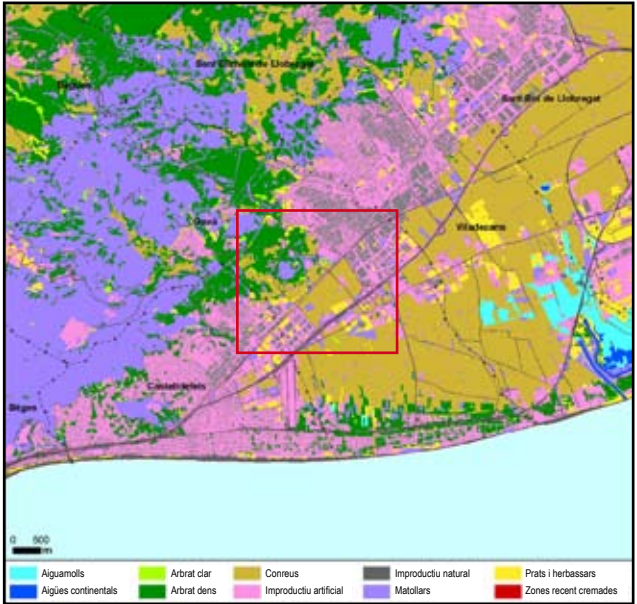
Vista de la plana agrícola de Gavà des de la C-32 cap al nord est.



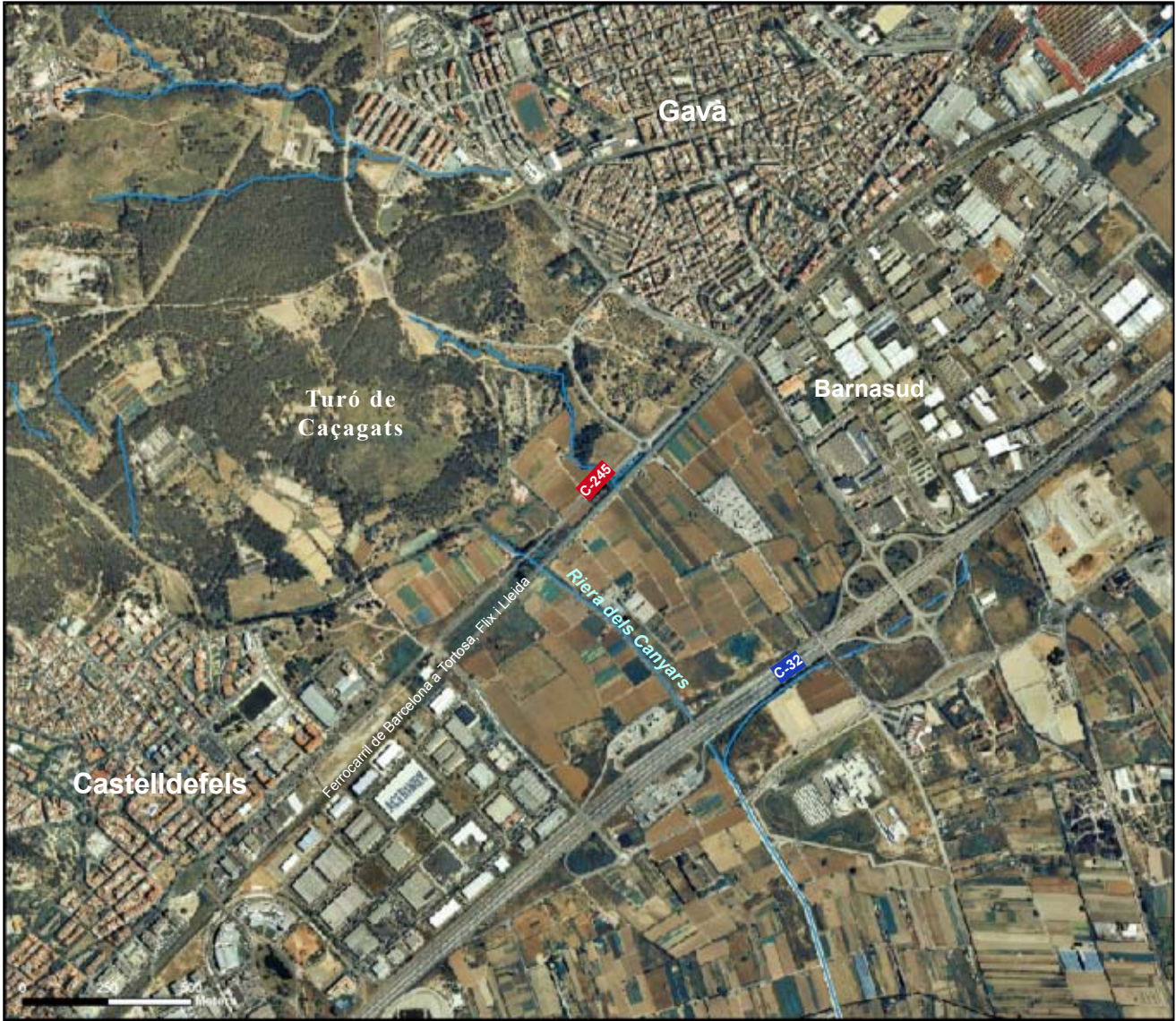
Riera dels Canyars en el tram que ressegueix la vora del barri de Vistalegre.



La riera dels Canyars conserva en alguns trams restes de vegetació autòctona amb alguns arbres de ribera i de bosc mediterrani.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

Tal com palesa el mapa de valoració global, l'espai forestal de la zona més muntanyosa es considera d'elevat interès per la flora, vegetació i fauna, i la zona de plana, d'elevat interès agrícola. Tot i així es tracta d'uns hàbitats que suporten un elevat grau d'artificialització en alguns indrets. La influència de la vegetació ruderal i arvense en els marges encara naturalitzats de la riera dels Canyars és ben visible. Per això, encara que resten alguns trams amb retalls de vegetació mediterrània i de ribera, en conjunt la qualitat biològica de la riera és escassa.

Aquesta peça d'unió entre la muntanya i la plana queda fracturada per les diferents infraestructures viàries que, en circular en paral·lel, potencien l'efecte barrera, com es pot veure en el mapa de connectivitat per a la fauna.

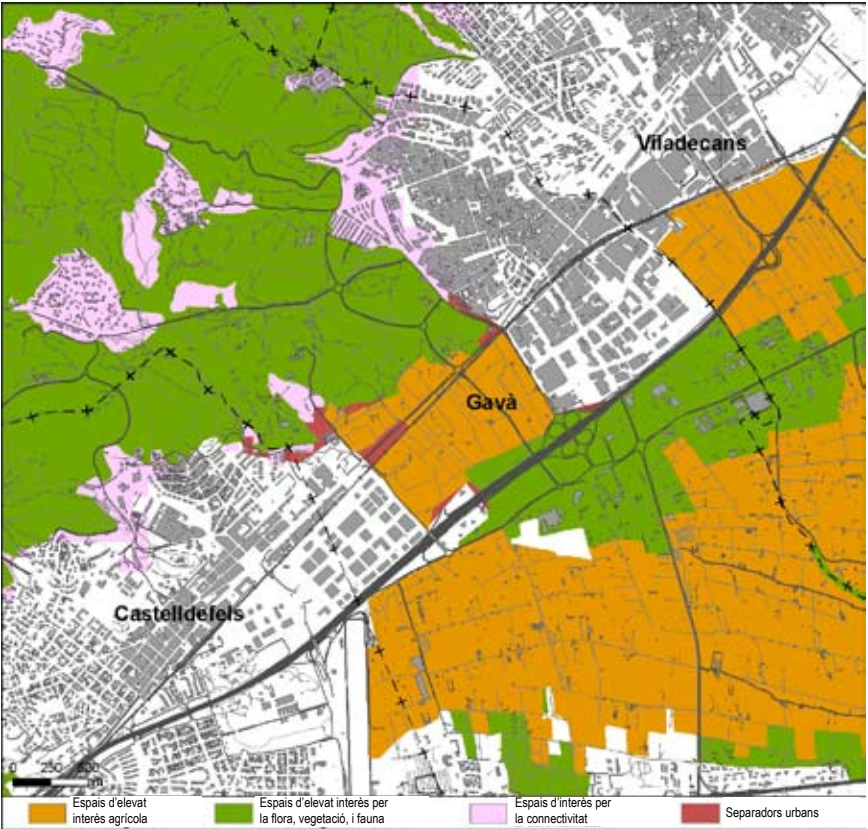
L'únic pas que s'ha respectat per sota les infraestructures ha estat el de la riera dels Canyars. Aquesta riera té règim estacional i en moments puntuals ha provocat inundacions a escala local. Com a protecció contra aquests episodis d'inundacions, en el tram en el qual la riera s'endinsa de ple a la plana agrícola -això s'esdevé una vegada ha traspassat el pont de la línia del ferrocarril- la riera s'encaixona en un canal de formigó que anul·la les seves funcions ecològiques.

Tot el sector està qualificat de sòl urbanitzable programat, una part del qual s'ha de desenvolupar mitjançant el projecte de Pla de Ponent, aprovat definitivament el 2006. Per sota la C-32 el sòl agrari és no urbanitzable amb protecció especial (actual Parc Agrari del Baix Llobregat) i algunes peces amb protecció preventiva.

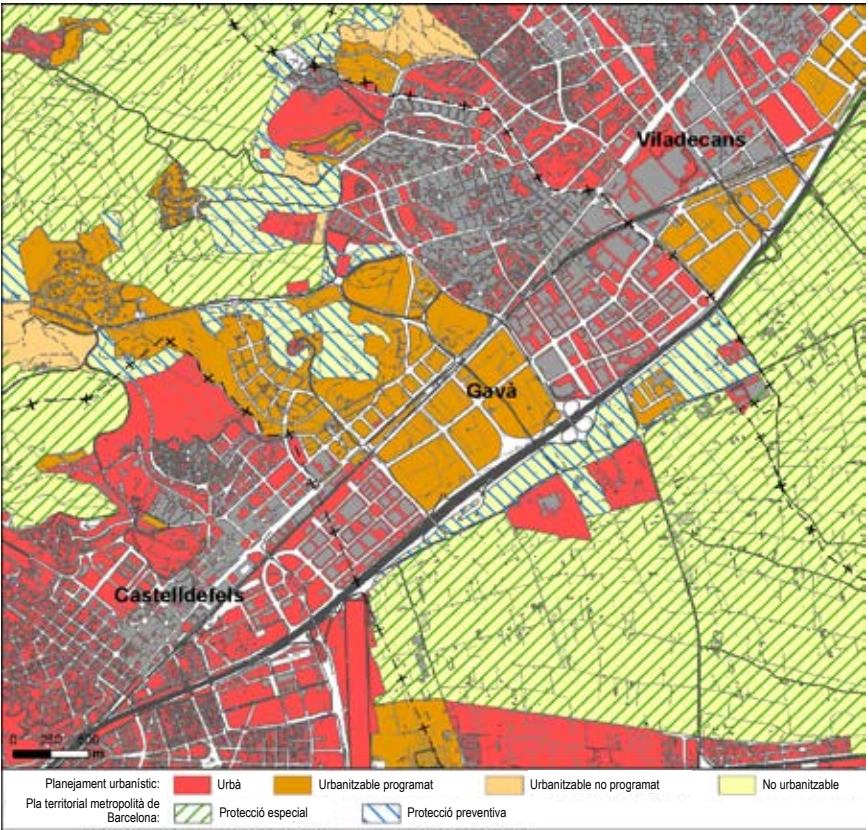
Creuant aquest àmbit per sobre de l'actual línia de ferrocarril està previst el pas de la nova línia ferroviària Barcelona-Castelldefels.



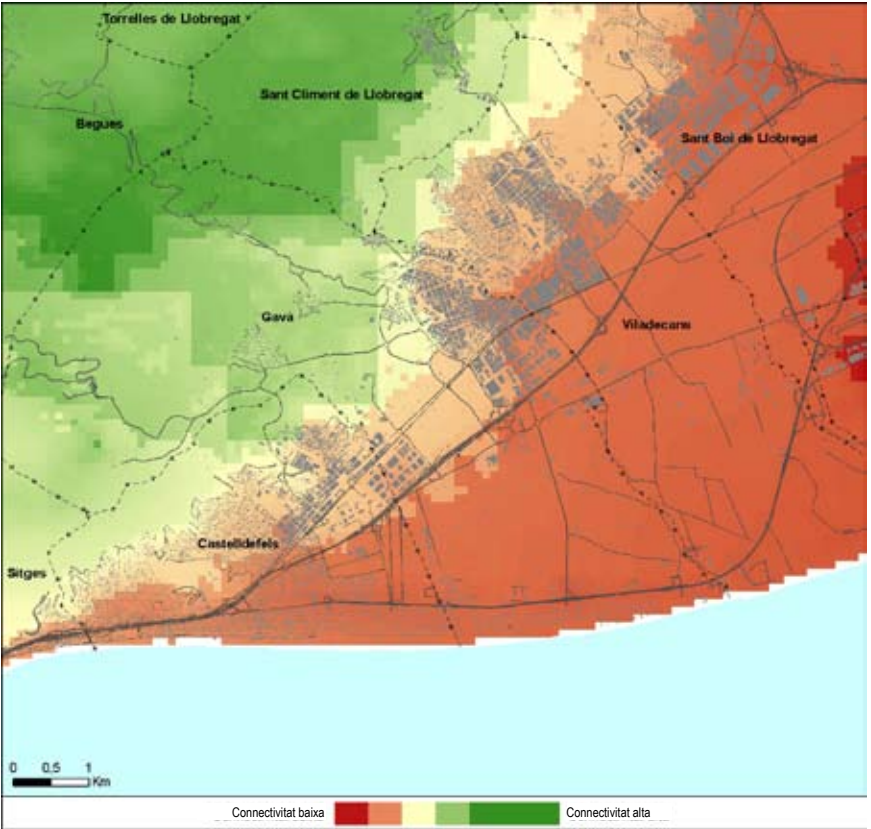
Aquesta és l'única finestra no urbanitzada entre la zona muntanyosa del Garraf-Ordal i la plana agrícola del delta del Llobregat.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Espais agrícoles al voltant de la riera dels Canyars, una mostra clara de paisatge connector que caldria afavorir.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

El conjunt de propostes se centren en la millora de l'estat ecològic dels espais lliures, la permeabilització de les infraestructures i el desenvolupament dels projectes previstos mantenint al màxim la funcionalitat d'aquesta zona. En concret es planteja:

- Garantir la funció connectora de la peça un cop es desenvolupi urbanísticament el sòl urbanitzable. Per això és important preservar tant l'espai forestal del Turó de Caçagats com l'espai agrícola de la plana per mantenir la riquesa ecològica que suposa el contacte entre ambdós sistemes.
- Millorar el conjunt de l'hàbitat de ribera de la riera de Canyars, com a eix connector sobre el qual pivota la permeabilitat en aquest sector. En el tram per sobre el pont del ferrocarril, les actuacions haurien d'incidir en una recuperació de la qualitat física i biològica de la llera i en la restauració de la vegetació de ribera. En el sector en el qual la llera de la riera està canalitzada, les accions haurien de cercar la restitució d'una certa funcionalitat ecològica al llarg de la plana agrícola. Aquest tractament hauria de centrar-se en actuacions destinades a naturalitzar en la mesura possible el calaix de formigó existent, compatibles amb el manteniment de la funció protectora contra les inundacions. A tall d'exemple:
 - . mantenir la mota de protecció de la llera de la riera amb coberta vegetal per reduir l'erosió i facilitar un cert corredor verd travessant la plana agrícola.
 - . afavorir la revegetació la llera de formigó del tram canalitzat; el fet de que es puguin fixar claps de vegetació dins del canal permetria incrementar la funcionalitat ecològica d'un espai que ara mateix podria considerar-se un vial (i de fet s'empra en aquesta funció); aquesta recomanació es podria aplicar igualment en els gairebé 2 km del canal d'aigües pluvials que surt de sota Barnasud i desemboca a la riera dels Canyars.
- Establir les mesures necessàries per garantir la permeabilitat de la nova línia Barcelona-Castelldefels.



La riera dels Canyars creuant la carretera C-245.



Inici de la canalització de la riera dels Canyars des del pont del ferrocarril.



L'efecte barrera de l'autopista entre ambdós costats dels terrenys agraris només té un pas clar per la riera dels Canyars.



Pas de la riera dels Canyars per sota la C-32.



La riera dels Canyars es transforma en un espai construït que amb aquest aspecte travessa el parc agrari fins al mar.



El manteniment de l'activitat agrària ofereix oportunitats per a la conservació de la funcionalitat ecològica del territori.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Milliores/Desdoblements
- Ferroviares**
- Noves
 - Milliores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - ⦿ Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

VILADECANS

09

INTRODUCCIÓ

Es tracta d'un punt crític per la capacitat que mostra per afavorir la permeabilitat entre els espais naturals del Baix Llobregat i l'extensa àrea cultivada del Parc Agrari dins del terme de Viladecans i Gavà.

El paisatge d'aquest indret està fortament marcat per l'efecte de dues infraestructures viàries de gran intensitat de tràfic, l'autovia de Castelldefels C-31 (que travessa aquest territori de nord-est a sud-oest) i la via d'accés a la terminal T1 de l'aeroport, així com les pròpies instal·lacions aeroportuàries i els serveis adjacents en forma d'aparcaments, serveis tècnics, etc.

Al sud de la C-31 s'hi estenen les zones humides de la Reserva Natural d'El Remolar-Filipines, pinedes de pi pinyer, matollars i sorrells litorals. Al nord d'aquesta via predomina la matriu agrícola, tot i que també s'hi poden trobar petites zones humides de gran importància ecològica.

L'estructura hidrogràfica d'aquest indret de la plana té com a elements singulars la riera de Sant Climent i el canal de la Murtra, que circulen de nord a sud fins arribar al mar. Així mateix, hi ha diversos canals de desguàs al voltant de l'aeroport que permeabilitzen la zona, encara que aquest paper, especialment per a la fauna aquàtica, el realitza de forma més destacada l'àmplia xarxa de canals de reg agrari coneguts com a corredores.



Canalització realitzada per al desguàs del sector de Sant Boi de Llobregat a l'alçada de l'accés a la terminal T1 de l'aeroport de Barcelona.



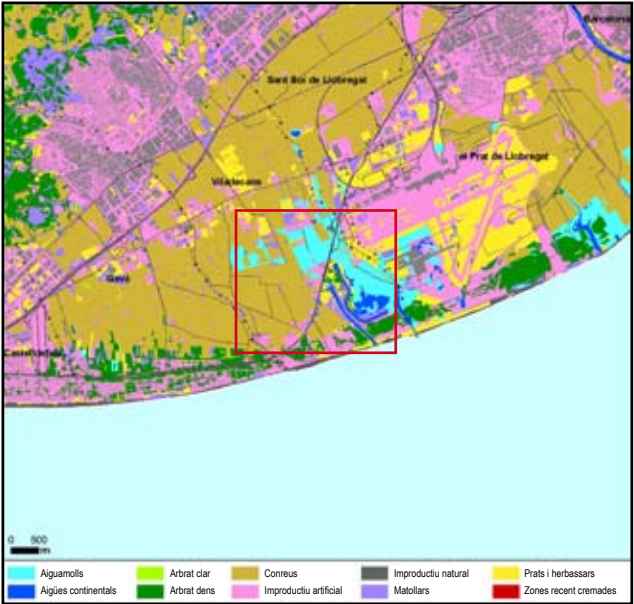
Canyissars a la Reserva Natural d'El Remolar-Filipines.



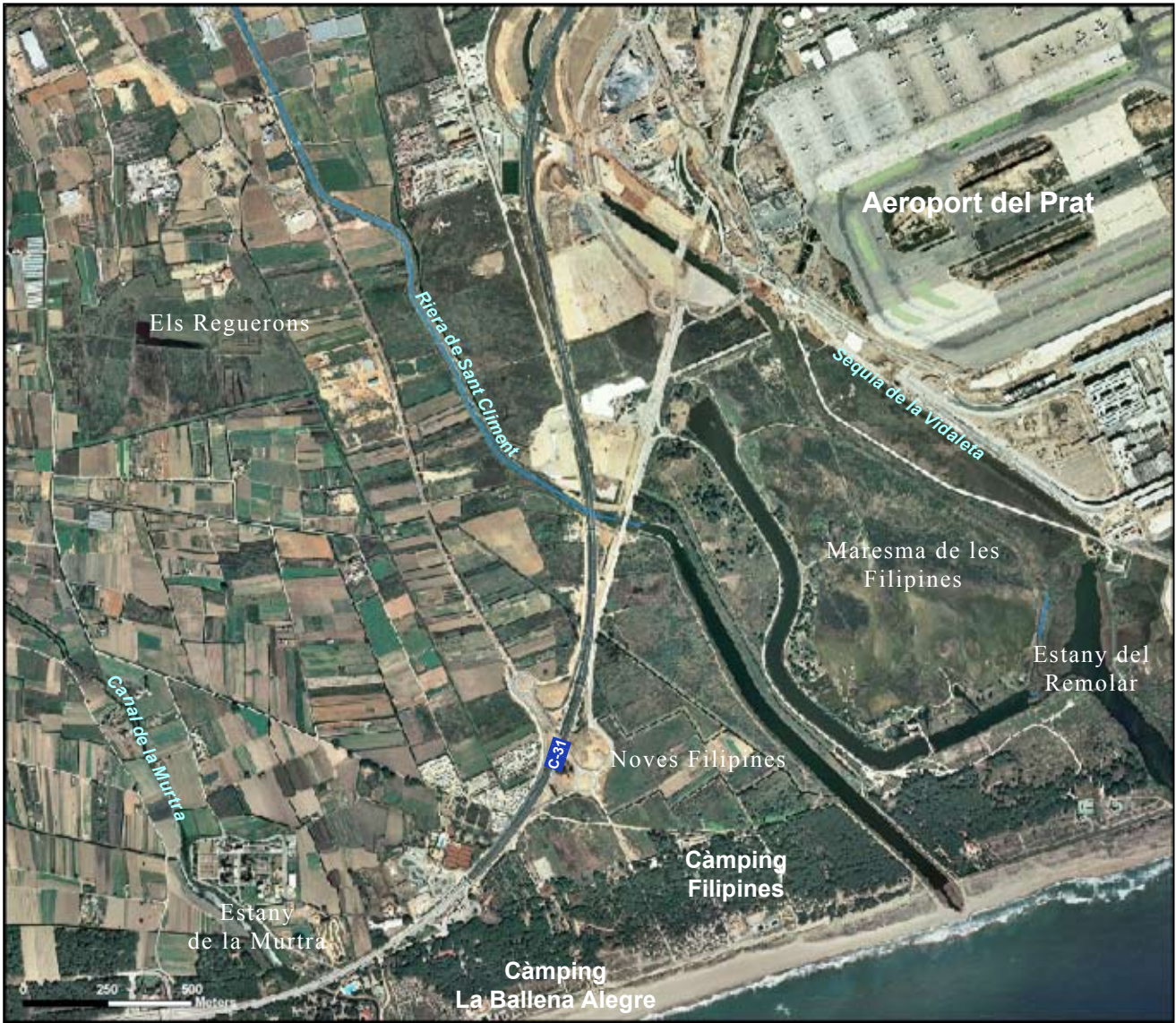
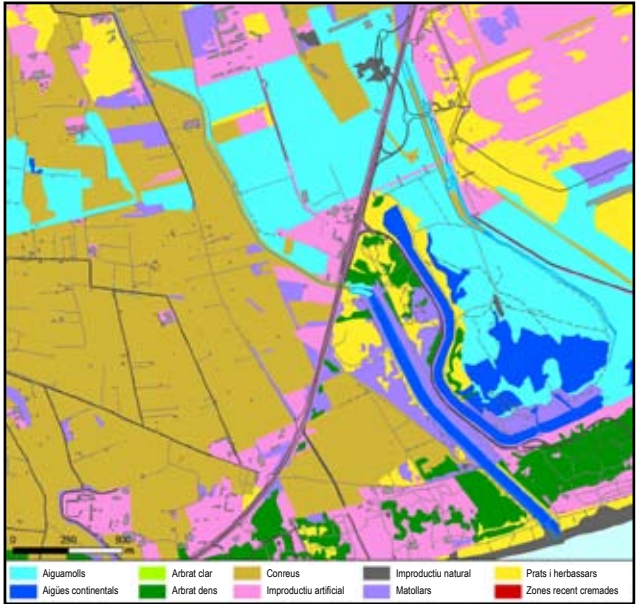
Corredora o canal de reg típic de la plana del Parc Agrari del Baix Llobregat.



La riera de Sant Climent és un canal encaixonat que redueix la permeabilitat ecològica al terme de Viladecans.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

La Reserva d'El Remolar-Filipines té una superfície de 174 hectàrees. El seu hàbitat principal són els canyissars que cobreixen les vores d'aigua, on hi nidifiquen diferents espècies aquàtiques, com l'ànec collblau o la fotja. A les aigües dels estanyes es poden observar diferents menes d'ànecs, cabussets, cabussos coll-negres, corbs marins, fotges i gavinets, com la corsa. Pel que fa a la flora, és destacable la presència d'orquídies salvatges, tant a les maresmes del Remolar com a les pinedes que transcorren paral·leles a les platges del Prat i Viladecans. El sector de la reserva situat a Viladecans, on es troba el braç de la Vidala, és la porció de l'estany millor conservada.

La continuïtat d'aquesta reserva natural amb la resta del territori està afectada per l'important desenvolupament viari que ha experimentat la zona, incrementat a més com a conseqüència de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona. L'espai natural d'El Remolar està connectat a través de la riera de Sant Climent, però aquesta, al nord del seu pas per sota la C-31, és essencialment un canal sense cap naturalització, amb murs que impedeixen la permeabilitat vers el territori que travessa.

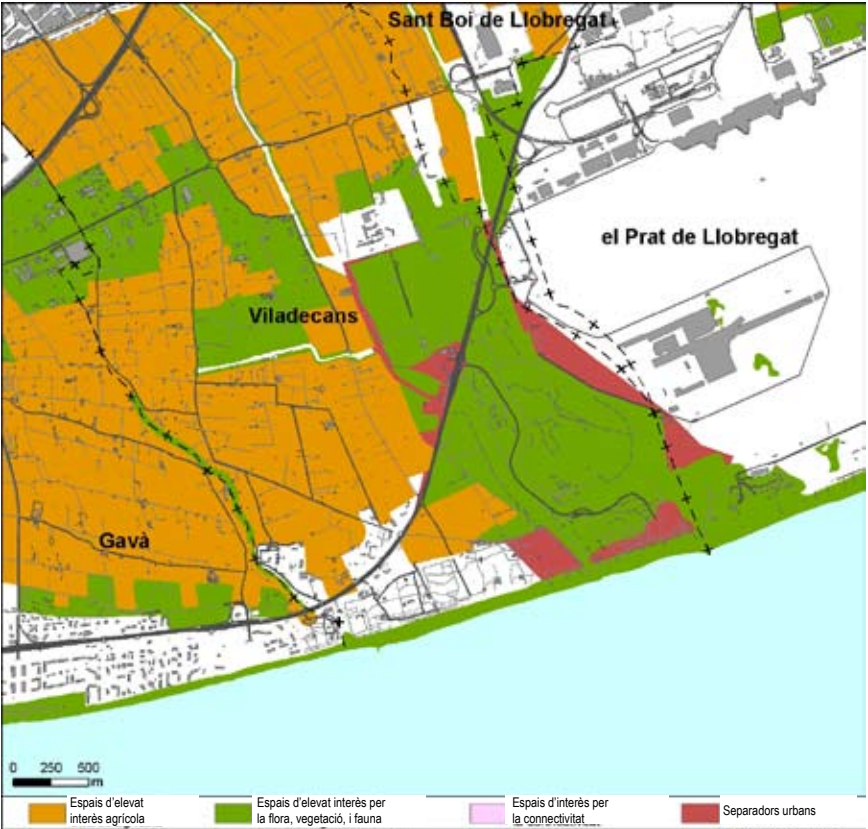
Una altra barrera important per a la connectivitat d'aquest àmbit és la tanca de protecció aeroportuària que envolta la zona litoral entre la Murtra i la riera de Sant Climent, que majoritàriament impossibilita el pas de mamífers. En aquest àmbit s'hi estan recuperant pinedes i dunes litorals, hàbitats d'elevat interès per a la flora i la fauna.

La xarxa de les anomenades corredores o canals de reg agrari, que enllacen la riera de Sant Climent amb el canal i estany de la Murtra, i també amb al riera de Canyars i la Pineda de la Maiola a Gavà, juga un paper molt important en termes de connectivitat. Així mateix, aquesta xarxa hidràulica és la que connecta amb les zones humides enclavades en la matriu agrícola, com ara Els Reguerons i les basses de can Dimoni. No obstant, la continuïtat d'aquestes regadores cap a la zona d'El Remolar queda truncada pel pas de l'autovia C-31.

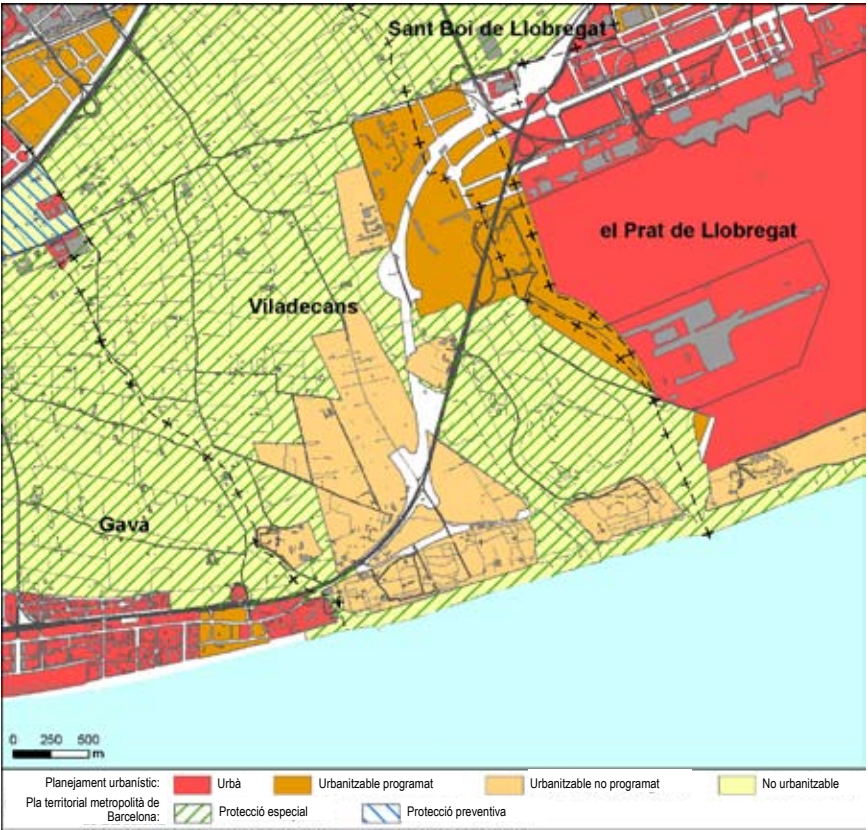
Cal destacar que, tot i que el planejament urbanístic de Viladecans qualifica d'urbanitzable zones d'interès per permetre la connexió entre les reserves naturals del Delta i la plana agrícola del Baix Llobregat, el Pla territorial metropolità estableix per a tot el sector al nord de la C-31 l'estratègia de reducció/extinció.



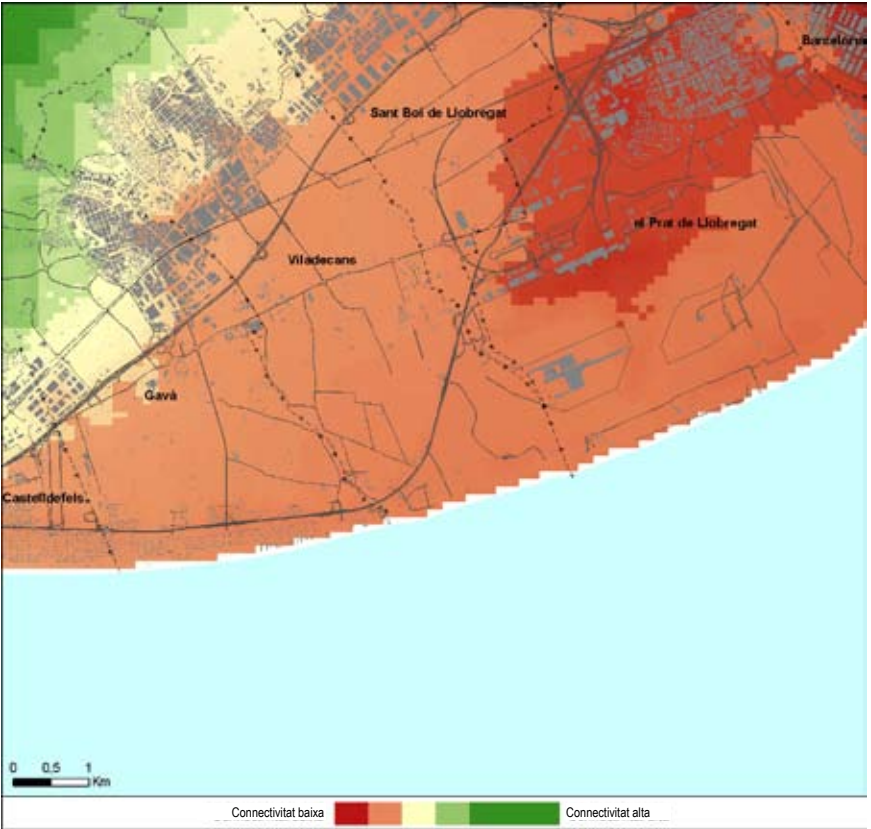
Braç de la riera de Sant Climent a tocar de la Reserva Natural d'El Remolar-Filipines.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Les infraestructures viàries i l'aeroport de Barcelona només tenen pas per sota d'algunes de les rieres i canals.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Actualment, les zones humides del delta del Llobregat, d'importància internacional, presenten un fort aïllament ecològic. Les mesures que es proposen a continuació se centren en la permeabilització de les diferents infraestructures que creuen aquest espai i la naturalització dels principals cursos fluvials.

- Executar obres de permeabilització de l'autovia de Castelldefels C-31 a l'alçada del km 187 i facilitar el pas cap a la zona de la Reserva Natural d'El Remolar i viceversa. Aquesta podria plantejar-se millorant els propis passos de les corredores o canals d'aigua.

- Permeabilitzar el tancament de seguretat que envolta la franja litoral entre el canal de la Murtra i la riera de Sant Climent. Si això no fos possible, mantenir l'actual model de tanca atès que, d'entre totes les infraestructures possibles, aquesta és la més permeable (permet el pas a micromamífers).

- Afavorir la connexió entre els Espais Naturals del Delta del Llobregat (enclavaments de zones humides com Els Reguerons) i l'entorn agrícola del delta, atès que atorguen a la zona cultivada del Parc Agrari del Baix Llobregat una major funcionalitat ecològica.

- Atorgar un caràcter més natural a l'actual canalització de la riera de Sant Climent a fi de fer-la més permeable en l'eix est-oest, garantint al mateix temps la seva funcionalitat hidrològica. Resulta especialment rellevant en el tram comprès entre la C-31 i la via del ferrocarril Barcelona-Vilanova i la Geltrú. Una actuació semblant es podria dur a terme al tram final de la corredora de les Filipines.

- Potenciar la recuperació de les pinedes i dunes litorals, hàbitats d'elevat interès, entre el canal de la Murtra i la riera de Sant Climent, per tal de garantir la seva pervivència a llarg termini.

- Aplicar l'estratègia d'extinció per al sector urbanitzable al nord de la C-31 que defineix el Pla i incorporar criteris de funcionalitat ecològica, especialment en termes de permeabilitat, a l'hora de desenvolupar els sòls urbanitzables restants.



Autovia de Castelldefels, C-31, una traça viària molt poc permeable.



Canyissars units per corredores o canals aquàtics entre la C31 i l'accés a la terminal T1 (aparcament dels treballadors d'AENA).



Pas per sobre la sèquia de la Vidaleta, a tocar de l'aeroport de Barcelona.



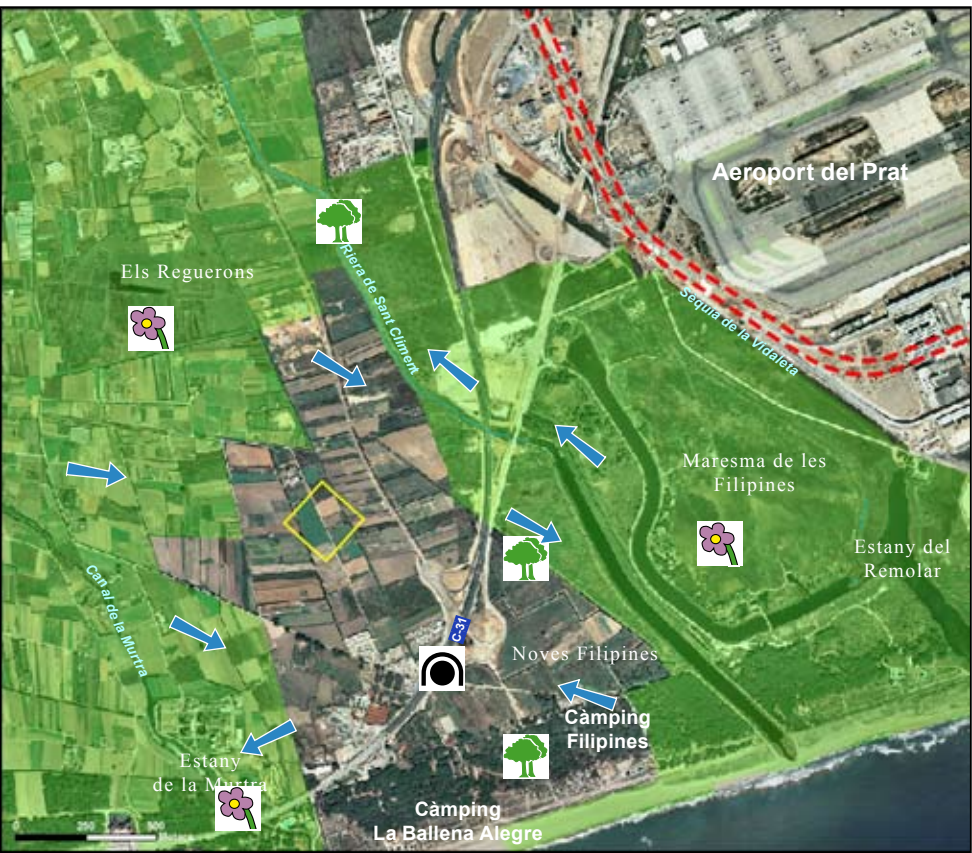
Les instal·lacions aeroportuàries abasten territoris naturals que estan separats per tanques infranquejables per a bona part de la fauna terrestre.



Una corredora, o canal de reg agrícola, que pot fer el paper de connector ecològic.



Rastres de naturalització en el tram final de la canalització de la riera de Sant Climent.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

SANTA COLOMA DE CERVELLÓ

10

INTRODUCCIÓ

Aquest sector del Baix Llobregat presenta encara certes capacitats per a connectar la part més meridional de la serra de Collserola amb les serres del marge dret del Llobregat.

A la riba dreta del Llobregat, el municipi de Santa Coloma de Cervelló manté espais agrícoles i de ribera forestals que actuen com a separadors urbans entre els seus nuclis de població i els de Sant Vicenç dels Horts i Sant Boi de Llobregat. La zona més propera al riu, fins el traçat de la carretera BV-2002, del ferrocarril entre Barcelona i Martorell i del canal del marge dret, és bàsicament de conreu de regadiu. El pas d'aquestes infraestructures va acompanyat per una urbanització en línia, essencialment de caràcter industrial, que fragmenta de forma contundent la connexió est-oest entremig de Santa Coloma i Sant Vicenç. A l'oest d'aquestes vies hi predominen els conreus de secà, que es combinen amb els espais de ribera en rieres com la de Can Soler, de Can Julià, de Can Via i de Can Mallol en les zones més planeres, i amb boscos en la part més muntanyosa. Així mateix, recorren aquest marge dret l'autopista A-2 i el tren d'alta velocitat, ben enganxades a la llera del riu, i al marge esquerre circulen també l'AP-2, el canal de l'esquerra i, més a llevant, el ferrocarril entre Barcelona i Tarragona.

En aquest marge esquerra del Llobregat, entre els termes de Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat, diferents torrents baixen de la serra de Collserola, tot i que només el torrent del Miano manté part de la llera lliure. En aquest sector, la zona urbana entre Collserola i l'espai agrícola de la plana del Llobregat és compacta i contínua.



Torrent de can Vià i mosaic agrari amb el serrat de la Torrassa al fons.



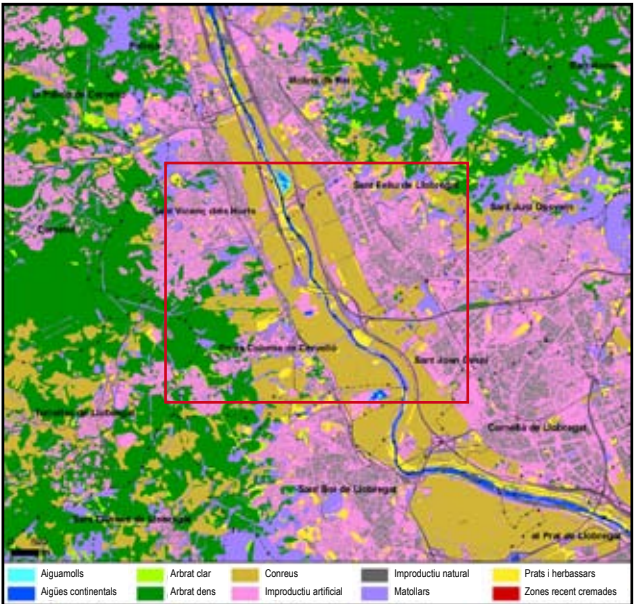
Sector de can Colomer i mosaic de matollar amb bosquina i conreus.



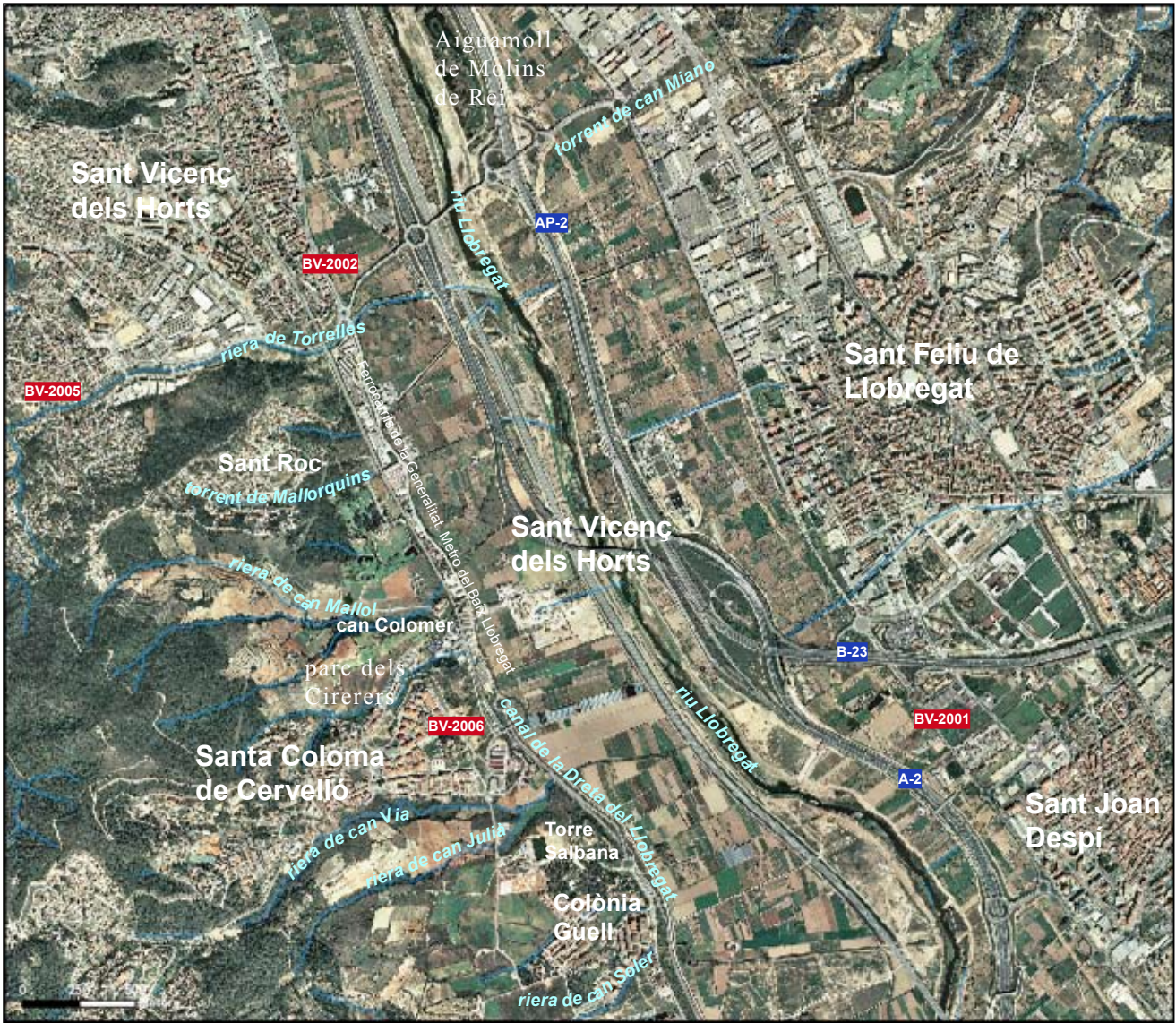
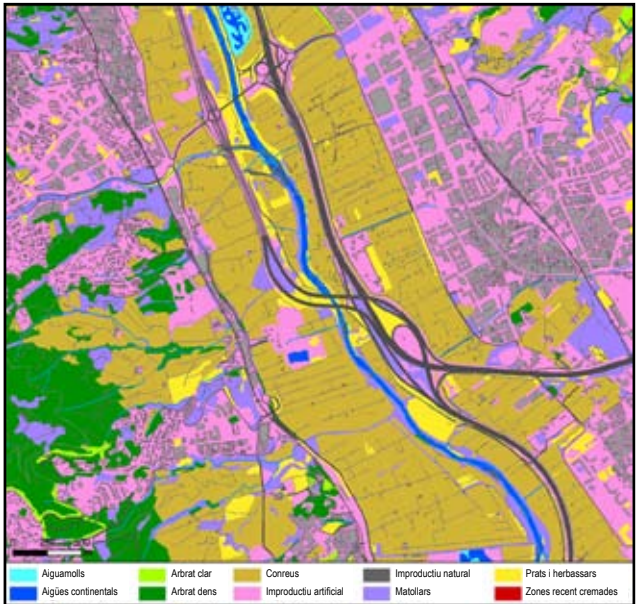
La traça dels Ferrocarrils de la Generalitat suposa una important barrera, ja que presenta molts pocs passos.



Canal de la Dreta del riu Llobregat que nodreix la plana agrícola d'aquest sector del Parc Agrari.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

Com passa en la major part dels sectors fortament urbanitzats, la possibilitat de connexió se centra essencialment en la xarxa fluvial. En aquest cas, el torrent de Can Miano, entre Sant Feliu i Molins, és d'importància cabdal. A banda de presentar la llera sense artificialitzar, les parcel·les adjacents es troben també lliures d'urbanització. No obstant això, segons el planejament vigent és un tram de sòl urbanitzable programat. A l'altre costat del riu, la riera de Can Mallol, de gran interès per la flora i la fauna, així com la de Can Via i Can Julià, són essencials per garantir la connectivitat en aquest sector.

Gairebé totes les infraestructures viàries a banda i banda del riu Llobregat respecten amb passos soterrats, canals de desguàs prou amplis com per facilitar la connectivitat faunística atès que habitualment estan secs. Fins i tot, tant el canal de la dreta com de l'esquerra disposen de ponts que permeten salvar aquestes barreres aquàtiques. Malauradament, hi ha alguns indrets on aquests passos no són del tot adequats, com és el cas de la riera de Mallol quan creua la via del tren i la zona industrial per arribar a la plana.

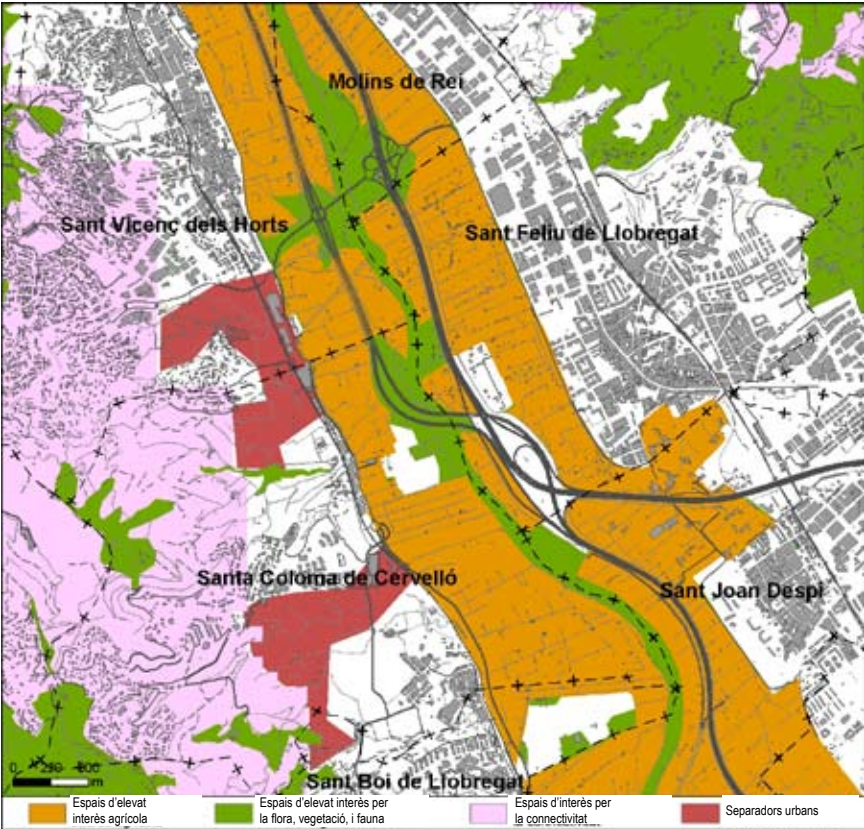
L'àrea presenta un elevat interès per la connexió faunística mercès al mosaic forestal i agrari. Aquest facilita la permeabilitat, tot i que en alguns sectors la parcel·lació amb tanques pot suposar un impediment. La xarxa de camins agraris també facilita el trànsit entre la riba fluvial i la plana conreada.

El sector del parc dels Cirerers i la riera de can Mallol està contemplat en part com a sòl urbanitzable no programat, fet que podria hipotecar una àrea que esdevé la unió natural entre el serrat de la Torrassa i la plana agrària. El sector de la Torre Salbana es considera com a sòl urbanitzable programat, el desenvolupament del qual podria constreñir el pas natural de la confluència dels torrents de can Via i can Julià.

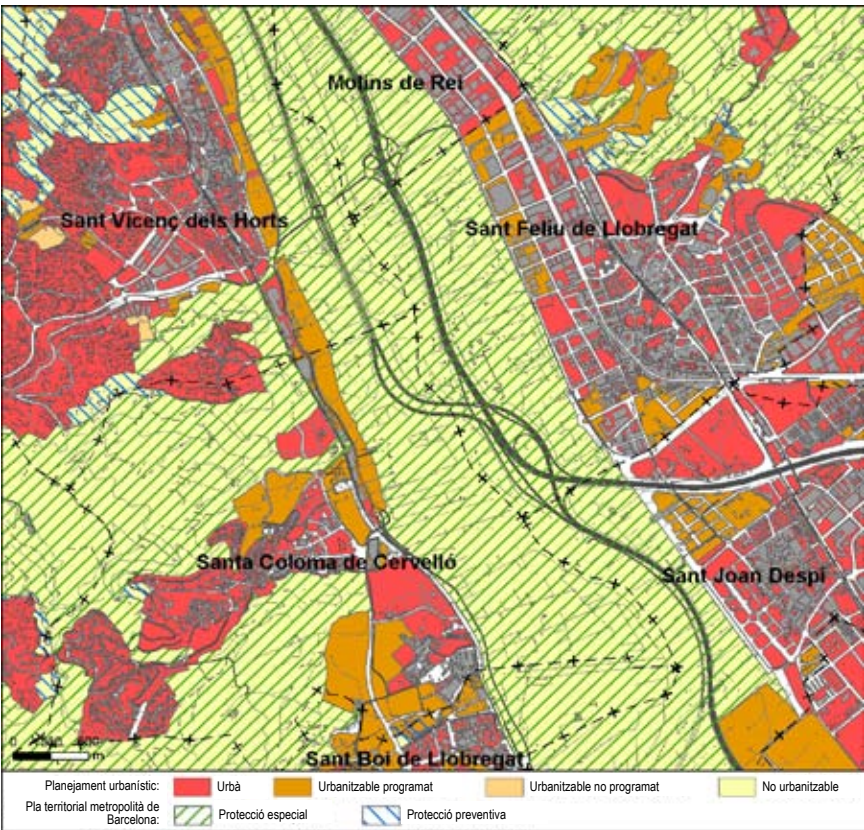
Gran part del sòl no urbanitzable és considerat de protecció especial pel Pla Territorial. Tanmateix, està previst el pas de noves infraestructures viàries per aquest sector, seguint la mateixa direcció de les existents.



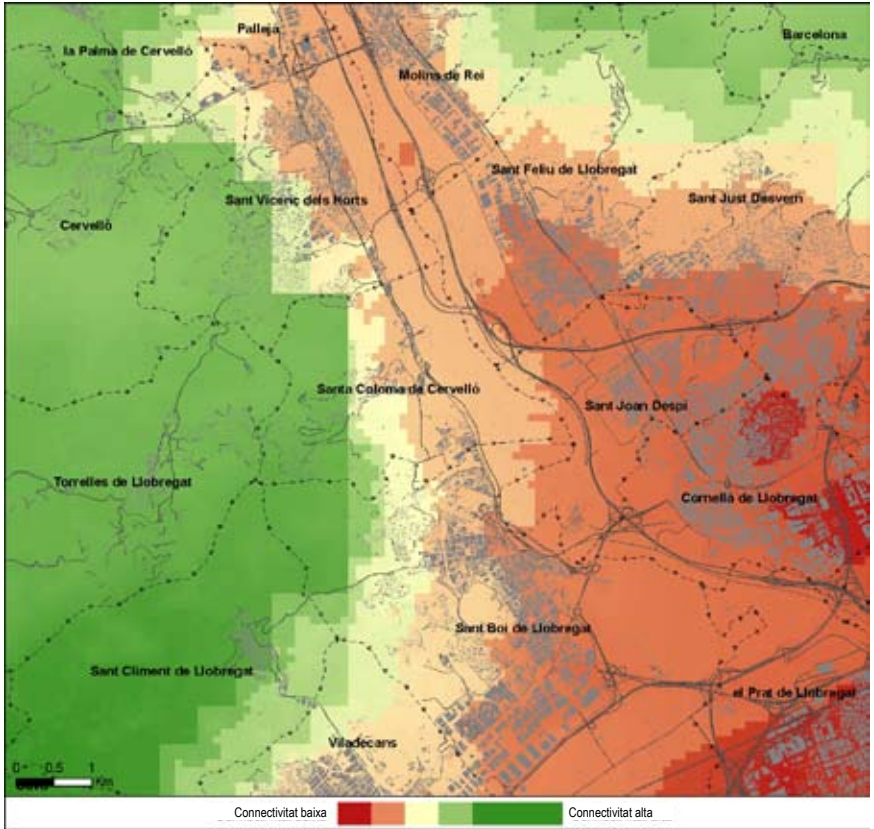
Torrent de les Mallorquines travessant amb passos soterrats per sota les infraestructures viàries de l'autovia A-2 i el tren d'alta velocitat.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



El sector agrari de can Colomer inclou el fons de vall de la riera de can Mallol, el qual està considerat d'elevat interès per a la flora i la fauna.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Les línies d'actuació haurien d'afavorir la permeabilitat entre la serra de Collserola i les serres del Baix Llobregat a través del riu, recolzant en la xarxa de rius i torrents i en les espais encara lliures que hi estan vinculats. Algunes propostes serien:

- Mantenir lliure la faixa erma al voltant del torrent de can Miano i establir mesures per permeabilitzar la xarxa viària que la travessa (terme de Molins de Rei) per tal de millorar la seva funcionalitat com a corredor natural entre Collserola i el riu Llobregat.
- Revegetar alguns trams dels marges del riu Llobregat a fi de facilitar la millor permeabilitat entre la llera i les vores, atès que la làmina d'aigua circula a uns 4 m per sota les planes fluvials.
- Establir mesures per a permeabilitzar les tanques existents en les parcel·les agrícoles de la plana del Llobregat.
- Dissenyar un programa de recuperació de l'hàbitat de ribera de la riera de can Mallol, aprofitant el seu potencial climàtic i com a reservori de flora i fauna d'elevat interès natural, així com les de can Vià i can Julià.
- Habilitar una estructura (tipus passera pètria) a la llera del riu Llobregat (a l'alçada de Sant Vicenç dels Horts) que millorés la mobilitat d'algunes de les espècies animals. Aquesta actuació facilitaria que en els moments de mínim règim hídric del riu Llobregat s'incrementés la permeabilitat connectora d'aquest espai fluvial entre una riba i l'altra.
- Millorar el pas soterrat de la riera de can Mallol sota la via del tren i la zona industrial per fer-lo més funcional per al flux de fauna.
- Establir les mesures necessàries per a que les noves infraestructures facilitin la connectivitat ecològica.



Alguns canals de desguàs podrien facilitar la connexió entre la serra de Collserola i el riu Llobregat.



La plana del riu Llobregat està coberta de conreus agrícoles i espais erms parcelats; en alguns sectors les tanques no faciliten la connectivitat.



El riu Llobregat fa d'artèria connectora entre les dues ribes mercès als torrents que hi tributen des de cada vessant.



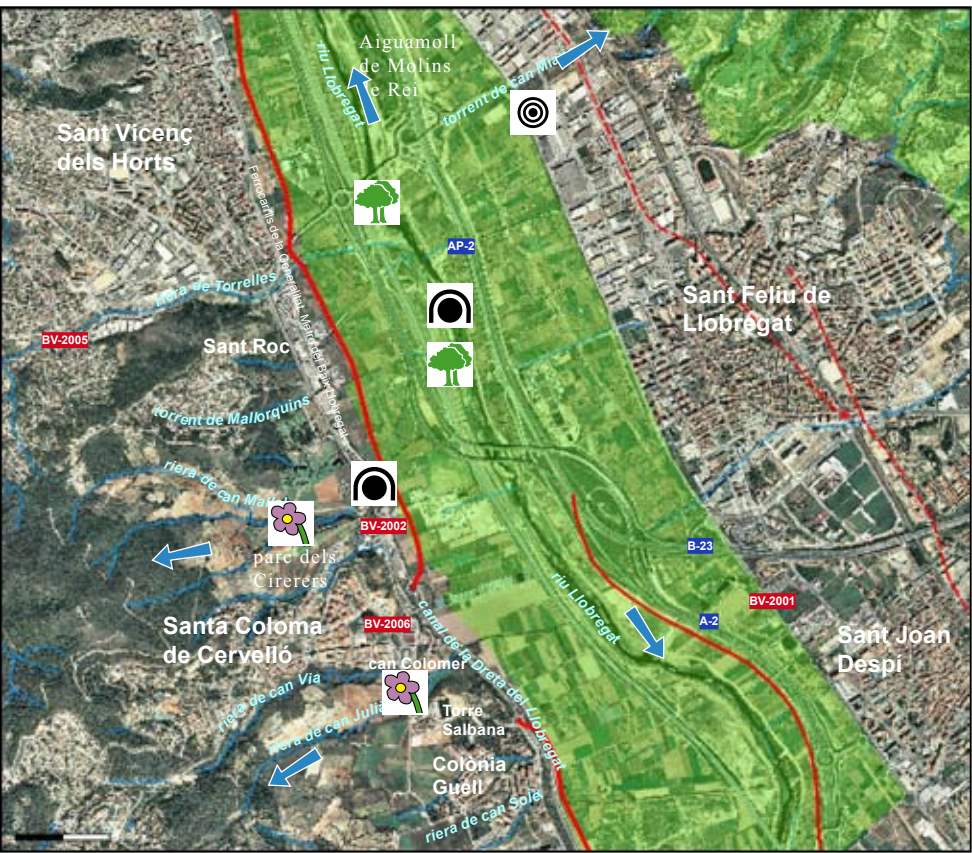
La conservació dels torrents facilitant la seva naturalització contribueix a la connectivitat territorial (riera de can Julià).



Riera de can Mallol en el sector de can Colomer, un espai qualificat d'interès natural.



Tot i la densitat de les infraestructures viàries aquestes disposen de passos per superar-les, especialment, aprofitant els torrents temporals.



Síntesi d'actuacions. Font de la ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - ⬇ Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

EI PAPIOL

11

INTRODUCCIÓ

El present punt es considera crític per la potencialitat en la connectivitat ecològica de la serralada litoral, entre la serra de Collserola i la de l'Ordal, i entre la mateixa serralada litoral i la pre-litoral, concretament amb Sant Llorenç del Munt i l'Obac.

La disposició hidrogràfica i d'infraestructres en forma de "Y" divideix aquest àmbit en tres. De nord-oest a sud-est transcorre el riu Llobregat, acompanyat en paral·lel per l'AP-2, l'A-2, el ferrocarril de Barcelona a Manresa i el de Barcelona a Sant Vicenç de Calders. Hi ha també la presència de diversos polígons industrials i nuclis urbans com el de Sant Andreu de la Barca i Pallejà a la seva dreta i Castellbisbal i el Papiol a l'esquerra, on es produeix l'aiguabarreig amb la riera de Rubí. Aquesta circula en direcció nord-est sud-oest acompanyada per l'AP-7 i la carretera C-1413A al sud i per diversos polígons industrial, sobretot situats al seu marge dret. També al marge dret es troba la traça del ferrocarril del Papiol a Mollet del Vallès, així com l'enllaç amb el de Barcelona a Sant Vicenç de Calders.

Pel què fa als espais lliures, al sector sud-oest, més enllà del Llobregat i les infraestructures viàries que el segueixen, entre Pallejà i Sant Andreu de la Barca, s'obre la zona eminentment forestal de la serra de l'Ordal. A la part sud-est es troba la serra de Collserola amb una matriu forestal esquitxada per enclavaments agrícoles i activitats extractives (Berta i de Roques Blanques), tot i que al nord del Papiol, seguint la vall del torrent de Batzacs, la coberta principal és l'agrícola. Finalment, en la zona encaixada al nord d'aquesta "Y" s'hi obre un espai agroforestal, amb espais conreats, matollars i franges arbrades resseguint alguns torrents, els quals circulen de nord a sud i desemboquen a la riera de Rubí. No obstant, aquesta darrera part es troba altament fragmentada per usos urbans diversos i intensos, així com per una densa xarxa d'infraestructures.



Viaductes en el tram final de la riera de Rubí.



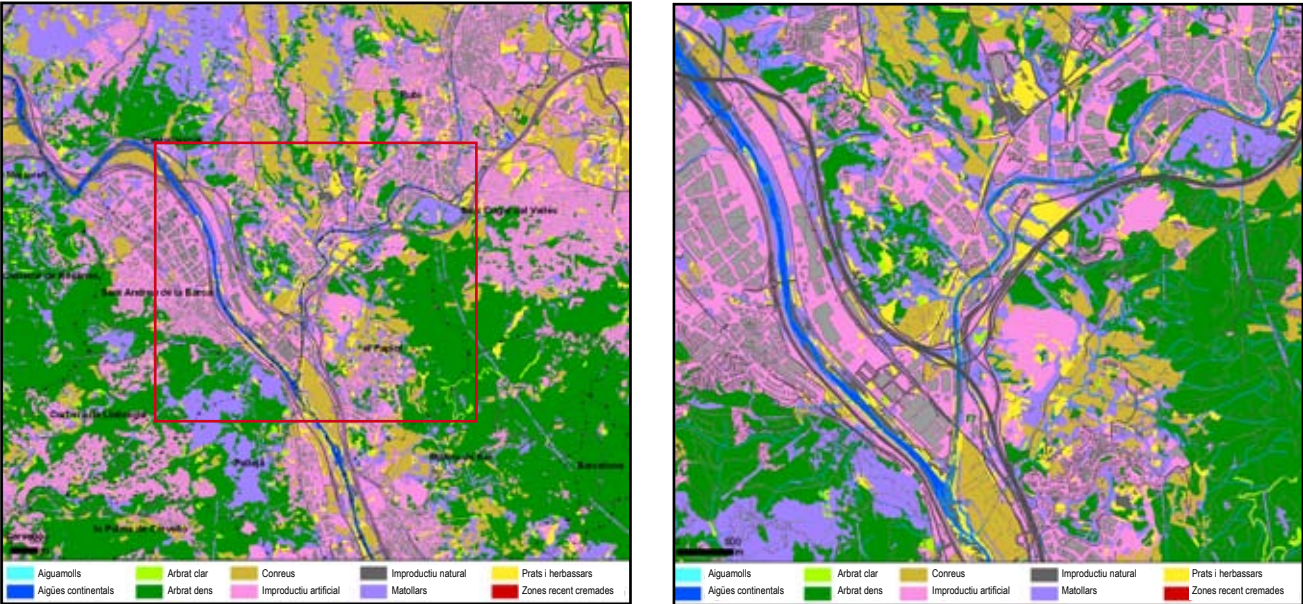
Les línies fèrries de l'alta velocitat, de mercaderies i de rodalies circulen pel corredor del Llobregat davant d'El Papiol.



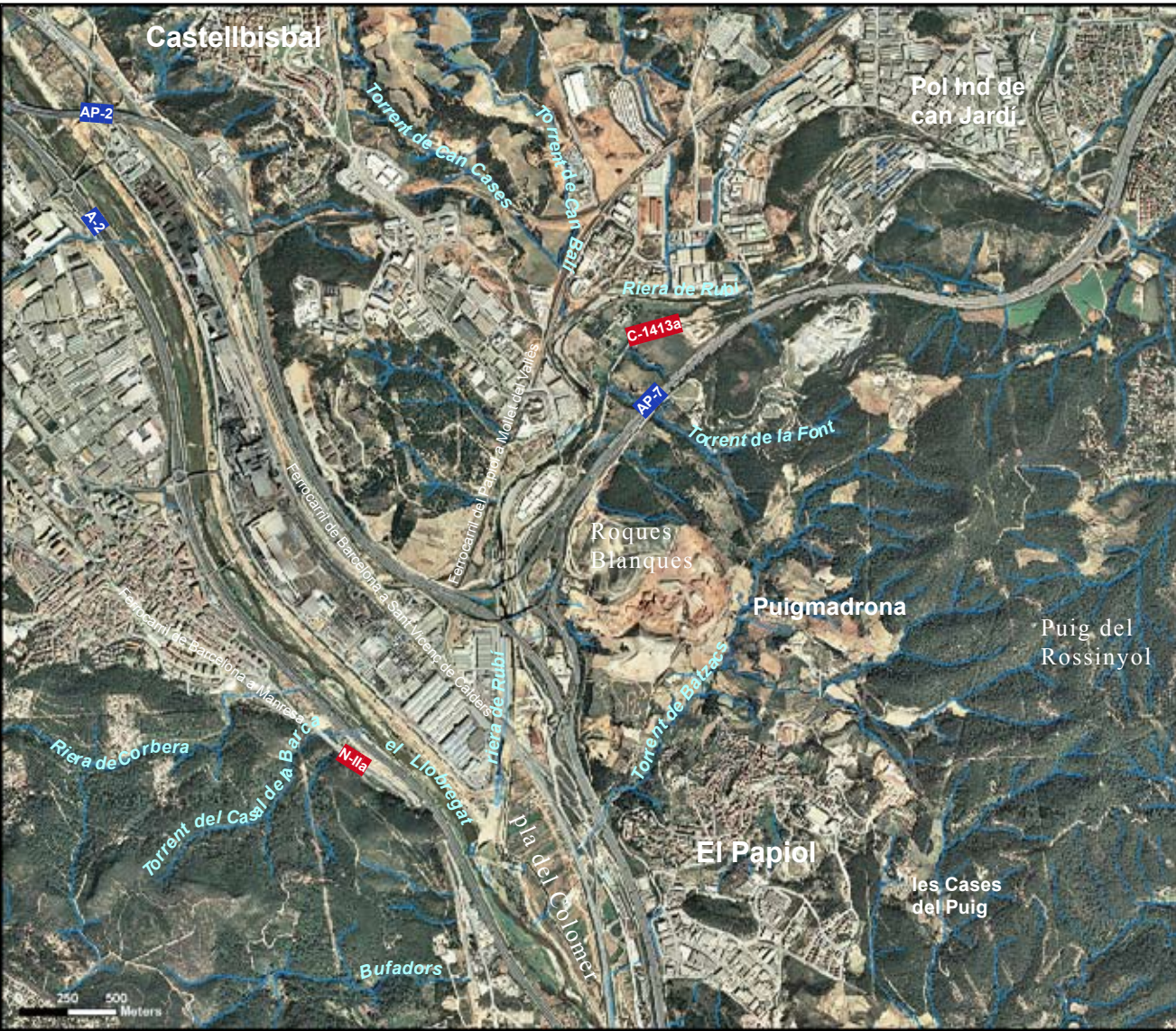
Construcció del nou viaducte d'enllaç entre l'A2 i l'AP-7.



Vista del Puig Madrona des del polígon de Santa Rita de Castellbisbal, amb la via del tren de rodalies Mollet-El Papiol.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

DIAGNOSI

La connectivitat en aquest punt es troba actualment molt compromesa. L'única possibilitat real de connexió ve donada per la xarxa fluvial que rega la zona i que compta amb passos suficientment permeables a través de la majoria de vies que travessen aquest territori.

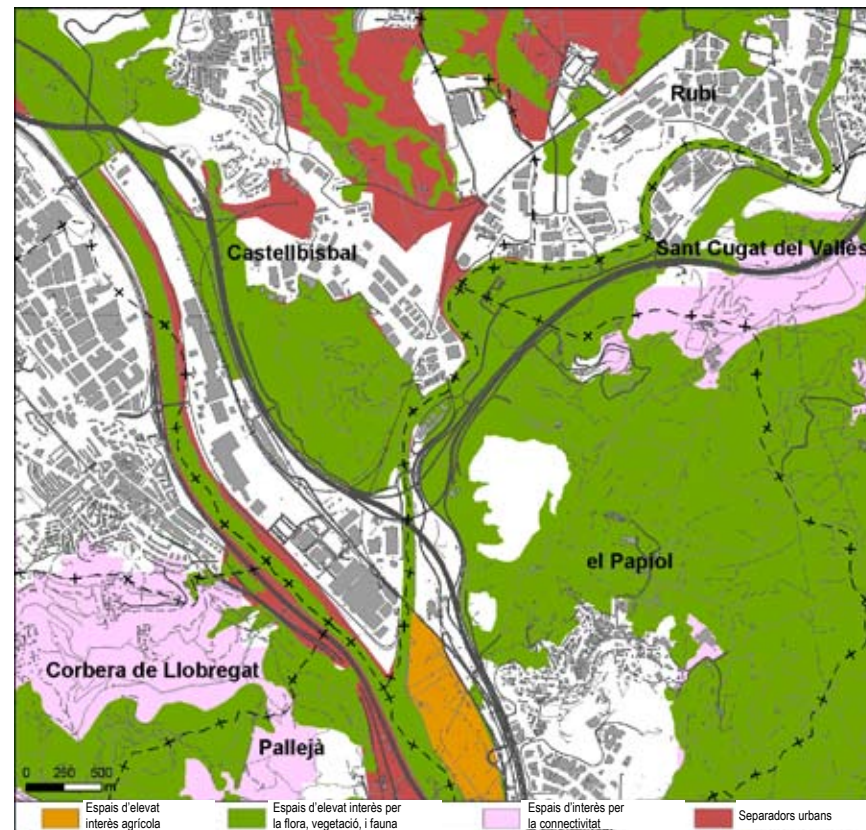
Del nord baixen diferents torrents fins a la riera de Rubí. El de Can Galí recull les aigües del torrent de Canyadell i de Can Pidelaserra, els quals constitueixen una part important del camí d'unió entre Sant Llorenç del Munt i Collserola a través del sector occidental del Vallès entre Terrassa i el Papiol. Aquests corredors fluvials envoltats de conreus gaudeixen d'una important riquesa faunística. No obstant, aquesta riquesa, sobretot en el cas de les aus rapinyaires, es veu greument afectada per la teranyina de línies d'alta tensió que travessen aquest àmbit. A més, la fragmentació per la urbanització i pel pas d'infraestructures, que presenten talussos força elevats tot i mantenir passos fluvials, contribueixen al notable aïllament de certes peces, fent més difícil la connectivitat ecològica. La connexió física en aquest sector, entre Collserola i la riera de Rubí és actualment inexistent, ja que l'AP-7 constitueix una barrera impermeable per a la major part d'espècies.

La riera de Rubí actua de connector amb l'eix del Llobregat, tot i l'escassa naturalitat que aquesta gaudeix en el seu tram final. És a través del torrent de Batzac que Collserola connecta amb el Llobregat en aquest àmbit, tot i la forma canalitzada que pren el torrent just abans de desembocar al riu. A l'altre vessant, baixant de l'Ordal, tant la riera de Corbera, com el torrent del Casal de la Barca o el de Bufadors connecten amb el Llobregat.

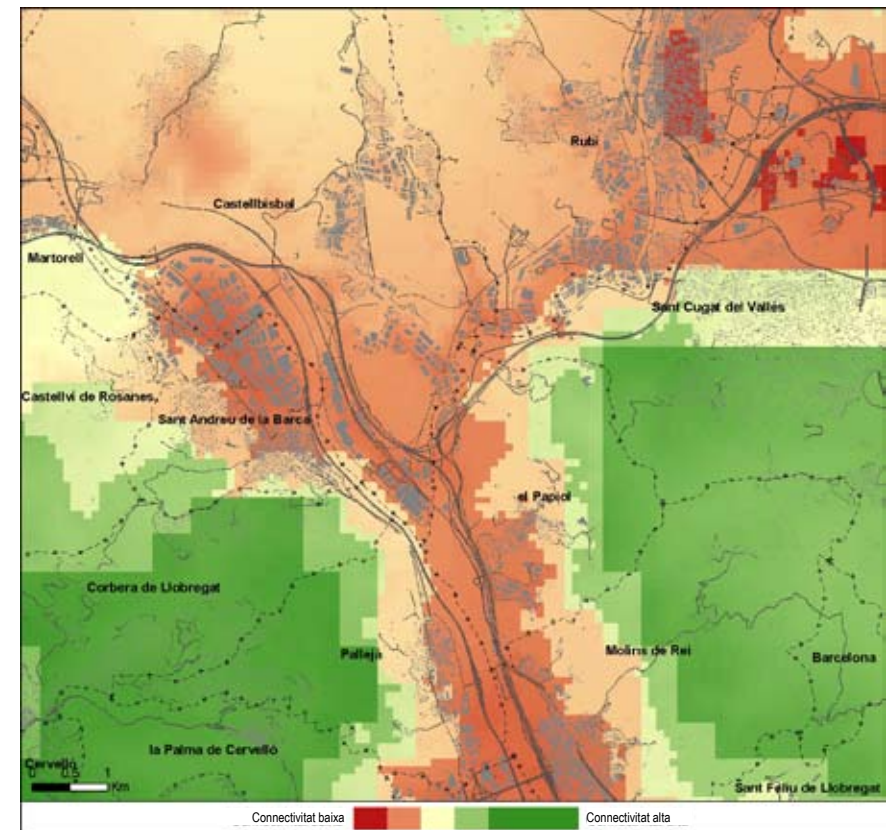
Les pedreres ubicades en aquest punt i l'ús intens de les carreteres que hi desemboquen també ajuden a fragmentar més els espais i a pertubar paisatgísticament i ecològica la zona que els envolta.

Deixant a banda la connectivitat ecològica, cal destacar el camí de caràcter agrícola que ressegueix de forma contínua la riba esquerra del riu Llobregat des de Castellbisbal fins a Molins de Rei. Aquesta via actua de franja esmorteïdora que connecta espais agraris que encara es conserven amb qualitat, com els horts de ca n'Albareda, sobre el meandre del Llobregat a Castellbisbal, i els del Pla de Colomer, davant del Papiol. Així mateix, en aquesta finestra, el riu Llobregat presenta hàbitats de ribera ben conservats i una riquesa faunística força envejable. A més s'hi han dut a terme actuacions de recuperació de la vegetació autòctona de ribera, millora de l'hàbitat per a la fauna, recuperació de la morfologia natural del riu i la seva funció com a corredor biològic, i recuperació dels processos biològics i millora del paisatge.

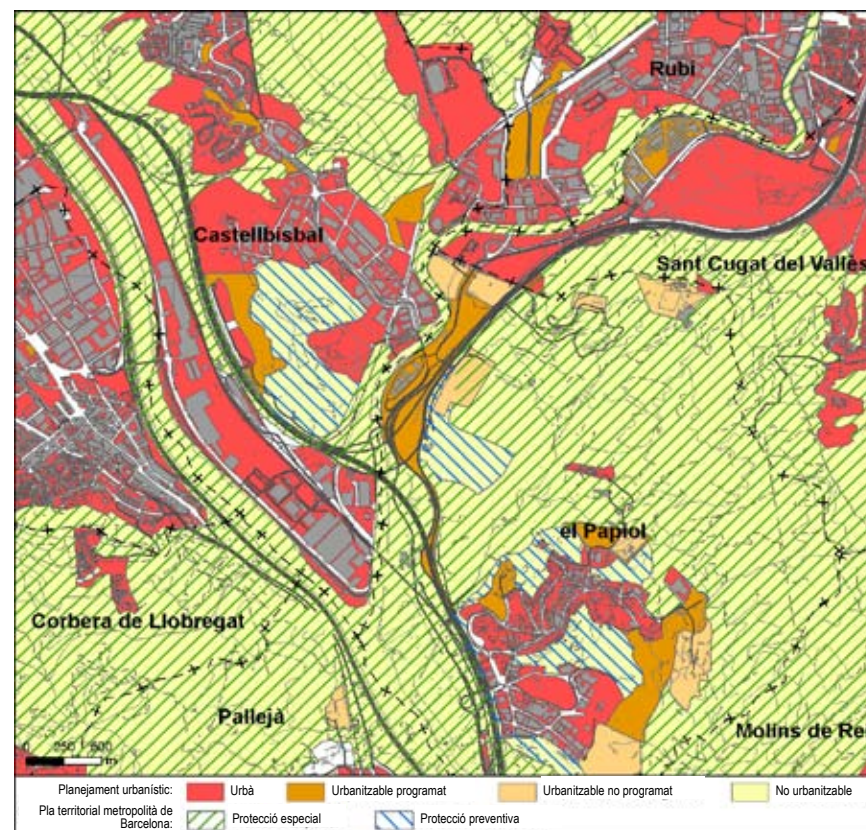
Gairebé tot el sòl classificat com a urbà o urbanitzable ja es troba consolidat o en fase de ser-ho. La resta de territori es manté com a no urbanitzable de protecció especial o preventiva. Les àrees de protecció preventiva tenen en general una escassa qualitat ecològica i queden completament encaixonades en zones urbanes i urbanitzables.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



La Serra de Can Pidelaserra amb Sant Llorenç del Munt al fons. La connectivitat, en aquesta finestra a cavall dels termes de Rubí i Castellbisbal la pot garantir el torrent del mateix nom.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La complexitat territorial que caracteritza aquest punt posa en evidència la impossibilitat de plantejar grans actuacions. No obstant això, la connectivitat ecològica milloraria amb la realització de certes accions.

- Mantenir i naturalitzar els passos existents dels torrents per sota les infraestructures viàries i, en general, el conjunt de la xarxa hidrogràfica, protegint i millorant el seu estat de conservació.
- Obrir el pas del torrent de la Font a través de l'AP-7 i la C-1413a per millorar la connectivitat de Collserola cap al Vallès.
- Assegurar la restauració dels terrenys afectats per les activitats extractives un cop acabada la concessió per tal de garantir una bona qualitat paisatgística i ecològica de la zona i reduir l'efecte barrera de les carreteres que actualment hi desemboquen.
- Restaurar l'hàbitat fluvial del tram final de la riera de Rubí per millorar-ne el seu paper connector. Al mateix temps, intervenir sobre els erms del sector del pla de Canyet per eixamplar la zona amb hàbitats de qualitat i millorar la biodiversitat en un sector constrenyit de forma notable per les infraestructures viàries. L'àmbit del pla de Canyet es troba definit actualment com a zona de protecció preventiva. No obstant, en un punt on la urbanització i les infraestructures han minvat tant la connectivitat, qualsevol espai lliure que compleixi amb uns mínims requisits de qualitat juga un paper essencial perquè aquesta es mantingui, i caldria tenir-ho present tant en la seva gestió com a sòl no urbanitzable, com en la seva possible transformació, si mai s'arriba a produir.
- Potenciar l'activitat agrària al voltant dels torrents que recorren pel Vallès fins desembocar a la riera de Rubí per tal d'assegurar la riquesa faunística que actualment caracteritzen les seves valls i, per tant, per mantenir la seva qualitat ecològica.
- Analitzar les línies d'alta tensió que creuen aquesta zona i específicament la possible reducció en el nombre. Establir mesures de reducció del seu impacte sobre la fauna i valorar la minimització de les esteses.
- Establir les mesures necessàries per a permeabilitzar les futures infraestructures, tenint especial cura amb els passos vinculats als cursos fluvials.



El torrent de Batzacs creuant l'autovia AP2 per sota.



Tot i el creixement urbanístic s'aprecia que es mantenen espais rurals que faciliten la permeabilitat de la zona.



Riera de Corbera creuant l'autovia A2.



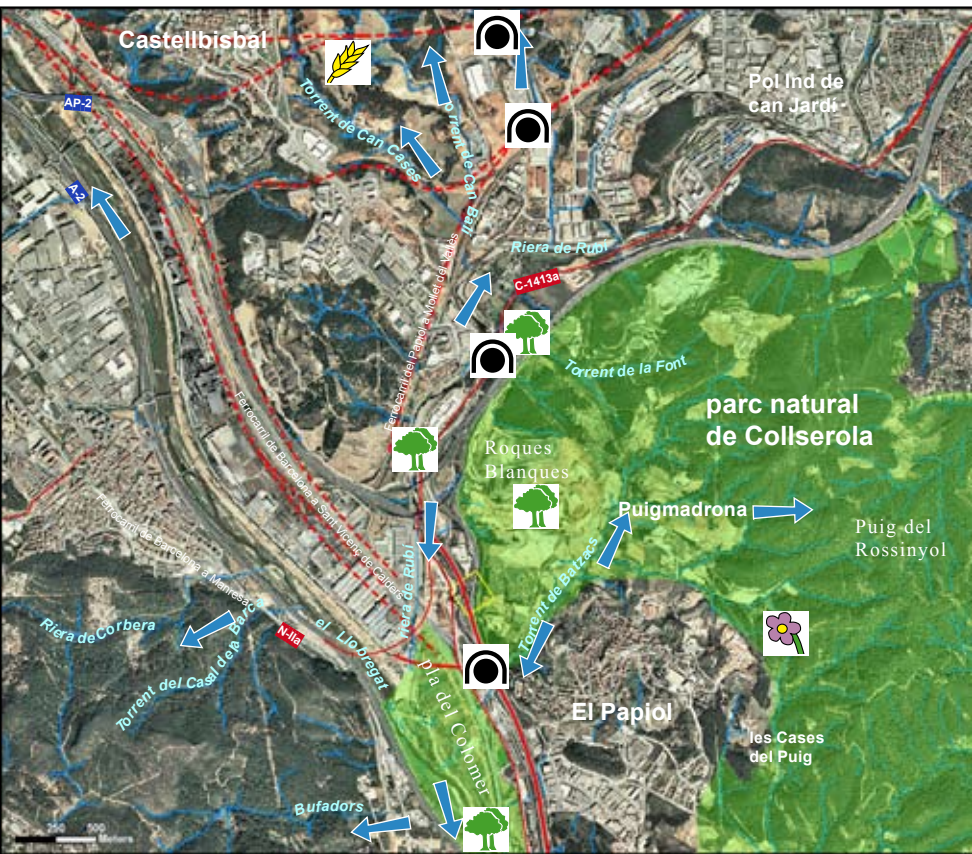
Cubeta del torrent de can Cases a Castellbisbal amb la línia de El Papiol-Mollet i nombroses línies d'alta tensió al fons.



El llit d'alguns torrents continua sent un espai útil per la connectivitat, com aquest tram final torrent de Batzacs pel Pla de Colomer.



La serra de Collserola, el principal reservori per a la biodiversitat de la zona, té en aquest punt passos connectius suficients.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
 - Ferrovieres**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

MARTORELL - CASTELLBISBAL

12

INTRODUCCIÓ

Aquest indret destaca per ser el punt de major proximitat entre les serres vallesanes i les del Baix Llobregat mercès al congost que aquí ha solcat el riu Llobregat i al baix grau d'urbanització a resultes del relleu accidentat que ha estat determinant per a establir una discontinuïtat urbana entre Sant Andreu de la Barca i Martorell. Tot i que la urbanització és mínima -només afecta una de les vores de la Serra de les Forques-, és un important punt de pas d'infraestructures de transport i el nombre de vies que creuen l'indret aprofitant la vall del Llobregat és molt rellevant (AP-7, A-2, N-IIa, ferrocarril de Barcelona a Sant Vicenç de Calders, ferrocarril de Barcelona a Igualada i AVE).

A l'entrada i sortida d'aquest congost del riu Llobregat, la plana fluvial pren una amplada sorprenent, sobre la qual, en els terrenys més apartats de la llera, s'hi ha fet una ocupació important, generalment per polígons industrials. Tanmateix, aigües avall del congost, el riu forma un meandre que, fins tocar l'AP-7, es conserva com a espai de recàrrega de l'aqüífer i d'ús agrícola (Horts de Ca n'Albareda). La resta d'espais lliures conformen un mosaic de bosc mediterrani, essencialment pinedes amb sotabosc d'alzinar, i també matollars i terrenys agrícoles. El perfil del turó de les Forques, a l'extrem occidental d'aquest serra, va ser afectat per una explotació minera a cel obert, actualment abandonada, que incrementa el percentatge d'espai obert d'aquest àmbit.

La xarxa hidrogràfica d'aquest espai, amb el riu Llobregat com a eix estructurador, la formen un seguit de petits torrents, com el torrent Bo i el de Pegueres, que desemboquen al marge dret a l'alçada dels Horts de Ca n'Albareda, així com el riu Anoia, que ho fa al marge esquerre, aigües amunt del congost i el pont del Diable.



Horts de can Albareda i meandre del riu Llobregat.



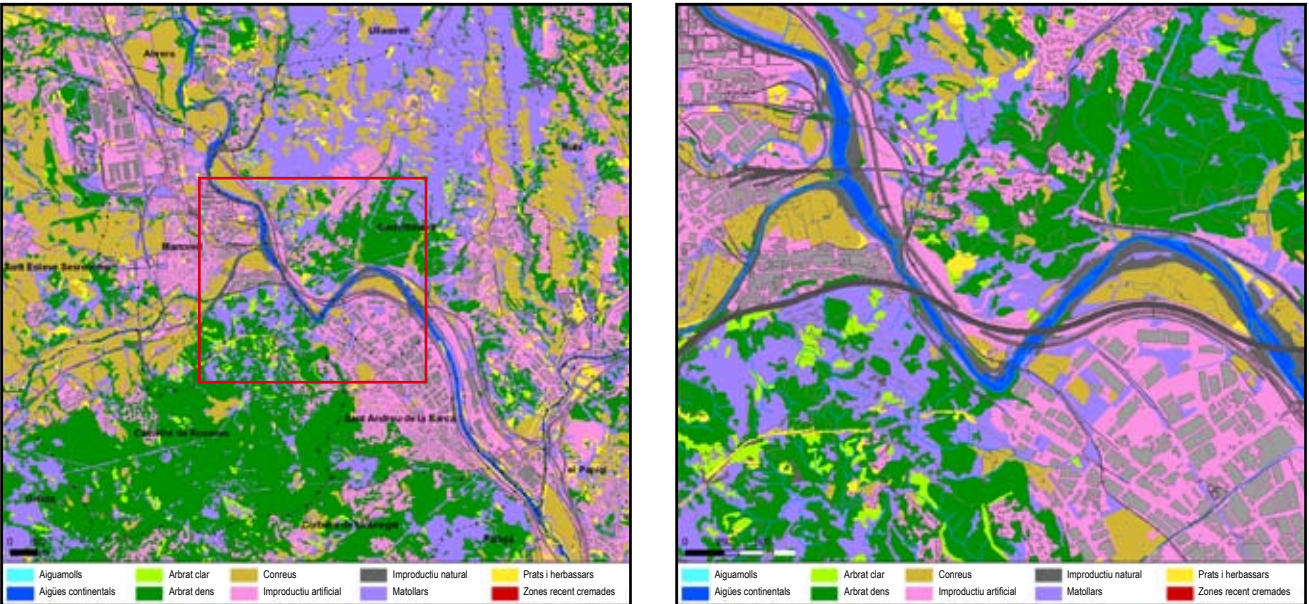
La línia del ferrocarril Barcelona-Martorell s'integra al recorregut del riu Llobregat.



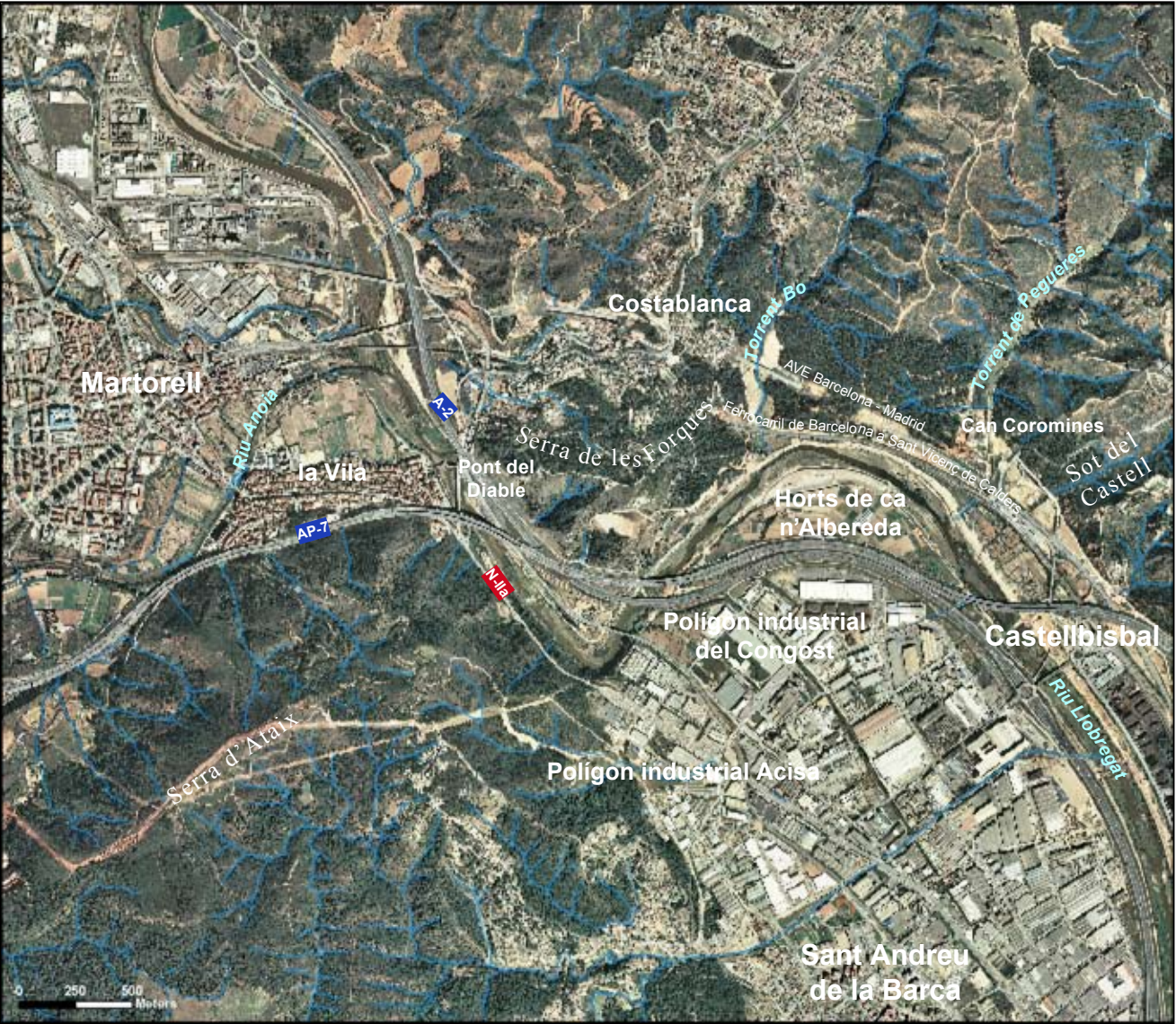
Sot del Castell, amb la plana fluvial del terme per on circula una de les teranyines d'infraestructures més denses de Catalunya.



Les traces ferroviàries de l'AVE i de la línia de Rodalies circulen resseguint el curs fluvial.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

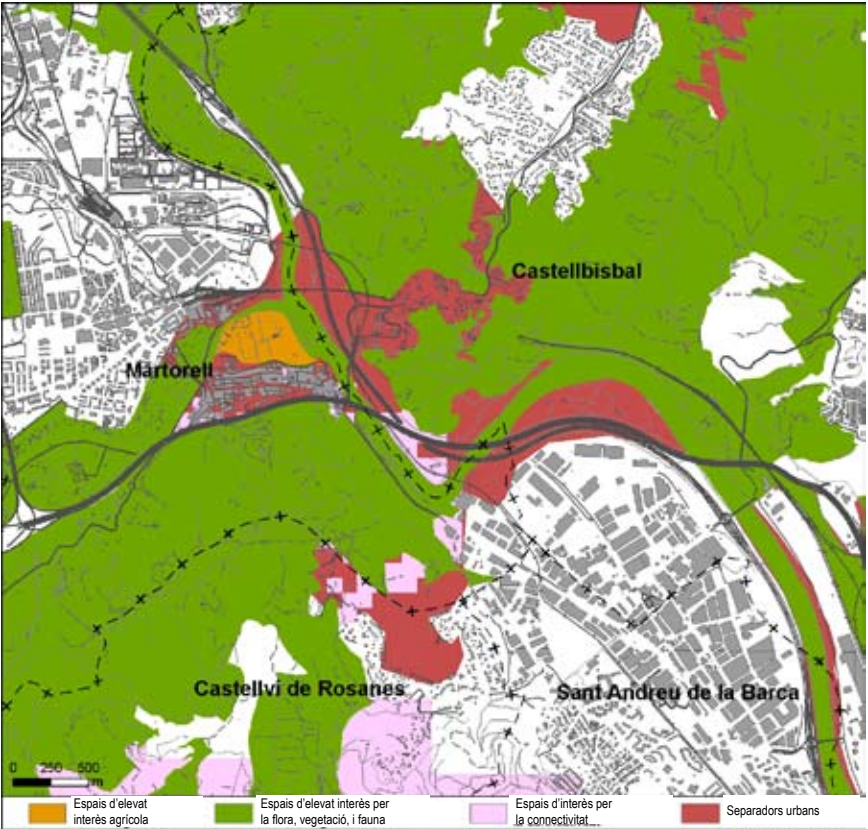
DIAGNOSI

Tot i el feix d'infraestructures que circulen per aquest sector, la seva afectació sobre la connectivitat és en general prou raonable ja que, atès el relleu escarpat, les diferents vies han incorporat majoritàriament viaductes i túnels en els seus traçats. No és així en l'antiga carretera a Martorell, la N-IIa, que passa adherida al vessant oriental de la serra d'Ataix, a la dreta, i en paral·lel al congost de Martorell. La darrera infraestructura construïda, l'AVE, la via de la qual està tancada amb filat, implicant l'entrada d'animals per motius de seguretat, ha emprat viaductes i túnels per superar aquest sector. No obstant això, ha acabat reduint les zones permeables a l'àmbit fluvial del torrent Bo i de Pegueres. L'espai agrícola i les basses de recàrrega de l'aqüífer dels Horts de ca n'Albareda destaquen pel seu interès ecològic i paisatgístic. Aigües amunt queda el revolt lleugerament engorjat del riu Llobregat que, sorprenentment, tot i els nombrosos pilars de formigó per als viaductes que el creuen, ofereix un hàbitat prou ben conservat. De fet, els espais fluvials del riu Llobregat es troben protegits, tant per l'interès dels seus hàbitats com per a la conservació de les aus, pel Pla d'Espais d'Interès Natural, des de l'espai protegit de Montserrat fins justament el revolt de Martorell.

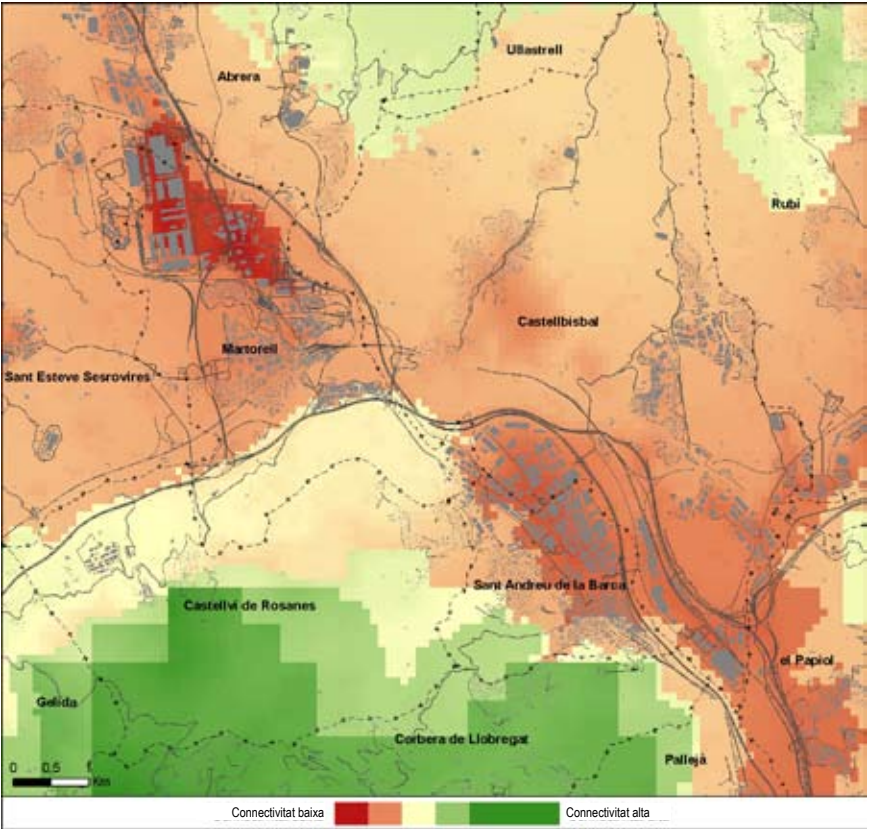
La connectivitat ecològica en aquest sector entre les serres vallesanes i el Llobregat se sosté en gran mesura a través del torrent Bo i el torrent de Pegueres, el caràcter agroforestal de les conques dels quals els confereix una gran riquesa faunística.

La connectivitat entre les serres del Baix Llobregat - Ordal i el Llobregat en aquest punt és més complicada, tant pels pendents escarpats que existeixen com per la barrera que suposa la N-IIa. Per això, actualment, aquesta connexió sembla més viable a través del riu Anoia, que a més permet connectar la vall del Llobregat amb les comarques occidentals de la Regió.

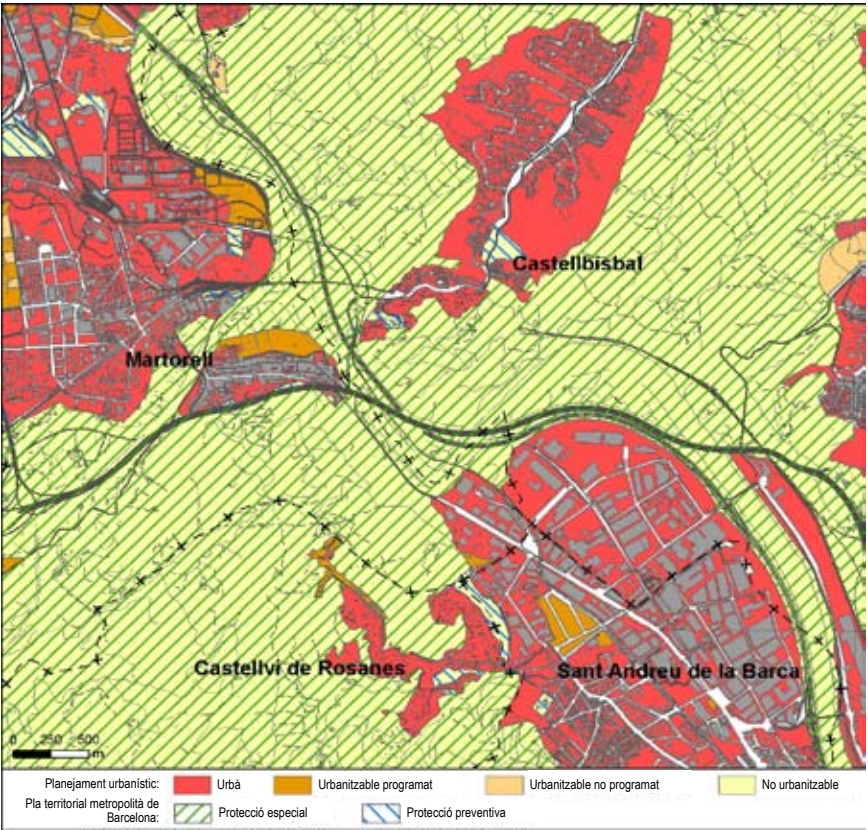
La major part del sòl lliure és no urbanitzable segons el planejament urbanístic municipal i de protecció especial segons el planejament territorial.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Les autopistes AP-7 i A-2 en el tram davant del polígon industrial de Castellbisbal.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Enmig d'aquest dens tram urbà, i especialment d'infraestructures de transport, el manteniment i la millora de la connectivitat passa principalment per permeabilitzar les traces viàries amb un major efecte barrera i per potenciar el paper connector, i com a hàbitat, de la xarxa fluvial. Les mesures principals proposades són:

- Permeabilitzar la carretera NII-a en el seu tram entre el polígon industrial del Congost i la Vila de Martorell ja que actualment transcorre arrapada al pendent del relleu sense cap pas subterrani per a la fauna.
- Preservar i millorar la qualitat ecològica i paisatgística de l'espai agrícola i lacustre del sector dels Horts de ca n'Albareda, així com dels hàbitats de ribera del riu Llobregat, del torrent Bo, de Pegueres i del riu Anoia.
- Establir les mesures necessàries per a que les noves infraestructures siguin el màxim de permeables, parant especial atenció en els passos sobre la xarxa hidrogràfica del sector.



Pas ferroviari sobre el torrent de Pegueres de la línia de rodalies, al fons, i del tren d'alta velocitat, en primer terme.



El pont vell i el pont modern, abans d'entrar al congost del Llobregat, símbols de diferents formes d'integrar-se en un territori.



Les infraestructures viàries que travessen el riu Llobregat ho fan a través de viaductes.



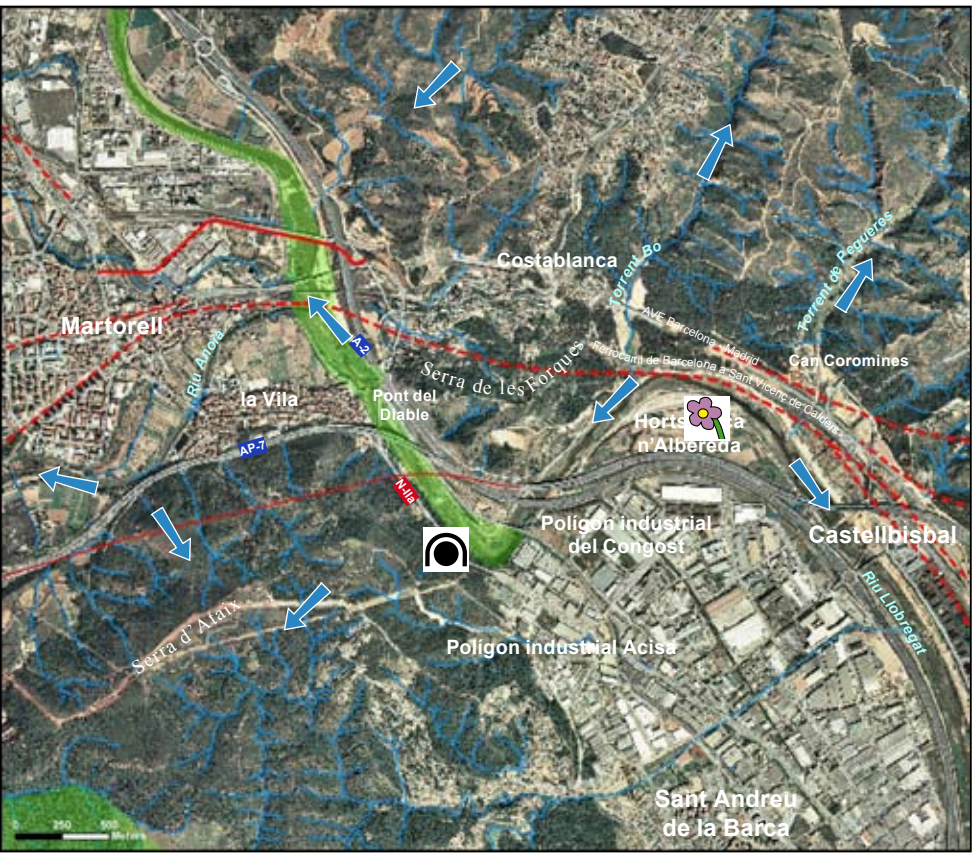
Pas soterrat d'un torrent a la urbanització de Costablanca.



Viaducte del tren d'alta velocitat creuant el Torrent Bo davant del meandre dels Horts de ca n'Albareda.



Davant de la Serra de les Forques es pot apreciar la presència d'hàbitats naturals a banda i banda del riu, desconnectats a causa de les traces viàries.



Síntesi d'actuacions. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

ABRERA - ESPARRAGUERA

13

INTRODUCCIÓ

Aquesta peça d'espai lliure és cabdal per evitar el continu urbà entre Esparraguera, Olesa de Montserrat i Abrera i mantenir la connectivitat entre ambdós vessants de la vall del Llobregat.

Els nuclis d'Abrera i Esparraguera, a la riba dreta del Llobregat, queden gairebé units a través dels polígons industrials Sant Ermengol i Sud Magarola, seguint el traçat de l'A-2, deixant lliure únicament l'espai per on circula la riera de Magarola. El Serrat del Truquell i els Plans de Can Claramunt, envoltats al nord pel riu Llobregat i al sud per la mateixa riera de Magarola, separen aquests nuclis dels d'Olesa de Montserrat, situats a la riba esquerra del Llobregat. Així com la urbanització a la riba dreta és compacta i gairebé contínua, a la riba esquerra, aigües avall del nucli d'Olesa de Montserrat, la urbanització és dispersa i laxa, com és el cas de les dues urbanitzacions d'Olesa (Ribes Blaves i Oasi) situades a la serra d'en Ribes.

Els espais lliures situats a l'oest del Llobregat constitueixen un mosaic agroforestal amb hàbitats boscosos residuals resseguint torrents i rieres, i grans zones afectades per l'extracció d'àrids. Al vessant est, en canvi, predominen les pinedes amb màquia d'alzinar combinada amb matollars.

L'autopista A-2, en el sector occidental d'aquesta finestra, la carretera C-55, entre Abrera i Manresa, la carretera BV1201 i la línia de ferrocarril Barcelona - Manresa en el sector oriental delimiten la malla per a la permeabilitat ecològica en aquest territori. A aquesta xarxa d'infraestructures existents s'hi afegeix l'anomenada Ronda del Vallès, actualment en construcció, que creua d'est a oest aquest sector al sud de la riera de Magarola, i el projecte de via d'enllaç entre la C-16 i l'A-2, prenent la trajectòria de la BV-1201 i la B-120 i B-121.



Viaducte sobre el riu Llobregat de la futura Ronda del Vallès. Al fons el nucli urbà d'Abrera.



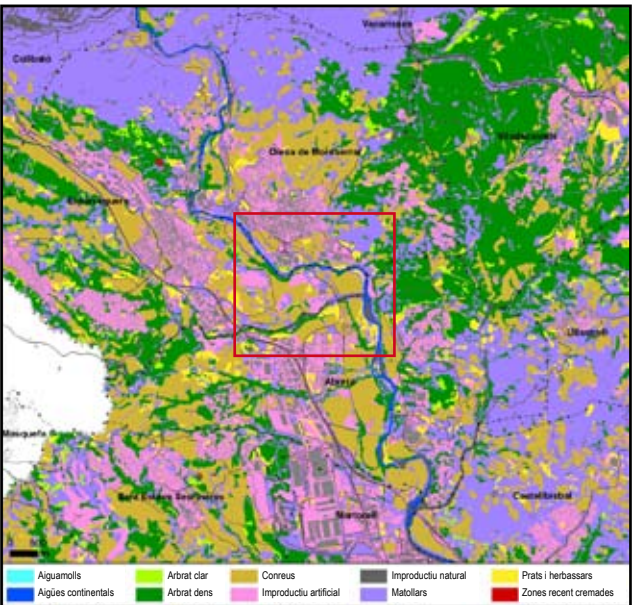
El Serrat del Truquell, un mosaic agroforestal entre Abrera i Esparraguera per sobre la riera de Magarola.



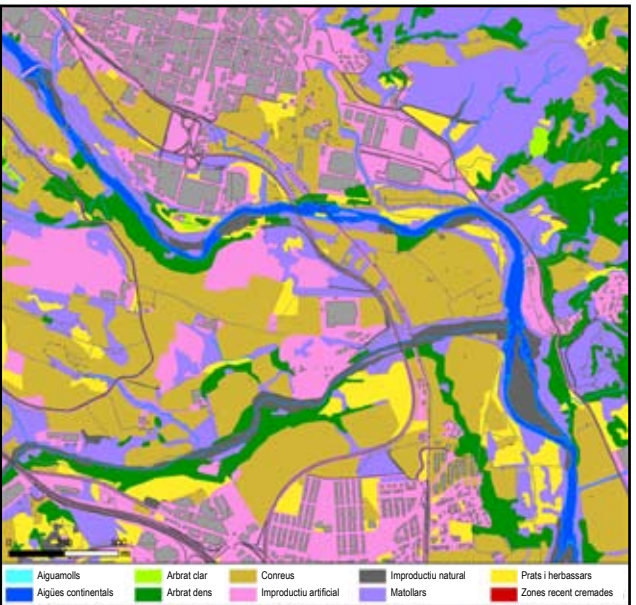
Punt de connexió entre l'A-2 i la Ronda del Vallès amb Montserrat al fons.



Traça de la Ronda del Vallès a la seva entrada al terme d'Abrera.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

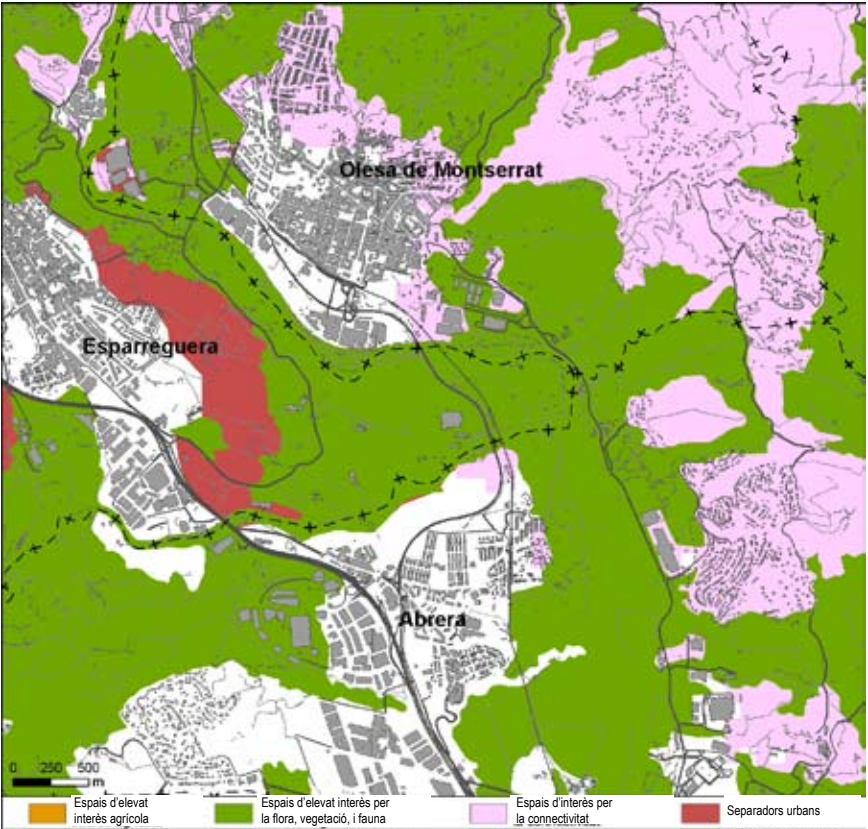
La riera de Magarola actua d'eix connector en aquest sector del territori, reforçada àmpliament pel mosaic agroforestal que s'obre entre la riera i el riu Llobregat. Tanmateix, la importància estratègica de la riera i el seu entorn per a la connectivitat ecològica es veu notablement afectada pels problemes de conservació que presenta en alguns trams, especialment els afectats per activitats extractives. A més, en paral·lel i al sud d'aquesta, transcorre la traça de la Ronda del Vallès que, al menys fins ara, ha comportat una modificació paisatgística d'impacte notable. Les infraestructures existents ofereixen totes elles passos prou amplis per als rius, rieres i torrents que circulen per la zona, però constitueixen barreres quasi infranquejables per a la fauna terrestre fora d'aquests. Quant a la Ronda del Vallès, la seva entrada a la comarca del Baix Llobregat la fa a través d'un túnel i seguidament travessa el riu Llobregat mitjançant un viaducte monumental que redueix els efectes sobre els hàbitats de ribera i la permeabilitat territorial. El tram que recorre al costat sud de la riera de Magarola, la via resta elevada amb un terraplè on existeixen diversos passos subterranis. Tanmateix, aquests resulten insuficients per al pas de fauna atès que la seva amplada és massa petita en relació amb la gran longitud que presenten.

El planejament urbanístic d'aquest sector defineix com a no urbanitzable el sòl més interessant per a mantenir i afavorir la connectivitat de la zona. Així mateix, el planejament territorial defineix tot aquest sòl d'interès com a protecció especial i estableix l'estratègia de reducció/extinció a la zona urbanitzada dels Plans de Can Claramunt, reforçant d'aquesta manera la preservació de les funcions ecològiques d'aquest àmbit.

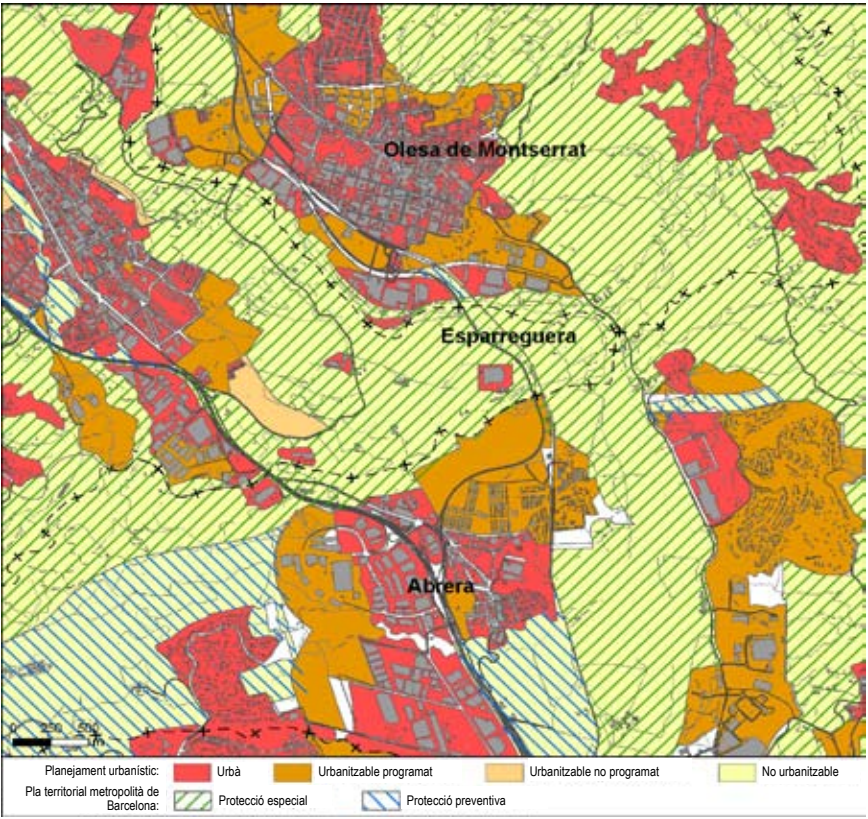
A banda de la Ronda del Vallès, hi ha projectada la nova línia ferroviària orbital, que travessaria tant la riera de Magarola com el Llobregat, així com la connexió viària de la Ronda amb la C-55 i amb l'A-2, emmarcant el marge esquerre del riu Llobregat.



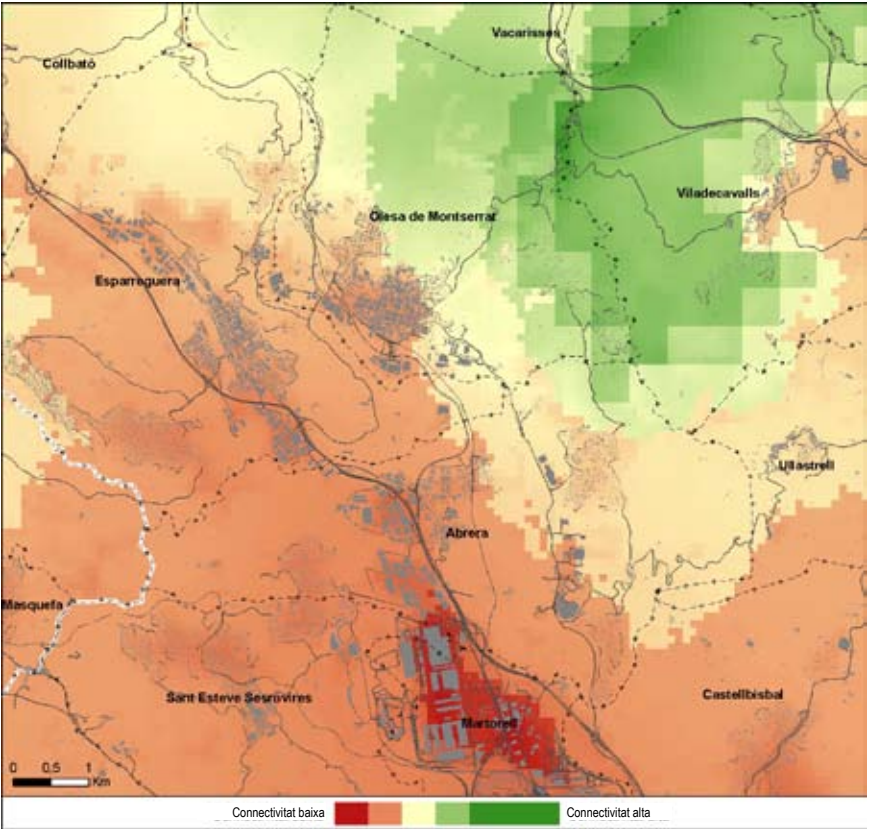
Impacte paisatgístic de la Ronda del Vallès al costat Vallesà en el terme de Viladecavalls durant la seva construcció (Juliol, 2009).



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



El mosaic agroforestal al nord de la riera de Magarola reforça el seu paper de connector en aquest sector de la vall del Llobregat.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Les mesures proposades es basen en la millora de la riera de Magarola i els espais lliures associats, així com en la permeabilització de les infraestructures actuals i futures.

- Recuperar els hàbitats naturals de la llera de la riera de Magarola i reduir els impactes de les activitats extractives que l'afecten actualment per tal d'assegurar la seva funció connectora, primordial en aquest punt.
- Mantenir el mosaic agroforestal al nord de la riera de Magarola per reforçar el paper connector de la mateixa riera. En aquest sentit, l'aplicació de l'estratègia de reducció/extinció establerta pel Pla afavoriria la millora de la connectivitat en aquest àmbit.
- Assegurar la franja d'espais oberts entre Olesa de Montserrat i el nucli urbanitzat Sant Miquel, d'Abrera, al marge esquerre del Llobregat, mantenint la classificació del sòl actual establerta pel planejament urbanístic.
- Establir les mesures necessàries per a garantir la permeabilitat ecològica de les futures infraestructures viàries i ferroviàries.



Les hàbitats de ribera del riu Llobregat són fonamentals pel seu paper dispersor dels poblaments faunístics de la zona.



El terme d'Abrera conserva encara mosaics agroforestals valuosos per a la connectivitat territorial.



Pas per sota la traça de la Ronda del Vallès, de dimensions mínimes per la longitud que assolí.



Ocupació de la llera de la riera de Magarola amb una planta de processat de grava.



La conservació dels microhàbitats que apareixen a la riera de Magarola és essencial per al paper connector que realitza aquest curs fluvial.



Activitat extractiva en el terme d'Esparreguera, als Plans de Claramunt, amb infraestructures viàries en primer terme.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

COLLBATÓ

14

INTRODUCCIÓ

Aquesta és l'única finestra sense urbanització contínua al llarg de l'A-2 dins la Regió Metropolitana de Barcelona, per la qual cosa representa una oportunitat essencial de connexió ecològica del massís de Montserrat i la conca del Llobregat amb les serres de l'Anoia i l'Alt Penedès.

Aquest àmbit entre Collbató i Esparreguera es troba limitat pel polígon industrial de Can Roca i el Pla del Castell de Collbató.

Al nord d'aquest punt, el paisatge és eminentment forestal amb el massís de Montserrat i el contrafort de la serra de Rubió. Al sud, hi predomina el paisatge agroforestal amb conreus arbrats d'olivera i vinya, assentat sobre una orografia suau regada per força torrents que recorren en paral·lel al traçat de l'A-2. Entre aquests, destaca la riera de Can Dalmases, tributària de la riera de la Magarola, que ressegueix l'A-2 i la creua en diferents punts.



El torrent de la Salut, vist des del riu Llobregat, que dona continuïtat al conjunt orogràfic que marca la serralada Prelitoral.



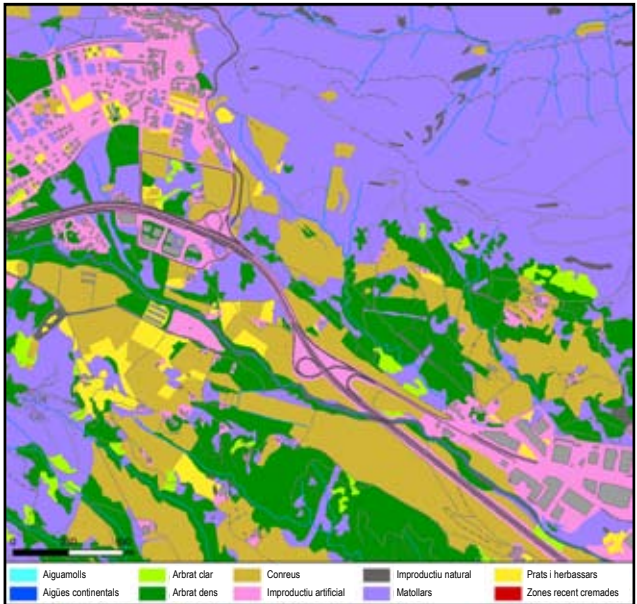
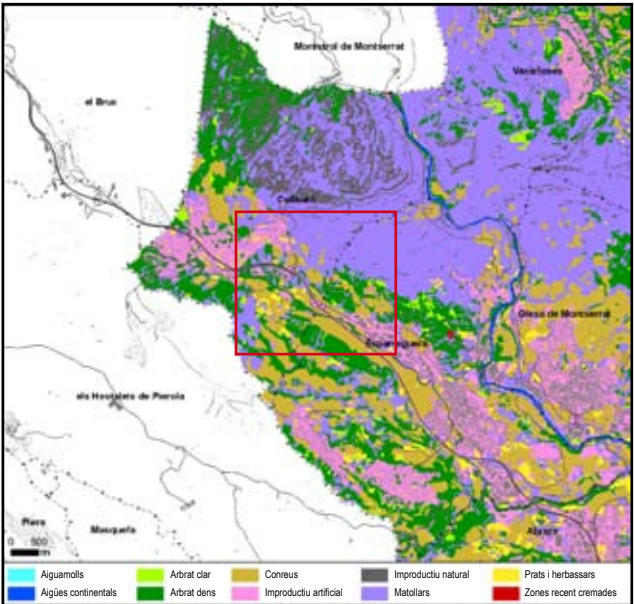
El massís de Montserrat fa d'illa biogeogràfica. Des de la serra Allà s'aprecia com el mosaic rural facilita la connectivitat pel sector sud de Collbató.



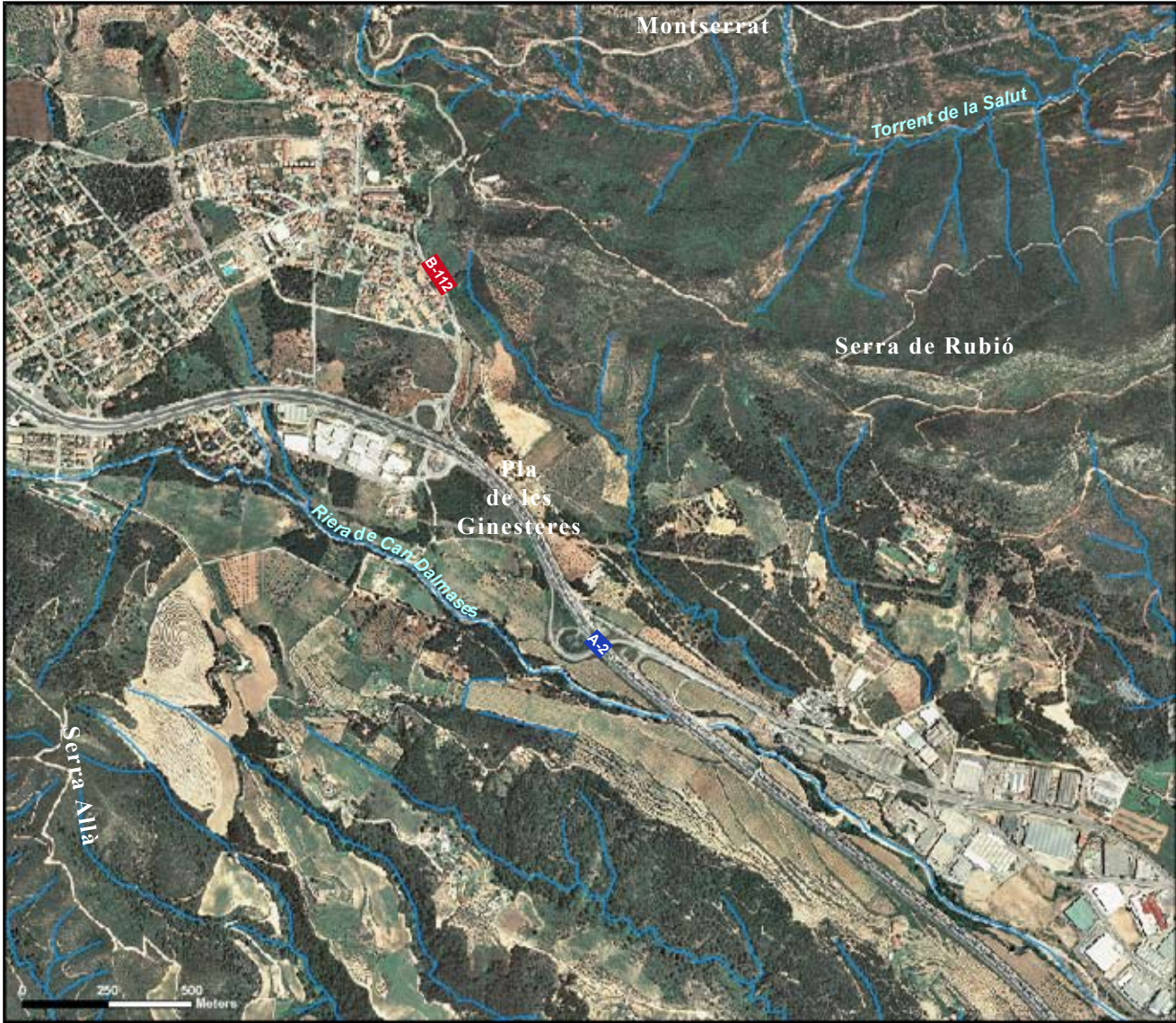
Collbató es comporta com un tap per sobre de l'autovia A2 i la trama urbana del Pla del Castell escanya tota possibilitat a través d'aquest corredor nord.



L'autopista A2 es defineix clarament com element separador i que trenca la connectivitat en aquest sector territorial.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

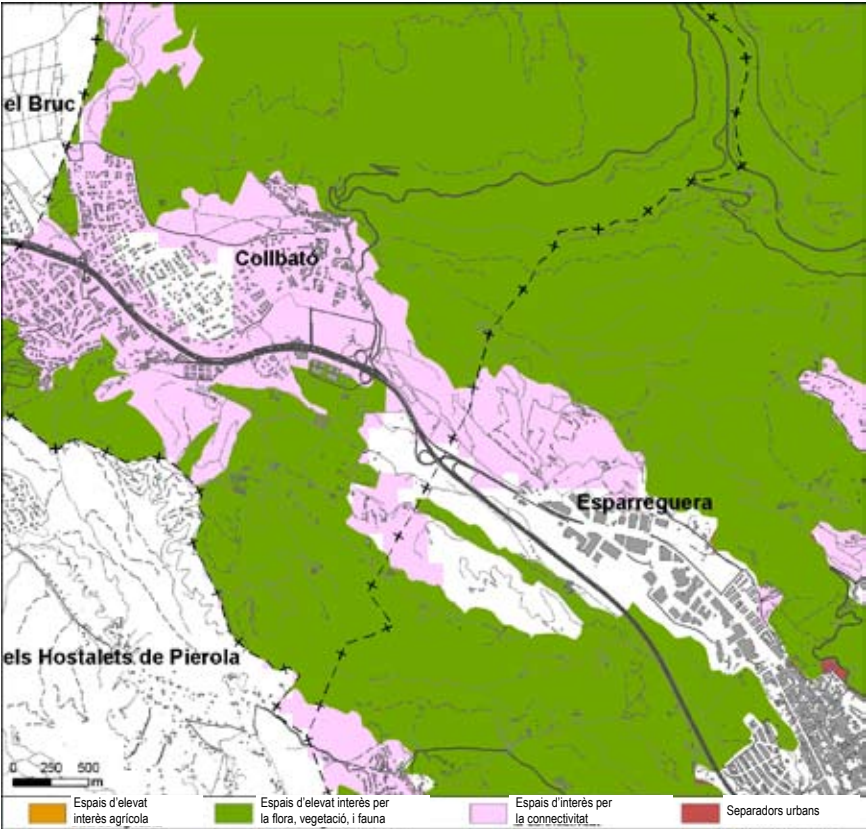
La zona nord de l'A-2 està íntegrament inclosa al PEIN pel gran valor ecològic dels seus hàbitats. La part sud no està protegida però el seu caràcter agroforestal amb conreus arbrats de secà li atorga també un valor molt singular.

L'A-2 és la principal barrera per a la connectivitat. Els seus punts de permeabilitat són majoritàriament passos subterranis asfaltats, adaptats al trànsit rodat. L'únic pas connector prou ampli i en condicions favorables correspon al de la riera de Can Dalmases.

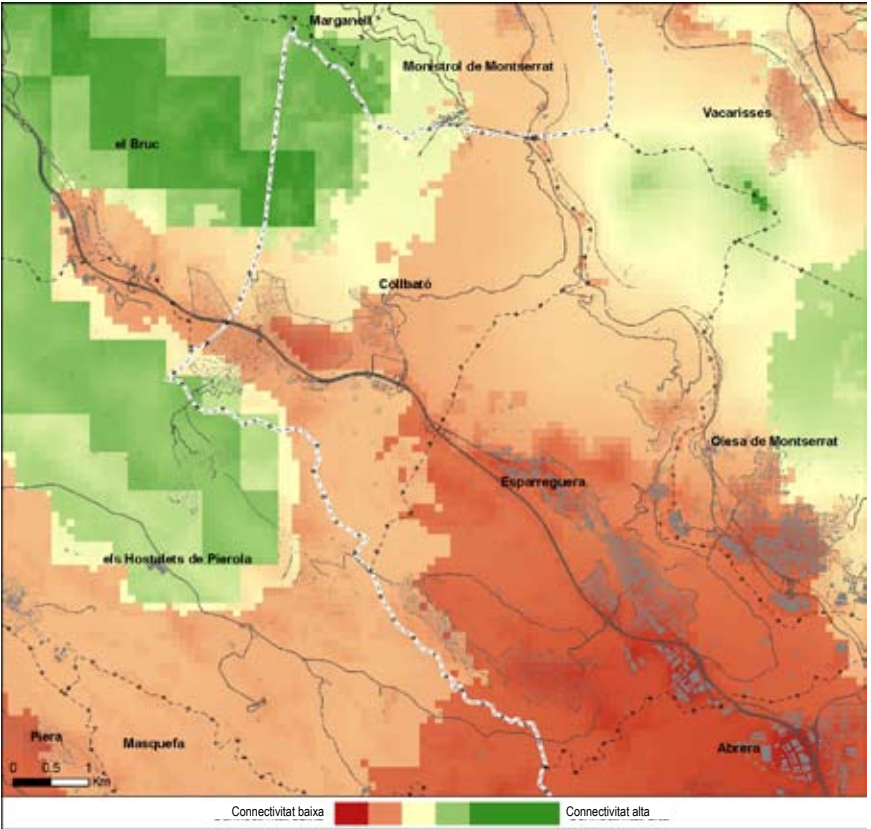
La riera de Can Dalmases, de règim hídic temporal però amb un potencial gens menyspreable, és un element de gran valor connectiu ja que recull aigües de torrents d'ambdós vessants i acaba desembocant, a través de la riera de Magarola, al riu Llobregat. No obstant això, certes infraestructures de sanejament afecten la qualitat del llit d'aquesta riera. Així mateix, bona part dels torrents que baixen del massís de Montserrat tenen un grau d'artificialització massa important com per poder garantir la seva funcionalitat ecològica.

El planejament urbanístic vigent d'ambdós municipis manté aquest sector com a no urbanitzable, i el Pla territorial el defineix com de protecció especial.

Tot i així, cal destacar que existeix una proposta d'ampliació del polígon industrial Les Ginesteres de Collbató, al sud de l'A-2 que, si progressa, passarà d'ocupar 7 hectàrees a tenir-ne 21 més.



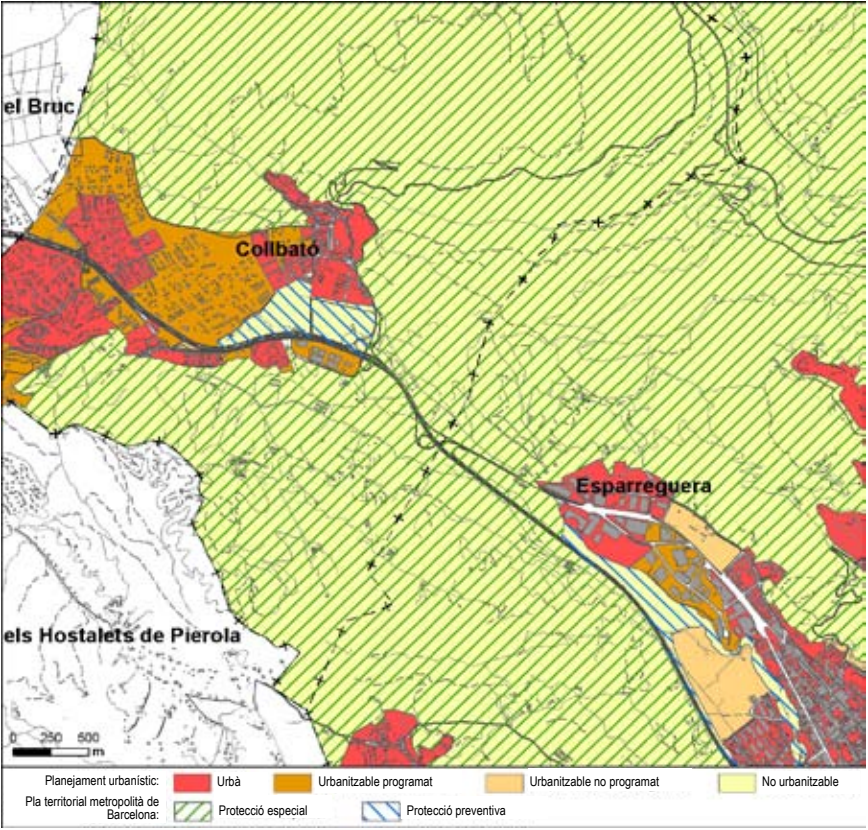
Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona..



Model de connectivitat per la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Pas artificialitzat sota l'autopista en el qual el torrent de la Vinya Nova es combina amb un gual per a vehicles motoritzats per travessar sota l'A-2.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



La paret sud del massís de Montserrat, més escarpada i menys rica en vegetació, fa de teló de fons d'un bosc clar de pins i matollar en una zona de tipologia rural, tot i la urbanització creixent que experimenta.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

En un entorn agroforestal, que cal preservar i potenciar, la connectivitat al llarg de la serralada Prelitoral a través de les barreres urbanes i d'infraestructures de la vall del Llobregat passa per millorar l'estat ecològic de la xarxa de torrents i rieres i establir passos funcionals sota les infraestructures de transport. En concret:

- Preservar la xarxa de torrents que tributen a la riera de Can Dalmases pel seu marge esquerra i intervenir per tal de reduir la seva degradació en la mesura possible (trams artificialitzats i d'ús viari), i restaurar els hàbitats fluvials i la seva funcionalitat ecològica.
- Establir un nou pas per sota l'A-2, exclusivament per a la fauna, en el sector del Pla de les Ginesteres, que faciliti i potenciï els fluxs faunístics entre la vall del Llobregat i les de l'Anoia.
- Millorar la qualitat del llit de la riera de Can Dalmases al seu pas pel polígon industrial de Can Roca d'Esparreguera, atenent a les infraestructures de sanejament que s'hi fan passar.
- Reduir, en la mesura possible, el desenvolupament del projecte d'ampliació del polígon industrial Les Ginesteres, ja que comportaria en tot el seu conjunt un important increment de la fragmentació. En tot cas, davant de possibles futurs desenvolupaments, seria encara més important garantir la conservació i millora de l'estat ecològic de torrents i rieres (especialment la de Can Dalmases) i incrementar la permeabilitat de l'autopista A-2, amb les mesures que s'han indicat en els punts anteriors.
- Preservar en el seu conjunt el caràcter agrari d'aquest territori, fonamental tant per garantir la connectivitat i la resta de beneficis ambientals que aporta, com l'existència d'un paisatge agroforestal de gran qualitat.



La serra de Rubió, amb el massís de Sant Llorenç del Munt al fons, en una imatge que només deixa entreveure el tall que suposa l'autovia A-2.



Pas de la riera de can Dalmases per sota l'A-2 que connecta els dos sectors naturals del terme, el de la Serra de Rubió amb el de la Serra Alta.



El torrent de la Galetxa amb les parcel·les conreades de els Closos i l'autovia A-2 al fons, fent de partió.



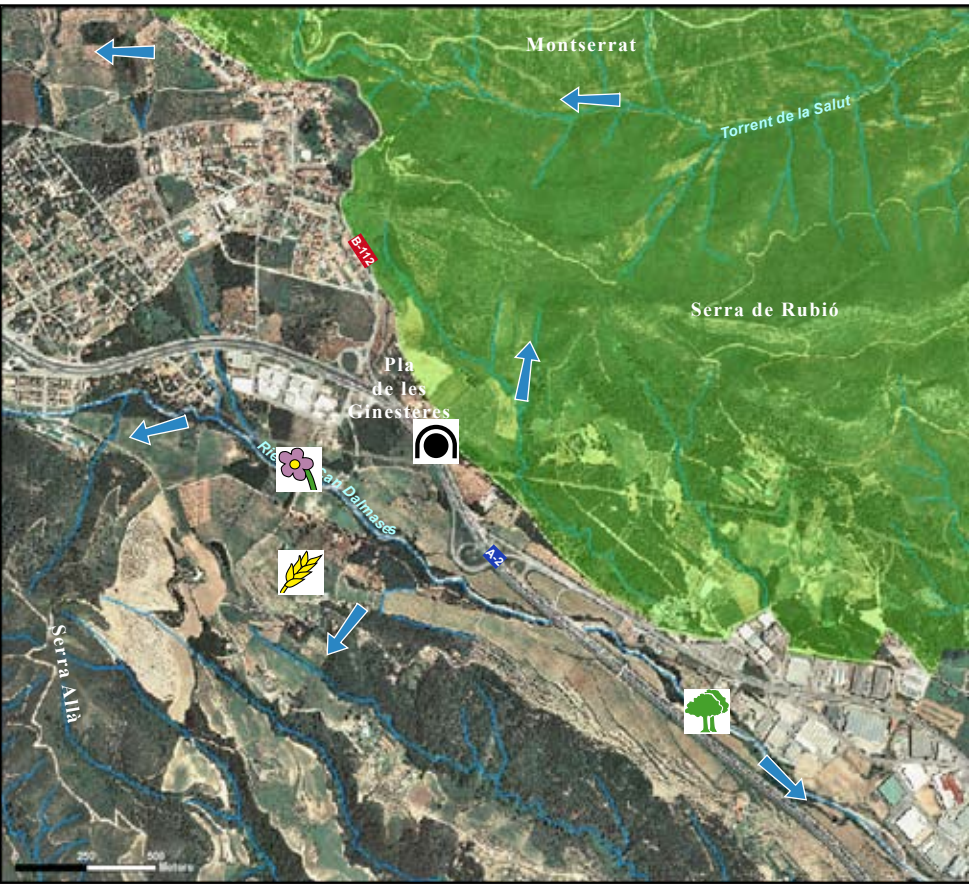
El torrent de la Vinya Nova, obrint-se pas per entre el paisatge urbanitzat de la trama de Collbató.



La proposta d'ampliació del polígon industrial de Les Ginesteres obligaria a millorar els accessos viaris i a potenciar la discontinuïtat dels hàbitats naturals.



L'horitzó de Collbató en totes les direccions és el d'un paisatge rural amb un predomini dels hàbitats naturals.



Síntesi d'actuacions. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millores/Desdoblements
 - Ferroviares**
 - Noves
 - Millores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - ⊙ Actuacions urbanístiques
 - ↙ Protecció de la connectivitat
 - ⦿ Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

ULLASTRELL

15

INTRODUCCIÓ

A mig camí entre la serralades Litoral (Collserola i l'Ordal) i Prelitoral (Sant Llorenç del Munt i l'Obac) aquest sector és primordial per conservar la connectivitat entre ambdues.

El terme d'Ullastrell i els seus entorns el contenen un paisatge de mosaic agroforestal constituït especialment per matollars, conreus de secà i petites clapes de bosc. L'escassa vegetació arbòria pren major rellevància en els fons de vall, com el de la riera de Salzes, el torrent d'en Cintet, el torrent del Morral del Molí -que recull les aigües de les rieres de Sant Jaume i de Gaià- i el torrent de Pegueres.

El caràcter muntanyós d'aquesta zona occidental del Vallès, des de Castellbisbal fins a Vacarisses, ha permès la preservació de gran part del sòl. A part del nucli d'Ullastrell, que ha crescut de forma compacta, la resta de zones edificades d'aquesta àrea s'han establert en forma d'urbanitzacions extenses i laxes. Un clar exemple el constitueix tota la xarxa d'urbanitzacions del municipi de Rubí, a l'est d'Ullastrell.

Les infraestructures viàries que travessen aquest àmbit són la C-243c, o carretera de Terrassa a Martorell, i la BV-1203 i BV-1202, que comuniquen Ullastrell amb Terrassa i l'eix del Llobregat, respectivament. La característica comú d'aquestes vies és que la major part de la seva traça circula sobre carenes, atorgant vistes excepcionals sobre la muntanya de Montserrat, Sant Llorenç del Munt i la vall del Llobregat.

Actualment s'està construint la ronda del Vallès al nord-oest d'Ullastrell, al terme de Viladecavalls, on circula en paral·lel a la riera de Gaià.



La connexió occidental entre Sant Llorenç del Munt i Collserola passa pel terme d'Ullastrell.



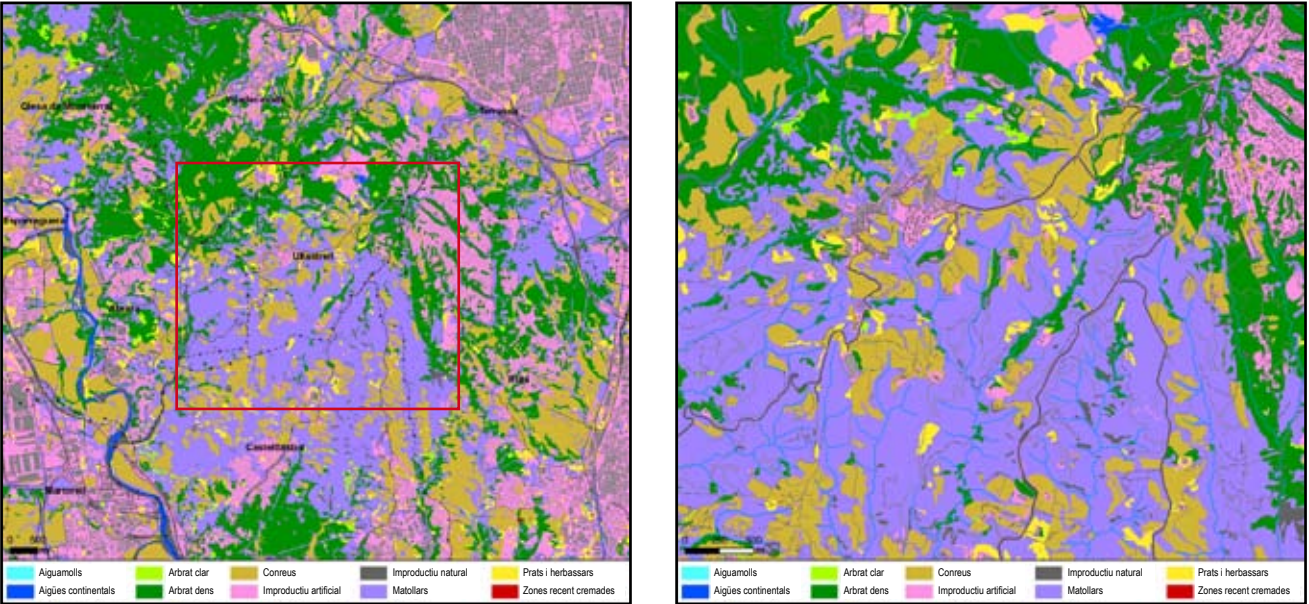
Imatge del massís de Montserrat amb el tall, a primer terme, del torrent del Morral del Molí



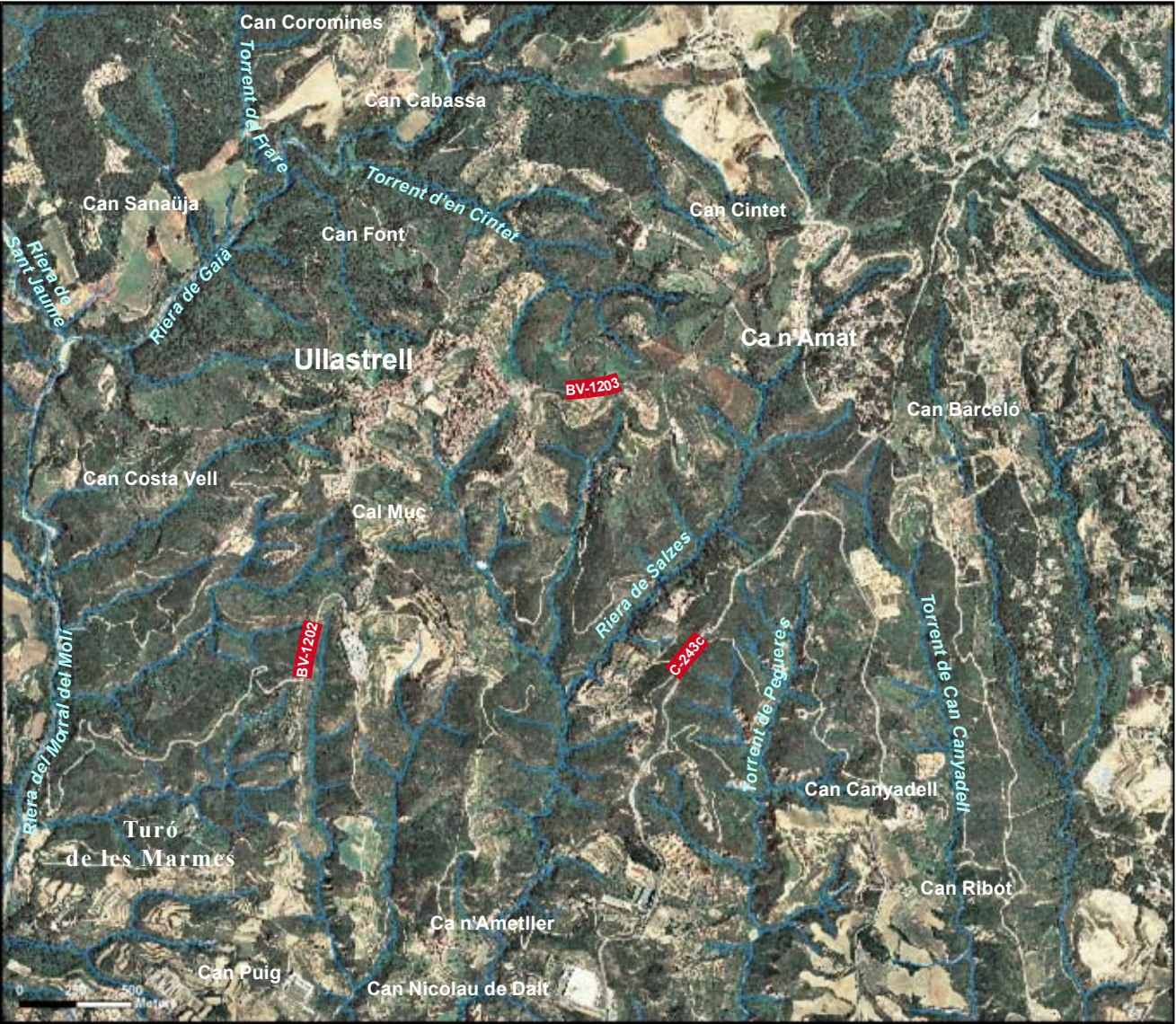
La carena de la carretera C-243 esdevé un punt paisatgísticament rellevant.



El relleu suau es el substracte d'un paisatge principalment de matollars i conreus arboris de secà.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



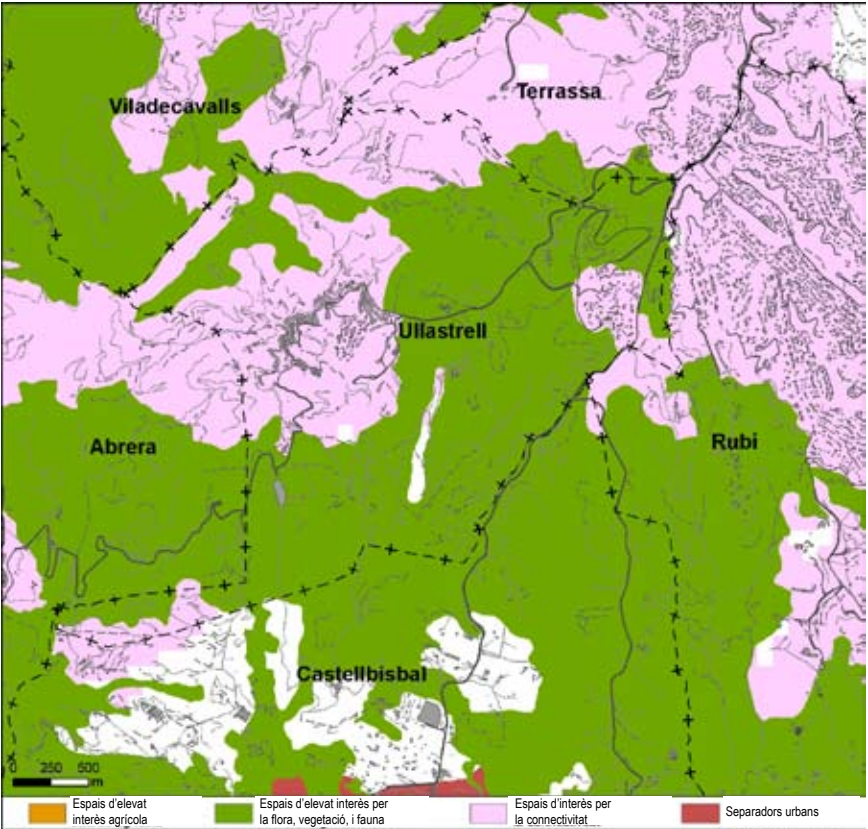
Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

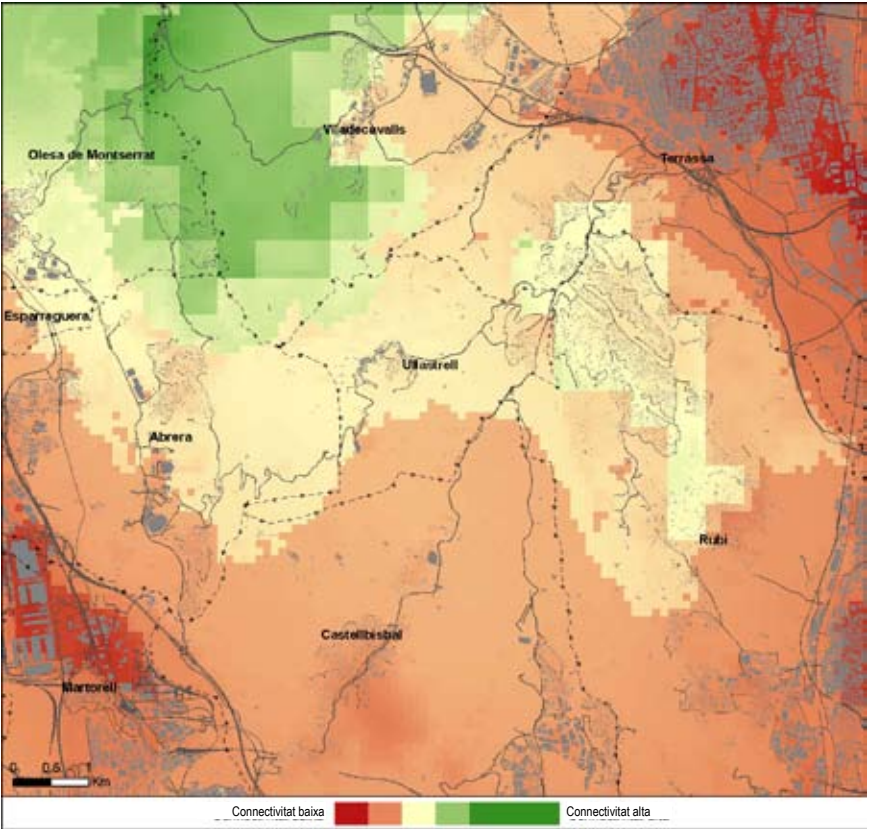
L'elevat percentatge d'espais oberts, amb matollars i conreus de secà, combinat amb la disposició orogràfica que presenta, amb múltiples valls forjades per tantes rieres i torrents, ha donat lloc a un territori de gran riquesa faunística, tant d'aus com de mamífers, que li atorguen un elevat interès natural. A aquest alt valor biològic s'hi afegeix el gran valor connector d'aquest àmbit, que es defineix amb més força al llarg dels torrents i rieres de la zona. En aquest sentit cal destacar la riera de Gaià, que segueix amb la del Morral del Molí, la qual dibuixa una línia de continuïtat des de tocar del massís de Sant Llorenç del Munt fins al Llobregat, a l'alçada de Martorell. També actuen com a importants línies connectores la riera de Salzes, el torrent de Pegueres i el de Can Canyadell, que van des de l'alçada d'Ullastrell fins el Llobregat o la riera de Rubí.

Una possible afectació al valor biològic i connector d'aquesta finestra de territori és la consolidació del sòl urbanitzable programat que ressegueix la carretera BV-1203, entre el nucli d'Ullastrell i la zona urbana de la urbanització Can Amat, al límit est del terme. Aquest desenvolupament suposaria un gran impacte a nivell paisatgístic degut a la seva posició carenada i, en termes de connectivitat, un increment notable de l'efecte barrera.

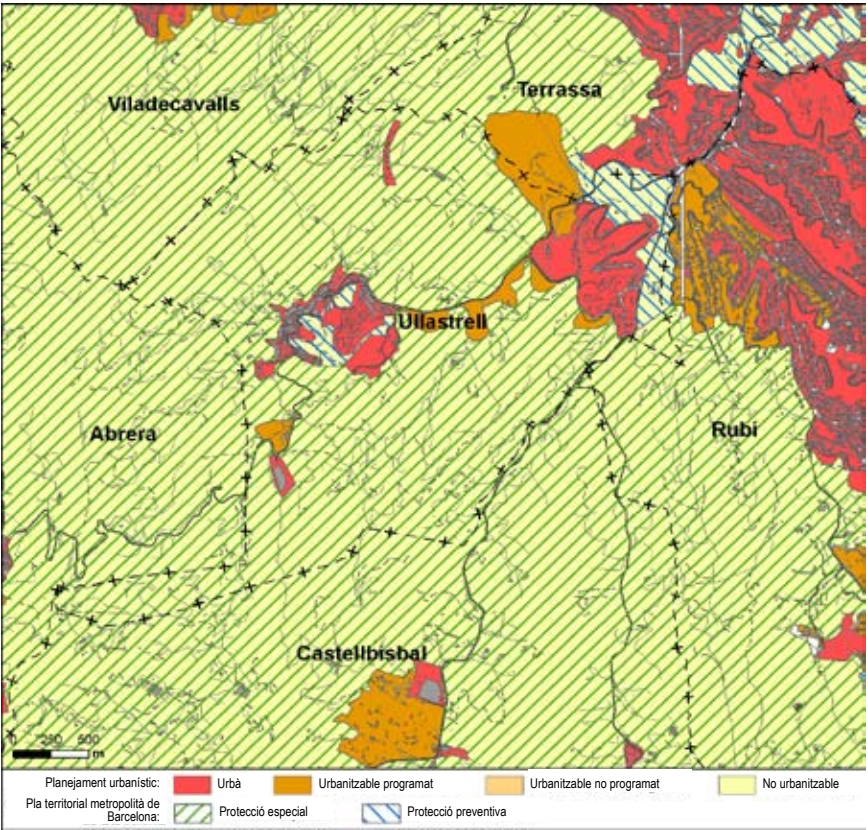
L'altre impacte sobre la connectivitat i la riquesa ecològica de la zona és conseqüència de la construcció de la Ronda del Vallès. Aquesta recorre en paral·lel bona part del tram final de la riera de Gaià, des de l'aiguabarreig amb el torrent de Sant Miquel fins que es troba amb la riera de Sant Jaume, per formar la riera del Morral del Molí. Com que les obres estan en curs no es pot valorar l'impacte final que aquesta infraestructura produirà. De moment, però, les obres estan causant múltiples perturbacions sobre els hàbitats de ribera i les lleres afectades, com és el cas de l'interrupció sobre la riera de Sant Jaume i el torrent del Frare, que caldrà restaurar un cop finalitzades les obres. En la mateixa zona afectada per la Ronda del Vallès es preveu el traçat de la nova línia orbital ferroviària.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Aquest sector constitueix un punt de connexió al bell mig del corredor entre les serralades Prelitoral i Litoral, amb una elevada valoració de l'interès natural.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

El mosaic agroforestal d'aquest sector constitueix un paisatge divers, amb una funcionalitat connectora molt notable en un territori estratègic, i que cal preservar i millorar. Algunes propostes són:

- Assegurar que la possible urbanització de la zona d'Ullastrell que ressegueix la carretera BV-1203, classificada com a sòl urbanitzable programat, no assoleixi una dimensió que redueixi la connectivitat ecològica existent i afecti la identitat paisatgística del municipi.
- Estimular el manteniment de l'activitat agrícola de secà, responsable en bona part d'aquest paisatge de gran interès ecològic i paisatgístic.
- Restaurar els hàbitats i les lleres afectades per les obres en aquest tram de la Ronda del Vallès (camins d'accés a les obres, punts d'emmagatzematge d'àrids, etc) per tal de garantir la conservació de la connectivitat ecològica existent abans de l'obra, així com la qualitat paisatgística.
- Establir les mesures necessàries per a la permeabilització ecològica de la nova línia orbital de ferrocarril, i per a la minimització de l'impacte de les seves obres sobre els hàbitats naturals de la zona.



A banda de l'afectació de la traça de la Ronda del Vallès, cal tenir en compte també les instal·lacions complementàries com ara l'extracció d'àrids.



La interrupció de torrents per causa de les obres de la Ronda del Vallès. En la imatge, l'aiguabarreig entre la riera de Sant Jaume i la riera de Gaià.



El torrent del Morral del Moli és un eix connector clau entre el riu Llobregat i el massís de Sant Llorenç del Munt.



Pels vessants de la carretera C234 pugen llengües de vegetació natural combinada amb espais oberts, uns hàbitats amb funcions connectores.



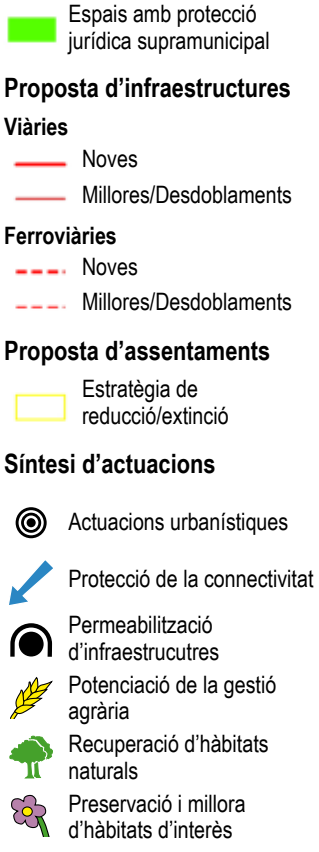
La Ronda del Vallès, en construcció, parteix la línia de continuïtat entre les masses forestals de Viladecavalls i Ullastrell, unides per la Riera de Gaià.



El manteniment de l'activitat agrícola actualment existent pot contribuir a millorar la valoració del model de connectivitat per a la fauna a la zona.



Síntesi d'actuacions. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)



VILADECALLS

16

INTRODUCCIÓ

Aquest àmbit juga un paper de gran importància en la connexió ecològica al llarg de de la serralada Prelitoral, concretament entre la serra de l'Obac i la muntanya de Montserrat. Es tracta de la finestra d'espais lliures de majors dimensions al llarg de la C-16 en el seu pas a través de la serralada Prelitoral, que s'obre, concretament, entre el nucli de Viladecavalls i la urbanització Torreblanca, a Vacarisses.

Mentre la serra de Collcardús, al nord de l'autopista C-16, i les carenes de Cardús i del Molinot, al nord de la C-58, mantenen majoritàriament una massa forestal de pi blanc amb alzinar, les de Puigventós, Torrella, el Samuntà i el serrat de Déu, al su de la C-16, estan cobertes en la seva major part per matollars, resultat dels reiterats incendis que s'hi han produït. Aquest paisatge essencialment forestal només es veu trencat per la pedrera del Mimó, al sud-oest de Collcardús, per l'abocador de Vacarisses, a la serra de Cardús i per una petita urbanització al sud-est de Puigventós.

Tota aquesta àrea pertany majoritàriament a la conca hidrogràfica de la riera de la Torre, que passa a anomenar-se de Sant Jaume aigües avall de la C-16. La xarxa fluvial restant que recorre aquest àmbit, en la qual destaquen les rieres del Trull i de Can Boixeres, és tributària de l'esmentada riera de Sant Jaume. Només la zona del Molinot al nord-est de Collcardús, que recull bona part de les seves aigües a través del torrent del Llor i de la Roca, pertany a la conca de la riera de Gaià.

Les infraestructures de transport que travessen aquest espai són les que comuniquen el Vallès amb el Bages: la carretera C-58, que voreja Collcardús pel nord, l'autopista C-16 i la línia de ferrocarril de Barcelona a Manresa, que passen pel sud de Collcardús de forma paral·lela excepte en el sector del Samuntà, on se separen per envoltar-lo, la C-16 pel nord i el ferrocarril pel sud.



Una extensa massa forestal cobreix els vessants meridionals de la serra de Collcardús.



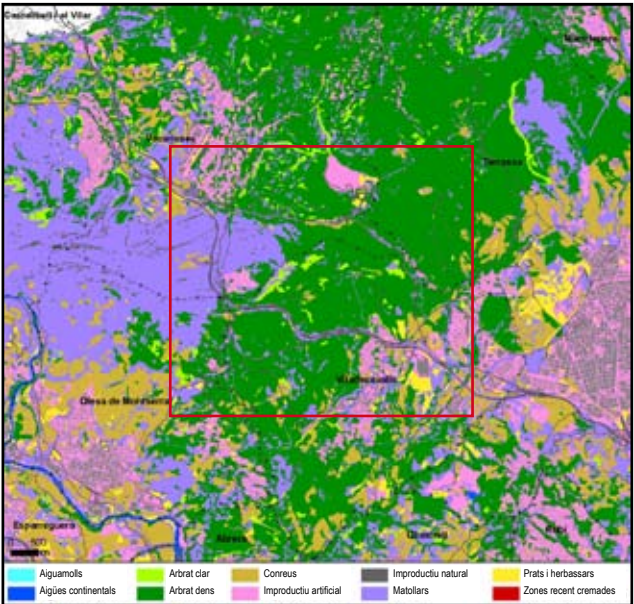
Aquest àmbit està creuat per diferents infraestructures de transport: l'autopista C-16 (E-9), el ferrocarril Barcelona-Manresa de Renfe i la carretera C-58.



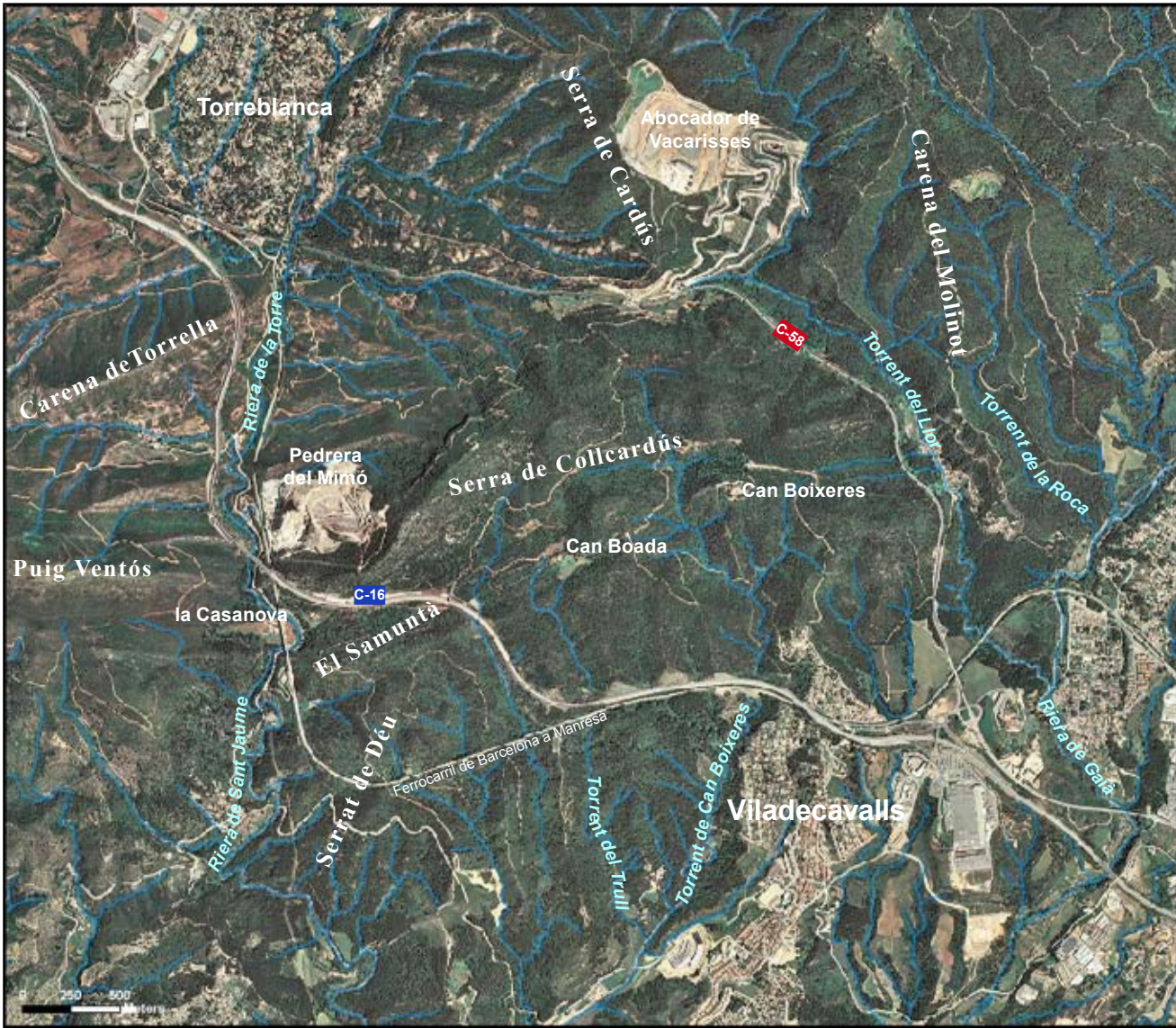
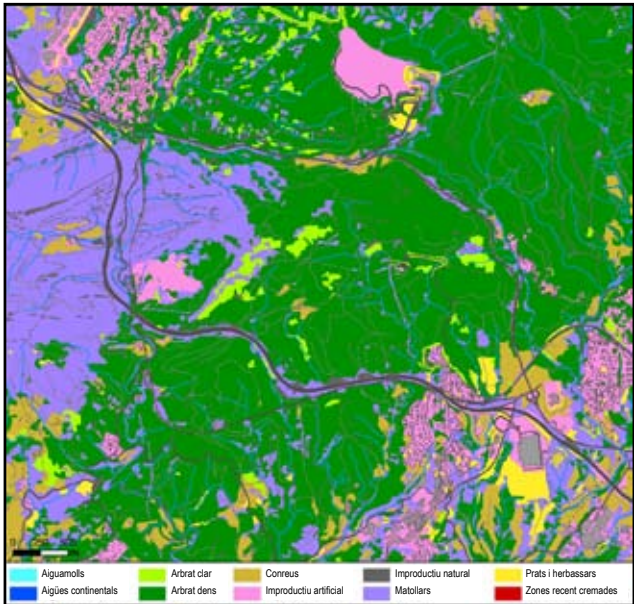
La serra del Puig Ventós i la serra de Collcardús queden separats per l'anomenada riera de la Torre, que esdevé després la riera de Sant Jaume.



El sector conegut pel Samuntà i el serrat de Déu està travessat per la línia ferroviària Barcelona-Manresa de Renfe.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

L'elevat interès biològic d'aquesta zona ha estat recollit per la xarxa Natura 2000, que ha inclòs les serres de Collcardús, Puigventós i Torrella en la seva proposta, com a LIC i ZEPA, la qual cosa implica la seva inclusió en el PEIN. A més, el municipi de Viladecavalls té aprovat des de 2008 el Pla especial de protecció de la serra de Collcardús que va més enllà de l'àmbit definit per Natura 2000, cobrint la zona del Samuntà, que limita al sud amb la via del ferrocarril de Barcelona a Manresa. Així mateix, el municipi de Vacarisses ha aprovat inicialment el Pla especial de protecció del connector sud entre Sant Llorenç del Munt i Montserrat, que preserva les serres al nord de la C-58 i arriba a connectar amb el Parc natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac. Així doncs, sembla que la preservació territorial d'aquest àmbit entre Sant Llorenç del Munt i Montserrat està força garantida.

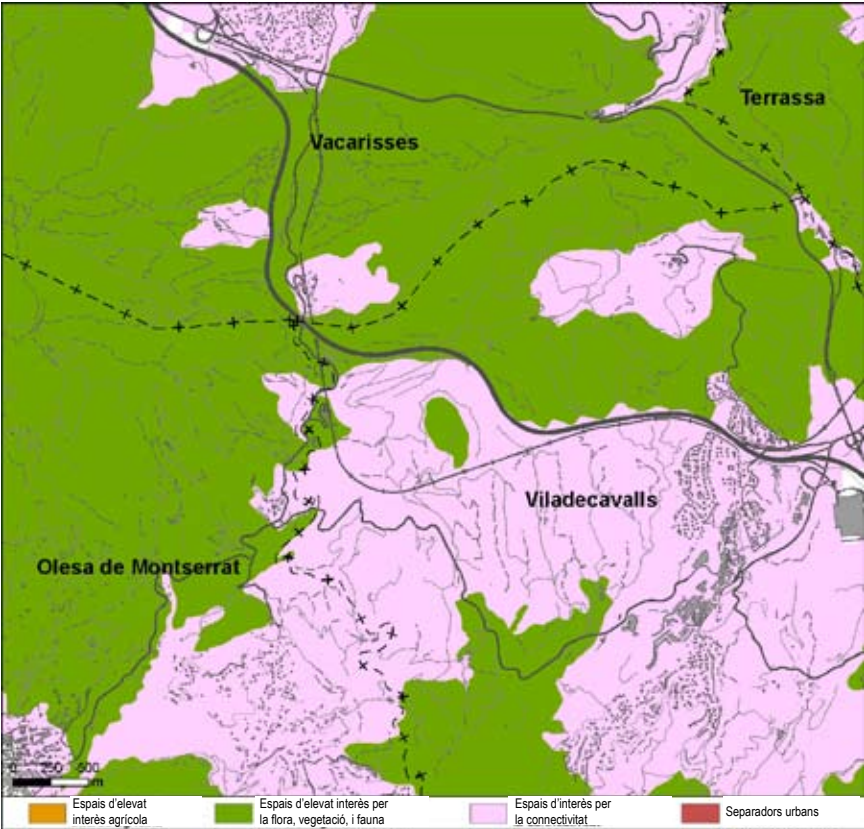
A més de la bona estructura i continuïtat d'aquests espais forestals, cal destacar també l'elevada qualitat dels espais riberencs, que reforcen notablement la connectivitat en aquest sector.

No obstant això, aquest valuós espai connector està greument afectat pel pas de l'autopista C-16 que, a diferència de la C-58 i la línia de ferrocarril, les quals tenen una traça adaptada al relleu i força permeable, té un recorregut amb un elevat impacte paisatgístic, creant un profund i perllongat esvoranc en aquest territori. L'únic pas elevat que existeix en aquest sector de més de 5 quilòmetres és la pista que va a can Boada. A més, disposa de quatre angostos passos subterranis per permetre el pas dels torrents de can Boixeres, del Trull i de Mimó, i de la riera de Sant Jaume.

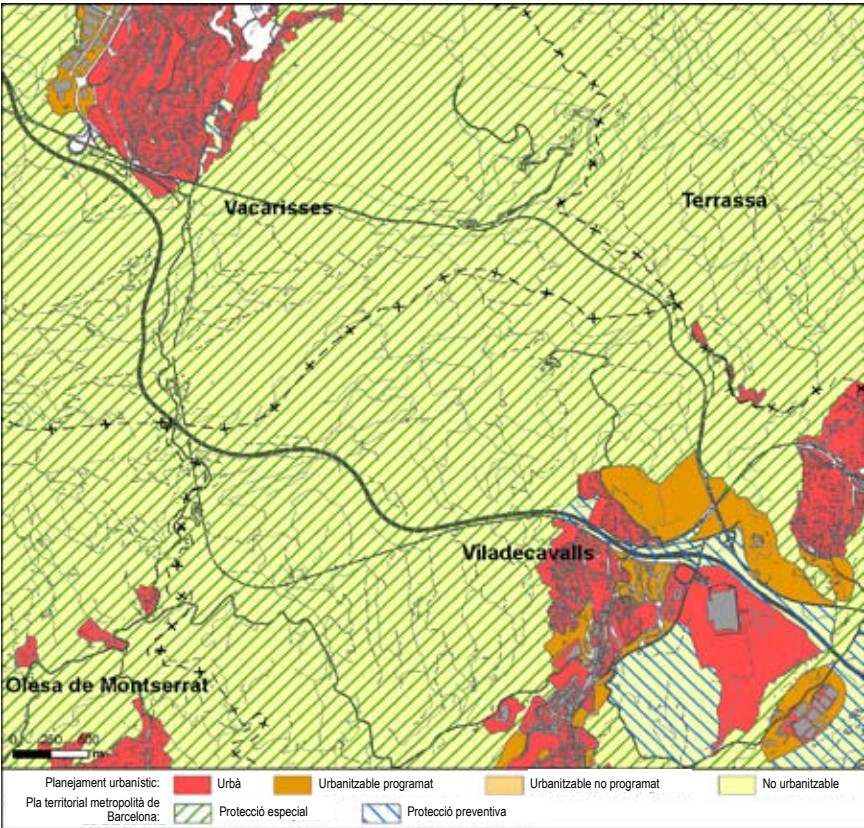
A través de la serra de Collcardús, està prevista una nova actuació de millora de traçat de la línia de ferrocarril Barcelona - Manresa que podria afectar els hàbitats naturals d'aquest espai.



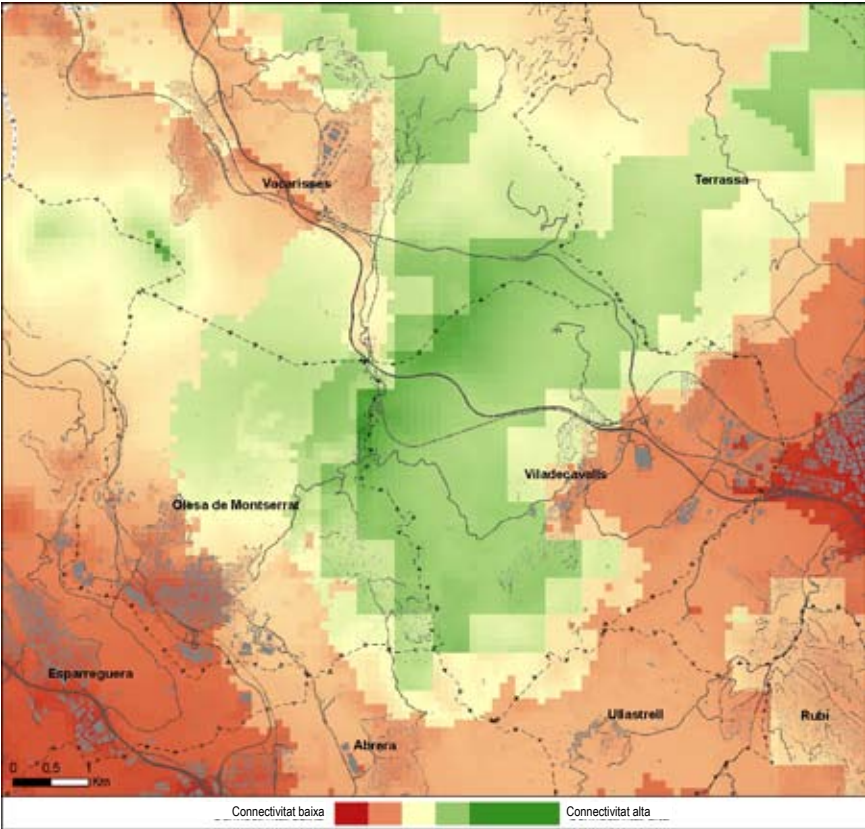
Can Boada de les Parentes a redós del solell de la Serra de Collcardús que obra un important espai obert en aquest indret de gran densitat forestal.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



La riera de Sant Jaume és la via fluvial, i el corredor ecològic, que travessa el congost que separa la serra del Puig Ventós i la Serra de Collcardús.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Les actuacions prioritàries en aquest àmbit haurien d'anar encaminades a reduir l'efecte barrera de les infraestructures de transport, principalment la C-16, que es podrien complementar amb d'altres de millora d'hàbitats i de restauració d'àrees degradades.

- Actuar sobre el traçat de l'autopista C-16 per augmentar-ne la seva permeabilitat. Quant a passos superiors, seria factible l'ampliació de l'únic pas existent actualment, a Can Boada, i la realització de dos passos superiors més a les carenes tallades pels desmunts en els sectors de la carena de Torrella i del Mimó que, a més, coincideixen amb túnels sobre la línia fèrria. Així mateix, seria molt convenient ampliar els drenatges dels torrents de Sant Jaume, del Mimó, de Can Baiona, del Trull i de Can Buixeres per incrementar el seu paper connector.
- Desenvolupar actuacions de millora dels hàbitats forestals, especialment dels boscos de pi blanc, alzina i roure en regeneració després dels incendis, així com de prevenció d'incendis, com ara les franges de protecció, o la recuperació d'espais oberts.
- Preservar i millorar la qualitat ecològica i paisatgística de la riera de Sant Jaume, un eix connector de primera magnitud en aquest punt.
- Restaurar la pedrera de Mimó un cop acabi la concessió administrativa, així com l'àmbit afectat per l'abocador de Vacarisses, ja clausurat, per tal d'integrar aquests terrenys en el paisatge que els envolta i garantir la seva funcionalitat ecològica.
- Impulsar un pla global de gestió de tots els àmbits protegits, per tal de potenciar els valors naturals i connectius d'aquest espai.
- Establir les mesures necessàries per minimitzar l'impacte del nou traçat de la línia de ferrocarril Barcelona - Manresa sobre els hàbitats naturals que acull aquesta serra i sobre la seva funció connectora.



En direcció cap al sud, les masses forestals de la Serra de Collcardús queden interrompudes per la urbanització del terme de Viladecavalls.



Aquesta és el sector clau en la connectivitat entre el Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac i el Parc Natural de la Muntanya de Montserrat.



La pedrera de la Casanova s'ubica en un punt de relleu complex però sense efectes per a la connectivitat.



Al llarg del corredor de l'autopista C-16 només hi ha un pas elevat, que arriba fins a can Boada des del pont d'Olesa.



Les condicions ecològiques de la serra de Collcardús li permeten hostatjar una variada flora i fauna.



La serra de Puig Ventós i les seves estriacions fins a Sant Salvador de les Espases, als peus de Montserrat, tenen un interès ecològic molt rellevant.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millors/Desdoblaments
 - Ferrovies**
 - Noves
 - Millors/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - 🚧 Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

CERDANYOLA DEL VALLÈS

17

INTRODUCCIÓ

Es tracta d'un espai obert clau per garantir la connectivitat entre el Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac i el Parc de Collserola. Els indrets no urbanitzats d'aquest sector estan ocupats per pinedes de pi blanc amb garriga, claps de boscos mixtos de pi blanc i alzina i també alguna roureda testimonial. En alguns fons de vall s'hi poden trobar fines làmines d'aigua permanent amb arbredes denses d'ambients de ribera. Les taques de conreus només formen una unitat important al sud de l'autopista AP-7. L'estructura hidrològica d'aquest sector la formen diferents torrents que baixen del turó de Can Camps, a la zona NW de Bellaterra, en sentit NW-S/SE, per acabar tributant a la riera de Sant Cugat. Entre aquests es poden citar el torrent de Can Domènec, el de Can Fatjó, el torrent de Can Miró (riera de la Universitat Autònoma de Barcelona), el torrent de Furressons i el torrent de Can Comallera.

Aquest àmbit queda àmpliament cobert per zones urbanitzades, concretament per la urbanització de Bellaterra, el complex de la Universitat Autònoma de Barcelona, el creixement del nucli de Sant Cugat del Vallès, així com d'altres enclavaments residencials, tecnològics i industrials. Travessen aquest àmbit en direcció est-oest l'autopista AP-7, la carretera BP-1413 de Sant Cugat a Cerdanyola, la línia dels FFGG entre Sant Cugat del Vallès i Sabadell, i la línia de Renfe entre Mollet del Vallès i el Papiol.



Torrent de Can Domènec (Bellaterra)



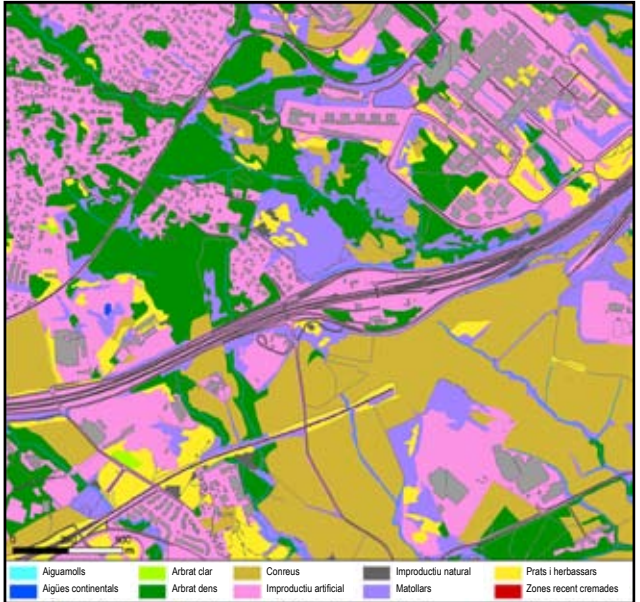
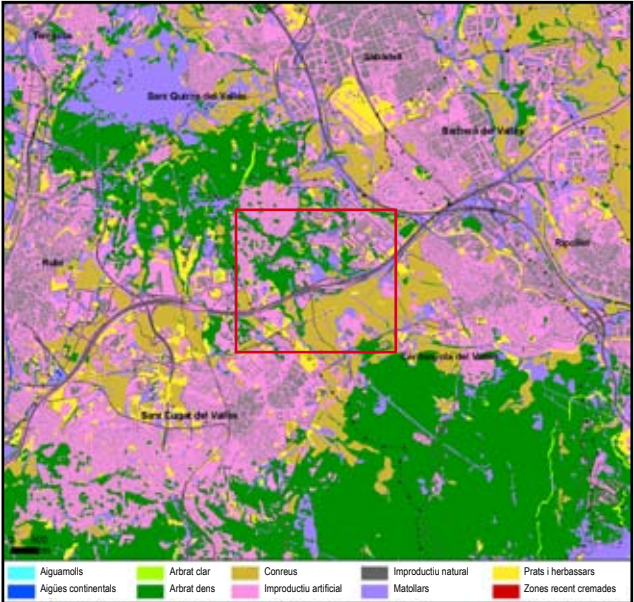
Torrent de Can Fatjó, amb la masia del mateix nom al fons.



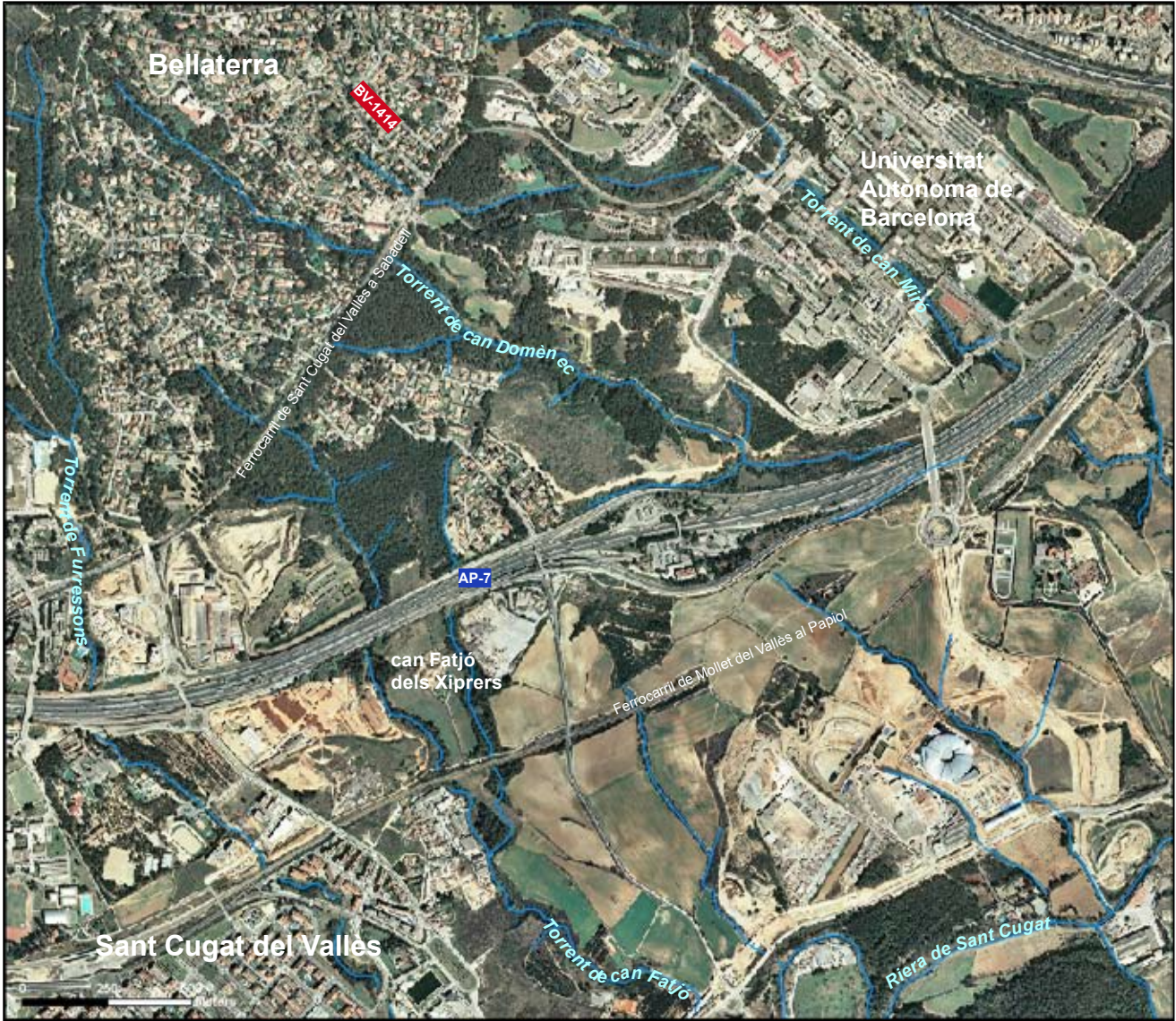
Formacions forestals al nord de l'autopista AP-7.



Entorn agropastoral que envolta el castell de Sant Marçal (Cerdanyola)



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

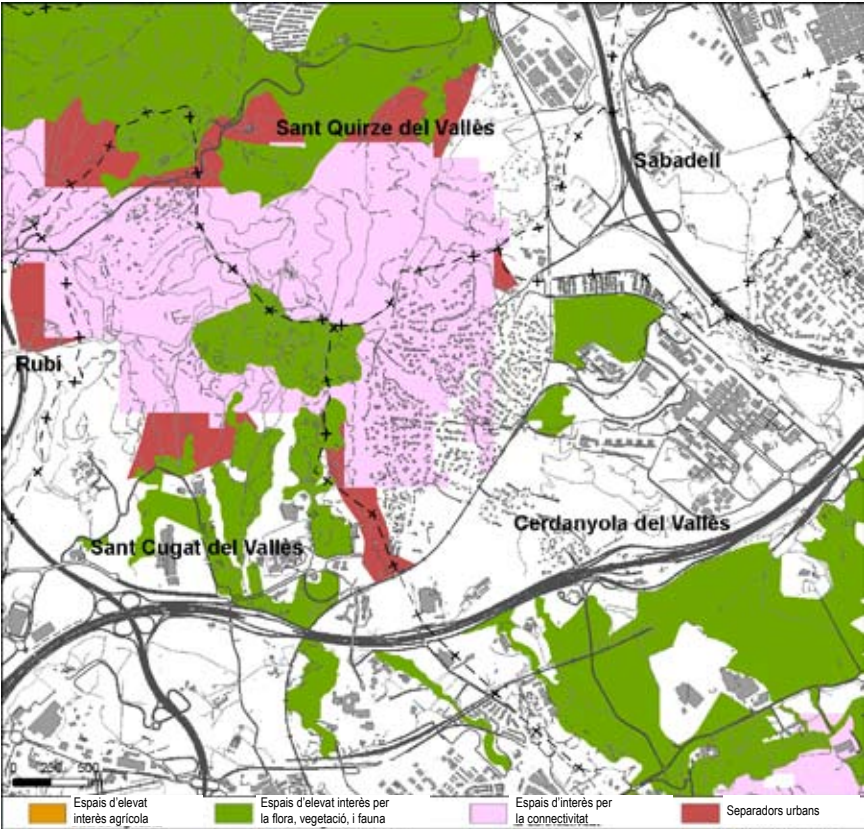
Tots els torrents que reguen aquest àmbit presenten un potencial biològic gens despreciable i gaudeixen d'una esponerositat vegetal sorprenent. Tenen un interès natural especial els torrents de Can Domènec i de Can Miró ja que contenen arbredes mixtes de bosc de ribera autòcton amb albareda i omeda que es barregen amb roures i alzines, tot i que també amb arbres introduïts com el plataner. A l'espai riberenc del torrent de Can Domènec s'hi troben també espècies d'ambients climàtics com la falguera aquilina (*Pteridium aquilinum*) al bell mig de l'omedà, que reforcen el seu valor ecològic. Però fins i tot els torrents que travessen el nucli urbà de Sant Cugat tenen interès ja que s'ha constatat que són utilitzats per la fauna en els seus desplaçaments entre el vessant obac de Collserola i la serra de Galliners.

Al sud de l'AP-7 hi ha un elevat percentatge d'espai agrícola que actualment es troba semi-abandonat i acull un bon nombre d'usos marginals. La connectivitat ecològica en aquest punt crític recau en el sistema fluvial que el travessa. No obstant això, les condicions de pas dels diferents torrents a través de l'autopista AP-7 la converteixen en una barrera gairebé infranquejable. La major part dels passos analitzats són conductes d'entre 40 i 80 cm de diàmetre, del tot insuficients per a ser utilitzats per la fauna. El mateix succeeix amb les dues línies ferroviàries que creuen aquest territori. Cal remarcar tanmateix, l'excepció en el cas del torrent de can Fatjó en les seves dues branques que creua la traça ferroviària i l'autopista en passos millorables, però relativament adequats.

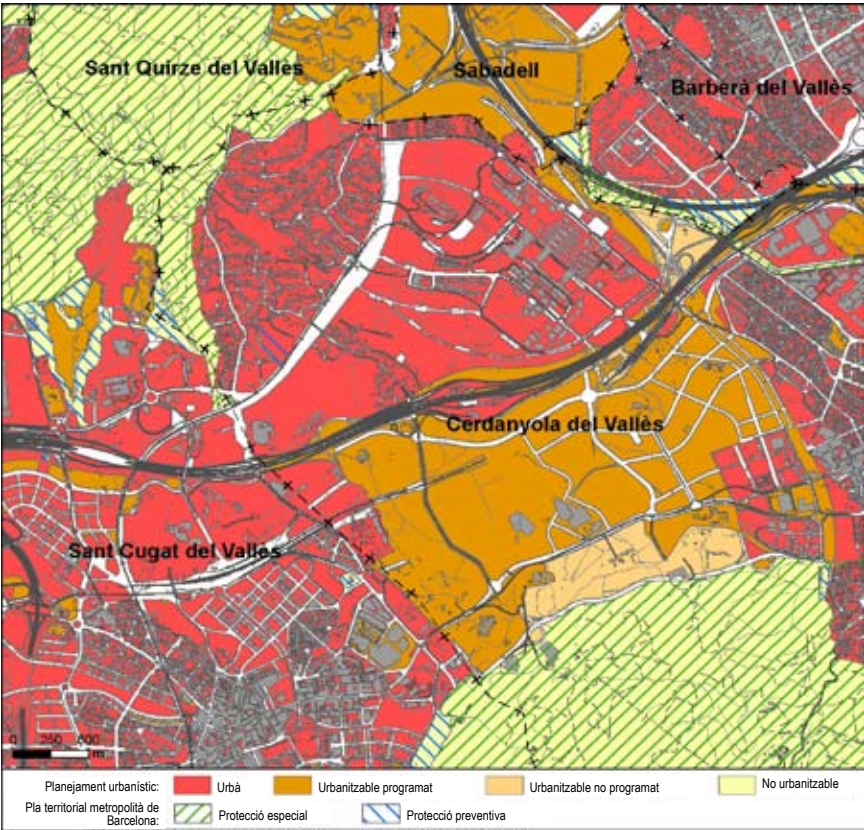
Bona part del sector més crític per a assegurar la connectivitat ecològica correspon a sòl urbà (la zona de Bellaterra i la Universitat Autònoma de Barcelona, així com el nucli de Sant Cugat) o urbanitzable programat (la zona més aviat sud de l'AP-7, coberta majoritàriament de conreus i matollars a l'actualitat).



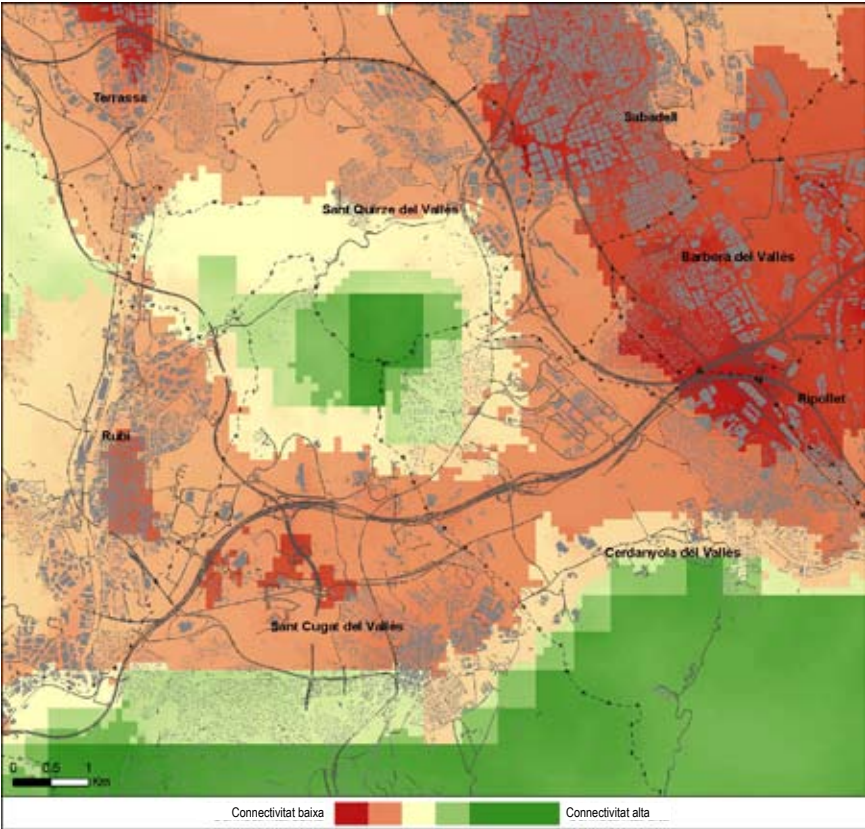
Horts periurbans en un context d'estètica marginal a tocar de l'estació de Renfe de la Universitat Autònoma de Barcelona.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



La vegetació forestal densa al sector de Bellaterra.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

En aquest àmbit amb una extensa implantació urbana i d'infraestructures, actual i futura, el pes de la connectivitat ecològica recau essencialment sobre els espais fluvials. En aquest sentit, es proposen les següents mesures:

- Permeabilitzar l'autopista AP-7 mitjançant l'obertura de nous passos i/o l'adequació dels passos existents, fins a assolir com a mínim les dimensions que té el pas del torrent de la Betzuca per la C-58 (veure fitxa 18 Terrassa - Sant Quirze), sobretot per al torrent de can Domènec, però també per a la riera de Miró i el torrent de Can Fatjó. La construcció o millora d'aquests passos, per la distància que hi ha entre ells i la seva ubicació en el territori, constituïria una bona permeabilització del sector que, ara per ara, és inexistent o clarament insuficient.

- Adequar els passos de la xarxa hidrogràfica a través de les dues vies de ferrocarril que travessen aquest àmbit per tal de permeabilitzar-les. És especialment prioritària l'actuació sobre el pas del torrent de Can Domènec, a la línia de ferrocarril de Sant Cugat del Vallès a Sabadell.

- Emprendre actuacions de conservació i millora dels hàbitats d'interès natural, especialment en els torrents de can Domènec i de can Miró. En la "Modificació del Pla Parcial del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès" caldria conservar la continuïtat del torrent de can Domènec a través del torrent de can Magrans.

- Vetllar perquè en l'actual franja de sòl urbanitzable programat que hi ha per sota de l'AP-7 s'hi pugui continuar desenvolupant un ús agrícola ordenat. Una adequada planificació d'aquest espai, tot i ser transitòria, permetria identificar el territori com a actiu, amb la qual cosa s'evitaria la intrusió d'usos marginals i degradació de la zona. Quan es plantegi el seu desenvolupament, caldria mantenir, al menys, els espais oberts que envolten els torrents, tant la vegetació de ribera com certa superfície agrícola, per assegurar i potenciar la seva funció ecològica. Així mateix, caldria actuar sobre els focus de contaminació en els antics terrenys de la planta d'asfalt PAVIBAR, que afecten a un ramal del torrent de can Fatjó.

- Establir mesures per a la permeabilitat de les futures infraestructures de transport. Tenir especial cura en el disseny de la ronda de Cerdanyola, que ressegueix el torrent de Can Domènec, ja que es tracta d'un dels espais naturals més ben conservats de la zona, i en el de la nova via interpolar que creuarà tots els cursos fluvials d'interès conector.



Pas del torrent de can Domènec per sota la via del ferrocarril de Sant Cugat del Vallès a Sabadell.



Pas mínim del torrent de can Miró per sota l'autopista AP-7.



Pas subterrani del torrent de Can Fatjó (braç oest) per sota l'autopista.



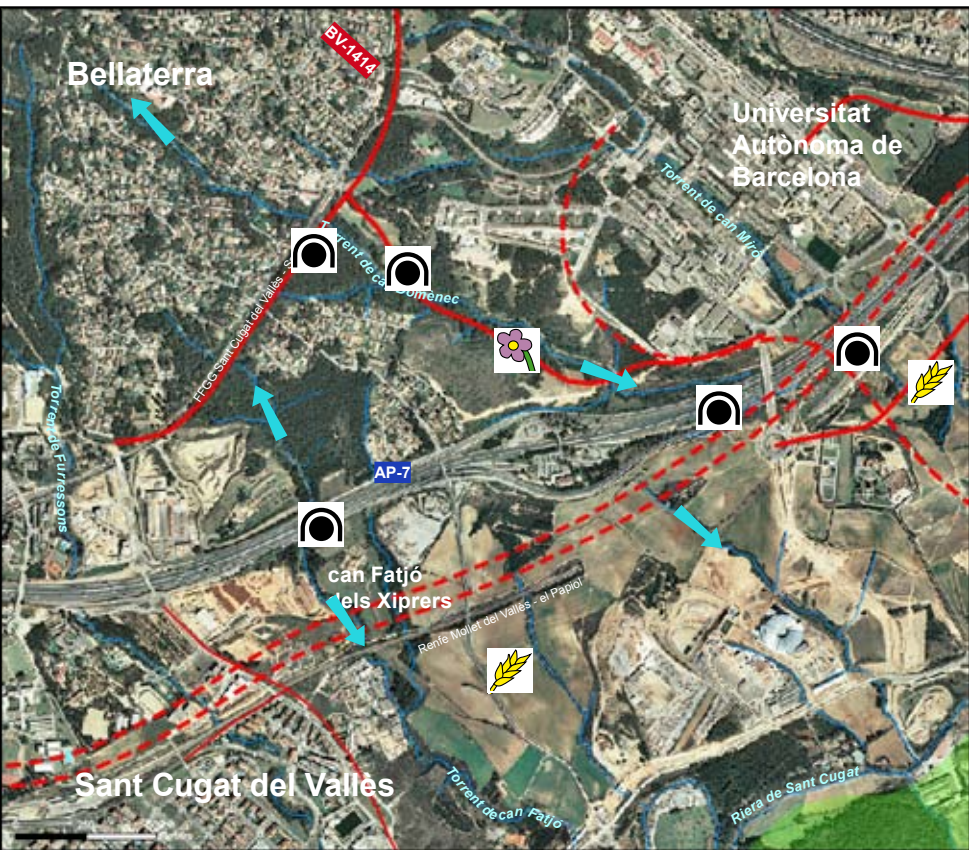
Viaducte sobre l'AP-7 que arrenca del final del torrent de can Domènec. Posa de manifest la magnitud de la separació territorial entre ambdós costats.



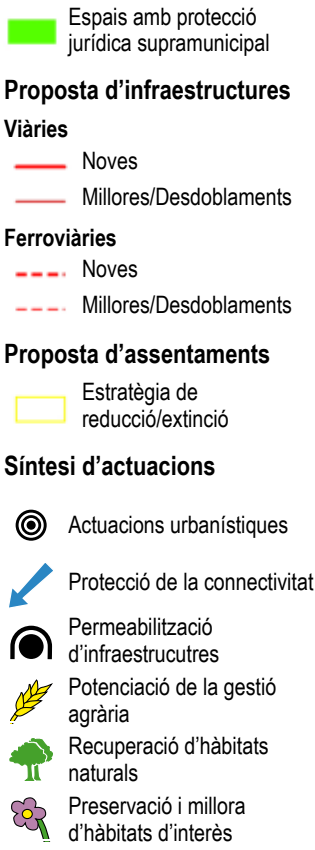
La Via Verda entre Sant Cugat i Sabadell podria dinamitzar la cerca de solucions de connectivitat.



Llengua d'espais oberts entre l'autopista AP-7 i la línia del ferrocarril.

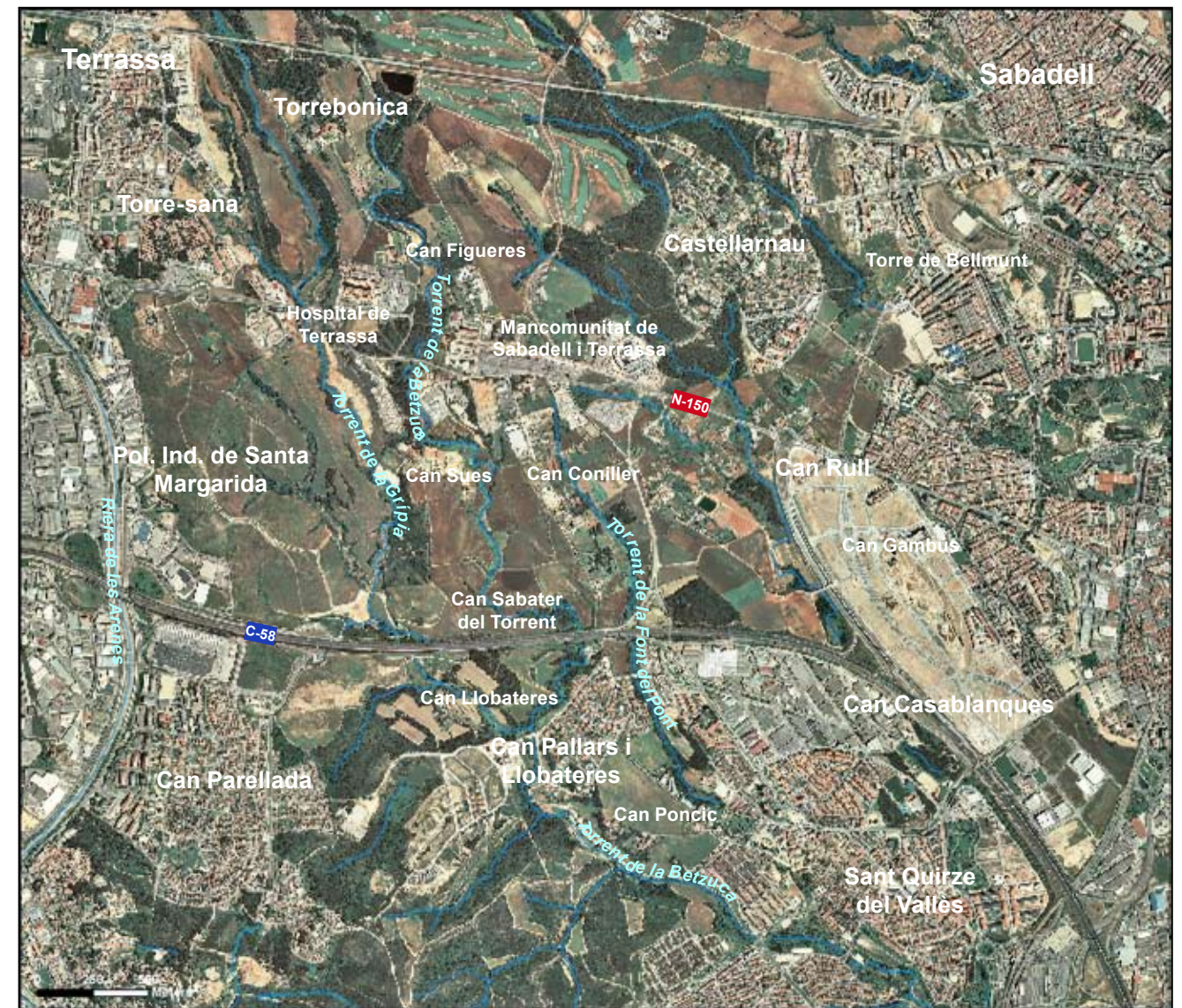


Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)



18

A photograph of a landscape. In the foreground, there is a lush green field with some tall, thin plants. In the middle ground, a road with a bridge crosses a small stream. The background features rolling hills and several tall power line towers. The sky is overcast.

[illegible]

A2 - 52

DIAGNOSI

En l'espai agroforestal que ocupa aquest punt crític per a la connectivitat, existeix una rica fauna d'ocells, amb nombroses espècies que aprofiten la riquesa tròfica que ofereixen els espais oberts conreats i que estan qualificades de vulnerables en els llistats internacionals. Els marges dels conreus estan ocupats per franges de bardisses i tanques vegetals que constitueixen també un hàbitat prioritari per a la conservació de la flora i fauna local. L'entorn de ribera dels torrents que solquen la zona també presenten una certa singularitat, sobretot per la presència de microhàbitats com l'albareda-omeda amb roure i alzina.

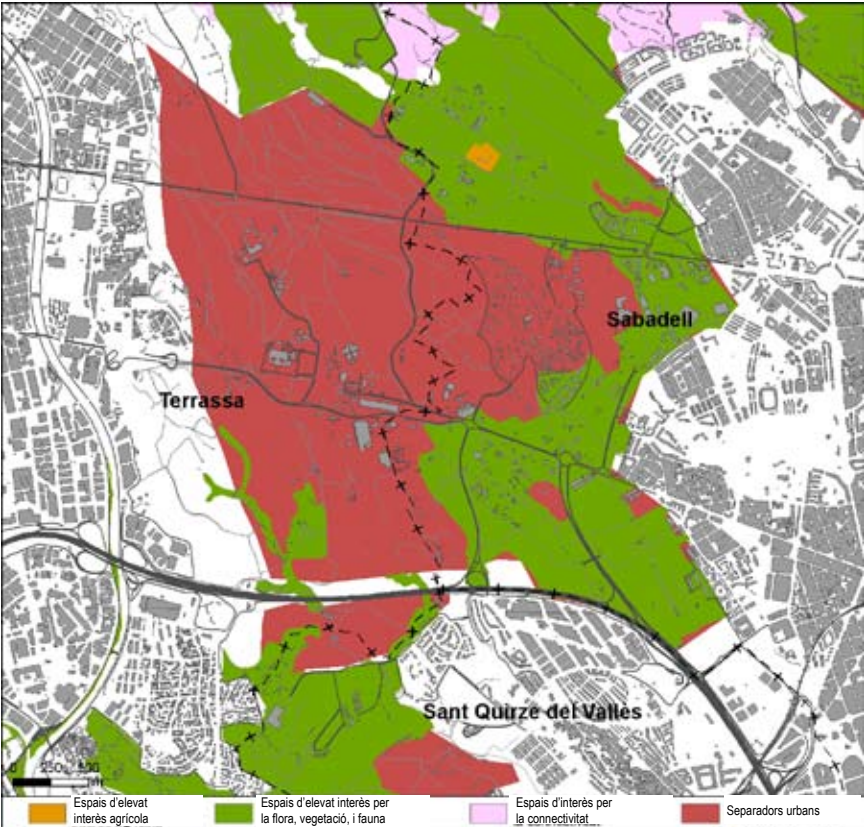
L'element connector principal en aquest punt entre el massís de Sant Llorenç del Munt i Collserola és el sistema fluvial del torrent de la Betzuca, que baixa de Sant Llorenç per arribar a alimentar la riera de Can Barra, a Sant Quirze. Cal destacar també que aquest sector es troba en l'eix connector que marca la serra de Galliners, al sud de Can Parellada, entre les serralades Pre-litoral i Litoral.

Tres vies de comunicació seccionen el corredor d'espais oberts que s'estructuren al llarg del torrent de la Betzuca: la línia de ferrocarril de Barcelona a Manresa, la carretera N-150 Sabadell-Terrassa i l'autopista C-58. Entremig, la Mancomunitat Sabadell-Terrassa i l'Hospital de Terrassa determinen un conjunt urbà amb equipaments que constreny la continuïtat d'aquest corredor. Al terme de Sant Quirze del Vallès, la urbanització de Can Pallars i Llobateres, tot i no estar totalment desenvolupada, suposa un trencament important del connector, atès que pràcticament no deixa més pas que el propi del torrent de la Betzuca. Els passos que permeten superar aquestes barreres són insuficients tant en número com en qualitat. L'autopista C-58 és únicament permeable a través dels passos establerts per als torrents, els quals actualment es troben absolutament artificialitzats. La carretera N-150 constitueix en si mateixa una línia pràcticament urbanitzada a ambdós costats, amb tan sols els passos soterrats dels torrents. La línia de ferrocarril compta amb un escàs nombre de passos elevats, però permet el pas pels torrents que intersecciona.

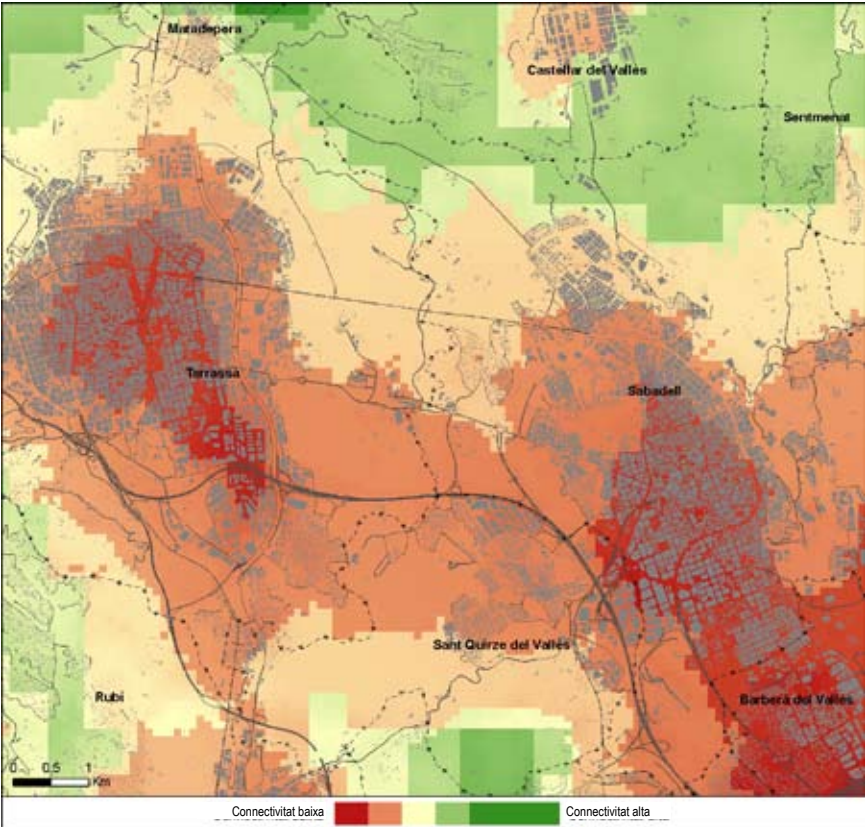
La major part de l'àmbit es troba classificat com a sòl no urbanitzable, a excepció de l'àmbit urbanitzat de la Mancomunitat, Hospital de Terrassa i Torrebónica, i la zona de la urbanització de Can Pallars i Llobateres i de can Parellada, que es troba classificada com a sòl urbanitzable.

Diverses futures infraestructures afectaran aquest àmbit: la nova línia de FGC Barcelona - Vallès (pel túnel d'Horta), les calçades laterals de la C-58, la ronda est de Terrassa i la ronda oest de Sabadell.

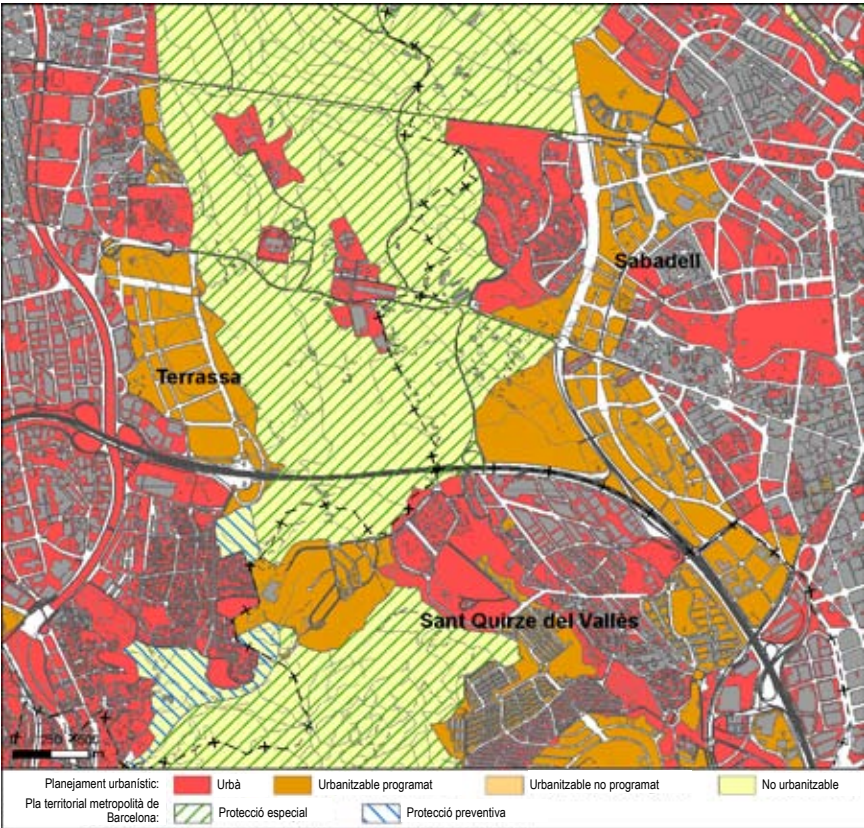
Finalment, als grans valors ecològics presents en aquesta zona s'hi ha d'afegir l'elevat valor social que aporta gràcies a la seva estètica agradable dels seus paisatges i als camins que permeten l'ús recreatiu extensiu. Així mateix, cal tenir present que les rieres d'aquest sector tenen un notable risc d'inundació, sobretot en el cas del Torrent de la Betzuca, tot i les mesures dels passos per a les infraestructures viàries.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



L'estreta connexió per darrera l'Hospital de Terrassa, a través del torrent de la Betzuca.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La funcionalitat connectora d'aquest espai radica en la protecció i la millora de l'eix fluvial del torrent de la Betzuca, i dels espais agroforestals romanents, així com en la permeabilitat adequada de les infraestructures viàries. Les propostes concretes són:

- Preservar l'espai obert existent entre els continus urbans entorn la N-150 i per sota la C-58.
- Millorar la permeabilitat de les infraestructures viàries, reformulant els passos dels diferents torrents perquè siguin biològicament funcionals i establir-ne algun més per sobre la línia ferroviària. En aquest sentit, establir les mesures necessàries per garantir la permeabilitat ecològica de les futures vies que afectaran aquest àmbit.
- Preservar i millorar els microhàbitats singulars que apareixen en el torrent de la Betzuca i de la Font del Pont, així com recuperar els hàbitats naturals en alguns trams d'aquests, especialment al sector de Can Ponsic (espai que ja posseeix un pla de conservació).
- Preservar els conreus de secà existents per tal de mantenir la riquesa ambiental que suposen i el valor social que aporten. De fet, el valor socioecològic d'aquest sector enclavat entre Sabadell i Terrassa ja ha estat reconeguda parcialment amb la declaració de l'anomenat Parc Agrari de Sabadell a fi de protegir l'activitat agrícola en aquesta zona. Podria plantejar-se una ampliació d'aquest per tal d'englobar tota l'àrea agroforestal.



El paisatge agroforestal presenta un notable interès ecològic (conreus de can Coniller).



Els hàbitats fluvials constitueixen un patrimoni natural remarcable a la zona (torrent de la Betzuca).



Pas per sota la C-58, al torrent de la Gripeia.



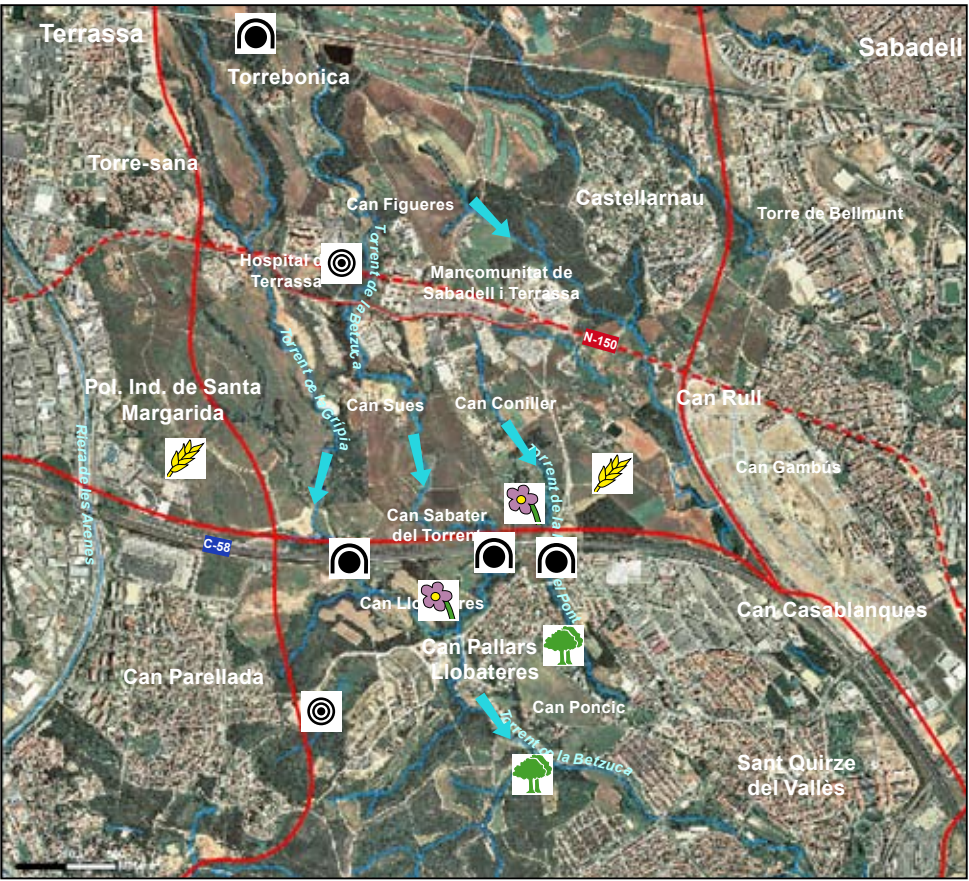
Pas per sota la C-58 del torrent de la Batzuca.



Pas insuficient del torrent de la Font del Pont sota el vial d'accés a la urbanització Can Pallars i Llobateres.



La via del tren Barcelona-Manresa amb passos elevats, però insuficients.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Milliores/Desdoblements
 - Ferrovies**
 - Noves
 - Milliores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - ➡ Potenciació de la gestió agrària
 - ➡ Recuperació d'hàbitats naturals
 - ➡ Preservació i millora d'hàbitats d'interès

MONTCADA I REIXAC

19

INTRODUCCIÓ

Aquest punt és cabdal per tractar-se d'un lloc de confluència d'àrees d'interès per a la connectivitat, ja que en uns pocs centenars de metres es troba l'aiguabarreig entre la riera de Sant Cugat i el riu Ripoll, l'aiguabarreig entre el riu Ripoll i el riu Besòs, la confluència de la serra de Collserola amb la de Marina, seguint l'eix de la Serralada Litoral, i, a la vegada, el contacte d'aquesta cadena muntanyosa amb la plana vallesana.

La zona conté una elevada densitat d'infraestructures viàries (les autopistes C-17, C-33 i C-58, i tres línies ferroviàries, de Barcelona a Portbou, de Barcelona a Lleida i de Barcelona a Puigcerdà) i d'assentaments, tant per la presència de diferents nuclis urbans (Montcada, Reixac, Santa Maria de Montcada i Ripollet), com per l'ocupació per a usos industrials (polígons industrials del Clot i de Ferreria, i la cimeterra del Turó de Montcada).

Els espais lliures d'aquest àmbit queden reduïts a unes poques taques. A la zona sud es troba la clapa forestal del turó de Montcada i les estribacions de Collserola, flanquejant la riera de Sant Cugat, a l'est la zona forestal de la serra de Marina i al nord la superfície agroforestal del pla de Rocamora. No obstant això, una potent xarxa hidrogràfica relliga tots aquests espais. Es tracta del riu Besòs, del Ripoll, de la riera de Sant Cugat i del torrent de Can Duran.



La serralada de Marina vista desde la llera del riu Ripoll sembla que constitueixi un continu d'espais lliures.



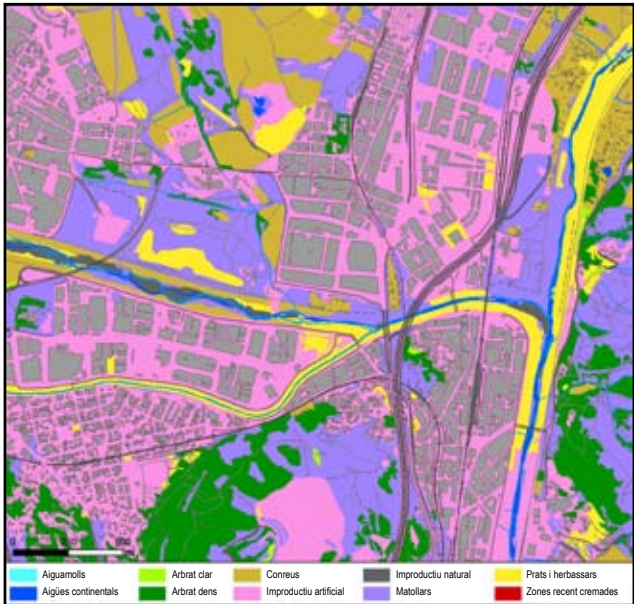
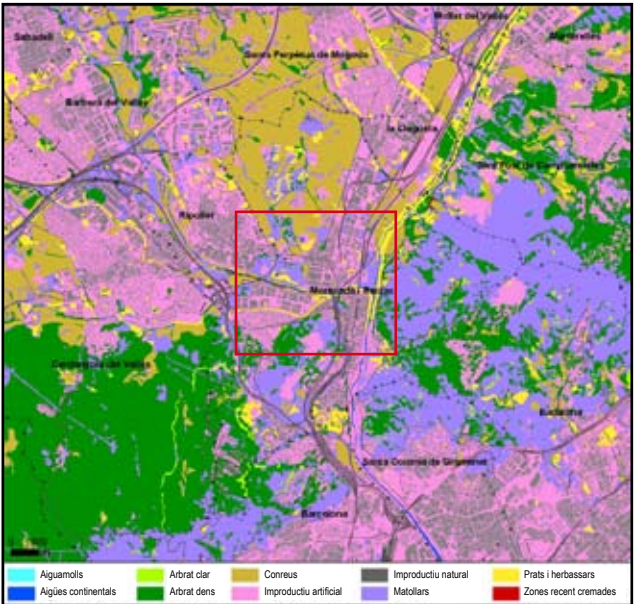
Ponts sobre el Ripoll, a tocar de l'aiguabarreig del riu Besòs, per connectar la densa trama urbana de tot el sector a tocar de la serralada de Marina.



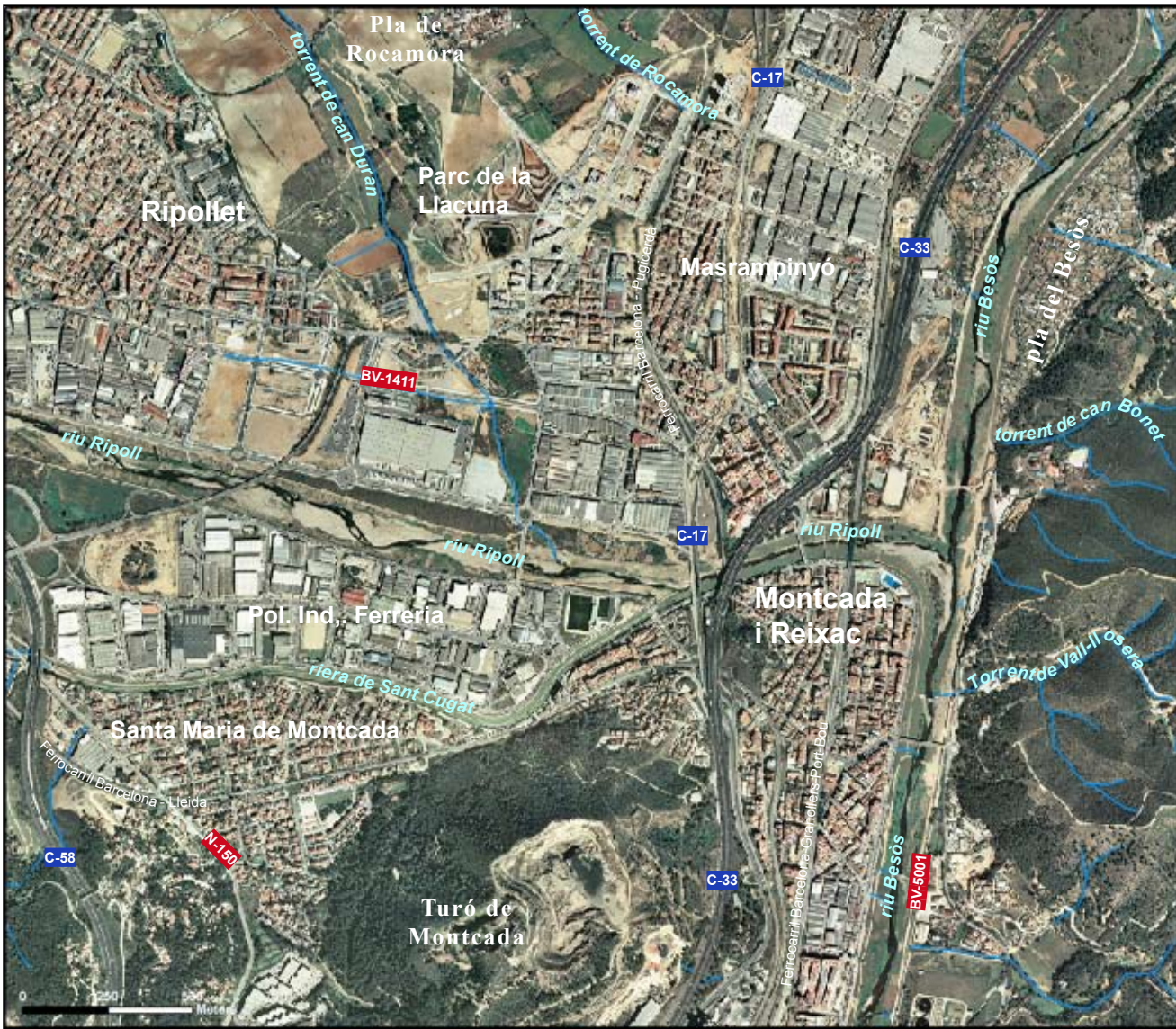
Riera de Sant Cugat en el terme de Montcada a continuació del Parc de la Riera de Cerdanyola



El Parc de la Llacuna, un espai verd de bosquines d'arbres introduïts i formacions herbàcies mediterrànies.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

Aquest punt crític per a la connectivitat ha estat estudiat detalladament per un estudi encarregat per l'Ajuntament de Montcada i Reixac a Barcelona Regional anomenat "Propostes per garantir la connectivitat ecològica en l'àmbit de Montcada i Reixac". Igualment, en aquesta fitxa es referencien els aspectes més destacats.

En aquest punt hi contacten tres elements biogeogràfics força ben diferenciats: la fauna d'espais oberts típica de la comarca del Vallès, la fauna pròpiament mediterrània, però amb components d'hàbitats més septentrionals, que caracteritza el vessant obac de Collserola i per l'altra la fauna amb components mixtos que pobla la serralada de Marina. Els corredors fluvials abans esmentats es comporten en realitat com a veritables vies de permeabilització dels elements faunístics que habiten els espais agroforestals de la serra de Collserola o de la serralada de Marina. La clau de la connectivitat en aquest sector recau sobre els espais fluvials, tot i que el seu estat actual no és del tot satisfactori. La riera de Sant Cugat, en el darrer tram, quan s'endinsa pel polígon de la Ferreria, perd el seu caràcter naturalitzat que tenia fins abans de creuar la via del ferrocarril Barcelona-Lleida. Pel que fa al riu Ripoll, la seva llera es troba en bona part ocupada per horts i en un entorn força transformat. El torrent de can Duran, sobretot en el seu tram final, es troba molt degradat, tant pel que fa a la qualitat de les seves aigües com a la vegetació de ribera.

En aquest sistema de connexió fluvial hi apareixen dos punts especialment conflictius. D'una banda la continuïtat en aquest sector del riu Besòs amb la serralada de Marina, i de l'altra la continuïtat de la riera de Sant Cugat amb la serra de Collserola i el turó de Montcada. En el primer cas, la carretera de la Roca BV-5001 actua com a barrera de la connectivitat per a la fauna. Tot i haver-hi diferents torrents que baixen del turó de Moià (serra de Marina), només el de Vall-llosera té un petit pas per sota la carretera i desemboca al Besòs. En el segon cas, la via del ferrocarril Barcelona-Lleida, que voreja la massa forestal oriental del turó de Montcada i que ressegueix la riera de Sant Cugat, és la que talla la connectivitat en aquesta zona.

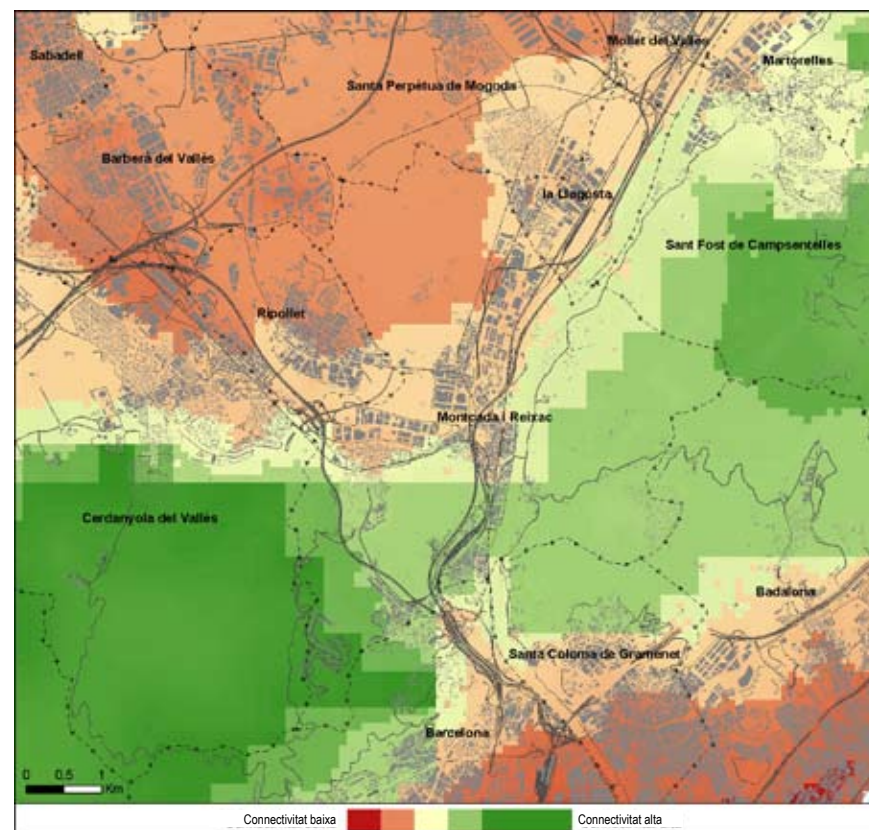
En aquest sector també cal destacar l'interès ambiental de dos espais. A la banda nord es troba el parc de la Llacuna, una actuació territorial inaugurada el març de 2009 per part de l'ajuntament de Montcada. Aquest parc crea una important zona natural al voltant del torrent del Mas Duran d'un alt valor ambiental i paisatgístic, amb continuïtat amb els espais rurals adjacents. La zona compta amb una llacuna amb vegetació helofítica de 5 ha, aprofitant l'aigua apareguda en una extracció d'àrids que hi havia a l'indret així com de diverses zones adjacents que s'inundaven de forma periòdica. A més d'aquesta actuació existeixen 4 ha d'espais protegits corresponents al Pla Parcial de Martinet que perllonguen el parc fins a Ripollet. Així mateix, a la part més occidental es troba el Parc de la Riera (al terme de Cerdanyola), el qual ha creat una

zona tampó a la vora de Collserola que es troba amb la plana vallesana. El planejament urbanístic, a banda del Parc de Collserola i de Marina, classifica com a sòl no urbanitzable els àmbits dels cursos fluvials, exceptuant el torrent de can Duran, que és sòl urbà i urbanitzable. El Malauradament, tot el mosaic agrícola del pla de Rocamora, tant important per a la connexió ecològica amb la plana del Vallès i per a la conservació d'un espai lliure dins d'aquest àmbit tan densament ocupat, es troba classificat com a sòl urbà i urbanitzable.

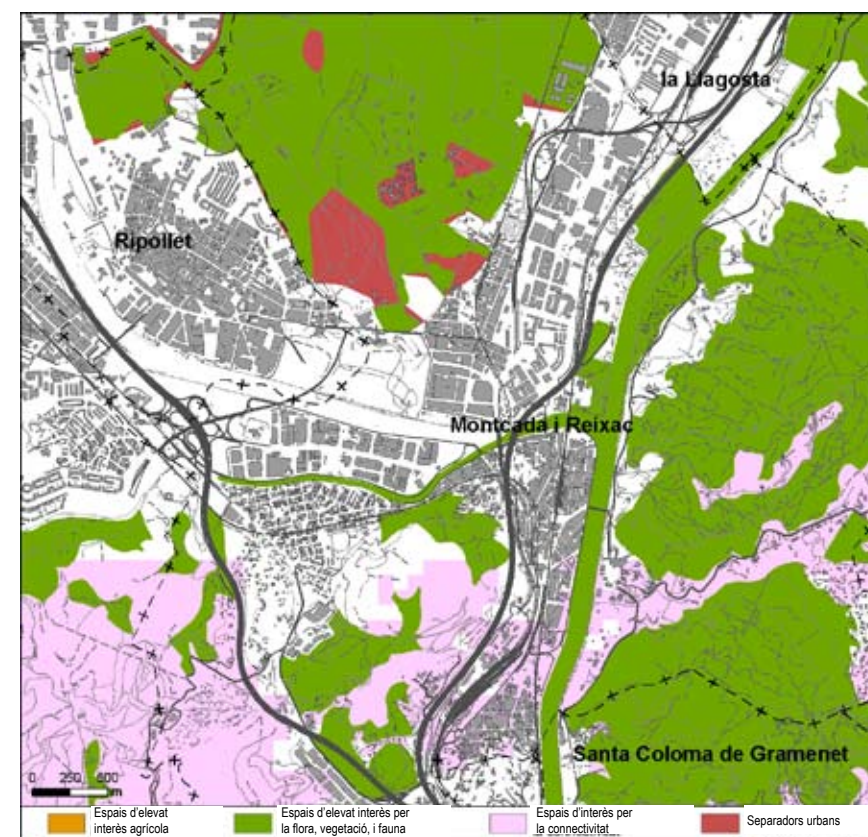
En aquest àmbit es preveuen nombroses actuacions en infraestructures. D'entre elles, destaca la nova via de connexió entre la C-17 i la C-58, que creua l'àmbit de nord-est a sud-oest, sota el pla de Rocamora; la millora i variants de la BV-5001; i el nou vial de ronda de Ripollet.



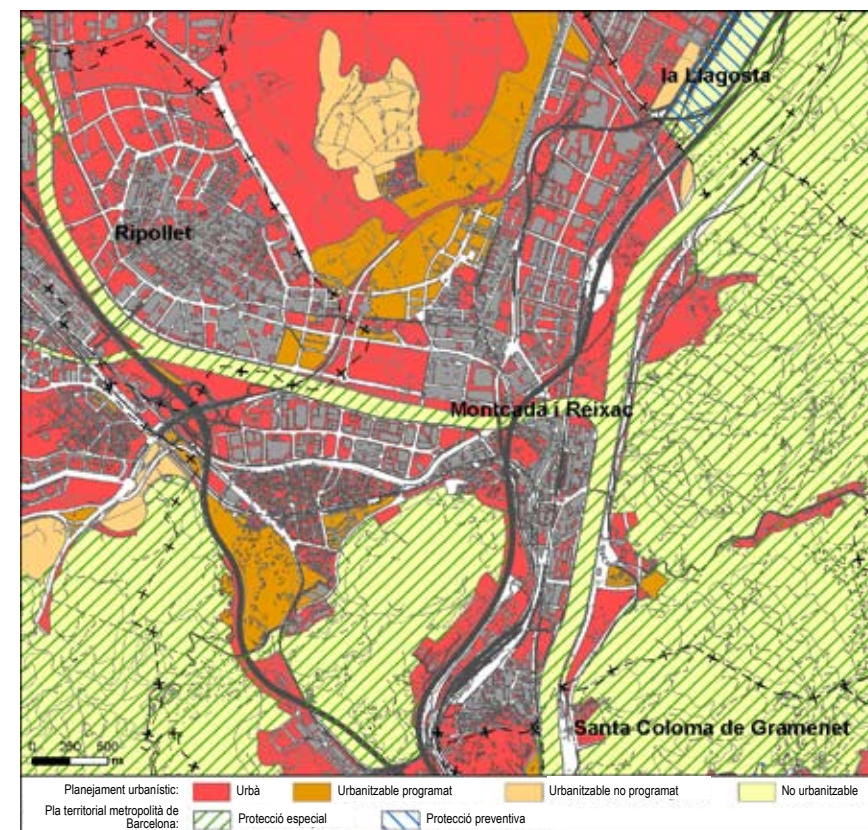
El coll de Montcada travessat per la C-58. Aquesta via, amb una elevada densitat de trànsit, constitueix una veritable barrera per a la connectivitat.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

En un territori fortament transformat, la connectivitat radica essencialment en la preservació i millora de la xarxa d'espais fluvials i en la permeabilització de les infraestructures de transport. En l'estudi de detall esmentat en l'apartat anterior s'especifiquen nombroses propostes per a la millora de la connectivitat. Altres propostes són:

- Permeabilitzar la via fèrria de Barcelona a Lleida i la carretera de la Roca BV-5001 per facilitar la connexió de Collserola amb la riera de Sant Cugat i de Marina amb el riu Besòs, respectivament. En aquest sentit, les actuacions de millora de la BV-5001 poden ser una oportunitat per a permeabilitzar adequadament aquesta via.
- Recuperar els hàbitats riberencs del darrer tram del torrent de can Duran, així com la seva llera i la qualitat de les seves aigües.
- Condicionar el desenvolupament urbanístic del pla de Rocamora de forma que es mantingui la màxima superfície possible d'espais agraris entorn el torrent de Can Duran, amb continuïtat fins la riera Seca i de Polinyà, al terme de Santa Perpètua de Mogoda, i així garantir la seva funció ambiental i connectora.
- Naturalitzar amb vegetació de ribera adient el tram de la riera de Sant Cugat a partir del creuament de la línia fèrria Barcelona a Lleida, en el seu recorregut a través del polígon industrial la Ferreria.
- Arranjar la llera Ripoll per tal d'assegurar la seva funció ecològica de connector. Caldria donar continuïtat a projectes com el ja existent "Fil, el riu com a fil de la vida" (Interreg III B MEDOCC acordat pels ajuntaments de la conca del Riu Ripoll) que duu a terme actuacions amb l'objectiu de millorar qualitativament l'entorn i l'ús del riu Ripoll, especialment en l'àrea del patrimoni natural, l'oci i el turisme ambiental.
- Establir les mesures necessàries per permeabilitzar les noves infraestructures que creuaran el territori, tenint especial cura amb els passos per sobre els cursos fluvials.



Parc de la Llacuna. Espai verd naturalitzat al terme de Montcada i Reixac que uneix la plana del Vallès amb la conca del Besòs.



Aiguabarreig de la riera de Sant Cugat i el riu Ripoll.



El bosc de ribera de la riera de Sant Cugat al terme de Cerdanyola connecta amb els ecosistemes agroforestals de Collserola.



Aiguabarreig del riu Ripoll amb el riu Besòs, amb la serralada de Marina a tocar.



Santa Maria de les Feixes, un bon exemple d'harmonia paisatgística, és un cas clar de paisatge agroforestal, adjacent amb la riera de sant Cugat.



La riera de sant Cugat té també un important paper social per activitats esportives i de lleure per als municipis dels voltants i altres.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferrovieres**
- - - Noves
 - - - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - ⦿ Permeabilització d'infraestructures
 - 🌿 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

SANTA PERPÈTUA DE MOGODA

20

INTRODUCCIÓ

Aquest punt es considera crític per mantenir la connexió a través de la plana del Vallès entre la serralada Litoral, en el sector de Marina i Collserola, i la serralada pre-Litoral, en la zona dels cingles del Bertí.

La matriu bàsica dels espais oberts d'aquest àmbit està formada per conreus de secà, un hàbitat en clara regressió a Catalunya. Aquests conreus s'articulen al voltant de diferents cursos fluvials i es troben barrejats amb clapes de pinedes, algunes amb alzines, boscos de ribera, tanques arbustives, amb o sense canyars, microhàbitats en forma de bosquines de pi pinyer, arbredes i plantacions de plàtans i acàcies. Els cursos fluvials no es componen d'un hàbitat únic i concret, sinó més aviat d'una barreja de vegetació ruderal i algunes espècies de plantes pròpies dels ambients de ribera.

Aquest àmbit està regat bàsicament per dues rieres que el travessen de nord a sud, marcant el sentit del connector, la de Santa o riera Seca, amb tota la ramificació d'afluents que la constitueix, i la de Polinyà.

A ambdós costats de la riera de Santa s'estenen diversos polígons industrials, com els de Santa, Can Roqueta, Ca n'Omet de Dalt i Can Vinyals. A través dels dos darrers hi transcorre un bon tram de la riera de Polinyà. En el punt de confluència de la B-141 i la B-140, la zona urbanitzada d'un i altre costat de la riera de Santa gairebé s'uneixen, deixant només un petit espai al voltant de la riera. A banda de les infraestructures ja esmentades, més al sud, creua l'autopista AP-7, de nord-est a sud-oest, i a continuació, en la mateixa direcció, la traça del ferrocarril de Mollet del Vallès al Papiol.



Espais naturals al voltant de Santa.



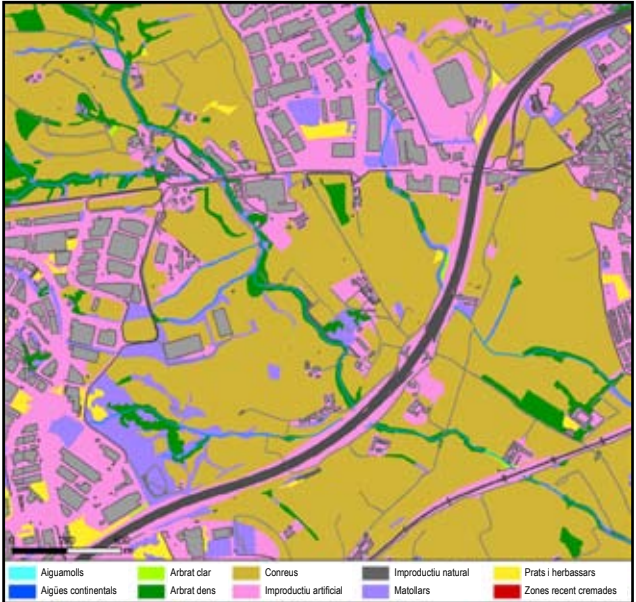
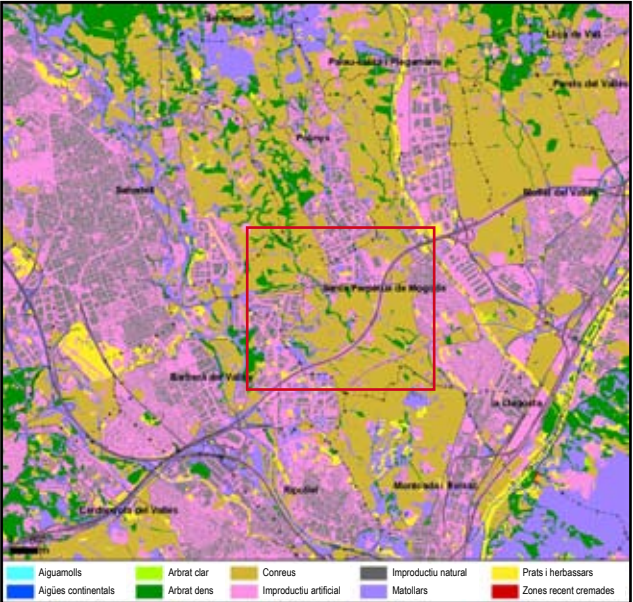
Urbanització envoltant l'entorn de Santa.



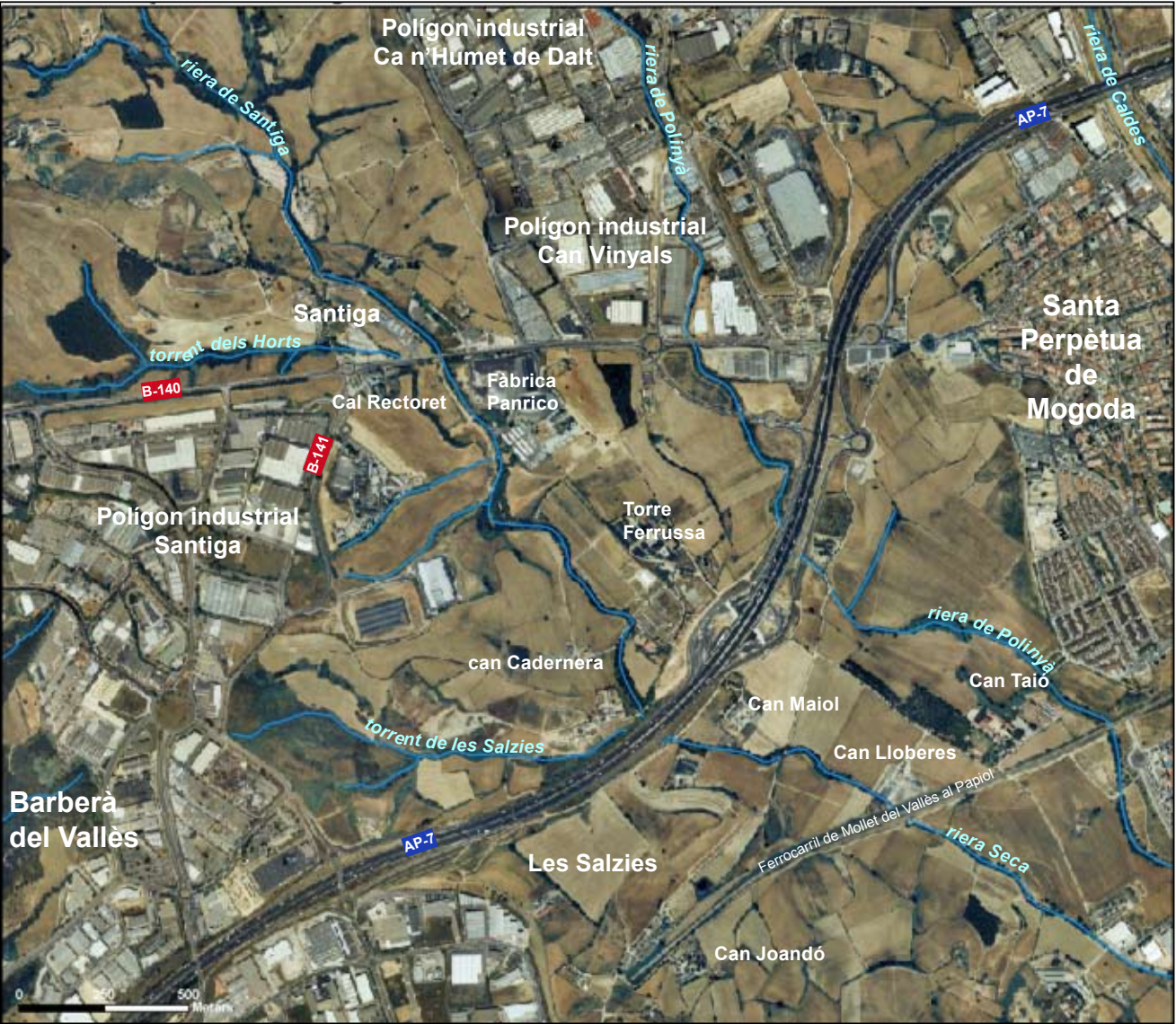
Arbreda de ribera a la riera de can Banyameres.



La riera Seca passa pel costat del castell de Taió.

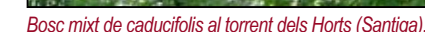


Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

Diverses infraestructures de transport, en la majoria dels casos aprofitant vies ja existents, estan previstes en aquest àmbit: la nova via interpol·lar (actual B-140), la prolongació dels laterals de l'AP-7 i les noves línies ferroviàries orbital i de mercaderies, en el traçat de l'actual línia Mollet-el Papiol.



PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

El ric i divers mosaic de conreus i formacions arbòries d'aquest sector, constitueix un magnífic hàbitat per a la flora i la fauna autòctones, i al mateix temps una peça territorial clau per a la funcionalitat de la matriu ecològica en un entorn fortament transformat. Per això, seria de gran interès preservar i millorar aquests valors mitjançant diverses mesures de diferent naturalesa:

- Reordenar els usos i activitats del sector de sòl no urbanitzable de Cal Rectoret i Can Fígols, entre el polígon industrial de Santiga i la riera del mateix nom, per garantir una franja d'espais lliures amb una amplitud mínima a fi que el connector no quedi limitat a la traça fluvial.
- Recuperar els hàbitats fluvials i de ribera en aquells trams on han estat alterats. Un dels exemples més clars és la recuperació del tram del torrent dels Horts que travessa el recinte de caravanes a Can Fígols.
- Arranjar els passos fluvials per sota l'autopista AP-7 perquè permetin, a més del pas de l'aigua, el pas de fauna. Actualment són prou amplis, però es troben totalment artificialitzats, i no resultaria gaire complicat habilitar-los com a passos de fauna molt més funcionals. En aquest sentit, la construcció de la prolongació dels laterals d'aquesta via podria ser una oportunitat per millorar-ne la permeabilitat ecològica.
- Establir les mesures necessàries per permeabilitzar adequadament les noves infraestructures de transport que travessaran l'àmbit, especialment en l'actuació sobre la B-140, on el pas connector s'estreny entorn la riera de Santiga.



Tram subterrani del torrent dels Horts.



Carretera B-140 en el sector de Santiga.



Tram de la riera de Polinyà totalment artificialitzada.



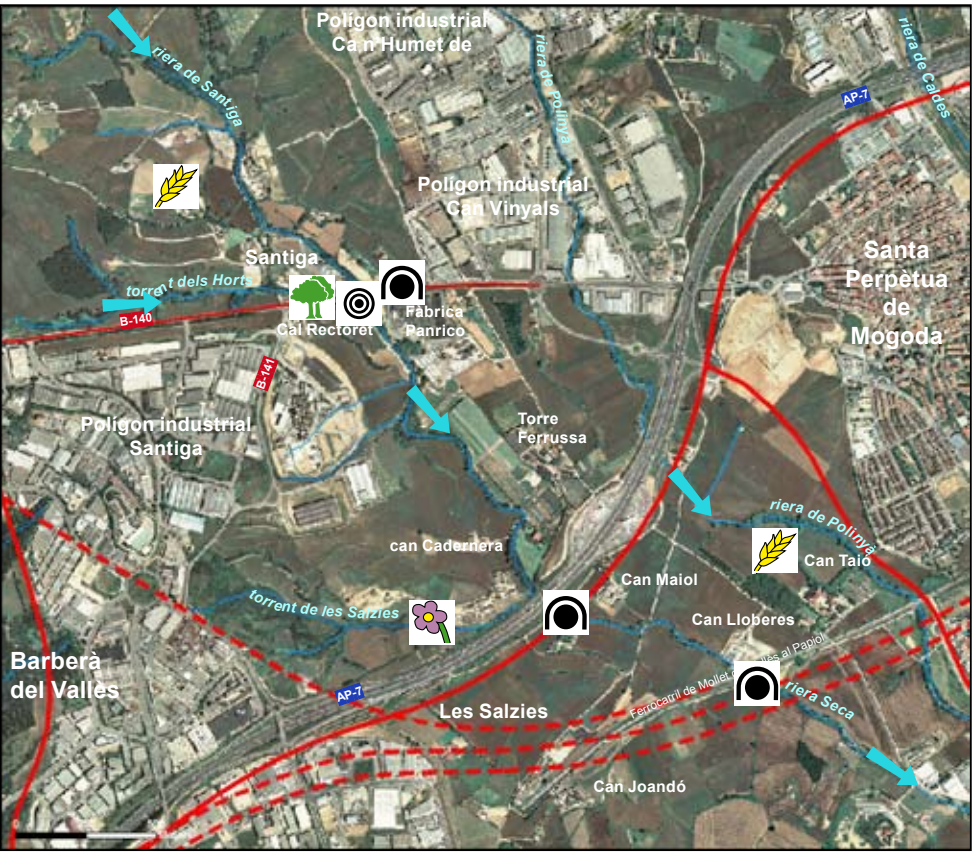
La via del ferrocarril Mollet - El Papiol a través dels conreus és poc permeable.



Pas inferior de la riera Seca per sota la B-140.



Conreus, marges i claps de bosquets formen un mosaic de gran valor ecològic en aquest sector.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

MONTCADA - LA LLAGOSTA

21

INTRODUCCIÓ

El present àmbit és un sector crític per a la connectivitat, donat que és un dels escassos punts on encara existeix la possibilitat de connectar els espais agroforestals del Vallès amb la zona forestal de la serralada de Marina.

El sistema fluvial marca l'estructura territorial d'aquest punt. La riera de Polinyà i la de Caldes baixen en paral·lel en sentit nord-oest sud-est fins desembocar al Besòs, que circula perpendicularment a aquestes. Així mateix, tota una sèrie de torrents provinents de la serralada de Marina baixen fins al Besòs des de l'altre vessant.

La densa xarxa d'infraestructures de transport condiciona molt aquest àmbit. En paral·lel al riu Besòs circulen, al nord, l'autopista C-33, l'autovia C-17, el ferrocarril de Barcelona a Portbou i el tren d'alta velocitat, ara mateix en construcció, i al sud, la carretera de Santa Coloma de Gramenet a Martorelles, BV-500.

La zona urbanitzada cobreix tot l'espai a la dreta de la riera de Caldes per sobre la C-33, que, més enllà de la riera de Polinyà, segueix limitada per les vies de ferrocarril de Barcelona a Puigcerdà, al nord, i de Barcelona a Portbou, al sud. Els espais oberts que encara resten, tant a l'est de la riera de Caldes com a l'oest de la de Polinyà, per sobre el ferrocarril de Barcelona a Puigcerdà, estan formats per conreus de secà amb rodals arboris més o menys naturalitzats.

En l'espai entre els trams finals d'ambdues rieres, entre la C-33 i el riu Besòs, hi trobem un mosaic d'usos del sòl format per la depuradora de la Llagosta, l'Alomar (essencialment una pollancreda amb exemplars de plataner bord i amb un sotabosc molt ruderalitzat), horta periurbana i taques residuals d'hàbitats naturals força degradats.

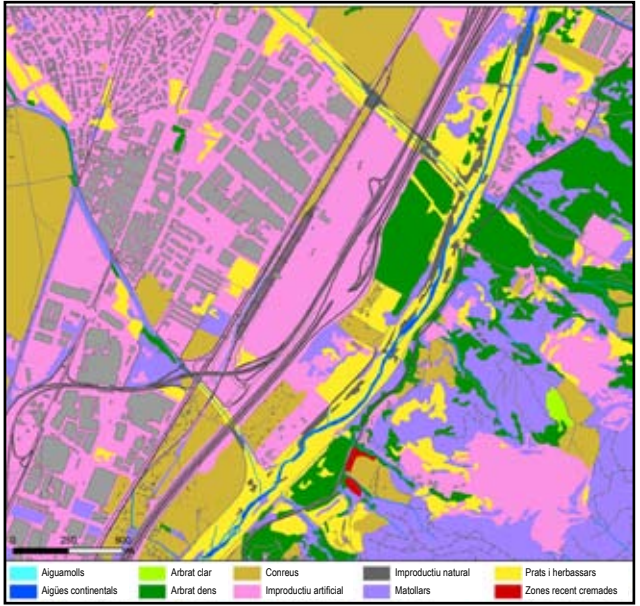
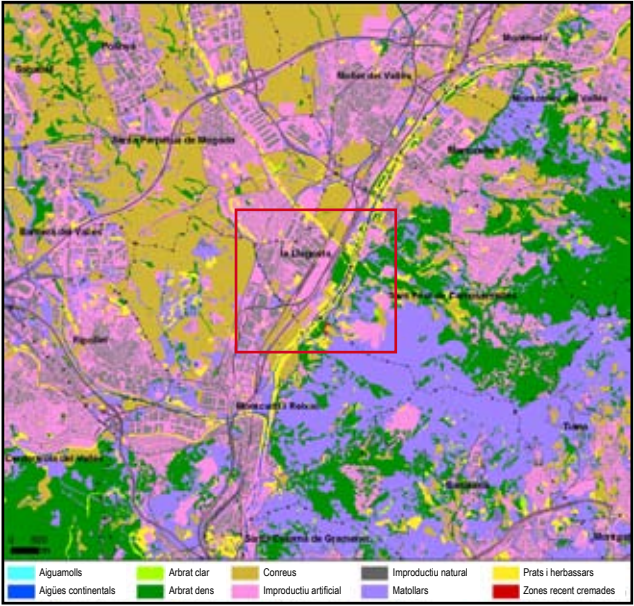
A la banda de la serralada de Marina destaquen, per l'impacte visual sobre el paisatge, les dues pedreres de Sant Fost de Campsentelles. Tot i així, aquesta zona forestal, de boscos i bosquines mediterrànies, presenta un elevat grau de naturalitat que facilita el paper connector entre aquesta serralada i la plana del Vallès.



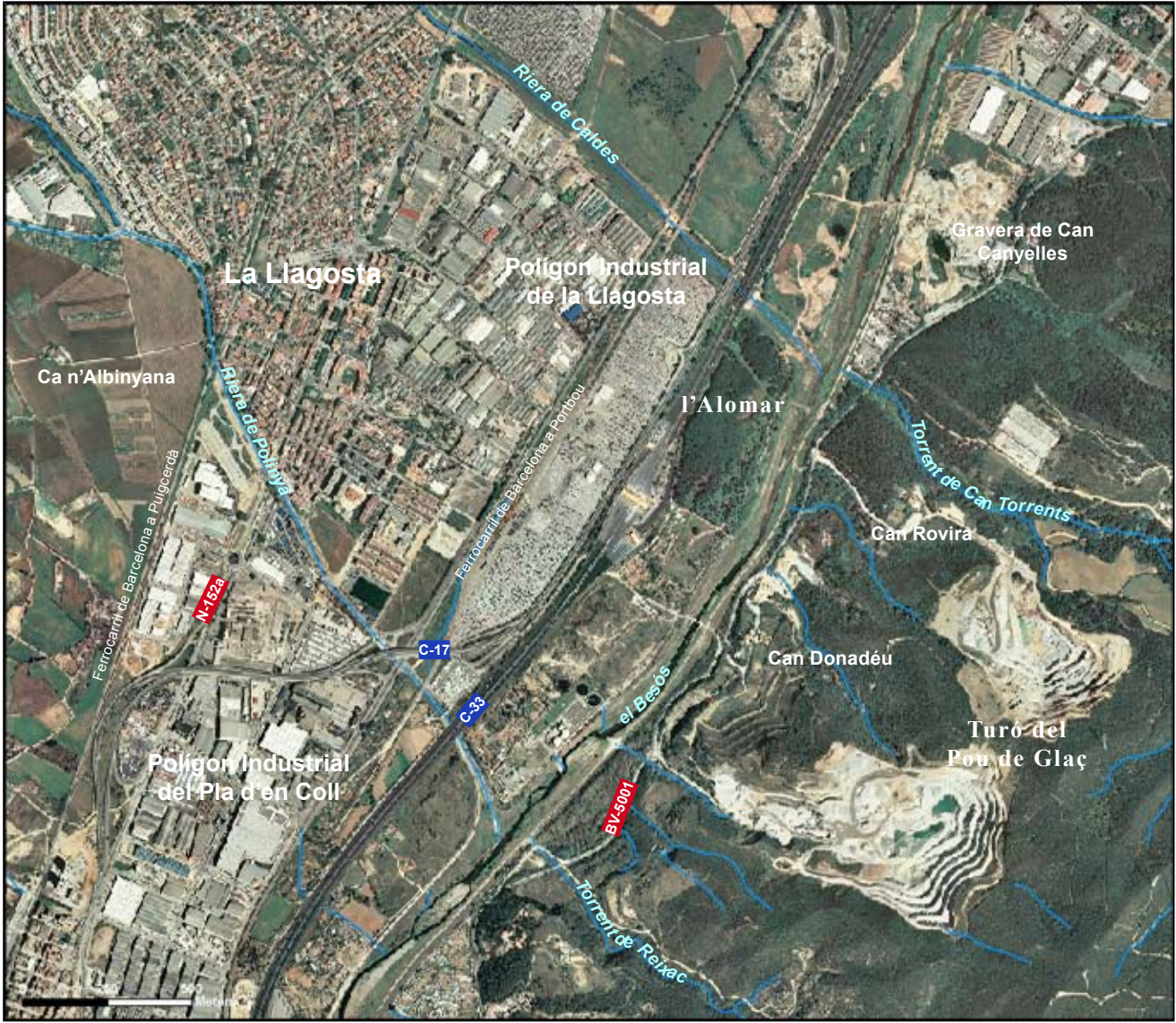
La llera del riu Besòs ofereix una bona diversitat de vegetació natural d'ambients aquàtics que és essencial per a la connectivitat de la fauna.



Les obres del tren d'alta velocitat suposen un nou impacte al costat de la llera del riu Besòs.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

Part d'aquest punt crític per a la connectivitat ha estat estudiat detalladament per un estudi encarregat per l'Ajuntament de Montcada i Reixac a Barcelona Regional anomenat "Propostes per garantir la connectivitat ecològica en l'àmbit de Montcada i Reixac". Igualment, en aquesta fitxa es referencien els aspectes més destacats.

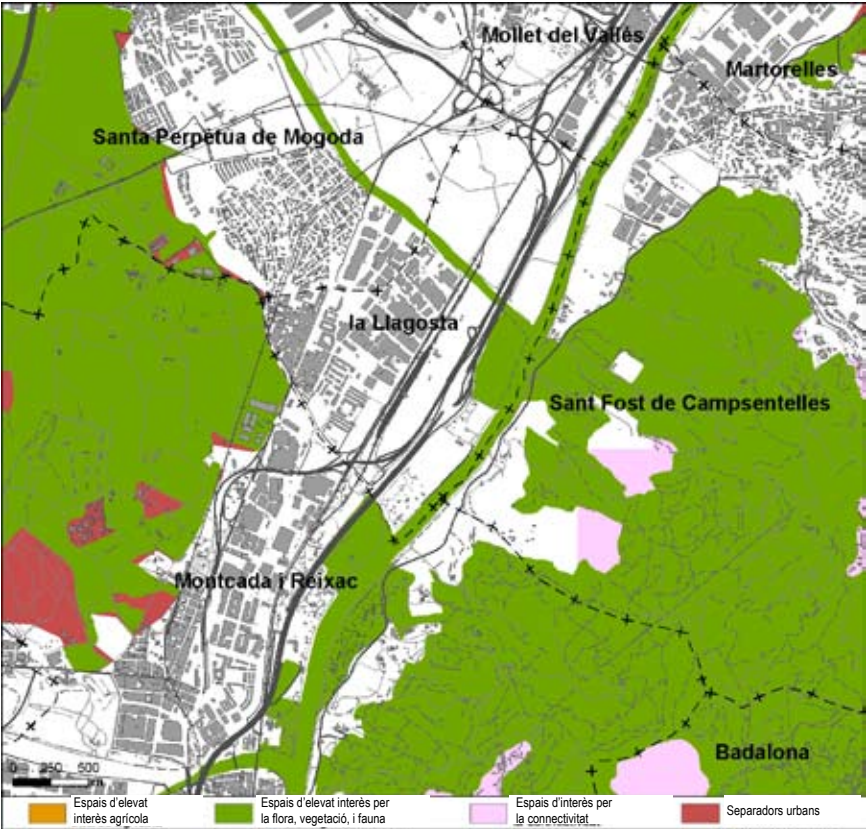
La riera de Polinyà i la de Caldes són dos elements essencials per garantir la connectivitat en aquest punt. La de Polinyà, de règim hídic intermitent però amb un cabal potencial elevat en cas de pluges torrencials, està desprovista d'hàbitats de ribera d'interès en tot el recorregut pel terme de Polinyà. Tot i així, aconsegueix uns mínims requisits per a ser utilitzada com a passera per a la fauna. La riera de Caldes, en tot el seu recorregut, conté hàbitats àmpliament favorables al pas de fauna, i juga un paper essencial en la connectivitat amb l'espai agrari de Gallecs. No obstant això, el tram final ha estat canalitzat majoritàriament en un calaix vertical, fent-la molt poc permeable.

Al vessant esquerre del riu Besòs cal destacar l'interès ecològic de la vall de Reixac, així com el potencial interès que ha generat l'actual gravera de Can Canyelles. L'emergència d'aigua del freàtic que s'hi ha produït fa pensar en el possible establiment d'un espai natural de gran valor un cop s'hagi de restaurar la zona. En tot aquest sector, el consorci del Parc de la Serralada de Marina garanteix la preservació i la gestió dels espais de major interès.

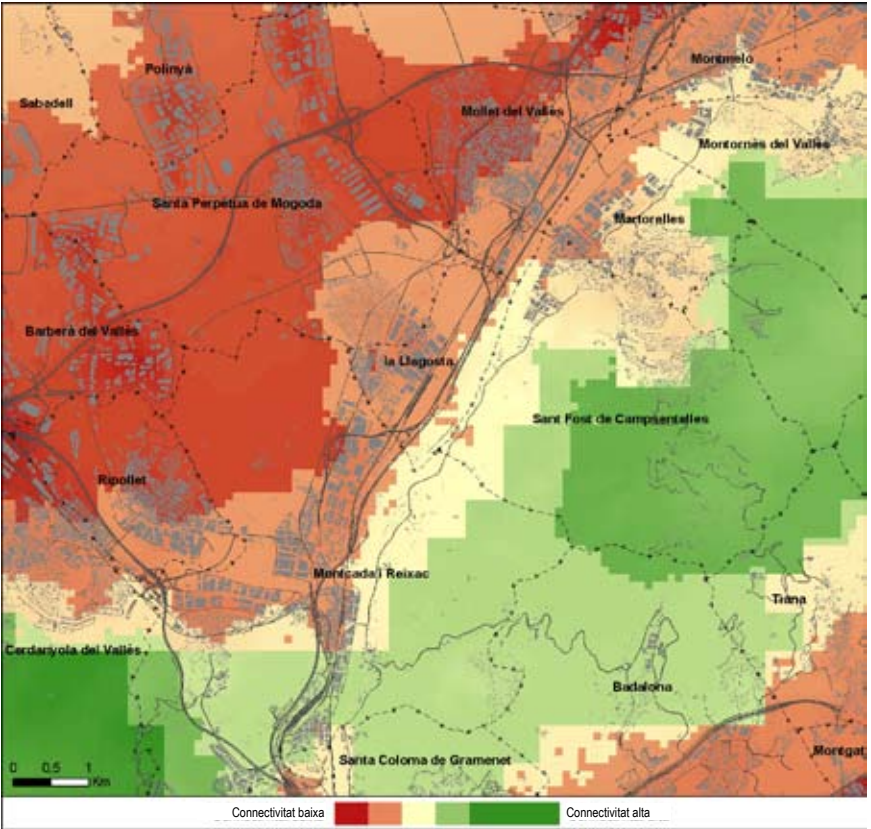
La barrera que suposen les diferents infraestructures viàries pot ser, en general, superada a través dels passos per a les rieres, excepció feta d'alguns casos en què són insuficients, com el pas del torrent de can Torrents per sota la BV-5001, i el pas que s'està deixant per sota la via del tren d'alta velocitat quan creua la riera de Polinyà. Les obres de la traça ferroviària del tren d'alta velocitat estan suposant la pèrdua d'una notable superfície de la massa arbòria de l'Alomar, així com la greu afectació del llit de la riera de Caldes pels moviments de terres.

La connectivitat ecològica cap al Vallès es troba recolzada pel planejament, únicament pel sòl no urbanitzable de protecció especial que ressegueix la riera de Caldes.

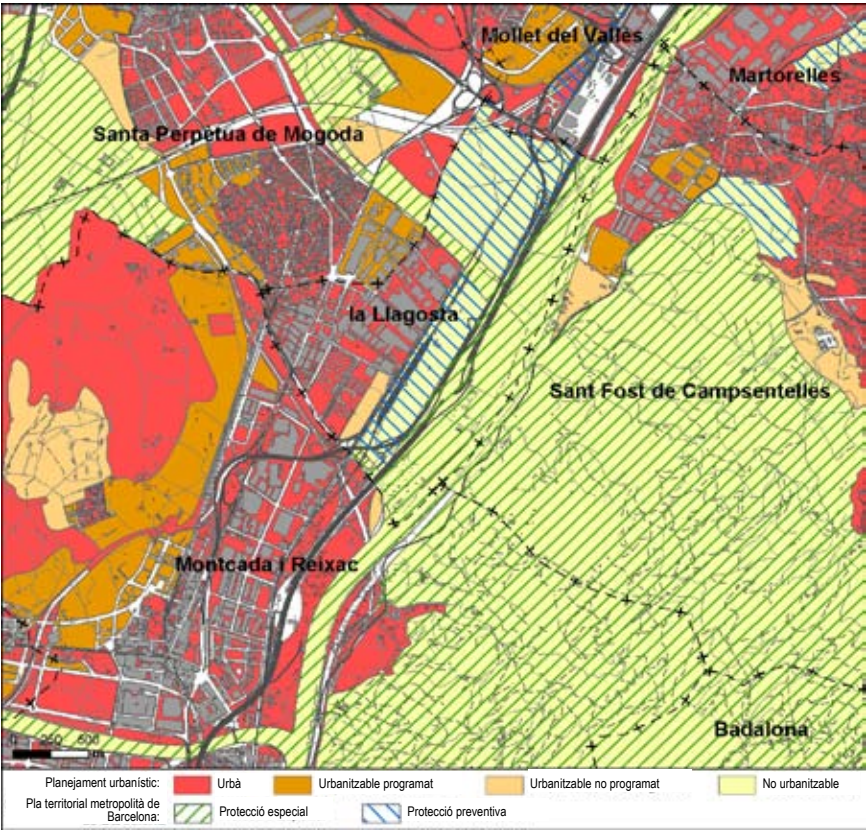
A nivell d'infraestructures es preveu la millora i variants de la BV-5001, la construcció de la ronda de Santa Perpètua - la Llagosta, el desdoblament de la línia fèrria Barcelona - Vic i la ubicació d'una nova estació intermodal de mercaderies a la Llagosta.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona..



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Pla de planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



La vall de Reixac, un espai que conserva uns hàbitats i una biodiversitat molt remarcables.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La gestió del conjunt d'espais fluvials de la xarxa hidrogràfica, i els escassos espais lliures associats, és clau per al manteniment i la potenciació de la connectivitat en aquest sector. En concret:

- Revisar el pas del torrent de can Torrents sota la BV-5001 per tal de millorar la seva funció de corredor per a la fauna. En aquest sentit, les actuacions de millora previstes per aquesta via, poden ser una oportunitat per millorar la seva permeabilització. Aquest pas tindria un suport addicional si en els boscos i arbredes de ribera entre can Rovira i can Donadeu s'hi actués per millorar-ne la seva estructura forestal.
- Projectar la restauració de la gravera de can Canyelles per tal que, quan s'acabi l'explotació, es pugui posar en valor el nou hàbitat aquàtic que s'ha produït per l'emergència d'aigua del freàtic.
- Corregir el perfil del canal de la riera de Caldes en el seu últim tram perquè en lloc d'un calaix vertical es pugui establir una escollera inclinada que faciliti la permeabilitat per a la fauna.
- Revisar el pas de la riera de Polinyà a través de la via del tren d'alta velocitat, per tal que aquest s'adeqüi a la hidrologia i la capacitat connectora del curs fluvial.
- Recuperar l'estructura del llit original de la riera de Caldes, afectades actualment per importants moviments de terres, un cop s'acabin les obres del tren d'alta velocitat.
- Establir les mesures necessàries per permeabilitzar les noves infraestructures previstes.



Alguns passos fluvials de la traça del tren d'alta velocitat constreixen la capacitat hídrica i la funció connectora dels torrents que travessen.



La riera de Polinyà desemboca al riu Besòs davant de Sant Pere de Reixac.



La riera de Polinyà en el terme de Santa Perpètua de Mogoda, tot i estar canalitzada en alguns trams, funciona com a connector per a la fauna.



Pas sota la carretera BV-5001 en el torrent de can Torrents, clarament inadequat per a la connectivitat de la fauna.



El pas de la riera de Reixac per sota la BV-5001 constitueix un punt clau en la connectivitat entre el Vallès i la serralada de Marina.



Les arbredes de la llera del riu Besòs entre el torrent de can Torrents i la riera de Reixac mereixerien mesures de conservació més contundents.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Milliores/Desdoblements
- Ferroviàries**
- Noves
 - Milliores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - 🕒 Permeabilització d'infraestructures
 - 🌿 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

SABADELL - PALAU-SOLITÀ

22

INTRODUCCIÓ

La connectivitat ecològica entre la serralada Prelitoral i la Litoral a través del mosaic agrícola i forestal del Vallès troba en aquest punt, entre Polinyà i Palau-Solità i Plegamans, així com entre Polinyà i Sabadell, un coll d'ampolla que cal tenir present.

Al sector est, el mosaic agroforestal format per conreus extensius de secà, majoritàriament cereals, i retalls de pinedes mixtes, s'estreny al voltant del Turó de l'Home Mort i l'antic Càmping Palau, entre la zona urbanitzada de Can Riera - Santa Magdalena, de Palau-Solità, i el polígon industrial Nord-Est, de Polinyà. Aquest àmbit està creuat pel torrent de l'Home Mort, afluent de la riera de Caldes, que circula més a l'est, a tocar de la zona urbana de Palau-Solità. Al sector oest, el mateix mosaic es troba fortament fragmentat entorn de la C-155 entre Polinyà i Sabadell, per diferents usos de caire industrial, i està creuat de nord a sud pel torrent de Can Mauri - riera Seca i el torrent de Can Rovira.

Els principals vials que travessen aquest àmbit són la B-142, de Polinyà a Sentmenat, i la C-155, de Granollers a Sabadell, que recull el trànsit dels diferents polígons industrials de la zona.



La riera de Caldes, un clar corredor biològic que vertebrats els espais lliures de la zona.



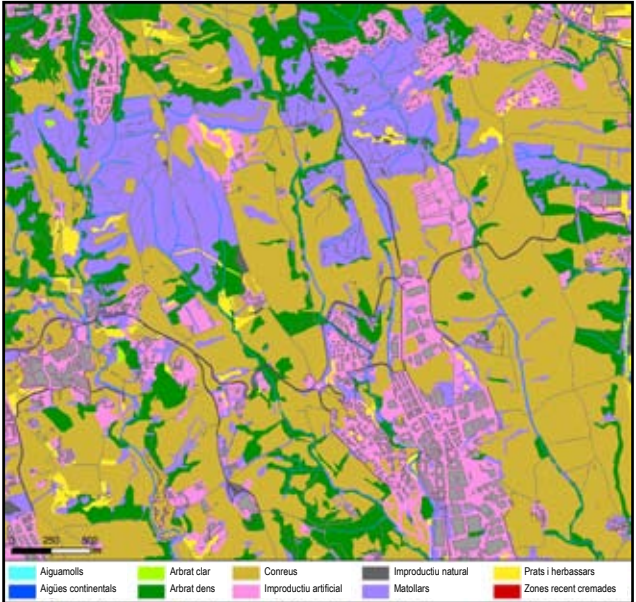
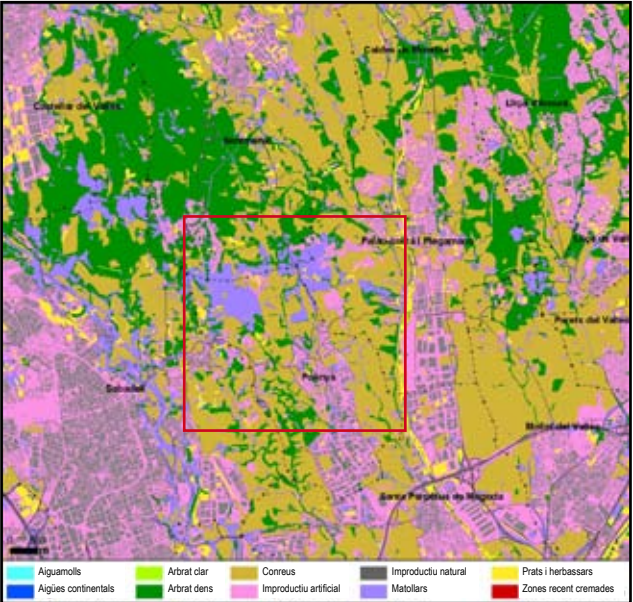
El Polígon Industrial Nord-Est a la cruïlla entre la carretera B-142 i la C-155.



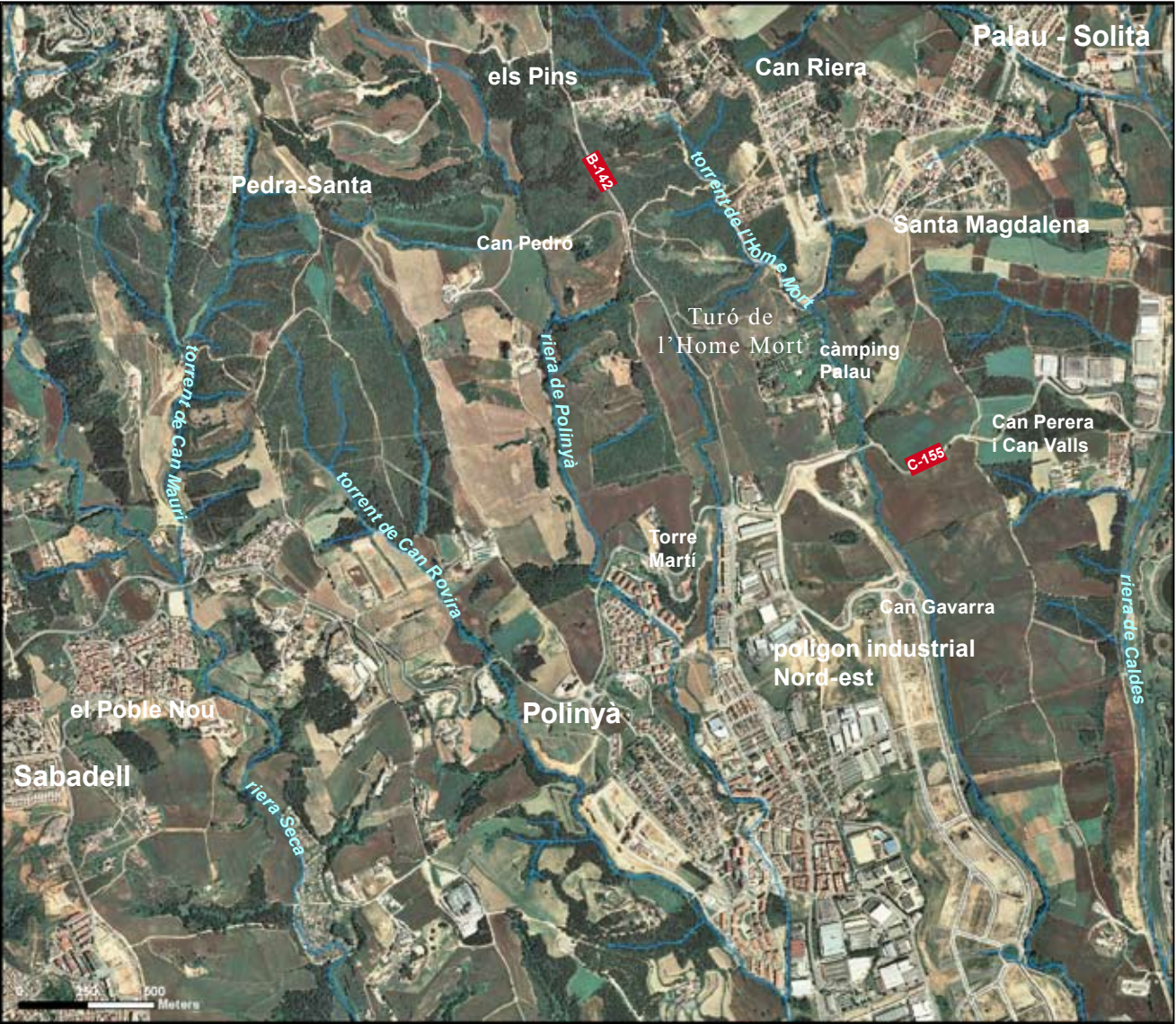
El paisatge agrícola amb retalls de boscos de pins caracteritza aquesta zona creuada per la C-155.



El mosaic agroforestal topa amb la zona urbanitzada a partir de la C-155.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

El bon estat ecològic del mosaic agroforestal que cobreix aquest àmbit acull una gran diversitat d'espècies, especialment a l'hivern, ja que actua de reservori per a un bon nombre d'ocells passeriformes hivernants. Tot i que els diferents retalls de pinedes presenten un sotabosc força pobre, els torrents conserven encara algunes franges de bosc de ribera i de comunitats d'ambients humits.

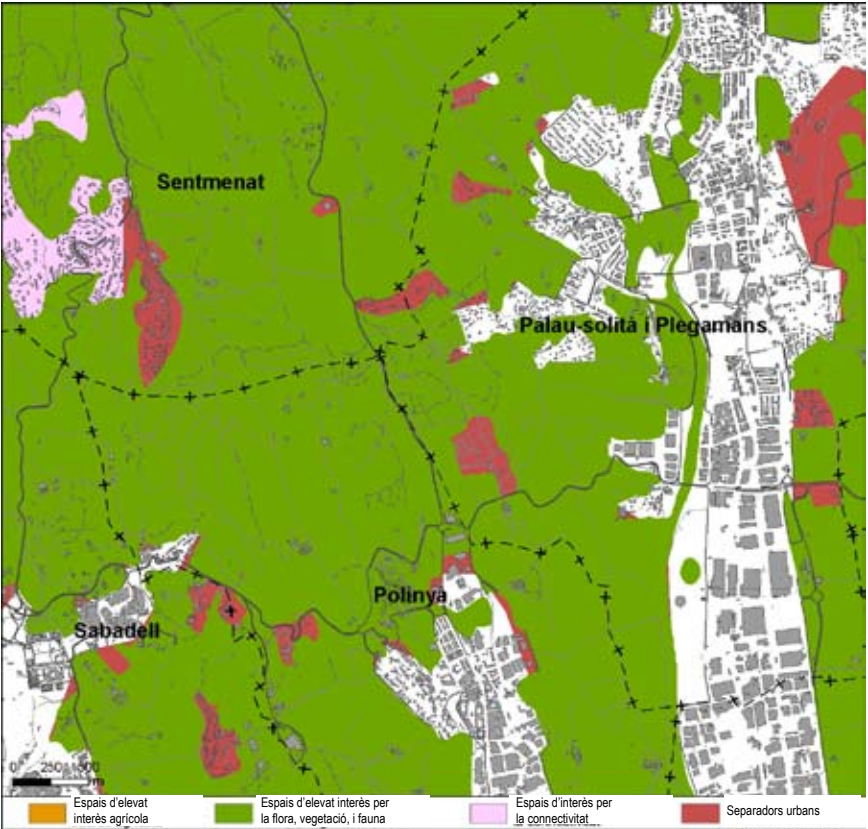
A banda de l'interès ecològic, destaca l'interès paisatgístic i social que desperta l'indret en els ciutadans dels nuclis propers, ja que utilitzen els camins rurals de l'espai per a passejades freqüents.

La bona permeabilitat ecològica que gaudeix la zona a través dels diferents cursos fluvials i del mosaic agroforestal pot veure's àmpliament retallada si el sector de sòl urbanitzable programat situat en l'antic càmping Palau es desenvolupa íntegrament i si el sòl no urbanitzable de protecció preventiva, entre aquest sector i el nucli de Polinyà, s'arribés a transformar. De ser així, la peça agrària entre Palau-Solità i Polinyà quedaria gairebé aïllada, perdent bona part de les funcions ambientals que ara presenta.

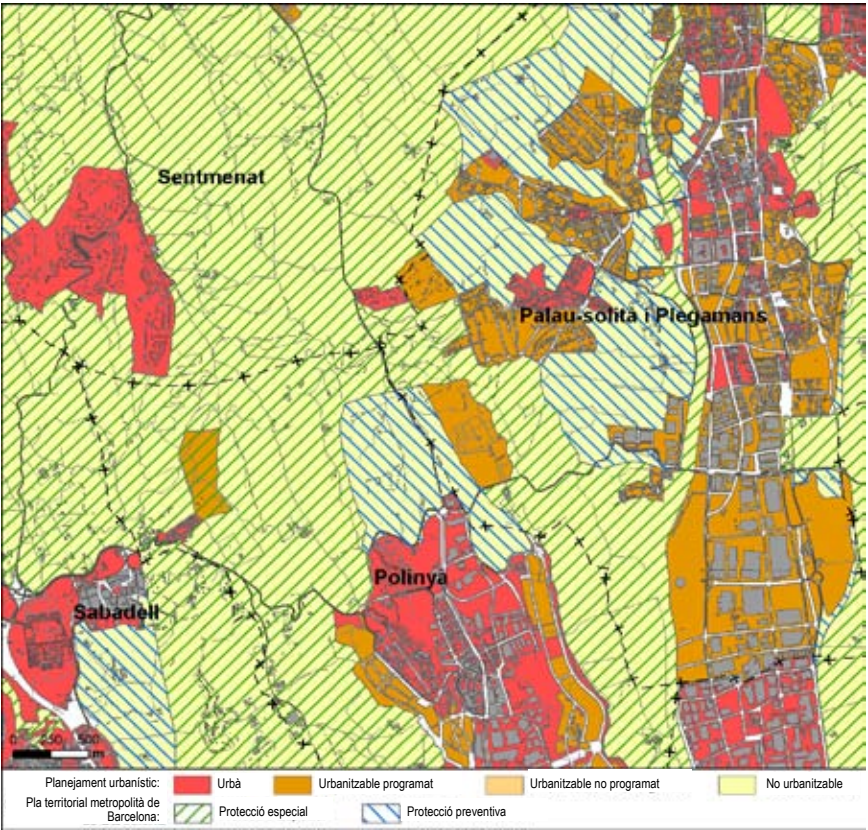
Entre Polinyà i Sabadell, en canvi, el sòl és no urbanitzable de protecció especial. Tot i així, les activitats diverses que es desenvolupen en els sòls no urbanitzables al voltant de la C-155 tenen un efecte barrera important. Aquí, la permeabilitat ecològica se centra en els dos cursos fluvials que travessen la carretera de nord a sud, ja que el mosaic agroforestal queda pràcticament interromput pels usos urbans que ocupen bona part dels marges de la carretera. Cal recordar que aquest àmbit forma part de la llarga i ampla franja d'espais agraris que, després de passar per Santa Perpètua (Fitxa 12), arriba a la Llagosta (Fitxa 21), on la riera Seca i la de Polinyà s'uneixen per desembocar al Besòs. Finalment, cal destacar la previsió de millora tant de la carretera B-142, com de la C-155.



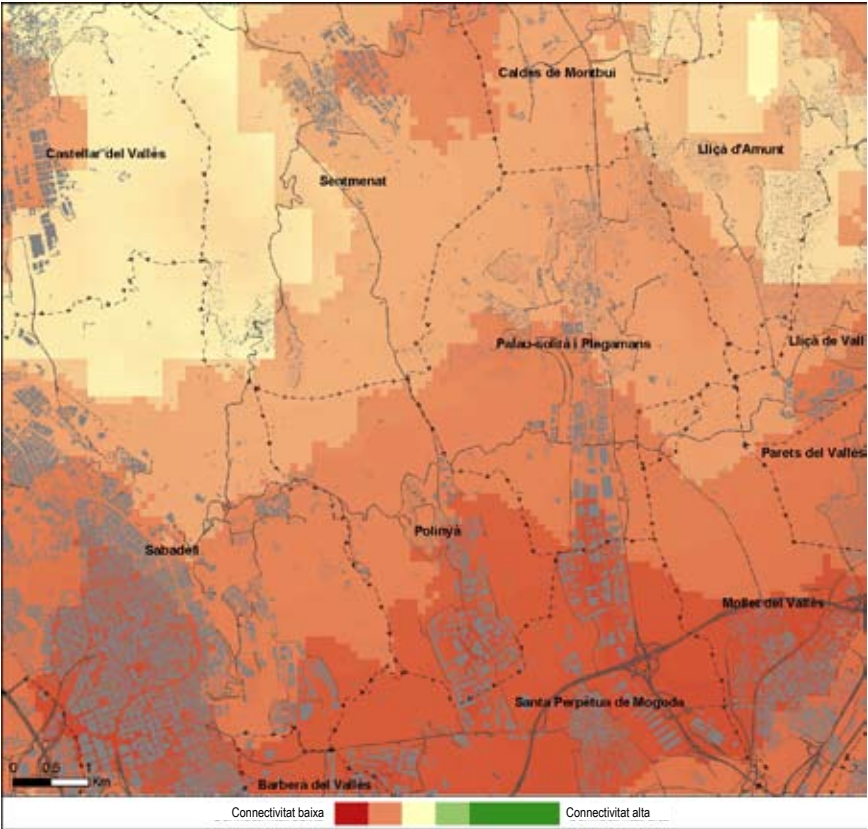
Els diferents cursos fluvials d'aquest àmbit canalitzen bona part dels fluxos ecològics que s'hi donen.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



La zona entre la B-142 i la riera de Polinyà, amb el nou sector urbanitzat a tocar de la masia de can Serra i torre Martí.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La preservació i la millora del mosaic agroforestal i dels espais fluvials permetria incrementar la connectivitat en aquest àmbit, a la vegada que els valors naturals i el paisatge. Algunes de les possibles actuacions en aquest sentit són:

- Promoure el manteniment de l'activitat agrària en aquest sector per tal contribuir a la conservació de la biodiversitat, de la funcionalitat ecològica i del paisatge.
- Mantenir i recuperar els hàbitats naturals al voltant dels torrents que estructuraven el sector, des del torrent de can Mauri fins al torrent de l'Home Mort. Eradicar allà on sigui possible els poblaments de canya americana i repoblar amb arbres propis de ribera, per tal de millorar la qualitat dels hàbitats i la seva funció connectora.
- Avaluar la possibilitat de construir passos elevats (amb fals túnel) en algun punt de la C-155 a fi de facilitar la connectivitat per a la fauna terrestre més enllà dels passos inferiors que hi ha a través dels torrents de la zona. Les actuacions previstes en aquesta via podrien ser una bona oportunitat per introduir aquesta millora.
- Condicionar el possible desenvolupament urbanístic entre Palau-Solità i Polinyà per què es deixi la màxima amplitud d'espais lliures possible al voltant del torrent de l'Home Mort i es prenguin les mesures necessàries per reduir l'impacte ambiental sobre aquests.
- Reduir l'ocupació, en sòl no urbanitzable, dels usos de caire industrial, i de les activitats impropies en aquests sòls, al voltant de la C-155 entre Sabadell i Polinyà per tal de restablir la connectivitat a través del mosaic agroforestal.



El torrent de ca n'Oller ressegueix el polígon industrial del Nord-Est. En aquest s'hi ha arranjat un itinerari de passeig.



El mosaic de conreus, boscos, marges i torrents fan del paisatge d'aquest indret un racó singular, amb moltes similituds amb l'espai protegit de Gallecs.



Arbredes en el que fou l'antic càmping de Palau, avui abandonat, i per tant convertit en un espai natural singular.



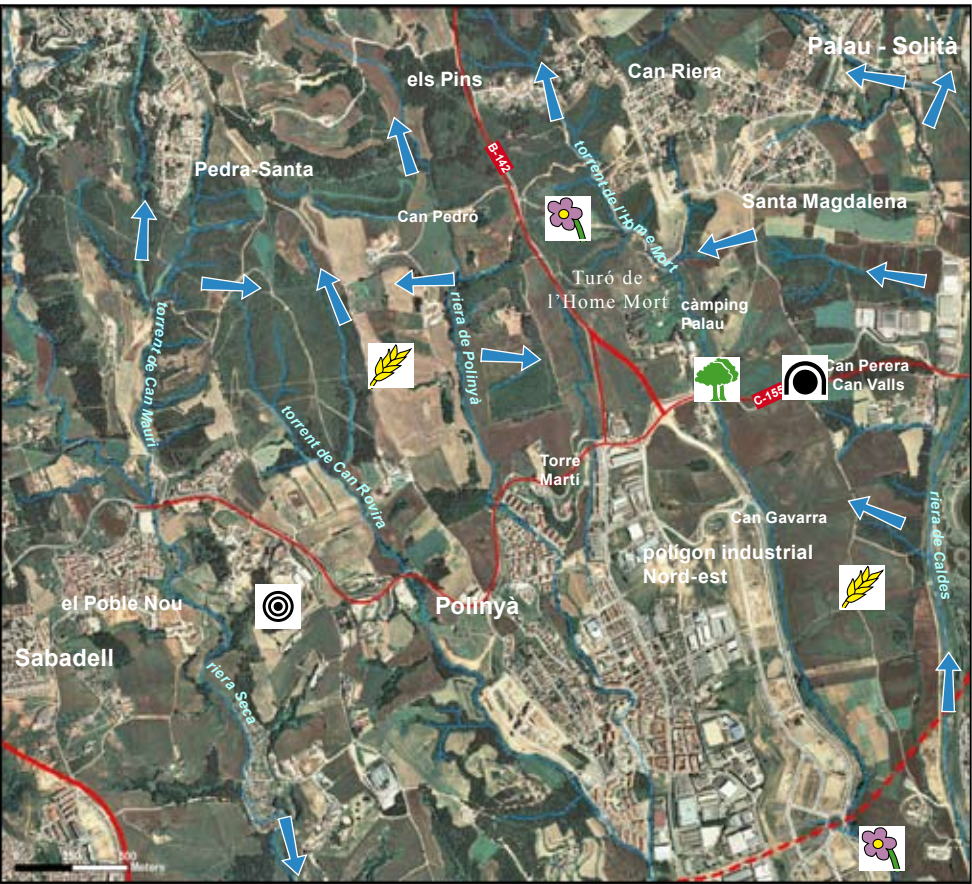
La C-155 és una carretera amb elevada densitat de trànsit, però podria permetre en algun punt situar un fals túnel i donar continuïtat al territori.



El torrent de can Serra travessa el polígon industrial del Nord-Est.



El sector de Can Gavarra, avui convertit en un abocador de terres, mentre es consolida el polígon industrial Nord-est.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
 - Ferrovies**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - 🌳 Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

PALAU SOLITÀ - LLIÇÀ D'AMUNT

23

INTRODUCCIÓ

Aquest sector es troba a mig camí entre les forests de la serralada Prelitoral i la plana agrícola vallesana. La conservació d'aquests espais agroforestals són bàsics per preservar la connectivitat, i en general la funcionalitat ecològica, al Vallès.

El territori està format per un conjunt de petites serres que s'estenen en direcció nord-sud, entre les quals s'hi encaixen diversos torrents de règim hídric temporal que es van unint per constituir, per una banda, la riera Seca i, per l'altra, la riera de Tenes.

La matriu territorial inclou boscos de pins amb alzina en regeneració, clapes de conreus majoritàriament de secà i bosquets humits de ribera. La majoria de torrents presenten una faixa d'arbres planifolis com el plàtan, el pollancre o l'àlber. No obstant això, alguns trams es troben entapissats de canya americana.

Aquesta matriu agroforestal, però, es troba fortament reduïda i escanyada per extensíssimes urbanitzacions de primera residència, ben desenvolupades, que deixen molt pocs espais lliures entre elles.



Urbanització de can Falguera amb el Montseny al fons.



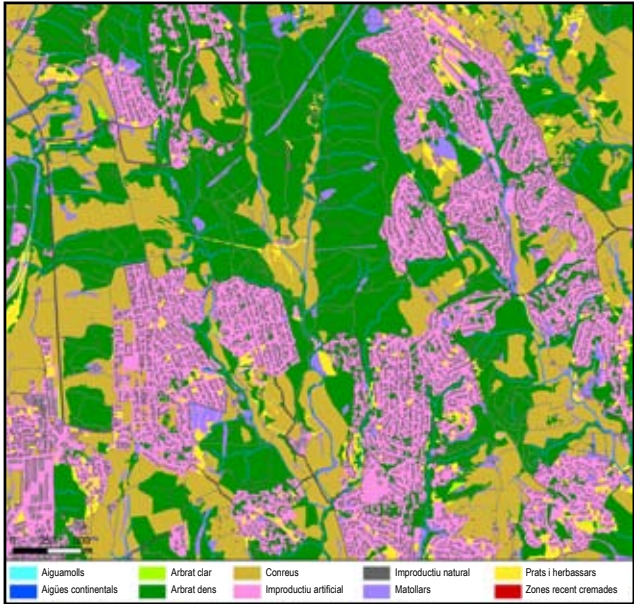
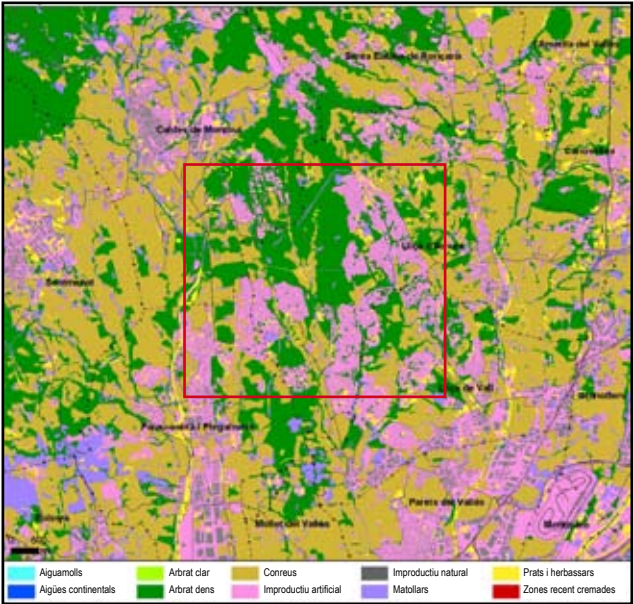
Arbredes seminaturals al torrent de les Valls, entre les urbanitzacions de can Falguera i can Rovira.



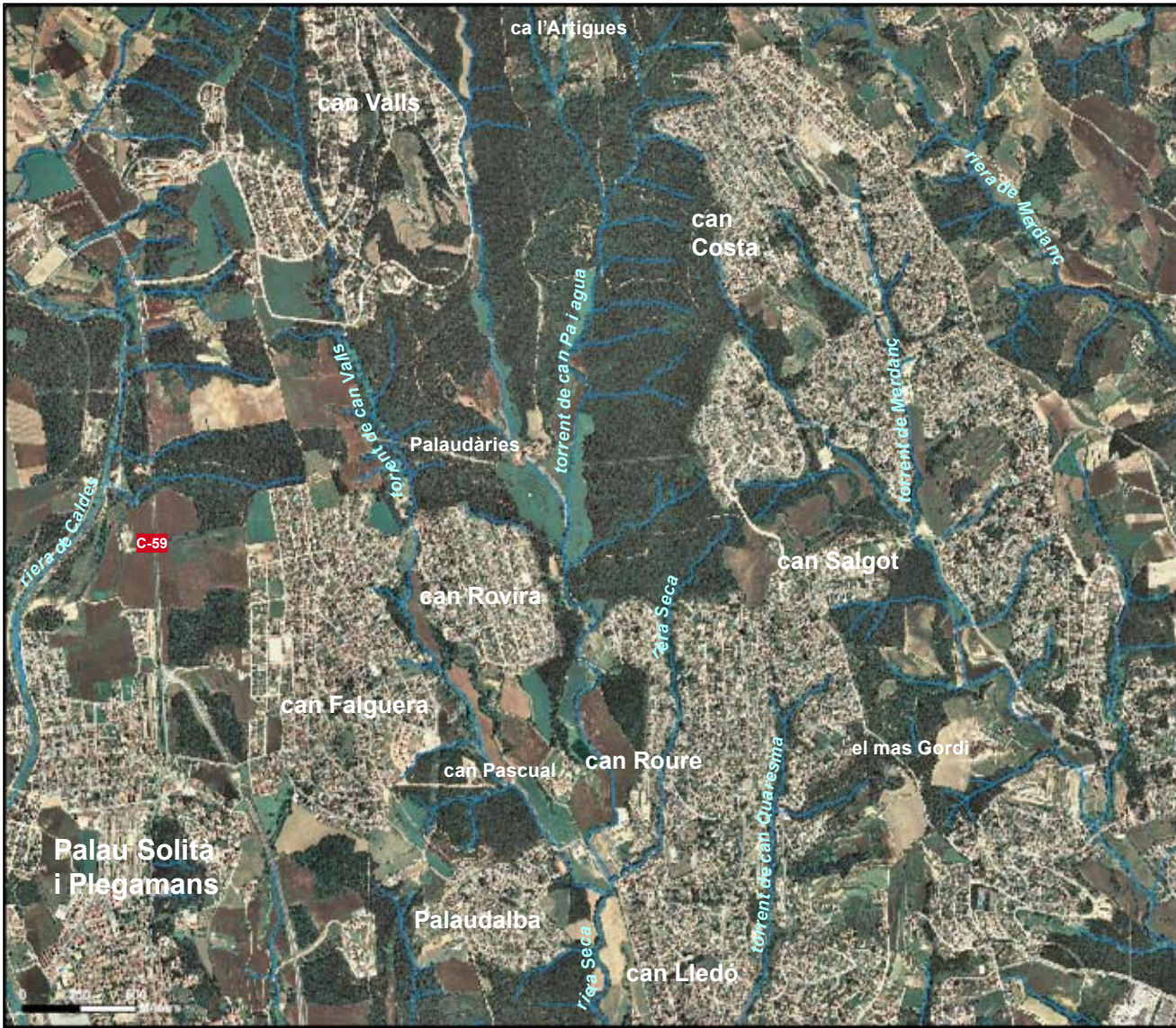
Urbanització de can Rovira amb el massís de Sant Llorenç del Munt al fons.



Torrent de can Pa i Aigua, en primer terme, i torrent de les Valls, al fons, davant de can Roure.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

Lliçà d'Amunt és un municipi que presenta una notable urbanització de tipus dispers i fragmentat, amb assentaments i infraestructures que cobreixen bona part del seu territori. Tanmateix, encara resten indrets prou valuosos des del punt de vista ecològic, i agradables paisatgísticament, tot i que es troben amenaçats per la pèrdua i la fragmentació dels pocs espais agrícoles i forestals que encara van quedant. Amb aquest procés de transformació, corren el risc d'esdevenir espais massa petits per mantenir la seva rendibilitat agrària i el seu valor ecològic, i acabar essent incorporats als desenvolupaments urbans.

El mosaic de conreus i bosquets que es retallen sobre la trama urbanitzada es troben en un estat de conservació moderat. Les pinedes presenten una regeneració d'alzina remarcable i, tot i que aquests boscos no presenten una gestió silvícola planificada, són un bon refugi per a la fauna silvestre. L'estructura morfològica i vegetal dels torrents que transcorren per aquest territori és força favorable al pas de la fauna, excepció feta d'alguns trams completament colmatats de canyar, que són impracticables. Finalment, els conreus de secà envoltats de bosc i amb marges plens de bardissa (productors de gran quantitat de fruits silvestres), esdevenen un recurs ecològic excel·lent.

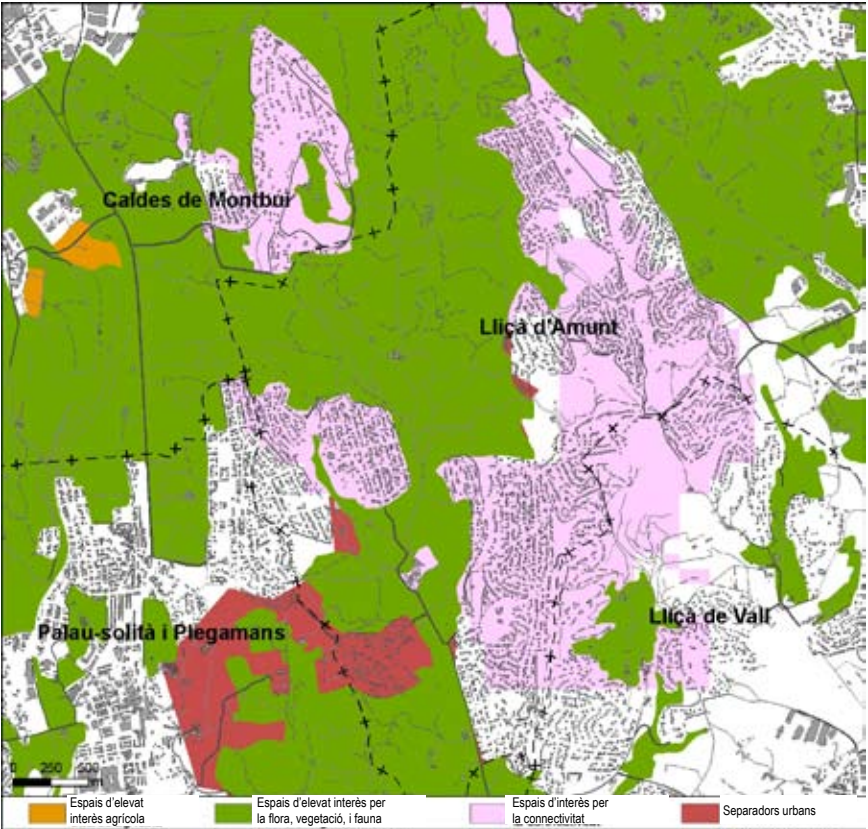
Els impactes més destacables es concentren al torrent de les Valls, en el seu pas entre Can Falguera i Can Rovira, ja que es troba afectat tant per obres de canalització d'aigües residuals que malmeten directament la llera, com per la presència d'una línia d'alta tensió que el ressegueix.

El planejament deixa la major part del territori lliure com a sòl no urbanitzable. No obstant, relliga totes les urbanitzacions amb peces de sòl urbà o urbanitzable, de forma que posaria en perill la connectivitat ecològica encara existent.

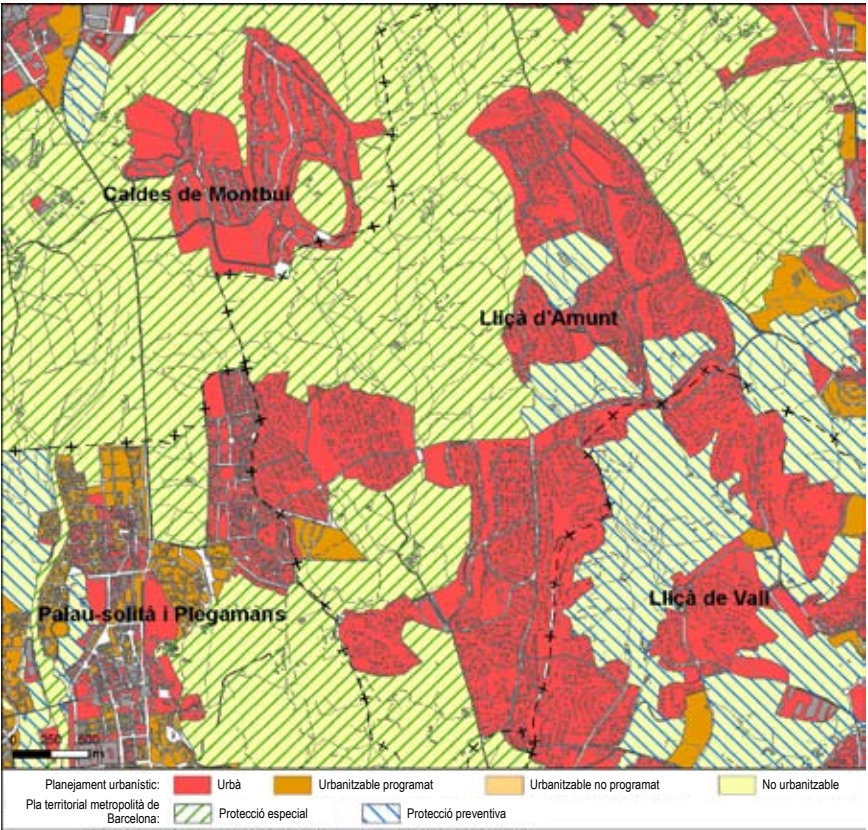
Al nord d'aquest àmbit, a través del bosc de Palaudàries, és previst el pas d'una nova infraestructura viària, la Ronda del Vallès.



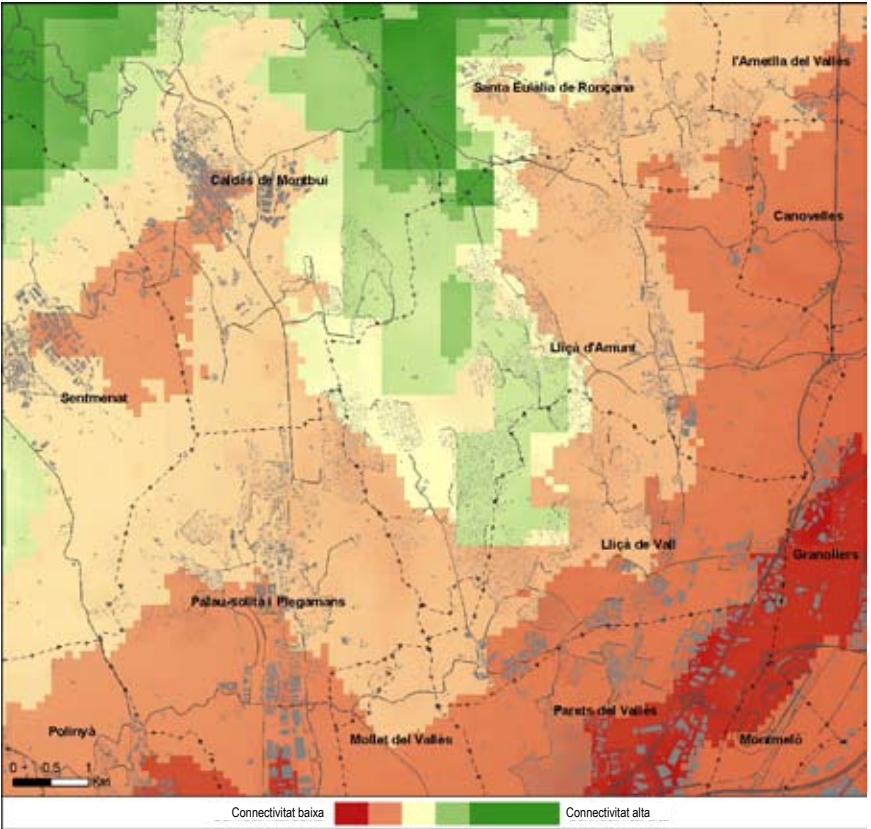
Bosc de Palaudàries, un bona mostra d'aquest mosaic connectiu format per una pineda mixta amb màquia d'alzinar, camps de secà i retalls de bosc humit a tocar dels torrents.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



La riera Seca creuant pel bell mig de la urbanització de can Roure amb l'aqüeducte en desús que es troba en aquest indret.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

- Les mesures proposades incideixen tant en la preservació i millora dels espais lliures existents, com en la minimització de l'impacte dels assentaments i infraestructures actuals i futurs.
- Incentivar la redacció i execució de plans de gestió forestal per tal de millora l'estructura i funcionalitat dels retalls de bosc, especialment les pinedes amb alzinar, que podrien evolucionar cap a boscos més madurs.
 - Potenciar la continuïtat de l'activitat agrària, principalment amb conreus tradicionals, en les peces residuals que encara queden entre les urbanitzacions.
 - Assegurar el manteniment i la millora de la funcionalitat dels corredors ecològics vinculats als àmbits fluvials i als espais lliures en els actuals sectors urbanitzats, i en els sòls urbanitzables encara no desenvolupats.
 - Emprendre actuacions d'eliminació de la canya americana, especialment en alguns trams del torrent de Pa i Aigua, per tal de millorar la funció com a hàbitat i connectora dels espais fluvials.
 - Establir mesures per tal reduir els impactes que actualment rep el torrent de les Valls.
 - Preservar i millorar tot el tram de la riera Seca atès que actualment té un important paper com a corredor biològic.
 - Establir les mesures necessàries per tal de garantir la permeabilitat de la Ronda del Vallès en aquest sector.



Urbanització de can Rovira, amb la de can Roure al fons, entre les quals a franja de separació és ben estreta.



Torrent de les Valls travessant el carrer del camí de Palau i enfilant cap a la urbanització de can Falguera.



Torrent de les Valls, entre les urbanitzacions de Can Falguera i can Rovira, afectat per obres de canalització d'aigües residuals.



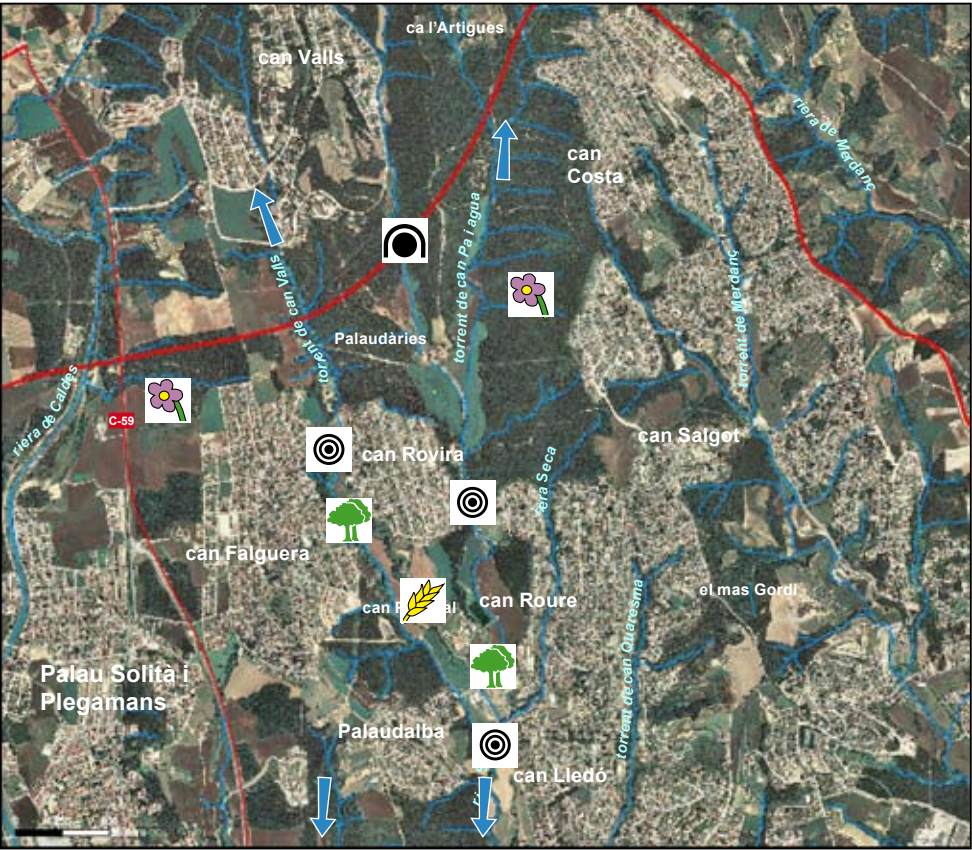
Riera Seca travessant pel mig de la urbanització de can Roure.



Escola pública situada entre els torrents de can Pa i aigua i el torrent de les Valls.



Torrent de can Pa i aigua davant de Sant Esteve de Palautó amb el llot obstruït per canya americana.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Ferrovieres**
- - - Noves
 - - - Millores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- ⊙ Actuacions urbanístiques
 - ↙ Protecció de la connectivitat
 - ⊙ Permeabilització d'infraestructures
 - 🌾 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

TEIÀ - PREMIÀ DE DALT

24

INTRODUCCIÓ

La connectivitat ecològica entre la serralada Litoral i la plana litoral, amb els sistemes costaners que s'hi vinculen, es troba greument afectada per la gran extensió urbanística produïda en els darrers cinquanta anys. No obstant, encara queden finestres d'espais lliures que fan pensar amb la possibilitat de restaurar aquesta connectivitat. Una d'elles és la que es troba entre Teià i Premià de Mar. No obstant això, al bell mig d'aquesta franja se situa la urbanització de Sant Berger, deixant únicament dos passadissos lliures en el punt de contacte amb el Sector Barrera de Teià i el Barri del Remei-Castell de Premià de Dalt.

Per sobre d'aquesta urbanització s'enfila el bosc de pi pinyer amb clapes d'alzinar i brolles de romaní amb matoll, cap al turó d'en Baldiri. Al sud, i abans de creuar l'autopista, existeix un mosaic d'usos format principalment per un camp de Pitch & putt, conreus intensius en hivernacles i erms amb pins pinyers. Per sota la C-32 s'obre la plana agrícola litoral amb gran presència d'hivernacles, tot i que també hi apareixen grans superfícies d'erms i alguna vinya.

La riera de Teià i la dels Bous recullen les aigües d'aquest àmbit que davallen, a través de diferents torrents, per la serra boscosa del litoral, travessen trams urbans i l'autopista i creuen la zona agrícola de la plana fins arribar al mar, després de travessar l'A-2 i el ferrocarril de Barcelona a Mataró.



Els hivernacles a l'esquerra de la riera de Teià, un obstacle més a la possible connexió entre la plana i la serralada Litoral.



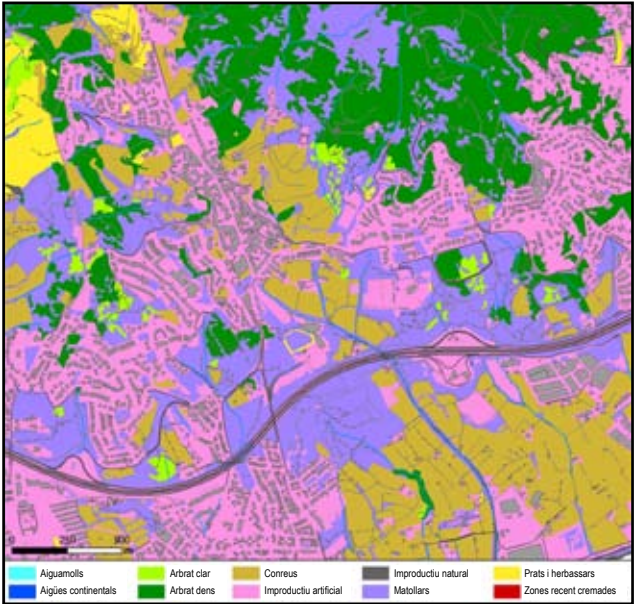
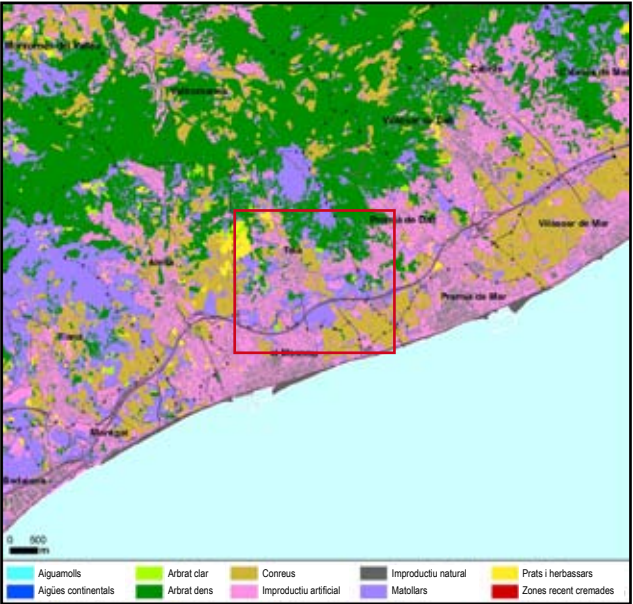
Tram final de la Riera de Teià, a l'esquerra, conreus intensius i a la dreta zones d'erms i espais oberts.



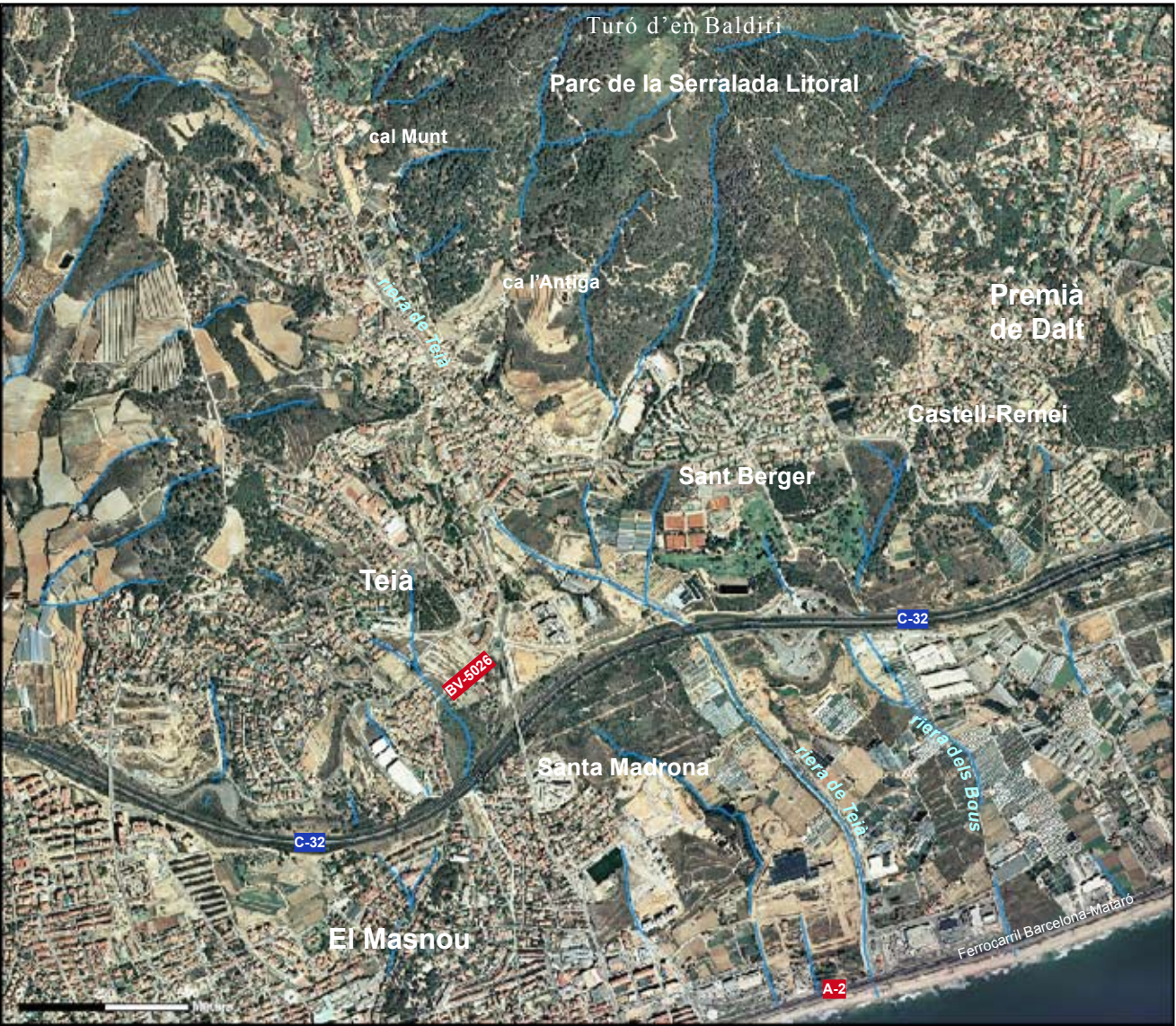
Punt de contacte entre la urbanització Sant Berger i el barri de Castell-Remei de Premià de Dalt. Possible pas connector entre la plana i la serra litoral.



La riera de Teià al seu pas pel nucli urbà.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

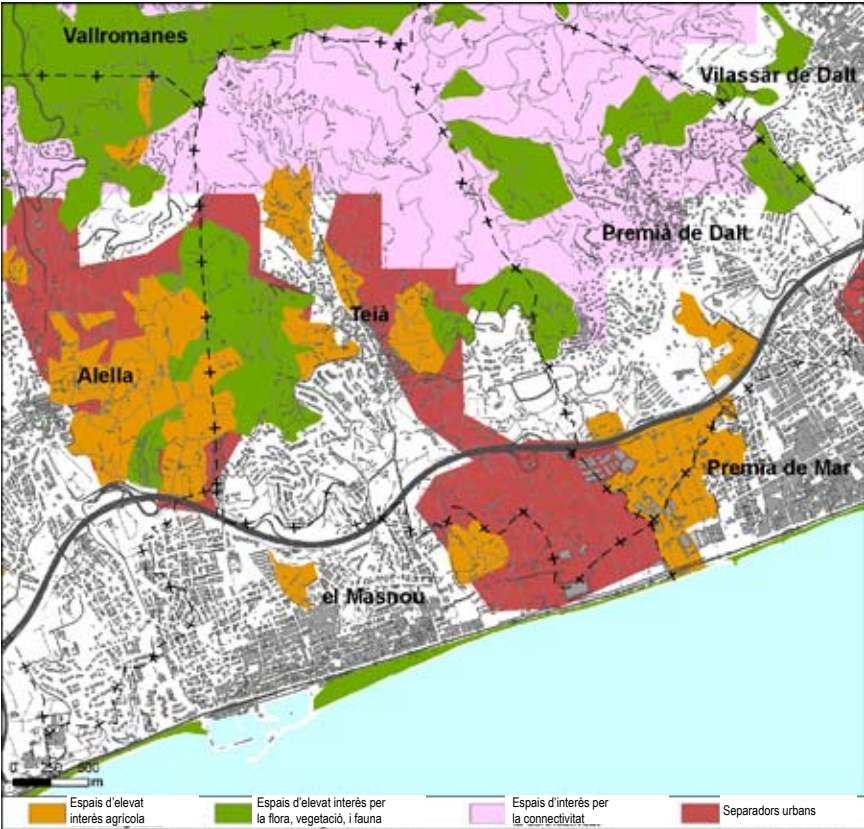
DIAGNOSI

L'Espai d'Interès Natural de la Conreria - Sant Mateu - Céllecs, i el Parc de la Serralada Litoral, arriben fins el punt on la urbanització Sant Berger i el Barri del Remei-Castell de Premià de Dalt gairebé es toquen. Per altra banda, l'àmbit agrícola per sota la C-32 es troba, en la pràctica totalitat, protegit pel Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC). Aquest defineix aquí dues unitats territorials de regulació categoritzades de sòl costaner: Riera de Teià - Riera dels Bous i Riera de Teià Oest. El PDUSC assenyalava com a principals impactes actuals o previsibles el de les vies de comunicació que interrompen el territori amb talusos i tanques de seguretat. Així mateix, remarca que l'agricultura intensiva no sempre és respectuosa amb el medi, alhora que l'excessiu ús de tanques perimetrals, d'hivernacles i altres instal·lacions agrícoles, conformen un espai escassament permeable. També destaca el degradat estat de les rieres ja que, a trams, es troben canalitzades amb elevats murs de contenció i en moltes ocasions s'usen inadequadament, emprant-les com a abocadors o per a la crema de residus, entre d'altres activitats.

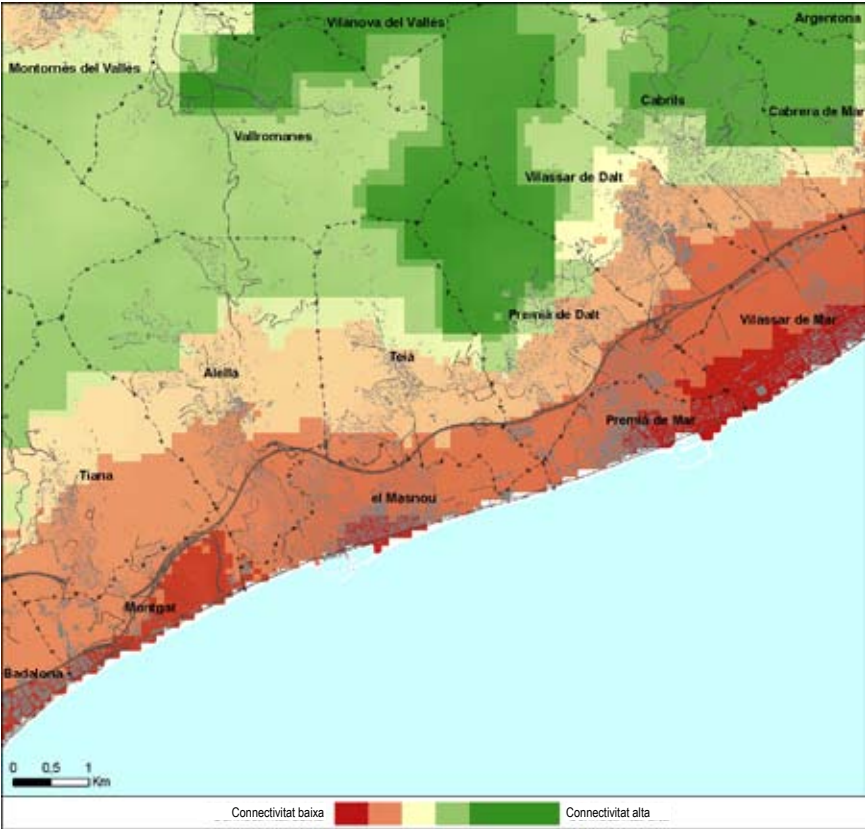
La inclusió del turó de Sant Baldri dins el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) posa en rellevància l'elevat interès d'aquesta zona boscosa. No obstant això, un estudi de moviments de fauna que disposa l'Ajuntament de Teià posa en evidència el greu obstacle que suposa la morfologia de molts camins forestals, amb elevats talusos, al desplaçament de moltes espècies faunístiques.

La continuïtat física d'espais oberts entre el sistema costaner i el de muntanya baixa de la serralada Litoral només es veu truncada per l'autopista C-32 i els punts d'unió de la urbanització Sant Berger amb Teià i Premià de Dalt. L'alt grau d'artificialització de la riera de Teià i del torrent de Sant Berger, juntament amb l'elevada densitat d'hivernacles concentrada en el sòl no urbanitzable que hi resta, descarten el sector més occidental entre l'autopista i la franja urbana com a connector entre els dos espais protegits. Així doncs, el pas connector amb més possibilitats a ser restablert és el situat entre Teià i Premià de Dalt, que coincideix amb l'àmbit on els dos espais protegits pel PEIN i pel PDUSC s'apropen més. Tot i que la continuïtat urbana Sant Berger-Premià i l'autopista segueixen actuant de barreres per a moltes espècies, la presència d'erms amb pins i conreus herbacis a cavall entre les zones boscoses de la serra i les agrícoles de la plana, afavoreix el flux de moltes altres espècies. Aquesta àrea és, en bona part, no urbanitzable de protecció preventiva.

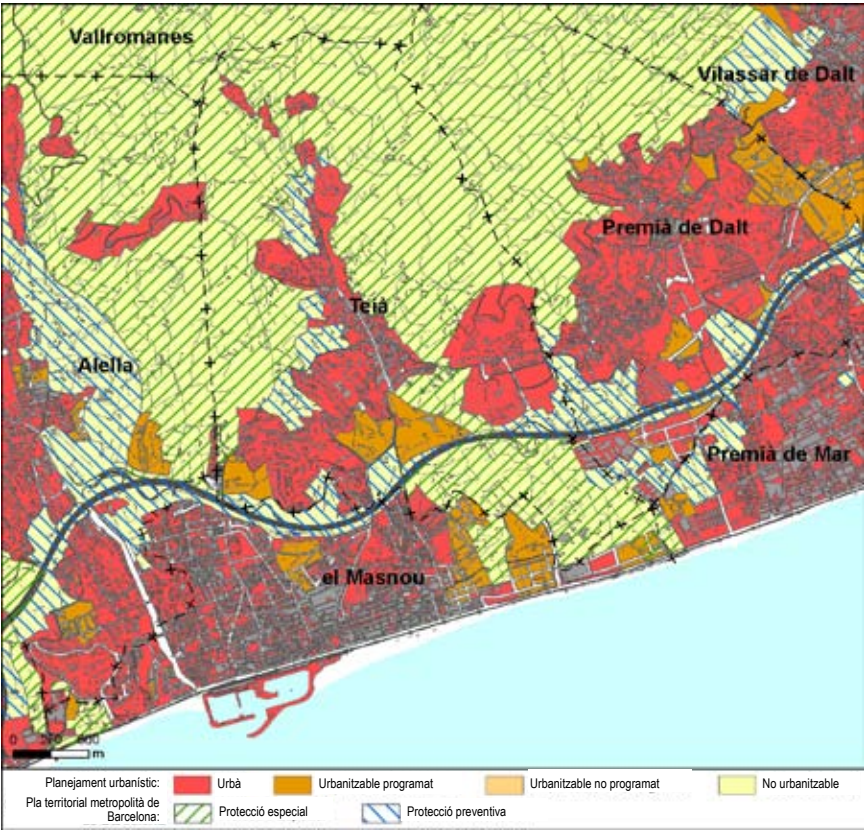
Quant a infraestructures, està prevista la construcció de la via distribuïdora C-32 Montgat-Calella, paral·lela a l'autopista C-32 i el trasllat de la línia de rodalies Barcelona-Mataró, que passaria a travessar la plana agrícola inclosa al PDUSC.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Carena de la Serra de Teià en la qual els espais forestals prenen un paper predominant en la preservació dels valors naturals del Parc de la Serralada Litoral.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Aquest àmbit tan complex precisa de nombroses mesures, de naturalesa diferent, per millorar la connectivitat:

- Emprendre una remodelació de la llera de la riera de Teià en el seu tram final que en permeti disminuir l'actual efecte barrera de les parets de formigó i acabar amb el seu actual ús viari.
- Establir mesures de millora del paisatge erm del sector de Santa Madrona per evitar-ne la seva degradació, la qual podria comportar l'establiment d'usos marginals.
- Adequar els camins forestals que recorren la zona boscosa del turó d'en Baldiri per tal de suavitzar els talusos i facilitar el pas de la fauna.
- Adequar el pas entre Sant Berger i Premià de Dalt per afavorir el flux faunístic, mantenir i millorar la franja d'espais oberts que envolten el curs que davalla de Premià i arranjar el pas d'aquest a través de la C-32. La construcció de la nova via pot ser una bona oportunitat per executar aquesta millora.
- Permeabilitzar l'àmbit agrícola protegit pel PDUSC, tenint en compte la implantació de les diverses instal·lacions agrícoles (hivernacles, magatzems,...), els filats que envolten les explotacions i les infraestructures hidràuliques que el creuen.
- Establir les mesures necessàries per garantir la permeabilitat del nou traçat del ferrocarril Barcelona-Mataró.
- En cas que s'arribi a desenvolupar el sòl no urbanitzable de protecció preventiva situat entre Teià i Premià de Dalt i entre l'autopista i l'àrea urbana, definir les condicions necessàries per mantenir la continuïtat dels espais oberts entre la serralada litoral i els sistemes costaners.



Riera de Teià sortint a l'exterior passat el viaducte de la C-32



Riera de Teià en el seu tram final pel terme municipal del Masnou.



La urbanització Sant Berger, amb l'autopista i la plana agrícola litoral al fons.



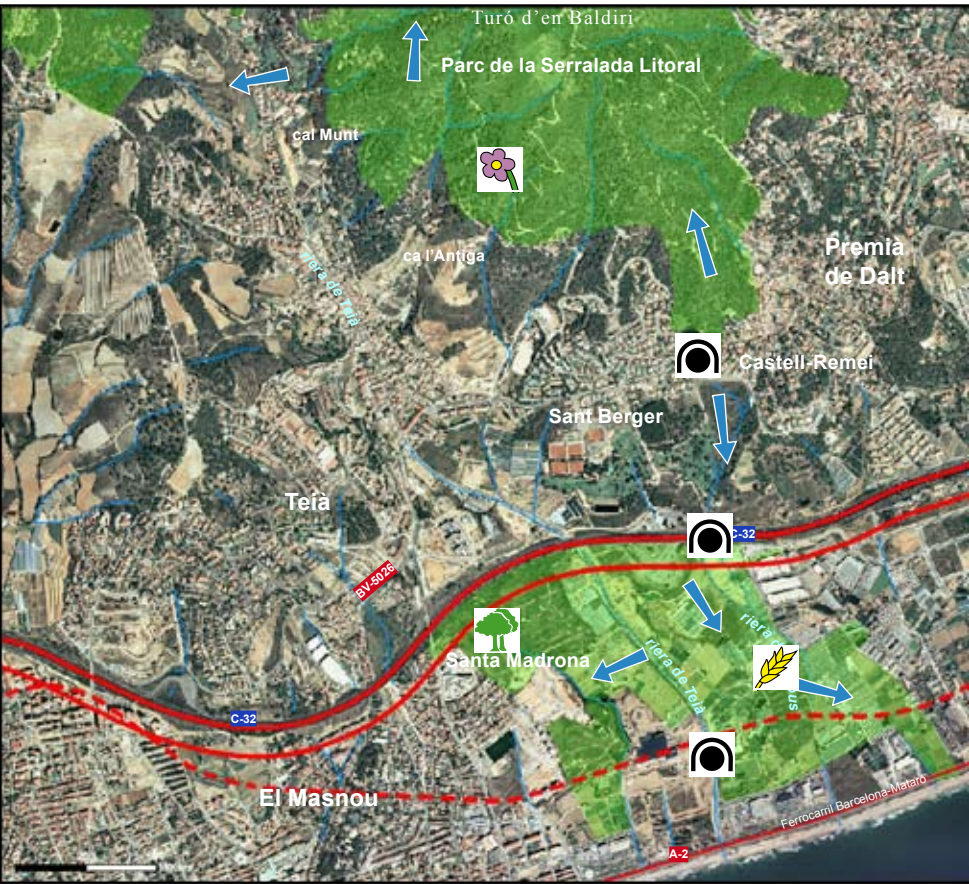
El camp de pitch & putt, la urbanització i l'autopista C-32 dificulten la connectivitat entre la serralada Litoral i la plana agrícola.



Retalls de vinya a tocar del bosc de la serralada Litoral davant del cementiri municipal.



Punt de contacte entre la urbanització Sant Berger i el sector Barrera de Teià. Possible pas connector excessivament transformat per ser actualment viable.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal**
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

SANT FELIU DE CODINES

25

INTRODUCCIÓ

Aquest àmbit territorial és essencial per tal de garantir la connectivitat ecològica al llarg de la serralada Prelitoral, concretament entre els espais de Gallifa i els Cingles del Bertí, ambdós inclosos al Pla d'Espais d'Interès Natural.

Tot el sector situat entre Sant Quirze Safaja i Sant Feliu de Codines presenta una coberta forestal gairebé contínua, de boscos de pi roig amb taques de roureda, alzinar i pineda de pi blanc, que només s'interromp per algunes clapes de conreus i extensions de sòl urbanitzat de forma difusa (Sant Quirze Safaja), articulades al voltant de la xarxa viària (C-59, C-1413b i BV-1341). També destaca a Sant Feliu de Codines la gran superfície ocupada pel Club de Golf Can Bosch, on s'encreuen la carretera C-59 i la C-1413b.

La riera de Tenes (també el Tenes) i els seus afluents (com les rieres de Vallbona i de Sant Quirze) articulen el sistema hidrogràfic de la zona.



Urbanització dispersa del Solà del Boix a Sant Quirze Safaja.



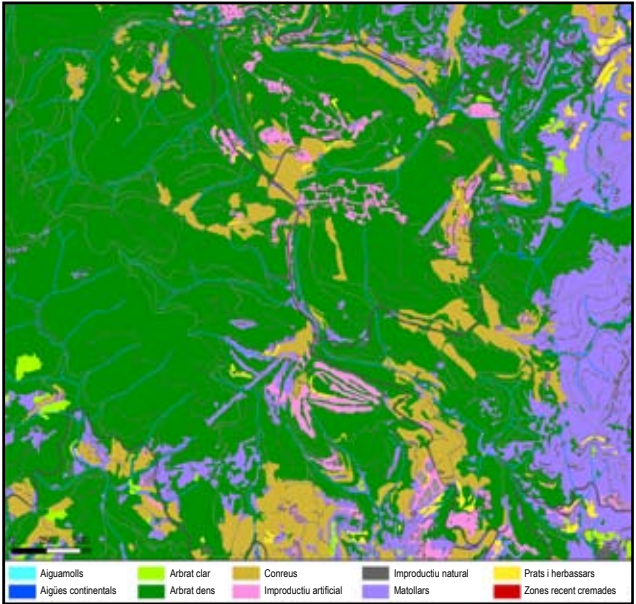
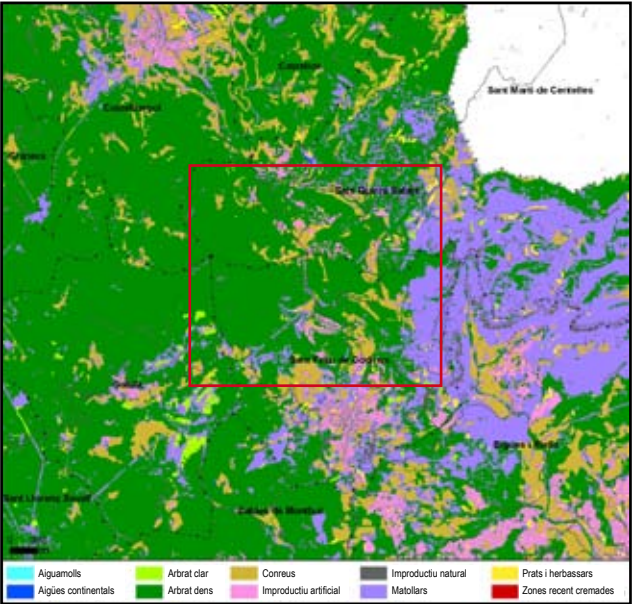
Boscos mixtos de pi roig i roure al Serrat de les Vinyes.



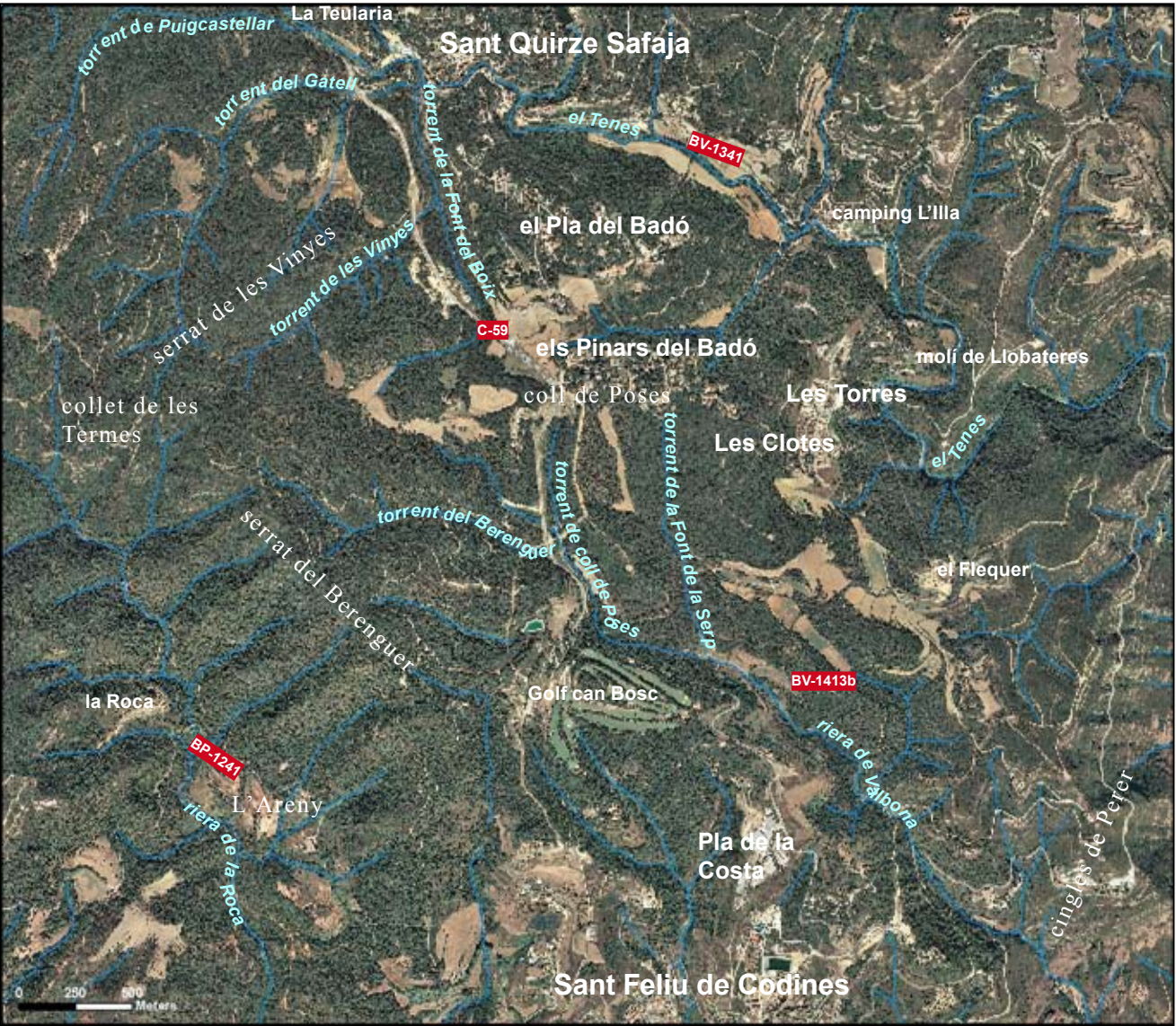
Els cingles de Gallifa al fons i el Serrat del Berenguer.



La riera de Sant Quirze i el Tenes que li dona continuïtat estructural a una bona part d'aquest territori.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

Tot i que es tracta d'un territori força permeable en la seva globalitat, els espais fluvials canalitzen la major part dels desplaçaments de la fauna terrestre. Entre Gallifa i els Cingles de Bertí, la riera de Tenes i alguns dels seus afluents constitueixen els eixos bàsics de la connectivitat en aquest àmbit.

L'ocupació actual del sòl per urbanitzacions en el terme de Sant Quirze de Safaja deixa passos suficients a través dels fons de vall per tal de garantir la connectivitat ecològica. D'altra banda, les infraestructures viàries de la zona, quan creuen els diferents cursos fluvials, tenen passos suficients i prou generosos per tal de garantir els fluxos de fauna terrestre.

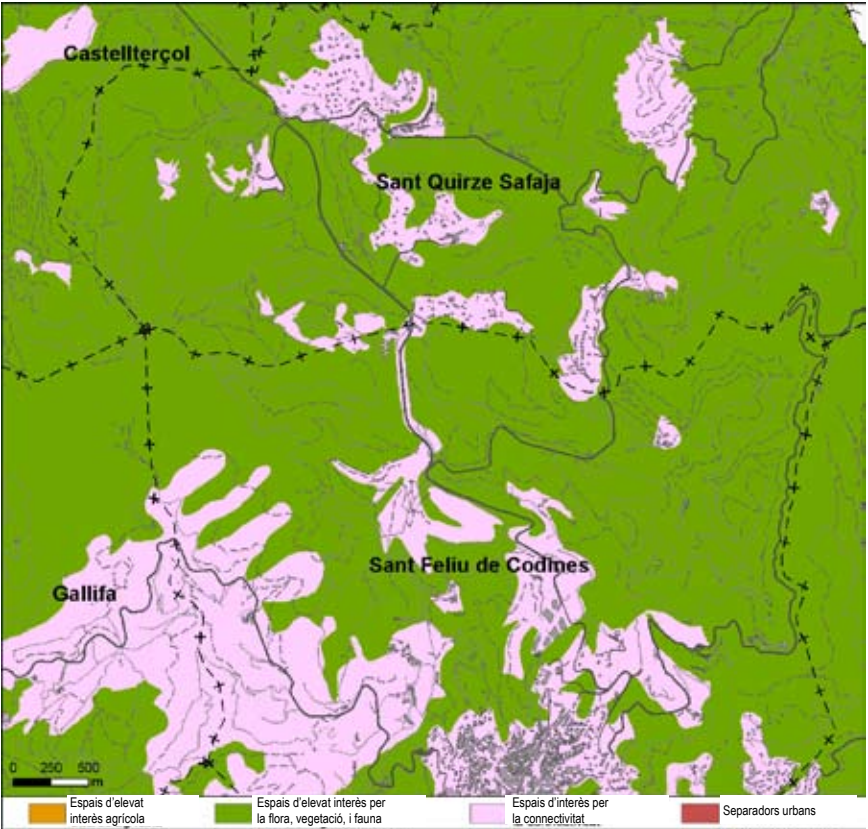
En direcció nord-est sud-oest, creua l'àmbit una línia d'alta tensió, en paral·lel a la qual s'està construint la de molt alta tensió. Està previst que, un cop construïda, la línia de molt alta tensió reculli l'anterior per tal de reduir l'impacte sobre el territori.

El desenvolupament urbanístic de les dues peces de sòl urbanitzable programat adjacents a la C-59, al nord de Sant Feliu de Codines, una de les quals està parcialment ocupada actualment pel club de golf, podrien estrènyer la connectivitat ecològica de la zona. No obstant, el Pla territorial estableix l'estratègia de reducció/extinció en la peça que queda entre el golf i el nucli de Sant Feliu. La mateixa estratègia s'ha proposat per al sector urbanitzable situada al sud del Coll de Poses i per a la peça urbana del Pla del Badó, ja en el municipi de Sant Quirze.

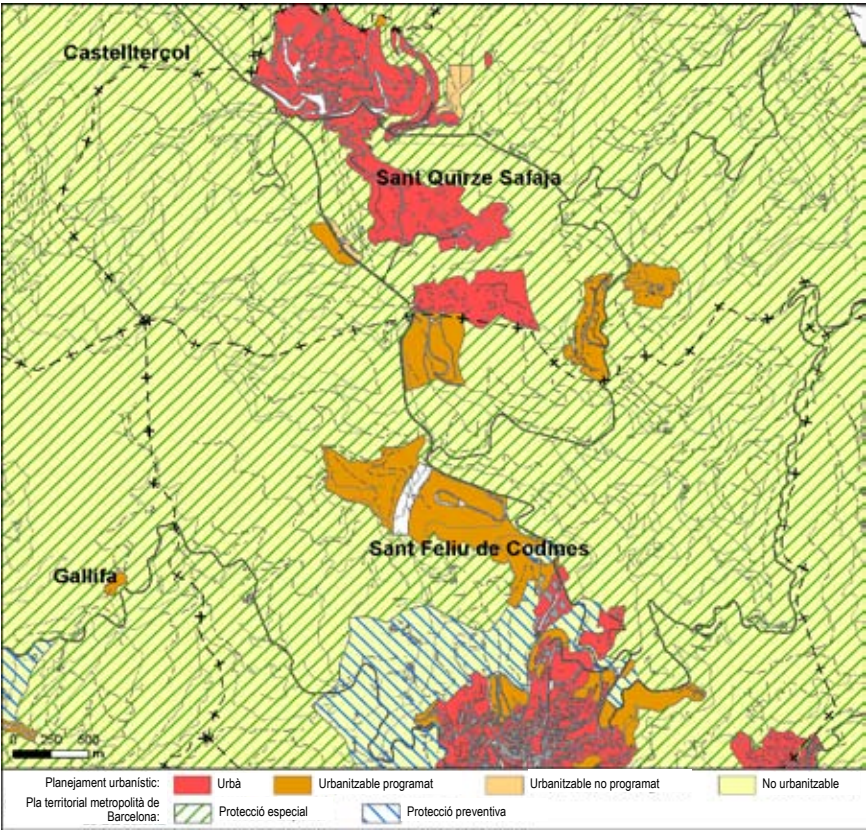
Finalment cal tenir en compte la previsió que fa el planejament territorial de la construcció d'una nova carretera que vorejarà Sant Feliu per l'oest i que enllaçarà de nou amb la C-59 per sobre el camp de golf.



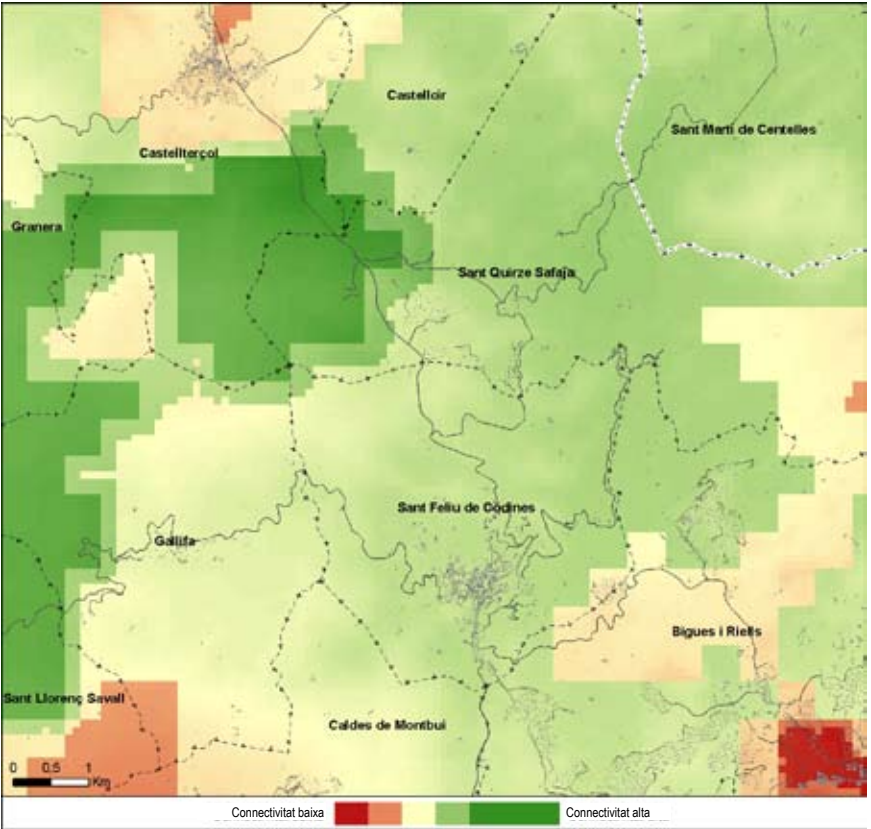
El Tenes al seu pas pel nucli històric de Sant Quirze Safaja.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Fondal forestal de la vall de la Roca, situat en un punt estratègic entre els cingles de Gallifa i les serres que avancen cap al Bertí, al nord de Sant Feliu de Codines.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Les propostes en aquest sector clau, encara ben conservat, se centren en garantir la permeabilitat territorial mitjançant el manteniment de l'estructura i la funcionalitat actuals dels sistemes naturals i la minimització dels impactes vinculats als creixements urbanístics i les noves infraestructures. En concret:

- Afavorir el manteniment del model actual de gestió del espais lliures, basat en els aprofitaments forestals a partir dels plans tècnics d'ordenació forestal, els conreus en les clarianes enmig de les forests i la pastura extensiva del sotabosc amb remugants, que es constata com una molt bona fórmula per a la conservació dels hàbitats d'aquesta zona.
- Aplicar les estratègies de reducció/extinció que proposa el Pla territorial en els diferents sectors urbans i urbanitzables per tal que els creixements urbans no constitueixin una barrera als fluxos ecològics i constrenyin aquest connector de primer ordre de la serralada Prelitoral.
- Establir les mesures necessàries per a que la nova infraestructura viària minimitzi el seu impacte sobre la connectivitat ecològica d'aquest territori.
- Aprofitar la construcció de la MAT per tal de reduir els impactes territorials del conjunt de les línies d'alta tensió.



La Teulera, un equipament aïllat al peu de la C59 i a tocar de la urbanització del Pla del Badó.



La urbanització dels Pinar del Badó, amb el Badó al fons, avui convertida en una casa de colònies.



Urbanització de les Torres amb la depuradora d'aigües residuals i el menandre de la riera de sant Quirze.



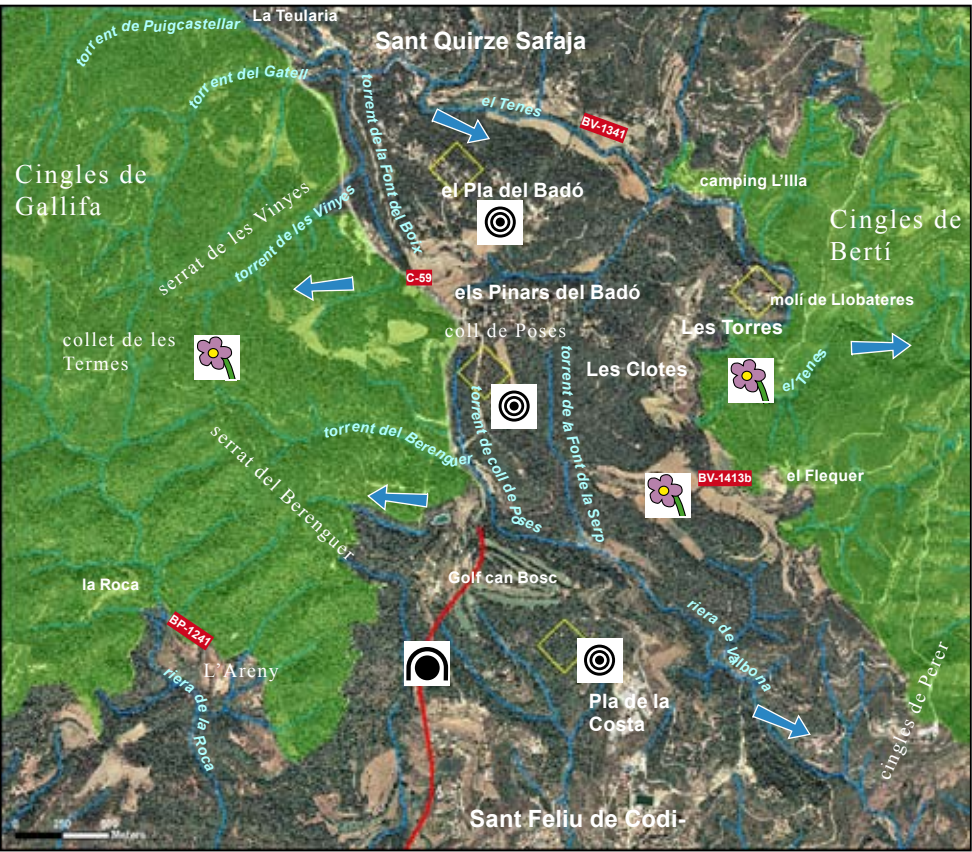
Urbanització de parcel les àmpies en el sector del Pla del Badó.



El Golf de Sant Feliu de Codines presenta un aspecte força adaptat al paisatge que l'envolta.



Pas del torrent de Puigcastellar per sota la C-59. Alguns passos inferior podrien ser millorables per tal que siguin més funcionals.



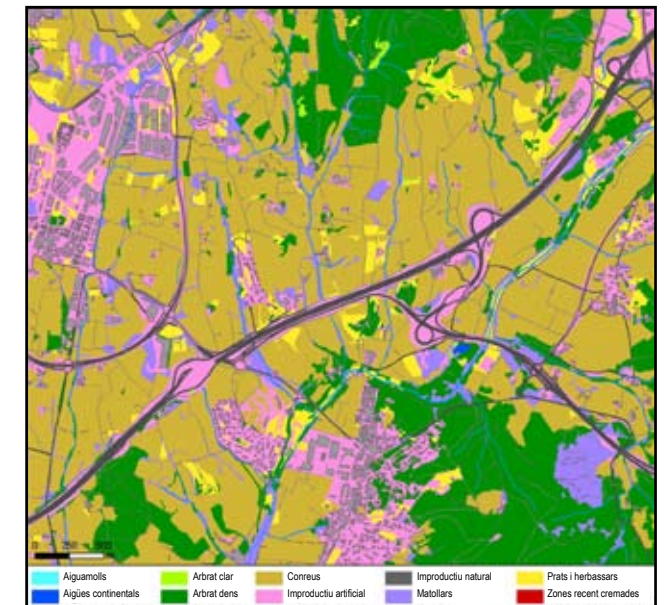
Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Milliores/Desdoblaments
- Ferrovieres**
- Noves
 - Milliores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - ⦿ Permeabilització d'infraestructures
 - 🌿 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

26

En aquest sector s'hi aglutinen dos punts crítics per a la connectivitat. D'una banda, es troba el pas de la gran falca d'espais oberts que baixa del Montseny i que té continuïtat fins la zona de Montornès del Vallès i Montmeló; de l'altra, la connexió d'aquesta falca amb la serralada Litoral, entre els nuclis de la Roca del Vallès i de Santa Agnès de Malanyanes. Ambdós àmbits d'interès per a la connectivitat es troben afectats per notables obstacles urbanístics i d'infraestructures de transport.

Aquest àmbit es veu travessat per una extensa xarxa de rieres i torrents, tots afluents del riu Mogent, el qual creua la zona de nord-est a sud-oest.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



DIAGNOSI

El nucli de Granollers, els polígons de Valldoriolf i can Reurell, l'autopista AP-7, la línia d'alta velocitat, els barris de can Colet i can Borrell i el nucli de la Roca del Vallès formen gairebé un continu urbanitzat, que acaba de reforçar la carretera C-1415c. Els únics passos existents són el torrent de Valldoriolf, un passadís entre can Reurell i l'autopista, i l'espai de ribera del riu Mogent. El torrent de Valldoriolf circula en gran part a través de la zona urbanitzada i de forma molt encaixada, per la qual cosa està sotmès a pertorbacions freqüents i de gran intensitat. A més, no es pot considerar funcional ja que la carretera C-1415c actua de barrera pràcticament infranquejable per a la fauna. Així doncs, actualment, el riu Mogent i els afluents que baixen de la plana del Vallès, com els torrents de can Borrell, de can Sora i de la Brolla, són els veritables elements funcionals de connexió de la zona. El pas d'aquests cursos fluvials, i en general dels d'aquest àmbit, per sota de les múltiples infraestructures que es troben, és força adequat, especialment quant a dimensions, que permet mantenir el seu paper connector.

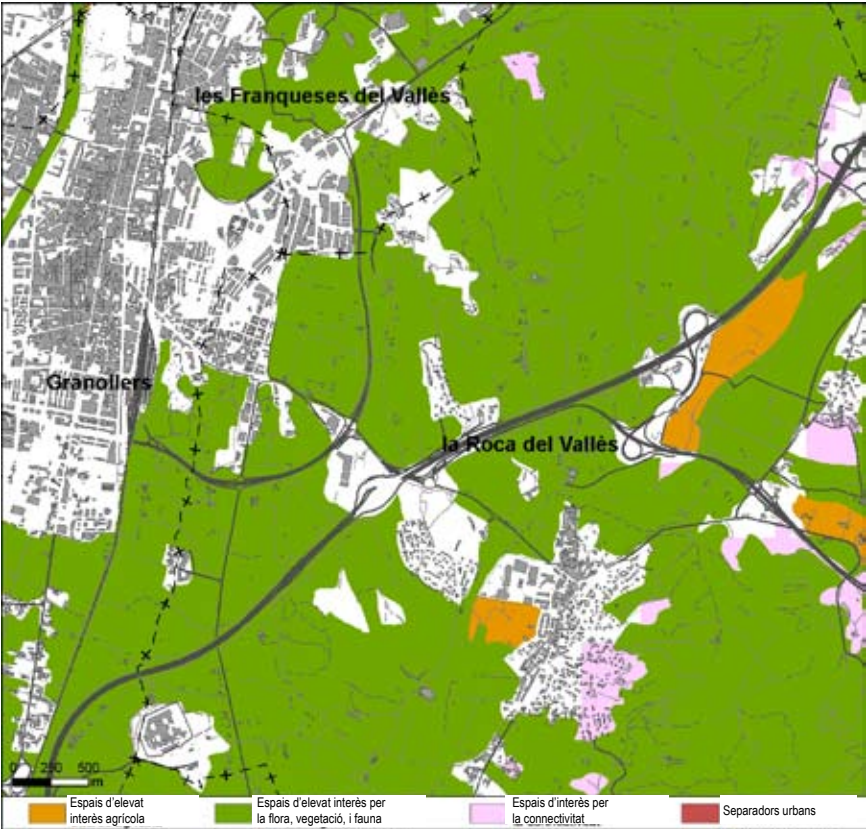
Per altra banda, la connexió amb la serralada Litoral cap a coll de Parpers recolza també principalment sobre la xarxa hidrogràfica. Actualment els obstacles més importants a la connectivitat d'aquest àmbit són l'autopista AP-7, la línia d'alta velocitat i l'autovia C-60. Tot i així, les bones dimensions de pas de les diferents rieres, torrents i del mateix riu Mogent a través d'elles, i l'entorn agroforestal que envolta aquests cursos fluvials, ajuda a mantenir certa permeabilitat en l'àrea.

Actualment, els nuclis de la Roca i de Santa Agnès de Malanyanes els separa una extensa peça forestal i agrícola, on també s'hi troba una zona humida inclosa dins l'Inventari de la Generalitat de Catalunya (Gravera d'en Segur), per on creuen les infraestructures ja esmentades. Tanmateix, destaca en aquesta zona la gran peça de sòl urbanitzable situada a l'est del nucli de la Roca (bosc dels Mallols), que segons com es desenvolupi podria afectar greument la connectivitat d'aquest àmbit. L'actual projecte concentra el creixement urbanístic a continuació del nucli urbà de forma que redueix l'impacte ambiental del projecte original, que preveia crear un nou nucli d'urbanització.

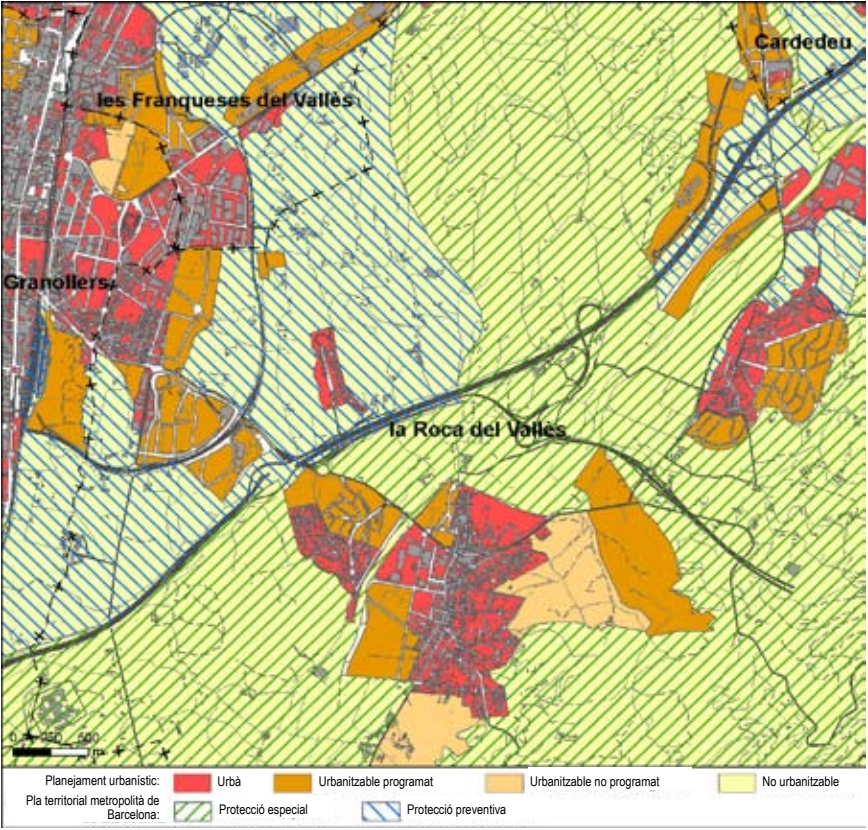
La Ronda del Vallès, la C-35 entre Granollers i Cardedeu, i la línia ferroviària orbital, són les futures infraestructures que creuaran aquest àmbit territorial i que poden afectar els fluxos ecològics existents en l'actualitat.



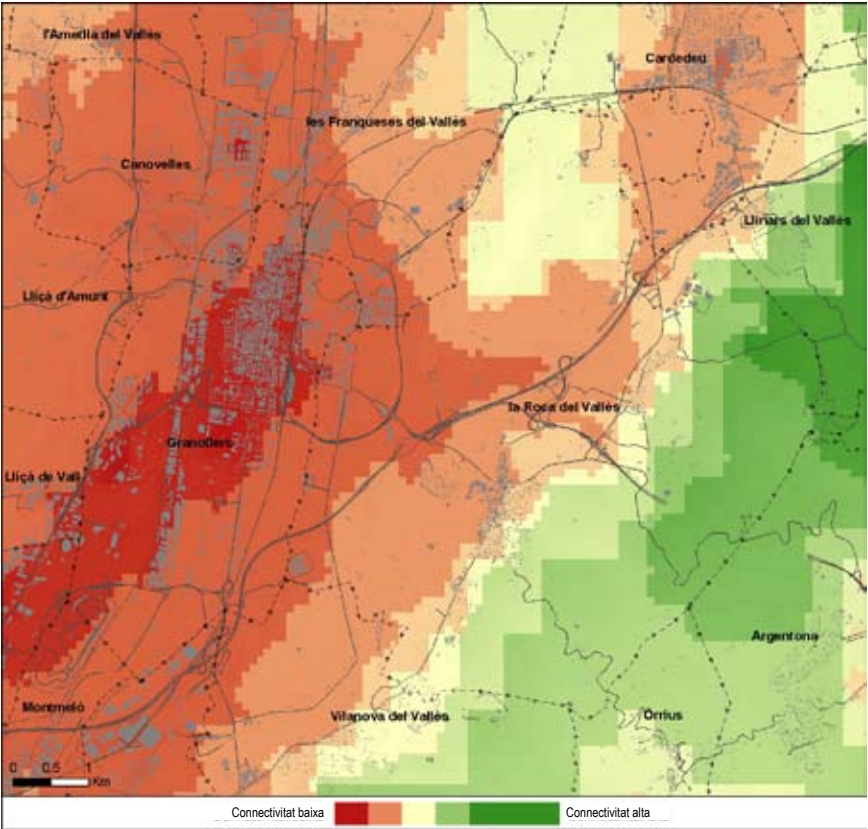
El riu Mogent, un curs fluvial que conserva hàbitats naturals d'un gran interès per a la biodiversitat.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



La rellevància dels paisatges agrícoles del sud de Granollers contrasta amb l'aglutinament d'importantes infraestructures de transport que els travessen.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Aquest àmbit clau per a la connectivitat es veu afectat tant pels desenvolupaments urbans existents com per les infraestructures de transport, sobre les quals caldria incidir per millorar la seva permeabilitat:

- Millorar la funcionalitat d'alguns passos de la xarxa hidrogràfica per sota les infraestructures actuals, adequant sobre tot el seu substrat, per tal de potenciar els fluxos de fauna. Així mateix, caldria assegurar la correcta restauració dels punts dels cursos fluvials afectats per les obres, com passa amb la riera de Vallodoriolf per sota del viaducte de la línia d'alta velocitat.
- Emprendre un programa de millora de la qualitat ecològica dels principals torrents que drenen al riu Mogent. Es tractaria principalment de substituir les masses de canya americana, un hàbitat hostil que dificulta els moviments de la fauna, per formacions de major valor, introduint especialment boscos de planifòls de ribera. Això seria necessària de forma prioritària en torrents com els de can Borrell, de can Sora i de la Brolla, i en algun tram de la riera de Vallodoriolf. Tots ells constitueixen un dels millors actius per a la connectivitat en aquest sector.
- Avaluar en detall les possibles fórmules perquè la franja de pas del polígon de can Reurell tingui continuïtat a través de la carretera C-1415c, la qual constitueix una barrera per a la connectivitat ecològica entre la ronda C-352 i l'autopista AP-7.
- Evitar que el futur desenvolupament urbanístic del sector dels Mallols escanyi la zona a la riba esquerra del Mogent entre Mas Foguer i el Pla del Molí, essencial per a la connectivitat ecològica.
- Aplicar les mesures necessàries en la construcció de les noves vies previstes per tal de garantir la seva permeabilitat ecològica i evitar l'afectació d'hàbitats d'alt interès ecològic, com els que es troben en l'espai de ribera del riu Mogent i en la zona humida de la Gravera d'en Segur.



Vista des del pas superior de l'autopista AP-7 que uneix la serra de Llevant amb el sector de Quatre Camins.



Pas inferior de la riera de Vallodoriolf sota l'autopista AP-7.



Pas del camí rural que connecta el sector agrari de La Torreta-Can Granota amb el de can Barló-Can Sora i Les Valls.



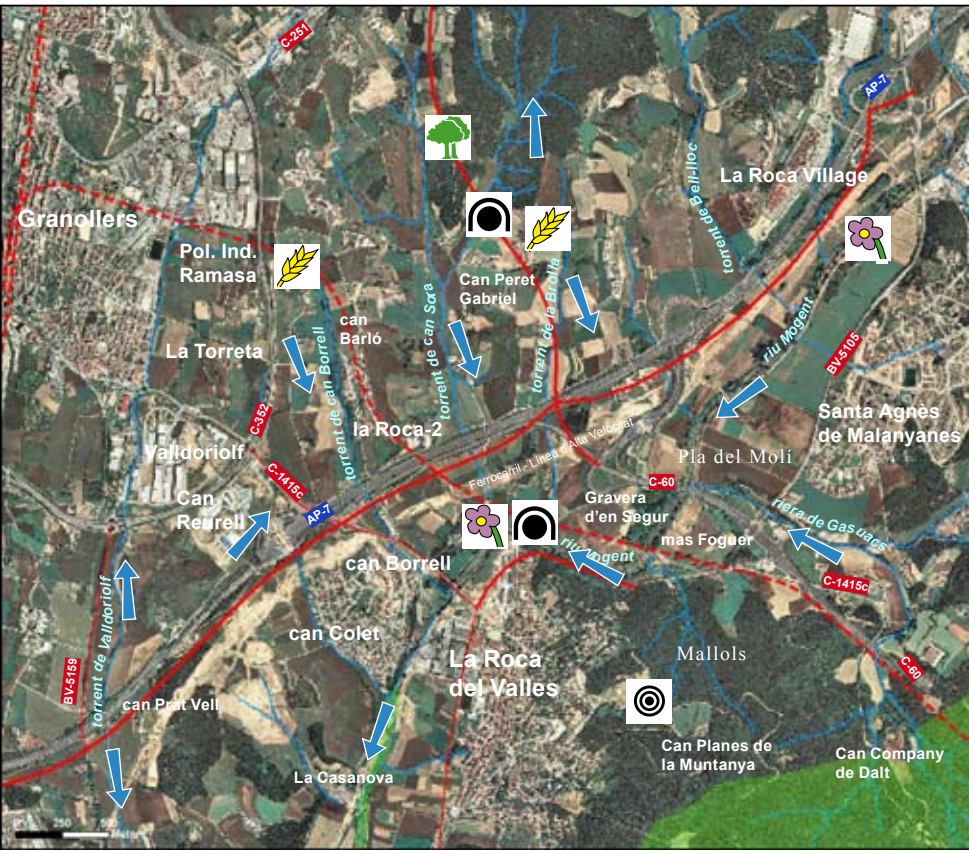
Minima franja d'espai lliure que queda entre el polígon industrial de can Reurell i l'autopista AP-7.



El torrent de can Borrell al fons d'un relleu suau on el paisatge agrari és dominant, tot i algunes intervencions urbanístiques com La Roca 2.



El viaducte de la C-60 sobre la riera de Gasuacs facilita la continuïtat d'aquesta important riera, que baixa de la serralada Litoral, amb el riu Mogent.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
 - Ferrovies**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - 🎯 Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - 🚧 Permeabilització d'infraestructures
 - 🌿 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

CABRERA DE MAR - MATARÓ

27

INTRODUCCIÓ

La connectivitat ecològica entre la serralada Litoral i la plana litoral, amb els sistemes costaners que s'hi vinculen, es troba greument afectada per la gran extensió urbanística produïda en els darrers decennis. No obstant això, encara queden finestres d'espais lliures que fan pensar amb la possibilitat de restaurar aquesta connectivitat. Una d'elles és la que es troba entre Cabrera de Mar i Mataró, per on davallen la riera d'Agell i el torrent de Meniu.

Aquest àmbit està conformat per dos paisatges ben diferents. La plana litoral, per sota l'autopista C-32, està coberta majoritàriament per conreus intensius, amb bona presència d'hivernacles. Al nord d'aquesta infraestructura, després d'una primera franja de sòl industrial, s'obre un paisatge on els espais agrícoles s'enfilen cap a la serralada Litoral enmarcats per boscos de pi pinyer i alzina, els quals acullen una gran superfície d'urbanització residencial laxa.

En aquest punt, l'autopista C-32 es ramifica en el ramal C-31D que connecta amb Mataró Sud, seguint la mateixa direcció que tenia l'autopista fins començar la circumvalació a Mataró, i el C-31F que connecta amb la N-II resseguint la riera d'Agell en el tram per on creua la plana agrícola litoral.



L'activitat agrícola té un important pes econòmic al municipi tot i la problemàtica de robatoris que l'està afectant.



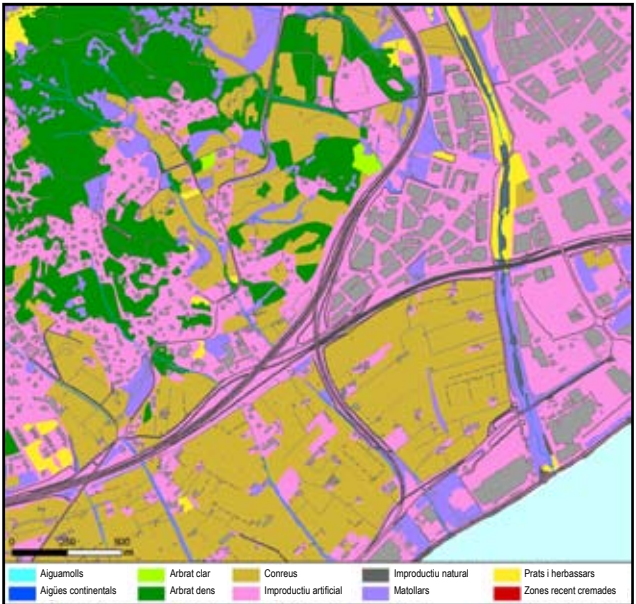
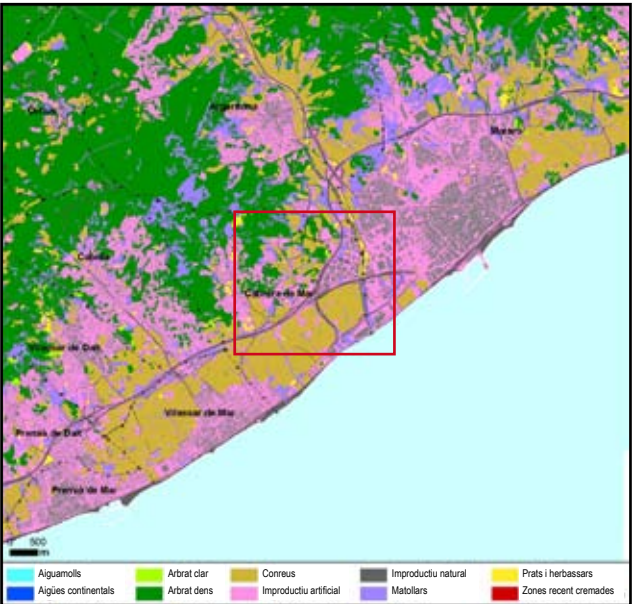
Terrenys erms a tocar de la riera de l'Agell. Tota una raresa en un sòl que està en un règim d'aprofitament intensiu agrari o urbanístic.



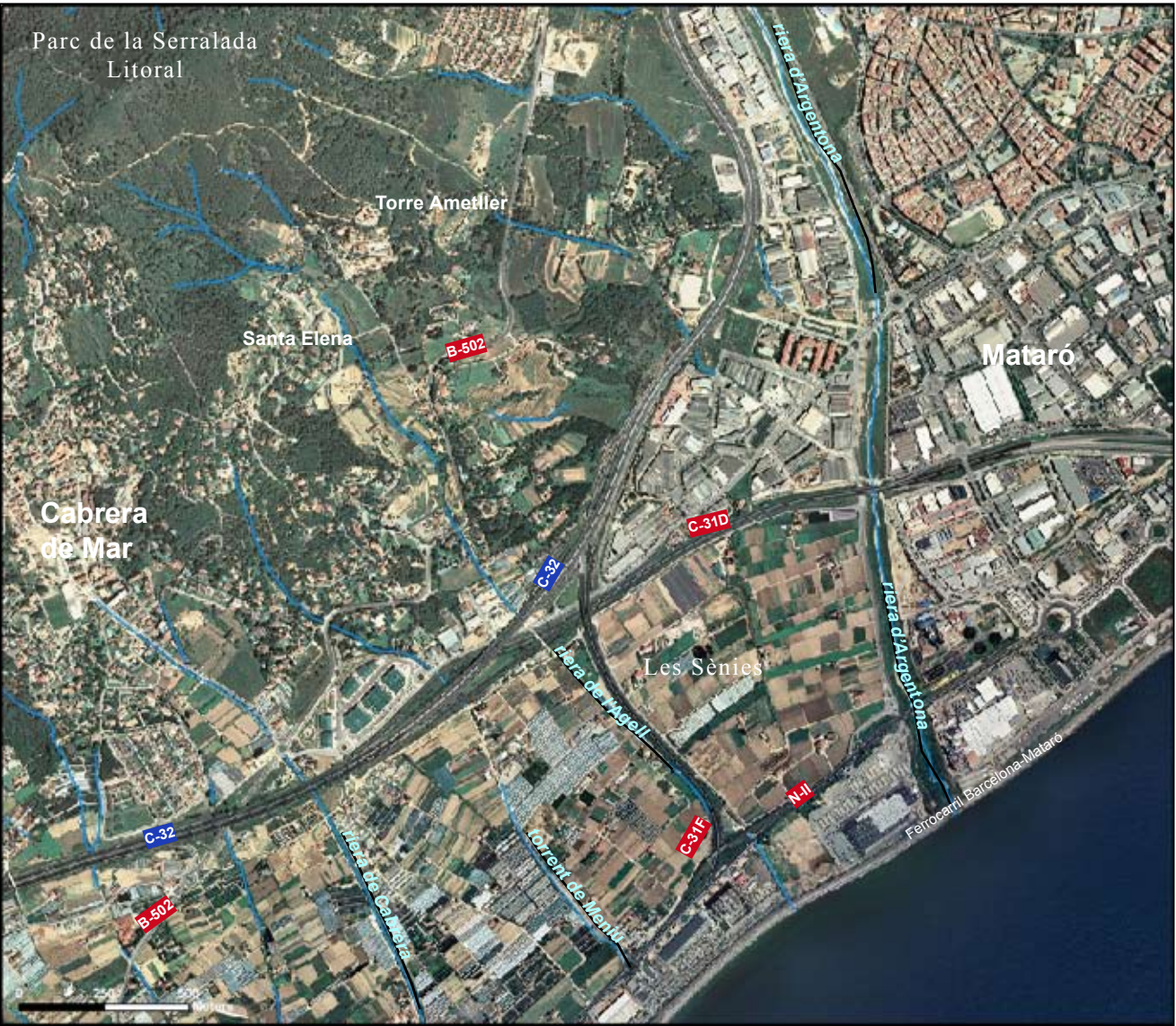
Torrent del Meniu convertit en una via de circulació motoritzada per accedir a les explotacions agrícoles del sector.



El ramal de connexió entre la C-32 i la N-II afecta greument la permeabilitat de la plana agrícola litoral.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

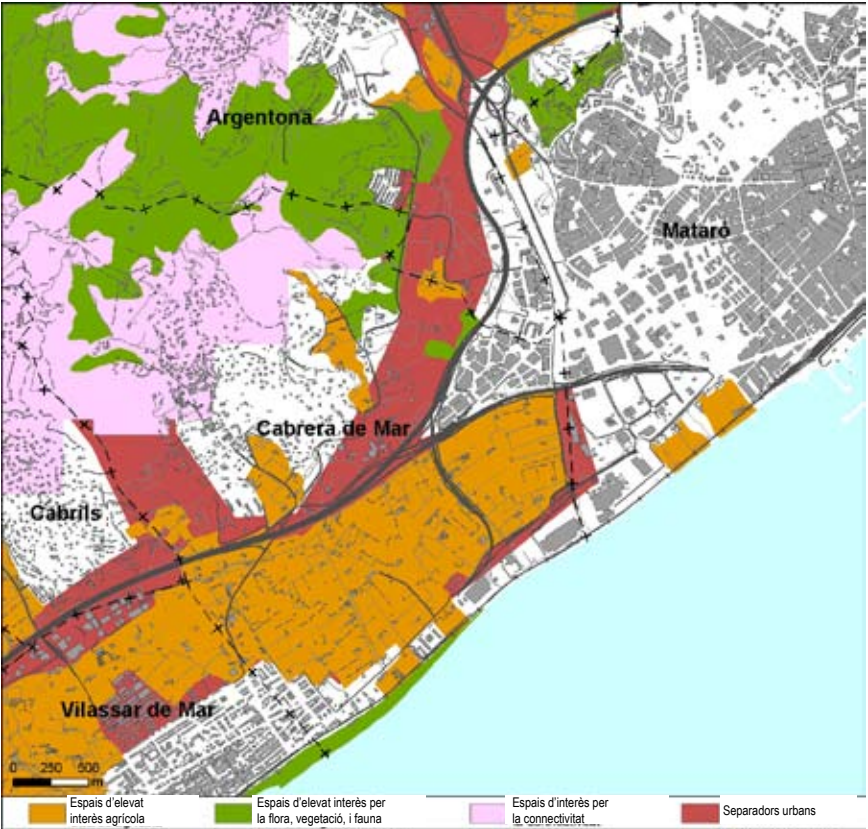
DIAGNOSI

El Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) ha definit a Cabrera de Mar tres unitats territorials de regulació categoritzades com a sòl costaner: riera d'Argentona, les Ribes i riera de Cabrera. El Pla destaca la riera d'Argentona pel seu interès intrínsec i connector amb zones d'interior, i la resta per la seva proximitat a la ribera del mar i el seu valor agrícola i paisatgístic. Aquestes unitats se situen aproximadament entre la carretera N-II i l'autopista C-32 i el ramal C-31D, tot i que a l'oest del nucli de Cabrera se sobrepassa l'autopista per anar a trobar l'espai natural protegit de la serralada Litoral i garantir la continuïtat d'espais naturals i agrícoles.

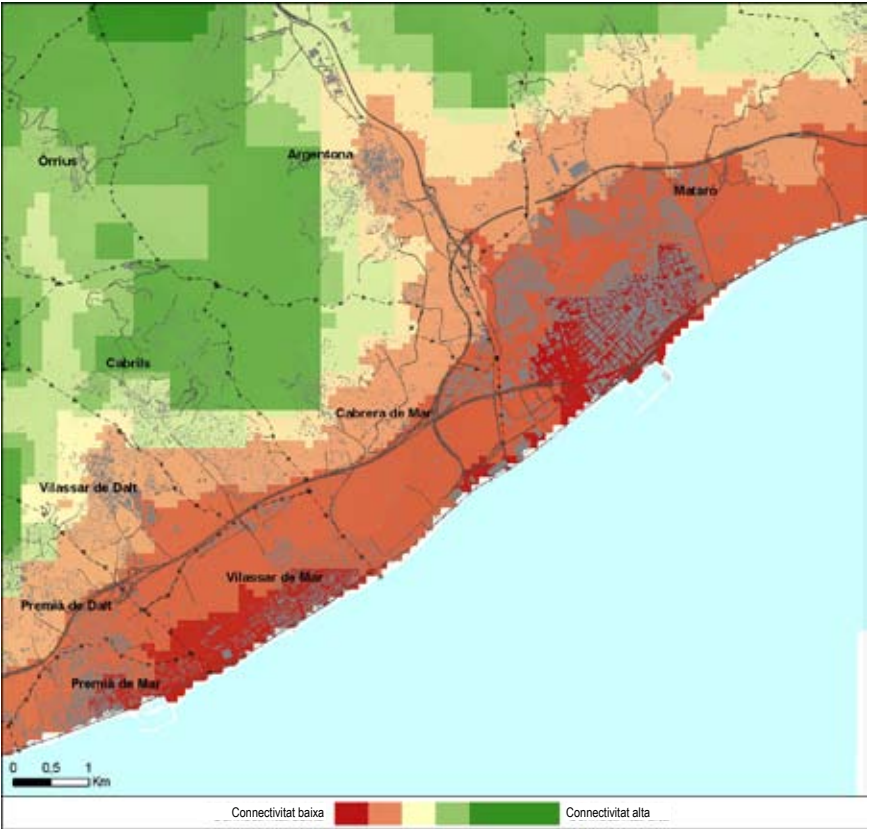
El PDUSC assenyala, com a principals impactes actuals i previsibles, les vies de comunicació, les interrupcions en el territori i la formació de talusos. Adverteix que l'agricultura intensiva no sempre és respectuosa amb el medi i que l'estat de les rieres és molt degradat ja que en moltes ocasions se'n fa un ús inadequat, emprant-les com a abocadors o per a la crema de residus, entre d'altres activitats. A més, l'excessiu ús de tanques perimetrals envoltant moltes explotacions conforma un espai escassament permeable, la qual cosa es veu encara reforçada pel pas de la C-32 i del ramal C-31F.

Les poques possibilitats de desplaçament de la fauna terrestre a través de la plana agrícola, juntament amb la inadequació dels pocs passos existents a través de l'autopista i el ramal de connexió amb la N-II evidencien l'escassa capacitat connectora d'aquest àmbit. No obstant això, la proximitat existent entre els espais lliures d'influència costanera i els de muntanya baixa de la serralada Litoral té una gran importància en la conservació de moltes espècies que aprofiten ambedós ambients, sobretot invertebrats i aus. A banda dels beneficis per a la biodiversitat, aquesta quasi continuïtat d'espais oberts té un gran valor paisatgístic i estratègic pel paper que juga de separador urbà.

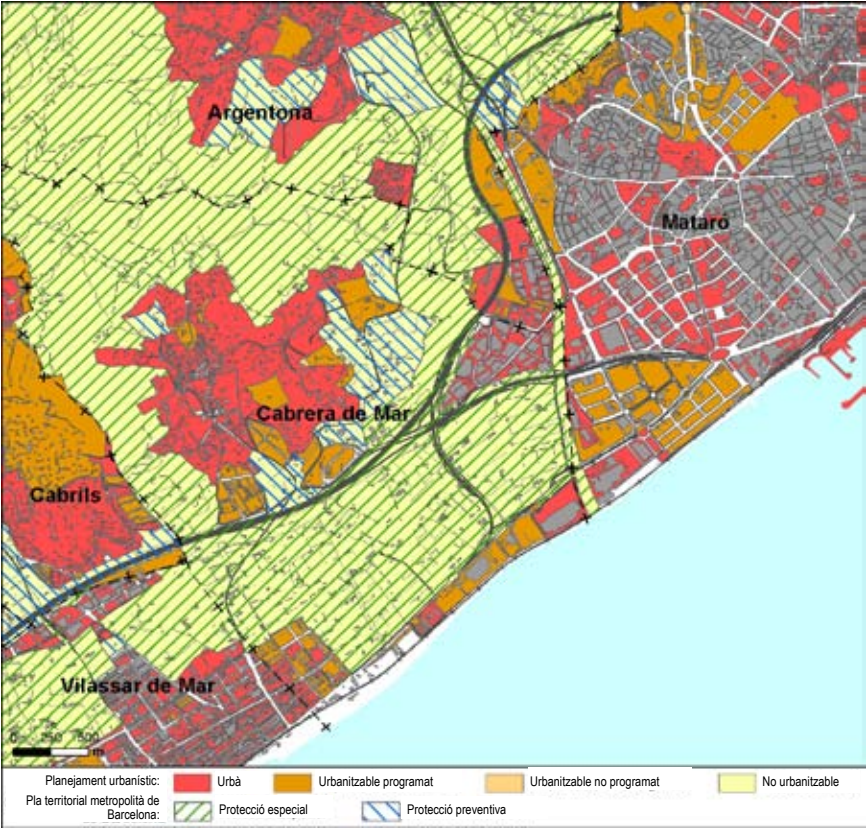
El planejament territorial delimita al voltant del nucli de Cabrera una àrea de protecció preventiva que, en el cas que s'arribés a desenvolupar urbanísticament, reduiria la franja d'espais lliures que aproxima la muntanya baixa a la costa i que, alhora, separa extenses àrees urbanitzades. A nivell d'infraestructures, el Pla preveu una nova via, en paral·lel a l'actual C-32, anomenada via distribuïdora C-32 Montgat-Calella, i el trasllat de la línia de rodalies entre Barcelona i Mataró, que envoltarà pel sud tota la zona agrícola.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



La C-32 marca una línia clara entre la franja de territori agrícola i la urbanitzada. Al fons, el castell de Burriac.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La complexitat d'aquest àmbit fa precis l'establiment de mesures de caràcter molt divers (des de la planificació fins a la gestió), que en conjunt permetin millorar la seva connectivitat:

- Millorar la qualitat ecològica i paisatgística dels torrents i rieres que travessen la zona agrícola -actualment canalitzades, o cobertes de canya americana i notablement degradades-. Cal fer especial esment dels passos que creuen sota les infraestructures viàries, que tot i ser de grandària adient no són adequats per al flux d'espècies. En aquest sentit, la construcció de la via distribuïdora C-32 Montgat-Calella podria constituir l'oportunitat per a millorar la permeabilitat ecològica de les infraestructures existents, especialment en el pas de la riera d'Agell i del torrent de Meniu.

- Establir mesures per tal de reduir els tancaments de les parcel·les i recuperar la permeabilitat dels terrenys agrícoles (que hauria d'incloure aspectes per millorar la seguretat de les explotacions). Complementar aquest restabliment de la connectivitat permeabilitzant el ramal de connexió entre la C-32 i la N-II i el vial que ressegueix la riba dreta de la riera d'Argentona, perquè aquesta actuï de connector ecològic.

- En cas que es desenvolupi l'actual sòl no urbanitzable de protecció preventiva de la part oriental de Cabrera de Mar, concentrar la transformació de tal manera que es deixi la màxima amplada d'espais lliures possible.



Des de la Torre de l'Ametller, sembla que el bosc tingui continuïtat, però entre mig i sota les capçades dels pins pinyers el sòl es troba urbanitzat.



La línia litoral davant de Cabrera de Mar està caracteritzada per la seva estreta franja de sorra i la línia de tren a tocar del mar.



Riera de Cabrera, a la sortida del pas per sota la C-32.



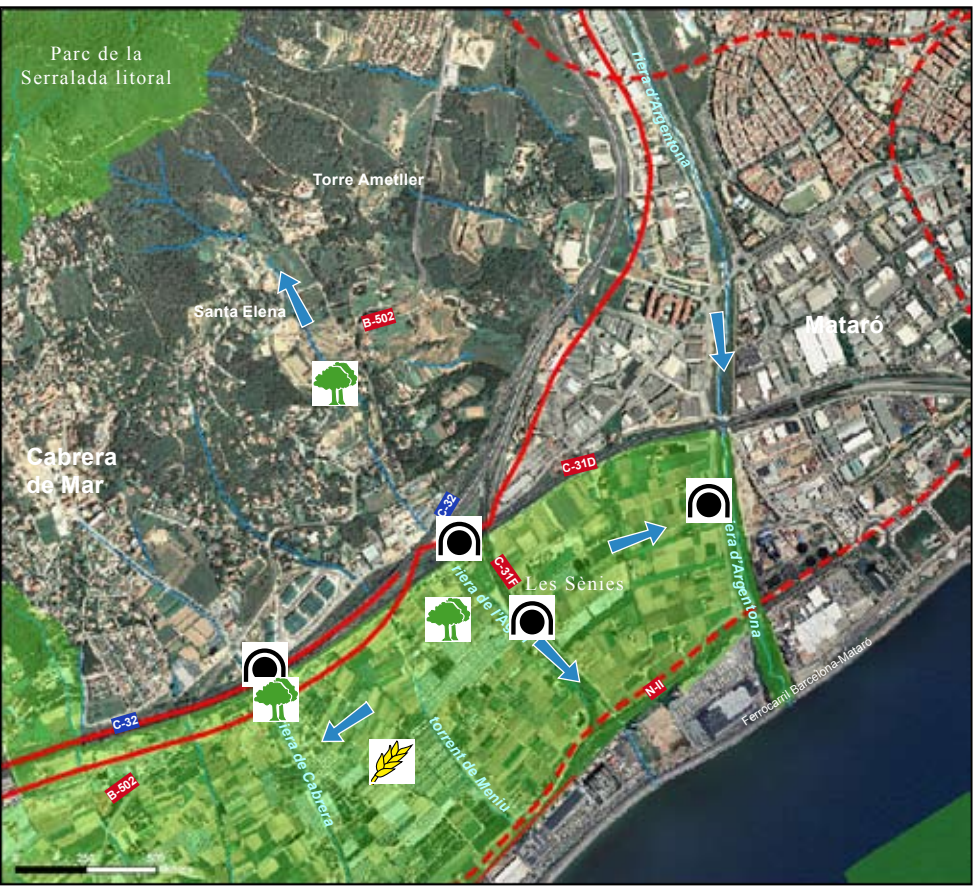
Pas inferior del torrent del Meniu. Aquesta riera està canalitzada totalment des de que creua la C-31D i la C-32.



Pas elevat en forma de viaducte de la riera de l'Agell per sobre la C-31D.



Els hivernacles i altres instal·lacions agrícoles, i el filat que tanca moltes parcel·les suposa una important barrera per al flux de moltes espècies.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

ARGENTONA - MATARÓ

28

INTRODUCCIÓ

La permeabilitat ecològica dels espais situats entre Argentona i Mataró, que permetria connectar el Parc de la Serralada Litoral (EIN Conreria-Sant Mateu-Céllecs), amb el Parc del Montnegre i el Corredor i, a través de la riera d'Argentona, amb les unitats territorials de regulació del sòl costaner establertes pel PDUSC, es troba especialment afectada pel nus d'infraestructures viàries que els creuen.

Els espais oberts que envolten aquest punt crític per a la connectivitat teixeixen un mosaic ben divers, format per retalls de conreus extensius de regadiu i de secà, conreus intensius de regadiu, conreus abandonats, prats i pinedes de pi pinyer. La riera d'Argentona travessa l'àmbit de nord a sud mentre recull les aigües de torrents com els de Pallerols, de Cirers i de Madà, esquerre i dret.

L'autopista C-32, la C-60, el nus de connexió entre ambdues, la carretera C-1415c i la B-502 són les grans infraestructures que creuen aquest territori.

El sòl urbanitzat es concentra sobretot al voltant de la riera d'Argentona i de les infraestructures. És el cas del polígon industrial del Cros, la planta de formigonatge i el parc de maquinària, que ocupen una de les anelles del trèbol viari. La urbanització Madà i Sant Jaume de Traià, d'Argentona, es troben a banda i banda del nus viari.



Viaductes de la C-32 i de l'enllaç amb la C-60 travessant la riera d'Argentona.



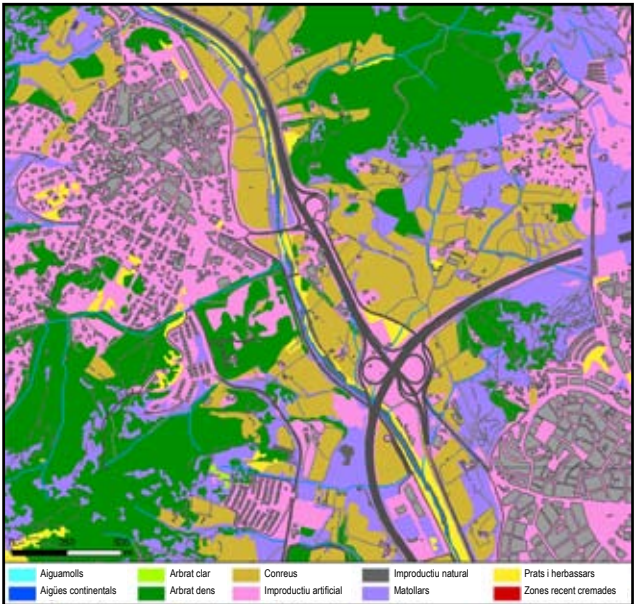
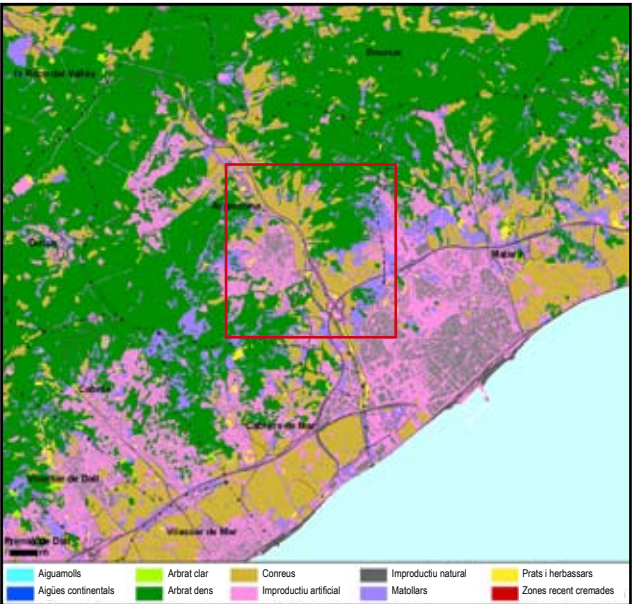
Torrent de Cirers, un curs fluvial temporal que pot comportar-se de banda connectora, tot i que circula per un tram urbanitzat d'Argentona.



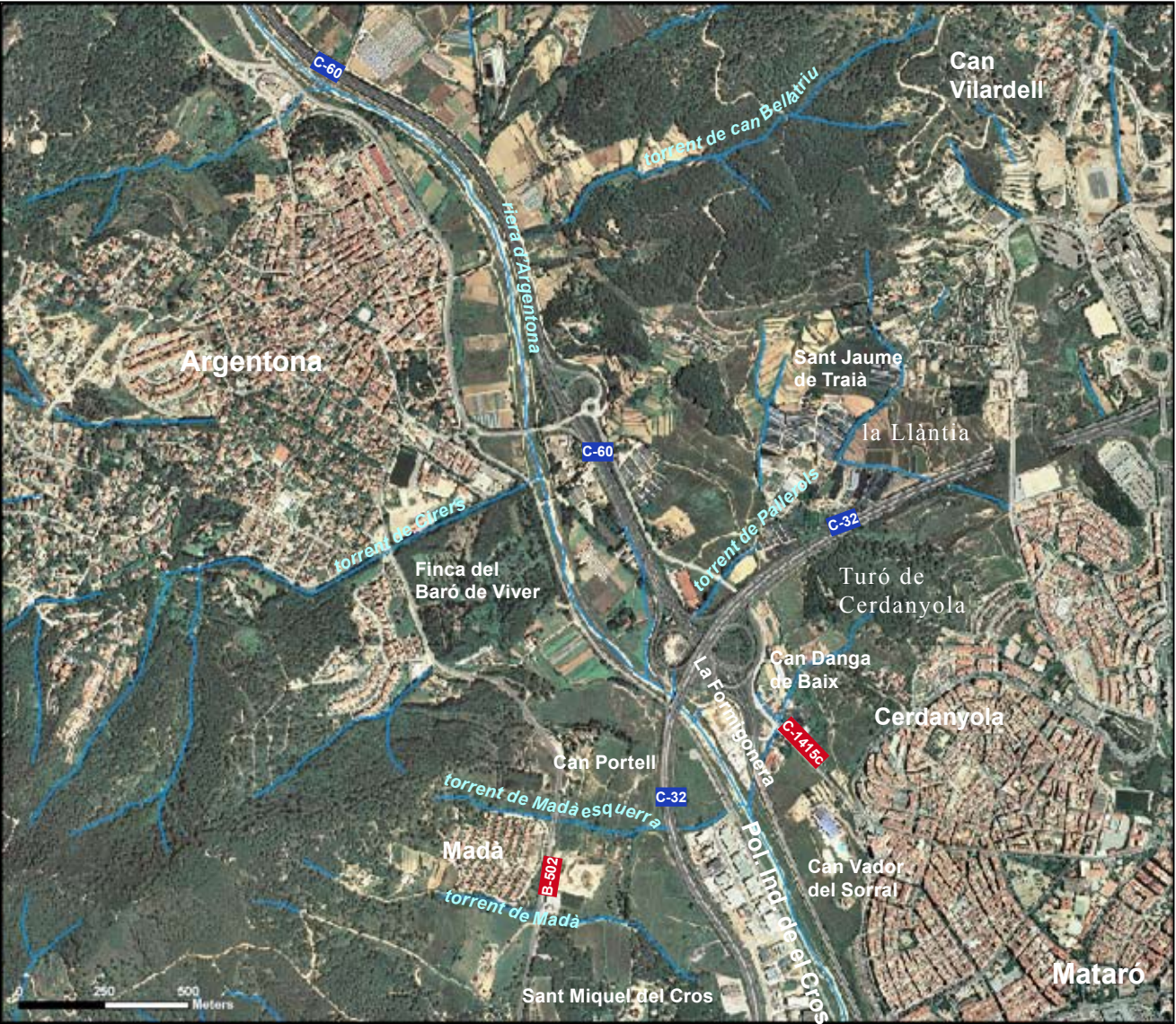
Entorn paisatgístic que envolta l'enllaç viari entre la C-32 i la C-60, caracteritzat per un mosaic poc homogeni i que no facilita la permeabilitat territorial.



Corredor urbanitzat resseguint la riera d'Argentona, emmarcat pel barri de Cerdanyola de Mataró i el polígon industrial del Cros d'Argentona.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

El restabliment de la connectivitat ecològica en aquest espai tan profundament fragmentat per les infraestructures és actualment únicament viable a través de la xarxa hidrogràfica.

La riera d'Argentona, eix fluvial principal de la zona, és àmpliament respectada pel pas de les diferents vies, encara que, ja en el terme de Mataró, transcorre encaixada entre sòls urbans i urbanitzables, no consolidats íntegrament. Actualment, es troba en elaboració la Carta del paisatge de la riera que té, entre d'altres objectius, el de millorar la qualitat ecològica d'aquesta.

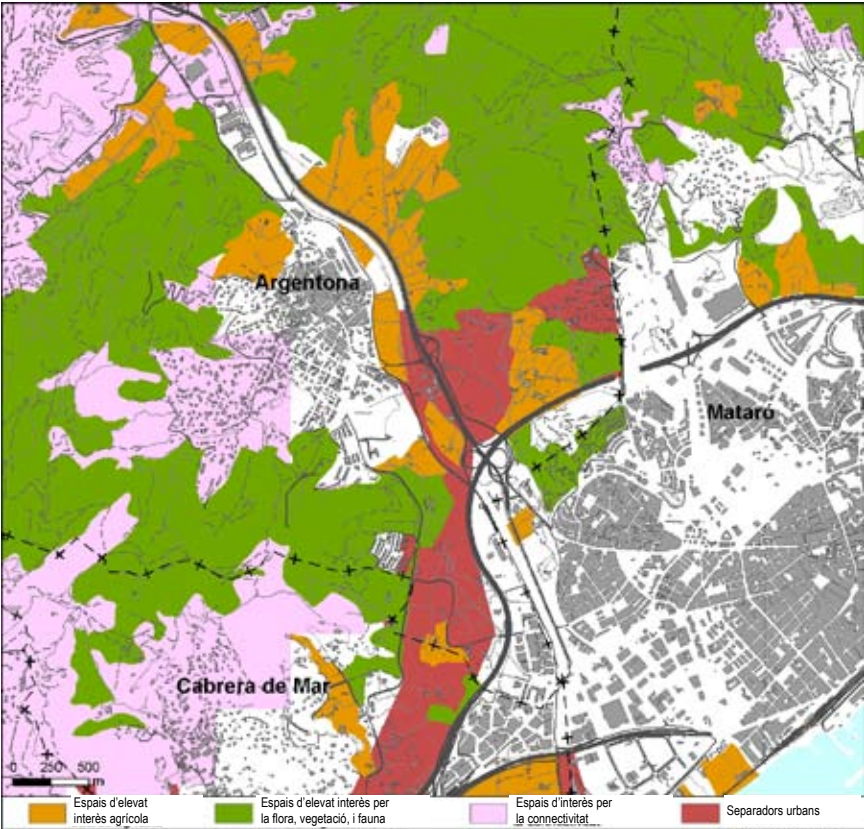
Del vessant oriental de la riera davalla el torrent de Pallerols que, tot i obrir l'únic pas a través del nus viari, ho fa amb un disseny en grada que el fa inadequat com a connector ecològic. De l'altre vessant arriba el torrent de Madà esquerre en bones condicions per esdevenir un corredor biològic si no fos per la inadequació dels passos que travessen la C-32 i el vial entre el polígon industrial i la riera d'Argentona. D'aquest vessant també baixa el torrent dels Cirers. Aquest, tot i que part del seu recorregut el fa per la trama urbana d'Argentona, presenta una franja arbrada que disminueix notablement els impactes que aquesta genera.

Una altra via connectora podria establir-se a través del sector del turó de Cerdanyola, que entra en contacte amb l'àrea de la Llàntia mitjançant l'espai generat pel fals túnel per sobre l'autopista C-32. No obstant això, els usos que actualment s'hi donen (finques abandonades i en ruïna, abocaments diversos,...) han conformat un espai molt degradat i funcionalment inadequat per a la connexió ecològica.

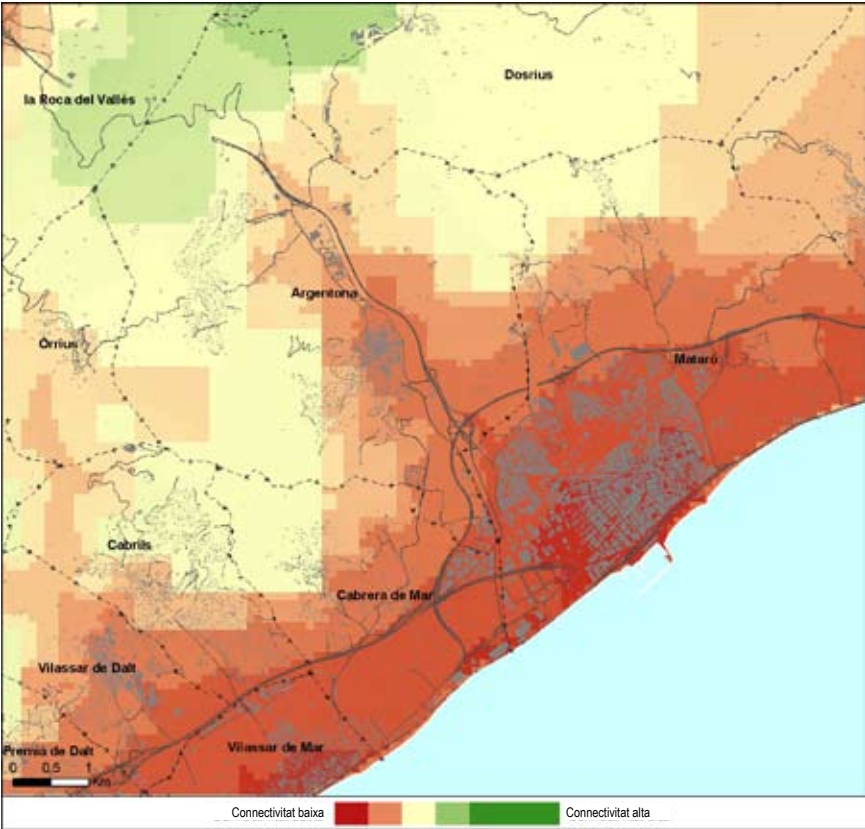
El planejament d'aquest àmbit classifica la major part dels espais lliures com a no urbanitzables, tret d'algunes peces al sector del polígon industrial del Cros i Can Vador del Sorral, que estan classificats com a sòl urbanitzable programat.

El Pla territorial considera de protecció especial gairebé tot el sòl no urbanitzable. Cal destacar, però, dues grans peces al sud del nucli d'Argentona de protecció preventiva que, en cas que s'arribin a desenvolupar urbanísticament, acabarien d'encaixar el torrent dels Cirers dins la trama urbana.

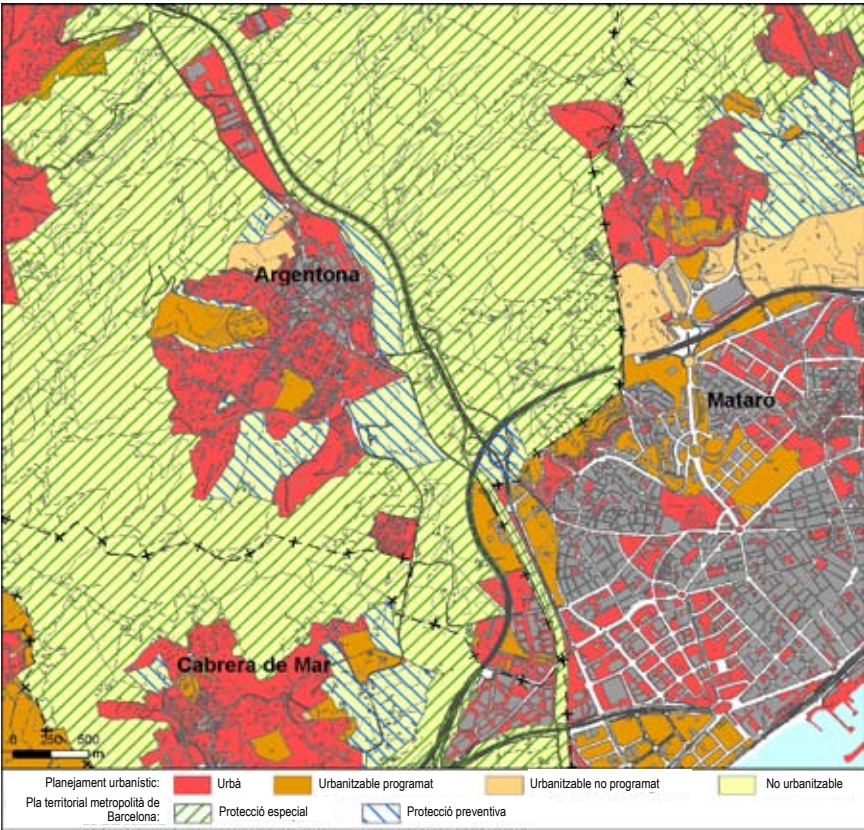
Les infraestructures previstes en la zona, la via distribuïdora C-32 Montgat-Calella, en paral·lel a la C-32, i la nova línia ferroviària orbital, que pren la direcció de l'autopista C-60, suposaran noves afectacions a la permeabilitat ecològica d'aquest punt.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



L'enllaç entre l'autopista C-32 i la C-60 fragmenta els espais lliures d'aquest àmbit, alhora que en dificulta la seva connectivitat.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La connectivitat ecològica en un àmbit tant transformat com aquest passa de forma gairebé exclusiva per protegir i millorar el conjunt de la xarxa hidrogràfica i restaurar la seva continuïtat perduda en diversos punts on es creua en les infraestructures existents.

-Redissenyar el pas del torrent de Pallerols per sota del nus viari de la C-32 amb la C-60, per fer-lo funcional per als fluxos faunístics.

-Adequar el pas del torrent de Madà esquerra a través de la C-32 i del vial entre el polígon industrial el Cros i la riera d'Argentona per tal de restablir la seva funció de corredor biològic. Al mateix temps, prendre les mesures necessàries per què el desenvolupament urbanístic de la darrera peça del polígon industrial, a l'esquerra del torrent, respecti l'espai fluvial i es minimitzin els impactes ambientals vers aquest i la seva funció connectora.

- Establir mesures de permeabilització i de millora ecològica i paisatgística en el sector entre can Daga de Baix i can Vador del Sorral per tal de facilitar-hi els fluxos ecològics.



Tram final del torrent de Madà esquerra, abans de l'aiguabarreig amb la riera d'Argentona, inadequat com a corredor ecològic.



El disseny en grada del pas del torrent de Pallerols per sota el nus viari representa una barrera infranquejable per a moltes espècies.



Pas subterrani del torrent de Pallerols per sota el nus viari entre Argentona i Mataró.



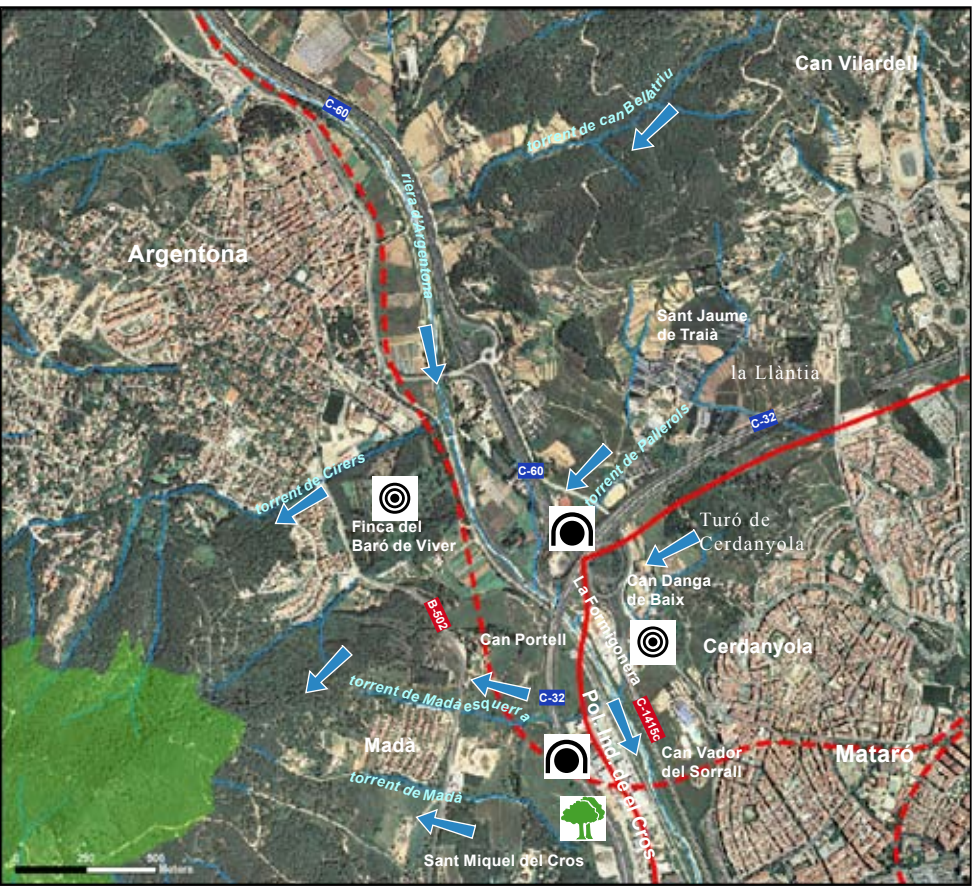
Pas clarament insuficient del torrent de l'esquerra de Madà per sota la C-32.



El polígon industrial del Cros, manté una parcel·la no urbanitzada que pot ser clau per a la funcionalitat ecològica dels espais oberts.



Sector de Can Daga de Baix i turó de Cerdanyola. Una zona que precisaria certes actuacions per garantir la permeabilitat territorial.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

ARGENTONA

29

INTRODUCCIÓ

La franja d'espais lliures situada entre el nucli d'Argentona i la urbanització Les Ginesteres, i la seva continuïtat a l'altra banda de la vall de la riera d'Argentona, juga un paper important en la connexió ecològica entre el Parc de la Serralada Litoral i el del Montnegre i el Corredor.

Els boscos de pi pinyer i alzina cobreixen majoritàriament les zones muntanyoses del terme, mentre que les parts més planeres, sobretot al voltant de cursos fluvials com la riera d'Argentona, de Clarà, de Dosrius, el torrent de Pins, de Can Martí o de Can Cabanyes, són ocupades per conreus, intensius en bona part, que tot i així presenten un grau d'integració paisatgística acceptable.

El creixement urbanístic d'Argentona, originalment concentrat a la plana al·luvial de la riera del mateix nom, s'ha estès muntanya amunt en forma d'urbanització residencial laxa, donant continuïtat al casc urbà, o bé de forma aïllada, com és el cas de la gran massa urbanitzada de les Ginesteres, Can Cabot, Can Raimí i Can Ribosa. Enmig d'ambdós nuclis i adherit al curs de la riera d'Argentona, es localitza el polígon industrial nord del municipi. A l'est dels nuclis urbanitzats, aprofitant el fons de vall, hi circula l'autovia C-60, que enllaça Mataró amb Granollers, i la carretera C-1415c, d'Argentona a la Roca del Vallès.



Vista de l'entorn d'Argentona amb el turó del castell de Burriac al fons.



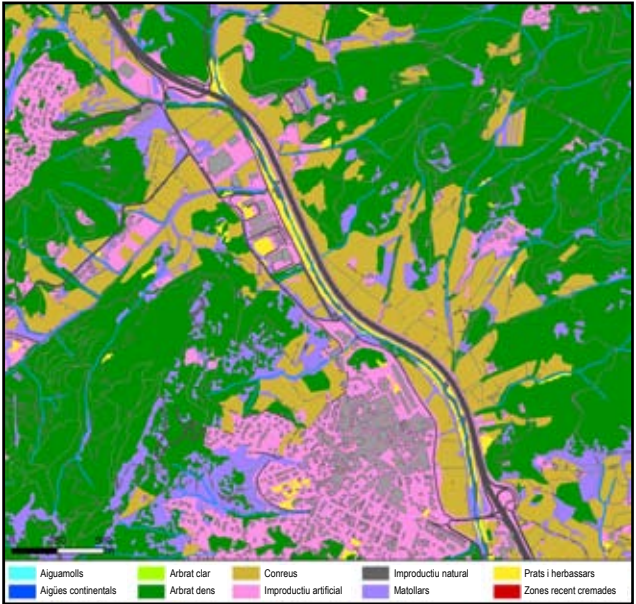
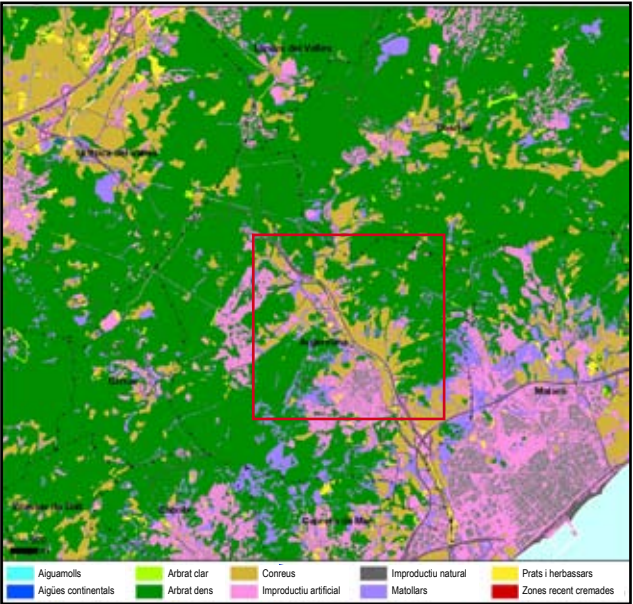
Vista general d'Argentona amb el turó d'en Dori al fons i l'autovia C-60 resseguint la riera.



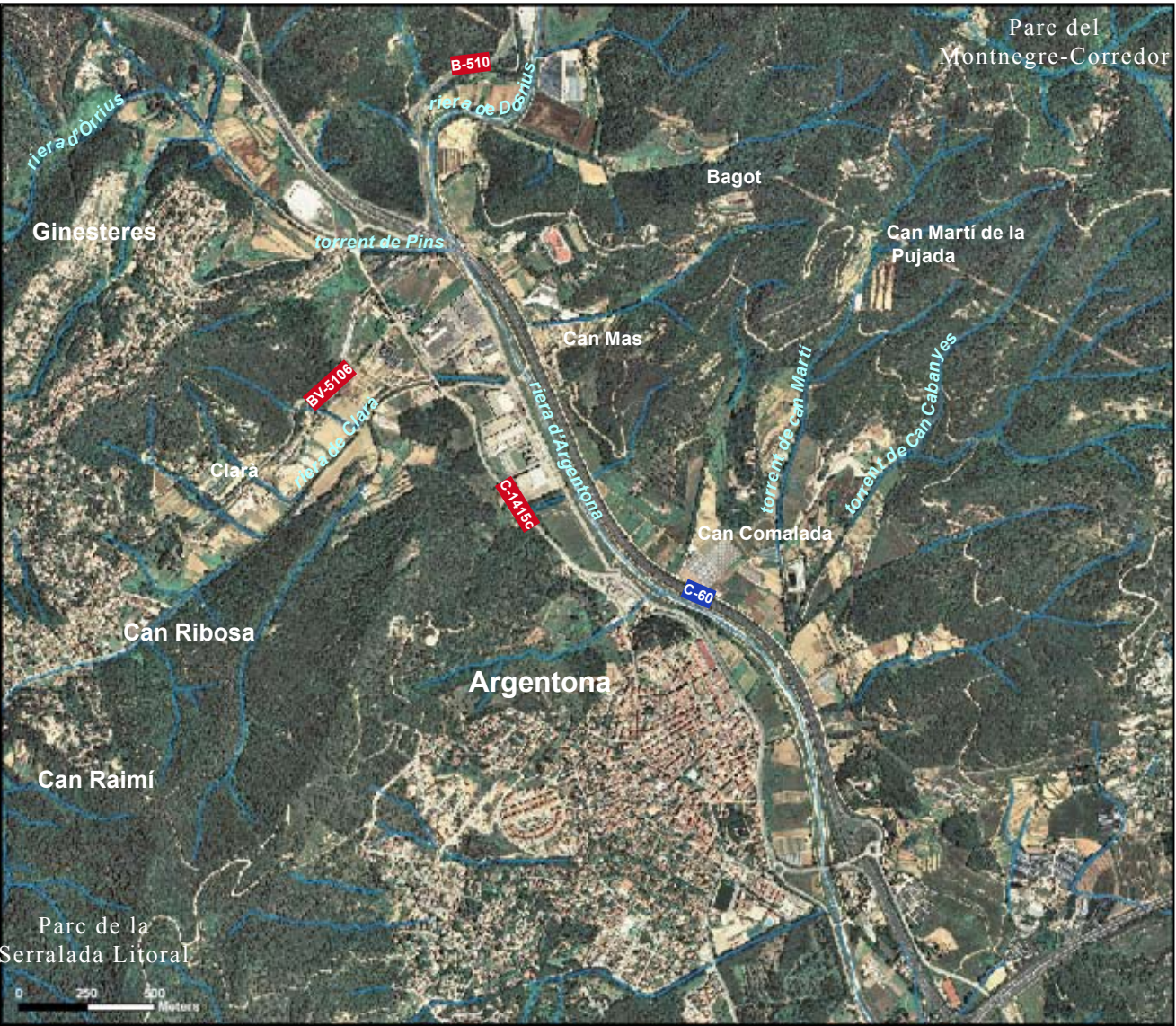
El viaducte de la C-60 sobre la riera d'Argentona a l'aiguabarreig amb la riera de Dosrius.



Pas per sota la C-60, travessant la riera d'Argentona, per accedir a can Bellatriu.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).

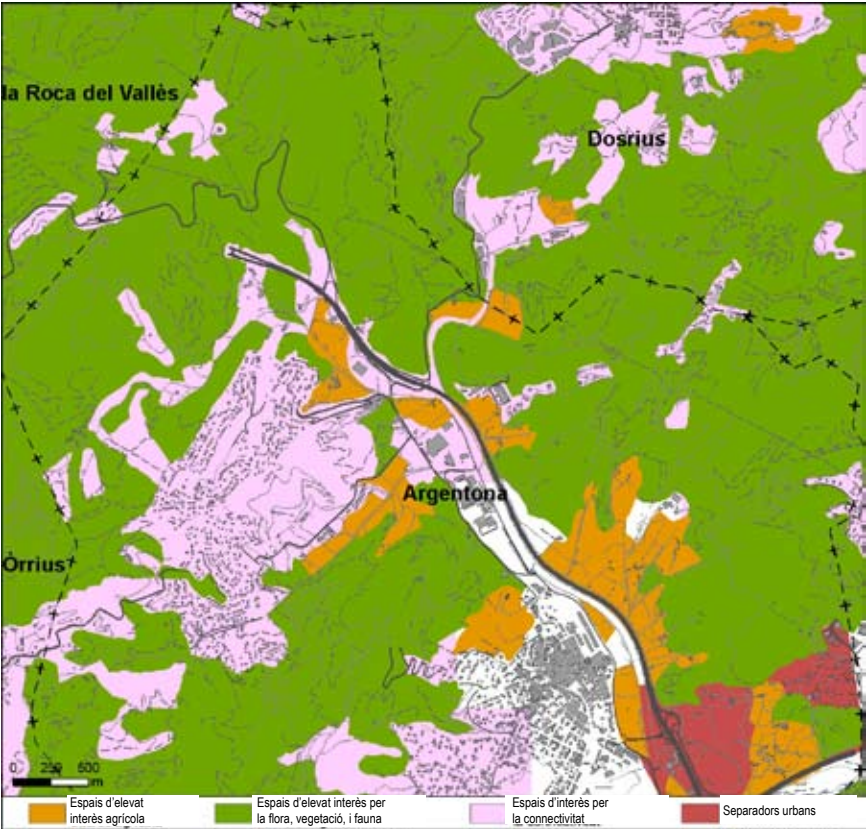


Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

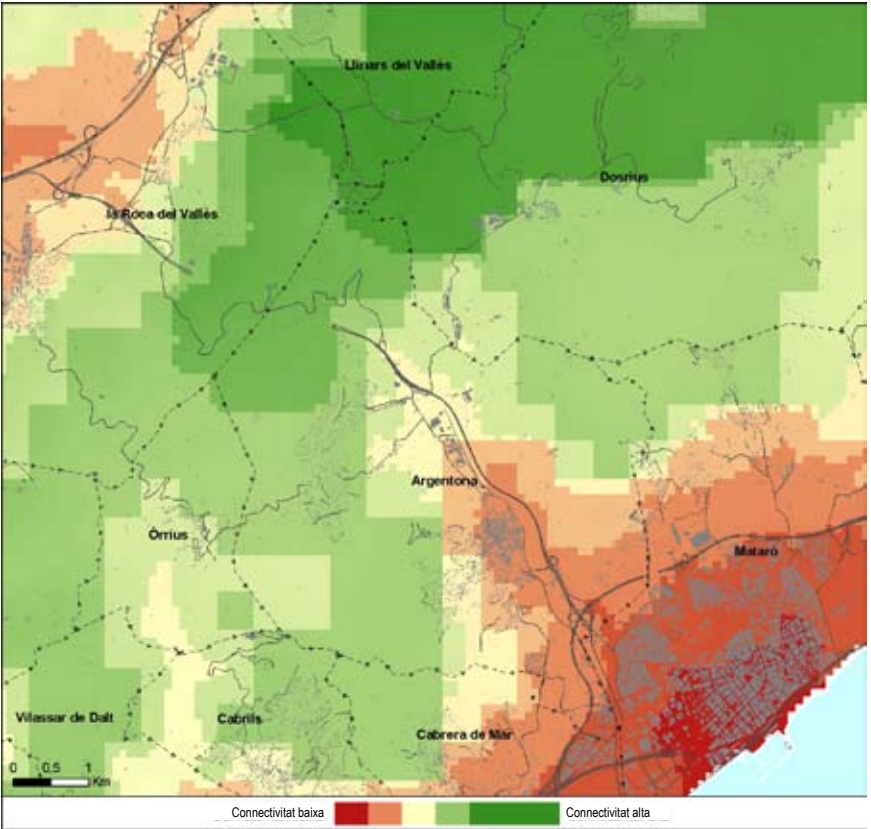
DIAGNOSI

La matriu forestal que cobreix gran part d'aquest àmbit, la superfície conreada, encara amb un ús moderat d'hivenacles, i els nombrosos cursos fluvials que reguen aquestes terres, amb amplades de llits considerables i bones estructures vegetals, excepte en algun tram de densa presència de canyars, defineixen a priori un territori amb una bona permeabilitat. No obstant això, tant la franja industrial com les infraestructures viàries, disposades en el fons de la vall, transversalment al sentit connector, resulten una barrera poc permeable. Tot i així, el manteniment de la llera de la riera de Clarà a través del polígon industrial i la presència de grans passos per a la xarxa hidrogràfica a través de les diferents vies, propiciats per les avingudes de gran cabal que puntualment ha afectat aquests cursos, han ajudat a establir importants punts de pas vinculats a la xarxa fluvial.

Aquestes bones condicions per a la connectivitat entre ambdós costats de la riera d'Argentona poden ser reforçades amb la Carta de paisatge de la riera d'Argentona, actualment en elaboració. Entre les finalitats d'aquesta Carta hi ha la recuperació de la riera com a espai natural, fons paisatgístic de les infraestructures i recurregut de connexió entre els municipis, així com la consideració del futur tren orbital, que ressegueix també la vall, com una oportunitat de millora dels paisatges afectats.



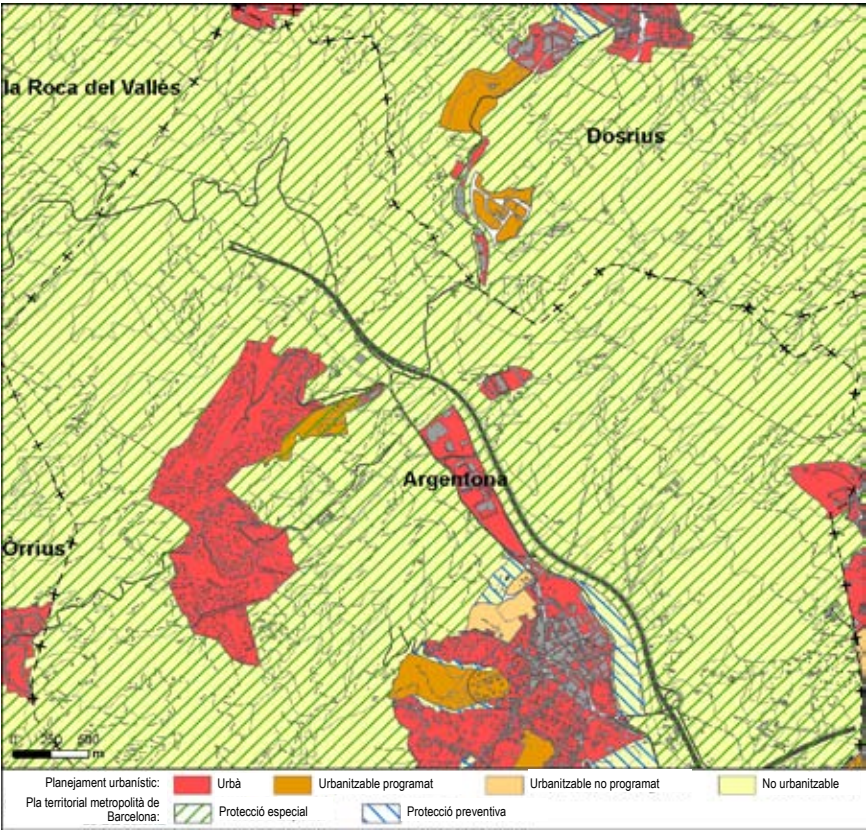
Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Vall de Can Comalada i Can Cabanyes on s'aprecia el mosaic agroforestal.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Torrent de Can Martí. La xarxa hidrogràfica d'aquest sector té una especial importància com a vies connectores.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Aquest àmbit territorial presenta una prou adequada funcionalitat ecològica i una bona qualitat paisatgística, que caldria preservar i millorar amb actuacions extensives sobre la xarxa hidrològica i l'ordenació i la gestió dels usos i les activitats en sòl no urbanitzable. La Carta del paisatge de la riera d'Argentona pot ser una bona eina per ajudar a establir les mesures necessàries per a millorar la qualitat paisatgística d'aquest àmbit així com per facilitar la connectivitat a banda i banda de la vall. Com a exemples concrets de mesures proposades:

- Impulsar la gestió d'aquells trams de rieres i torrents afectats per importants poblacions de canya americana per tal de millorar el seu estat ecològic, la qualitat de l'hàbitat, la funcionalitat connectora i la capacitat hidrològica.
- Preservar i millorar l'actual permeabilitat de la zona agrícola, especialment evitant l'extensió massiva de cultius intensius amb hivernacles i afavorint els usos i les pràctiques agrícoles més compatibles amb els beneficis ambientals.
- Mantenir la generositat dels passos establerts per a l'autovia C-60 en la construcció de la futura línia orbital de ferrocarril, amb intervencions que assegurin la funcionalitat actual sota les infraestructures.



La connectivitat entre la riera de Pins, la riera de Dosrius i la riera d'Argentona no es veu massa afectada per la C-60.



Viaducte de la C-60 amb la urbanització de les Ginesteres al fons.



Pas de la riera de Pins per sota la carretera C-1415c.



Pas per sota la C-60 on el torrent de Can Martí desemboca a la riera d'Argentona.



La capacitat hídrica de certs torrents en els passos més reduïts pot quedar alterada per l'acumulació de canyes després d'una avinguda.



Pas per accedir al sector de Can Mas, per la riera d'Argentona i la C-60.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Ferrovies**
- Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

FIGARÓ - TAGAMANENT

30

INTRODUCCIÓ

Aquest àmbit, entre els nuclis de Figaró i de Tagamanent és crític per al manteniment de la connectivitat ecològica de la serralada Prelitoral, entre el massís del Montseny i els Cingles de Bertí.

Ambdós nuclis, juntament amb Santa Eugènia de Congost, es troben situats al llarg de l'angosta vall del riu Congost, corredor natural entre les comarques d'Osona i del Vallès Oriental, que a la vegada recull les infraestructures viàries (C-17) i ferroviàries (ferrocarril de Barcelona a Puigcerdà) que les comuniquen.

Del vessant montsenyenc, la riera de Vallcàrquera i el torrent de Can Xesc, i del de Cingles de Bertí, el torrent de la Guillotera, dels Fondos del Bac i de Ca n'Oliveres, són els afluents més destacables del riu Congost.

Els boscos i bosquines de pi blanc i d'alzina dominen àmpliament el paisatge d'aquest àmbit que es trenca en comptades vegades per acollir conreus de secà i, en resseguir alguns cursos fluvials, per conformar boscos de ribera com la verneda de la riera de Vallcàrquera.



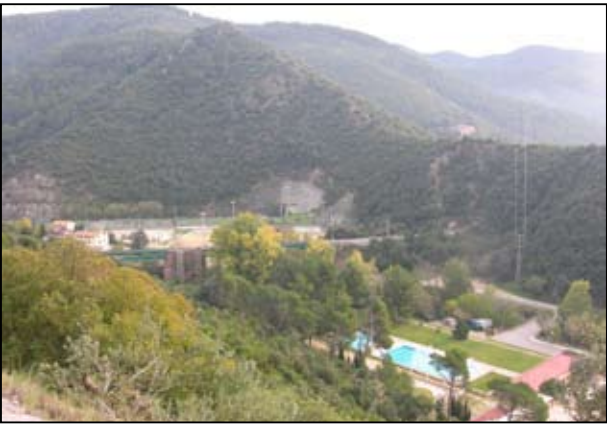
Sector urbanitzat de Santa Eugènia del Congost.



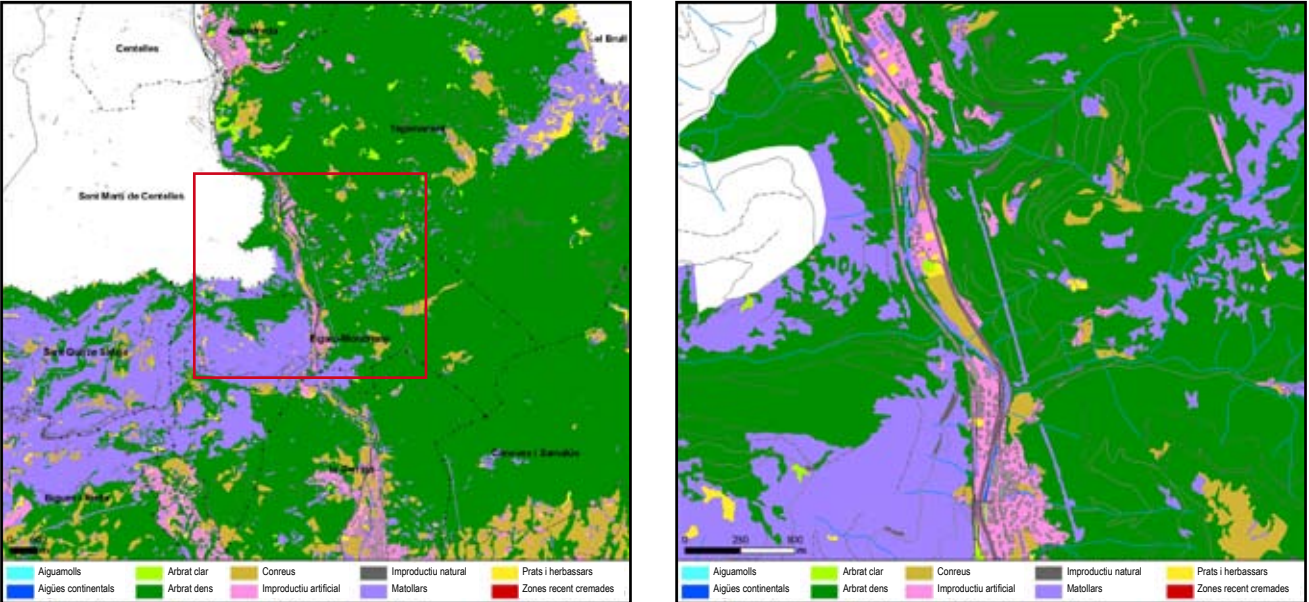
La traça del ferrocarril Barcelona-Vic, pel marge dret del riu Congost, no ofereix massa dificultats per a la connectivitat faunística.



L'efecte barrera de la C-17 en el pas pel congost del Figaró queda ben palès.



El sector de Gallicant, amb els contraforts de les Roques del Coix, una carena que constitueix una bona connexió entre el Montseny i el Bertí.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

El pas encaixat de les infraestructures i la proximitat entre els diferents nuclis urbanitzats al llarg del fons de vall del riu Congost redueixen la connectivitat ecològica a banda i banda del riu.

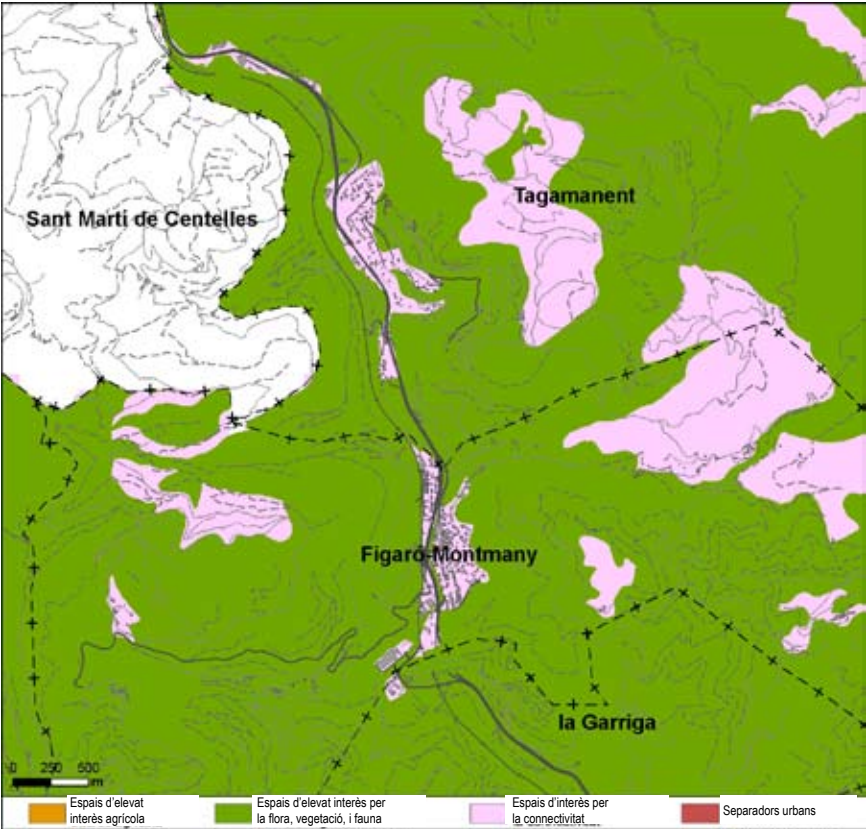
En aquest sentit, la xarxa hidrogràfica és bàsica per al manteniment de la connectivitat ja que, en general, els passos que els torrents i rieres més destacables tenen a través de les infraestructures són força amplis i adequats per a la fauna. Les úniques excepcions són els passos a través de l'autovia C-17 del torrent de Can Xesc, amb substrat encimentat i un salt vertical de gran alçada abans de trobar-se amb el Congost, i el de l'Artiga, també encimentat i amb una rampa de pedra i ciment per arribar al Congost que dificulta el pas de la fauna. L'espai de ribera d'alguns cursos, com el de la riera de Vallcàrquera, és de gran interès ecològic. Per contra, d'altres, com el torrent de Guillotera, estan excessivament atapeïts i plens de bardissa, fent molt menys efectiva la seva funció connectora i reduint notablement la qualitat de l'hàbitat.

Aquest àmbit es troba envoltat d'espais naturals protegits: a l'est del Congost se situa el Parc Natural del Montseny i a l'oest l'Espai d'Interès Natural dels Cingles de Bertí. Els límits del nou Pla especial de protecció del Parc del Montseny arriben fins al riu Congost, tant a través de la riera de Vallcàrquera com per sobre el túnel de la C-17 al sud del nucli urbà de Figaró, àrea on entra en contacte amb el límit de l'espai dels Cingles de Bertí. Així doncs, la continuïtat entre espais protegits garanteix més fermament la connectivitat ecològica al sector sud d'aquesta finestra de territori.

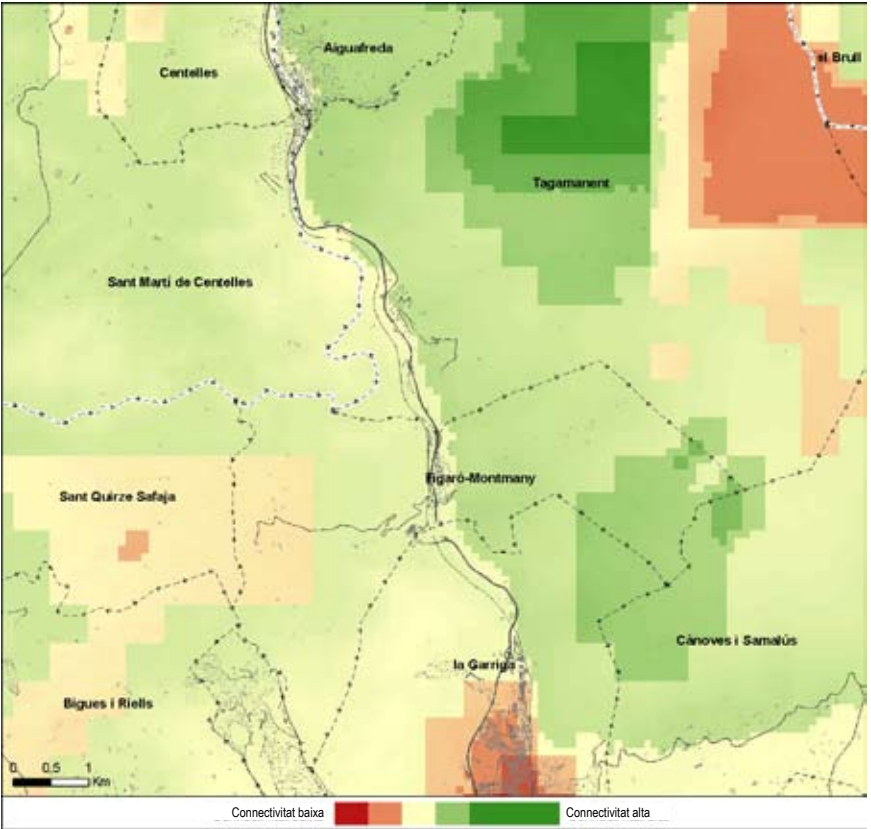
Tot i que gairebé tot el sòl d'interès per tal garantir la connectivitat està classificat com a no urbanitzable, i de protecció especial segons el Pla, el tram final de la riera de Vallcàrquera i el seu entorn és urbanitzable programat. No obstant això, l'Ajuntament de Figaró-Montmany ha promogut una modificació de les Normes subsidiàries de planejament del municipi, per tal que el marge dret del tram baix de la riera passi a ser sòl no urbanitzable protegit, així com l'establiment d'una franja de protecció de 20 metres d'amplada a banda i banda, a fi i efecte d'assegurar la conservació del bosc de ribera.

D'altra banda, l'estratègia de manteniment del caràcter rural establerta pel Pla territorial per a Tagamanent garanteix la conservació dels espais lliures que separen els nuclis urbanitzats en aquest àmbit.

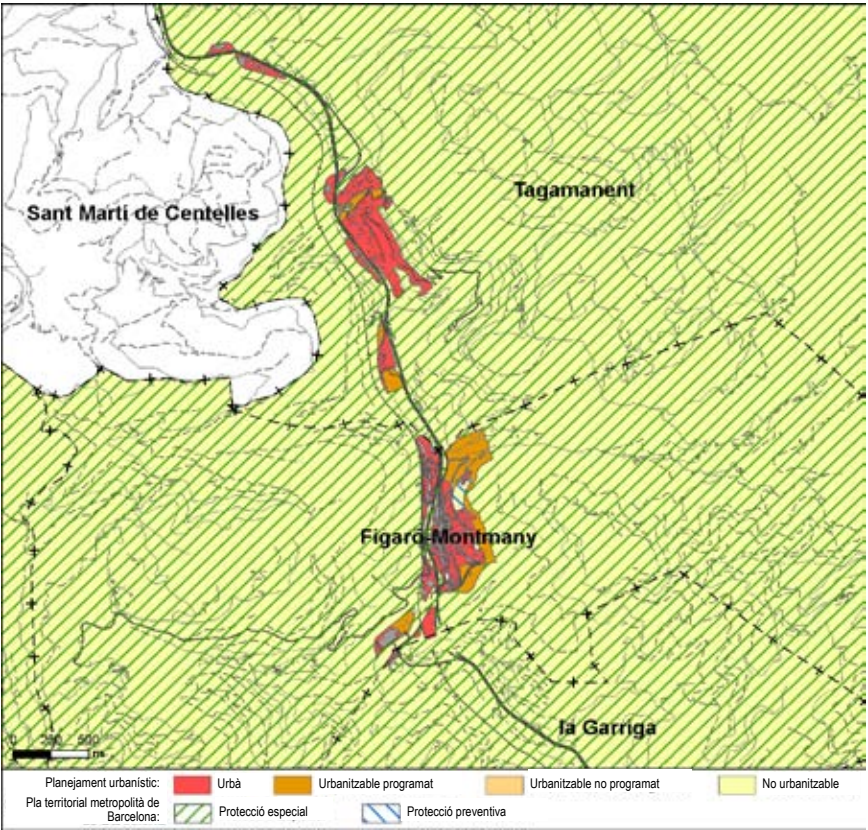
A nivell d'infraestructures, està previst el desdoblament de la línia de ferrocarril Barcelona-Vic entre Figaró i l'Abella (Sant Martí de Centelles) a través de dos llargs túnels per sota la serra de Cospinera i de Castellar, a l'oest del traçat existent. Així mateix, el tram de la via actual passaria a ser una via verda gestionada pels ajuntaments i que serviria per recuperar la comunicació entre els nuclis de Figaró, Tagamanent, l'Abella i Aiguafreda. A més, també es preveu la millora i variant de la C-17 i un vial de connexió interna entre la Garriga i Aiguafreda.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Vall de la riera de Vallcàrquera, una de les principals vies connectores entre el Montseny i el Bertí.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Tot i que en aquest punt entren en contacte dos espais naturals protegits, existeixen encara alguns obstacles físics, fàcilment millorables, per a la connectivitat entre ambdós vessants del riu Congost:

- Modificar el salt que aboca el torrent de Can Xesc sobre el riu Congost, per sota la C-17, per tal de restablir el pendent natural del torrent i recuperar la funció connectora d'aquest curs, així com adequar el substrat del pas per a la seva funcionalitat per a la fauna.
- Modificar el pas del torrent de l'Artiga per sota la C-17 per adequar-lo a les necessitats de la fauna terrestre. Les obres de millora de l'autovia poden ser una bona oportunitat per modificar tant aquest pas com l'anterior.
- Desemboscar el torrent de Guillotera per sota la traça del tren i facilitar d'aquesta manera la connectivitat amb el riu Congost, tal com s'esdevé en el pas que la mateixa via fèrria té amb el torrent dels Fondos del Bac.
- Millorar la connectivitat entre el Montseny i la zona protegida dels Cingles de Bertí, al sud del nucli del Figaró, per tal de superar la carretera i el sector de Gallicant.



Pas de la via de ferrocarril sobre el torrent del fondo del Bac.



Torrent de l'Artiga, que en el darrer tram fins assolir al riu Congost en un pas soterrat per sota la C17 clarament millorable per a la connectivitat.



Pas de la C-17 en el revolt del riu Congost davant de la riera de Vallcàrquera.



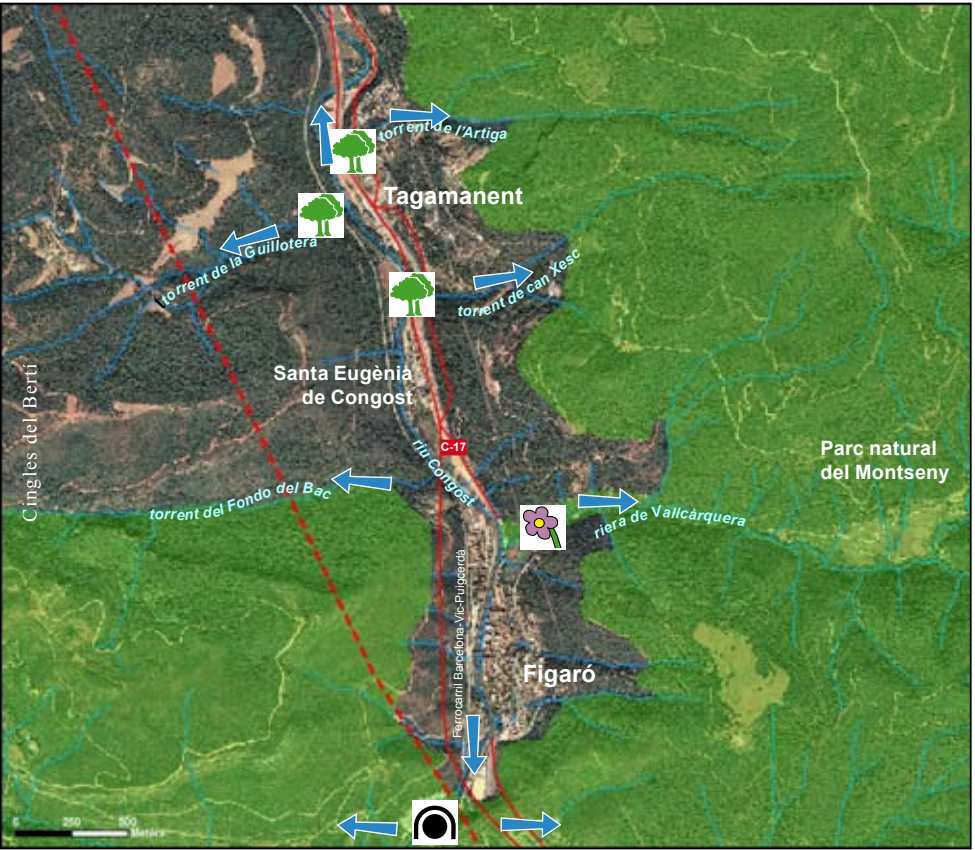
Pas per sota la C-17 per accedir al torrent de can Xesc, al costat del qual s'enfila el camí cap a la Font de Sant Joan.



Torrent de can Xesc passant per sota la C-17 amb un salt d'uns cinc metres sobre el riu Congost.



Pas d'accés per sota la C-17 cap a Tagamanent davant del torrent de la Guillotera.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Milliores/Desdoblements
- Ferrovies**
- Noves
 - Milliores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

DOSRIUS

31

INTRODUCCIÓ

Aquest punt situat al bell mig de la serra del Corredor juga un paper d'importància cabdal en el manteniment de la permeabilitat ecològica al llarg de la serralada Litoral.

La matriu territorial de la serra del Corredor és de caràcter eminentment forestal, amb predominància dels boscos mixts d'alzina o surera amb pins i de les pinedes de pi pinyer amb algun clap de pinastre. Tanmateix, les formacions forestals perden cert pes en aquest àmbit, ja que cedeixen força superfície a les cobertes agrícoles amb conreus herbacis, plantacions d'arbres de ribera i viviers de plantes, i a tres nuclis urbanitzats: el poble de Dosrius, la urbanització Can Canyamars i la urbanització Can Massuet del Far.

La nodrida xarxa hidrogràfica davalla pels diferents vessants fins arribar a la vall on s'ubica el poble de Dosrius i on la riera de Dosrius - riera de Canyamars - riera de Rimble s'encarrega de recollir les seves aigües.



Silueta del campanar de Dosrius, amb la riera en primer terme i la pedrera de can Bosquer al fons.



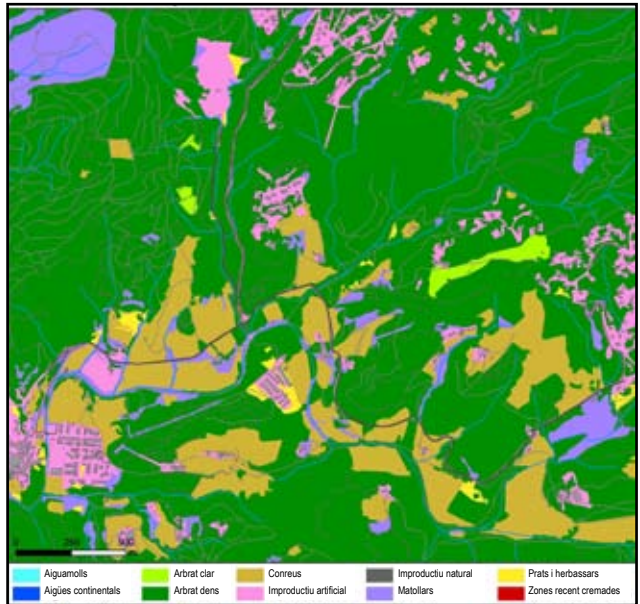
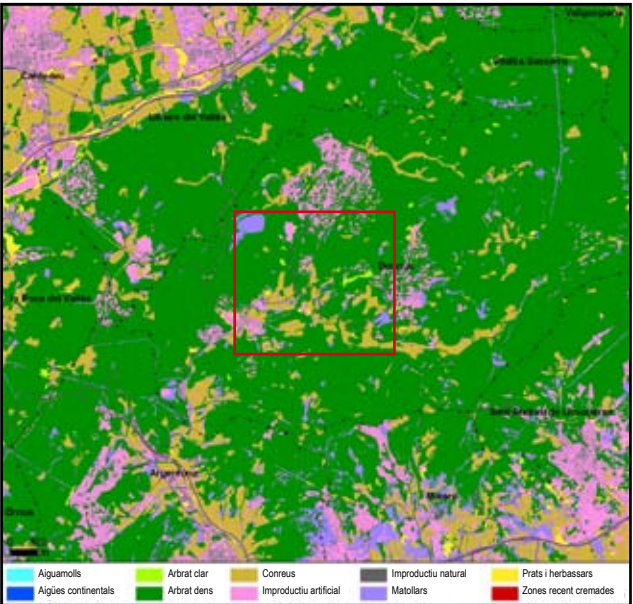
Els masos aïllats, resseguint la conca de sedimentació de la riera de Canyamars, se situen en sòls fèrtils, amb plantacions d'arbres de ribera.



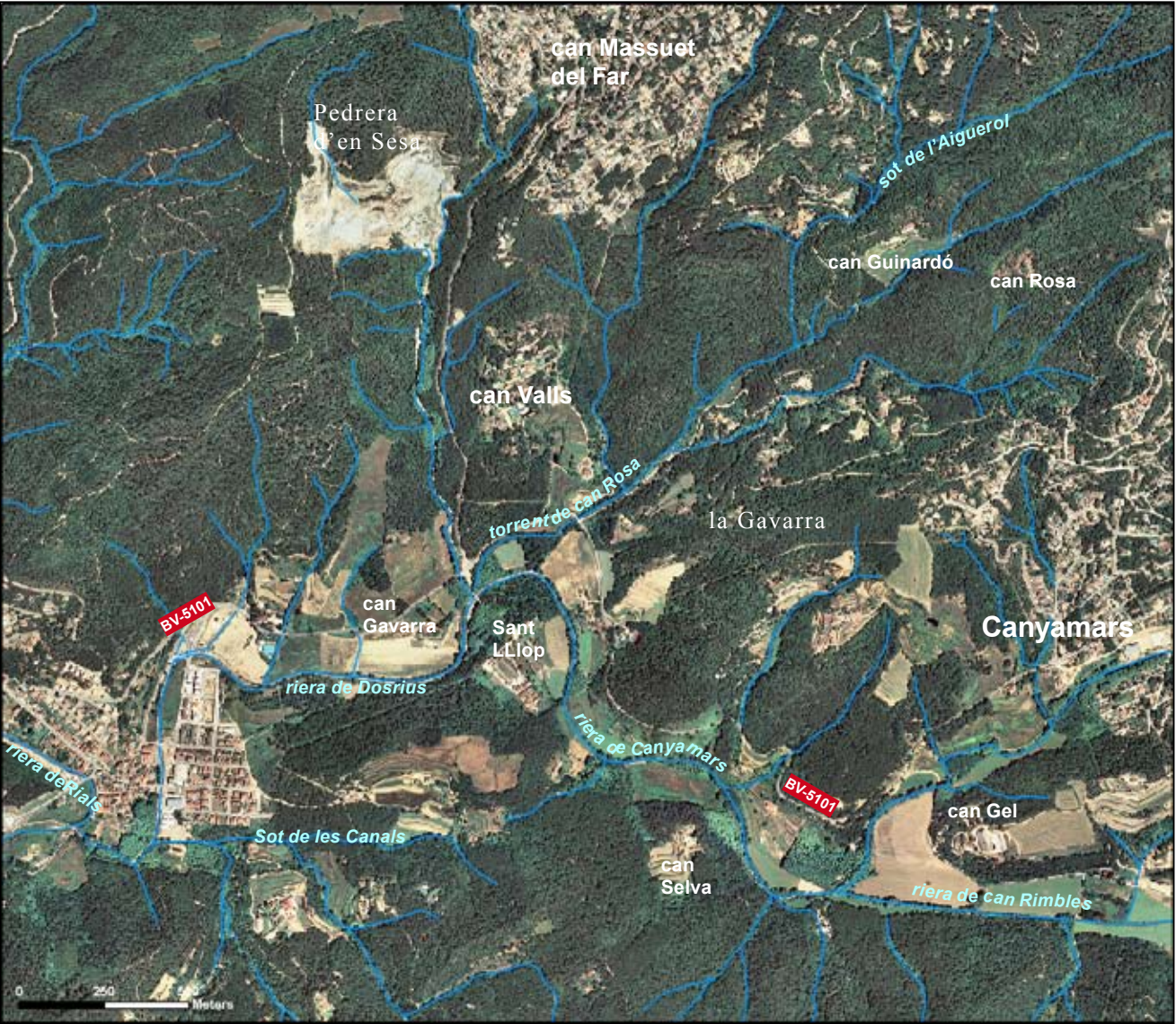
Les urbanitzacions repartides per diferents indrets del terme municipal tenen un important impacte territorial i paisatgístic.



La xarxa hidrogràfica d'aquest indret, com el propi nom del municipi indica, destaca per la seva riquesa. Pont sobre la riera de Rials.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

DIAGNOSI

El bon estat del mosaic agroforestal i la seva ubicació enmig de la gran massa boscosa de la serralada Litoral, malgrat la presència d'urbanitzacions disperses i d'alguna activitat extractiva, juga un important rol en el manteniment de la biodiversitat i la funcionalitat ecològica en aquest àmbit.

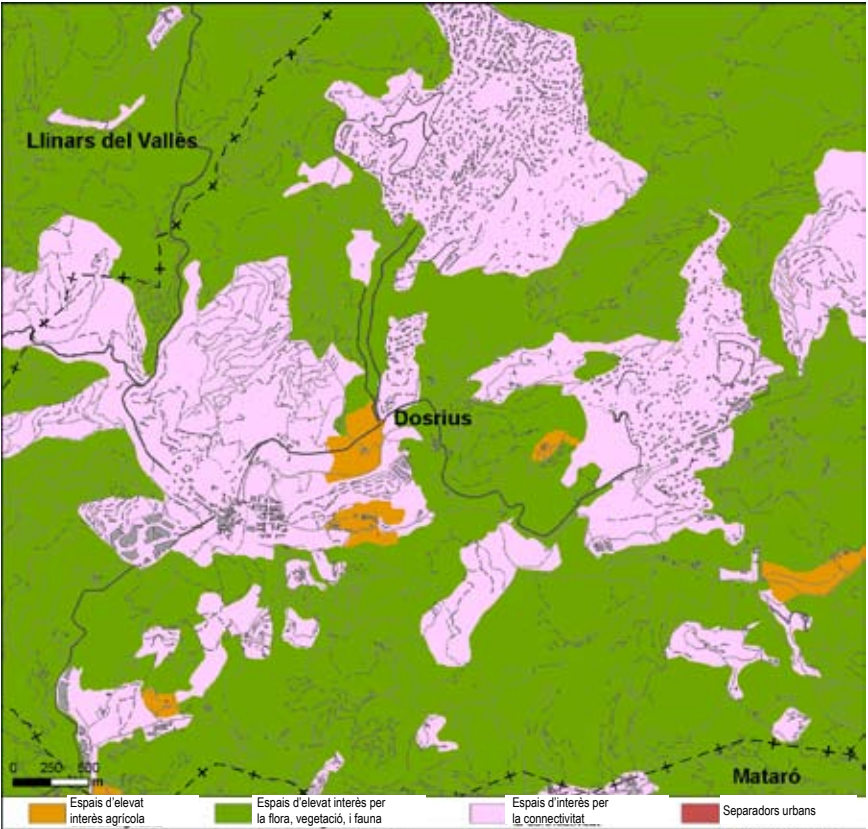
L'extensa xarxa hidrogràfica de règim temporal presenta lleres sorrenques i amples que, en general, faciliten el pas de la fauna. Atès que aquesta conca hidrogràfica recull freqüentment avingudes torrencials, totes les infraestructures disposen de passos generosos que permeten mantenir les funcions ecològiques dels diferents cursos en tot el seu recorregut i que alhora redueixen l'efecte barrera que les diferents vies porten associat.

Tot i el bon estat ecològic general dels diferents cursos, cal destacar algunes excepcions. El tram de la riera de Dosrius, des de can Gavarra fins a l'aiguabarreig amb el torrent de Rials, presenta una llera excessivament desprovista de vegetació de ribera, fet que disminueix la seva qualitat ecològica. Aquesta degradació de la riera, deguda possiblement a una ruderalització excessiva, contrasta amb el bon estat de les formacions de ribera en els trams per sobre i per sota.

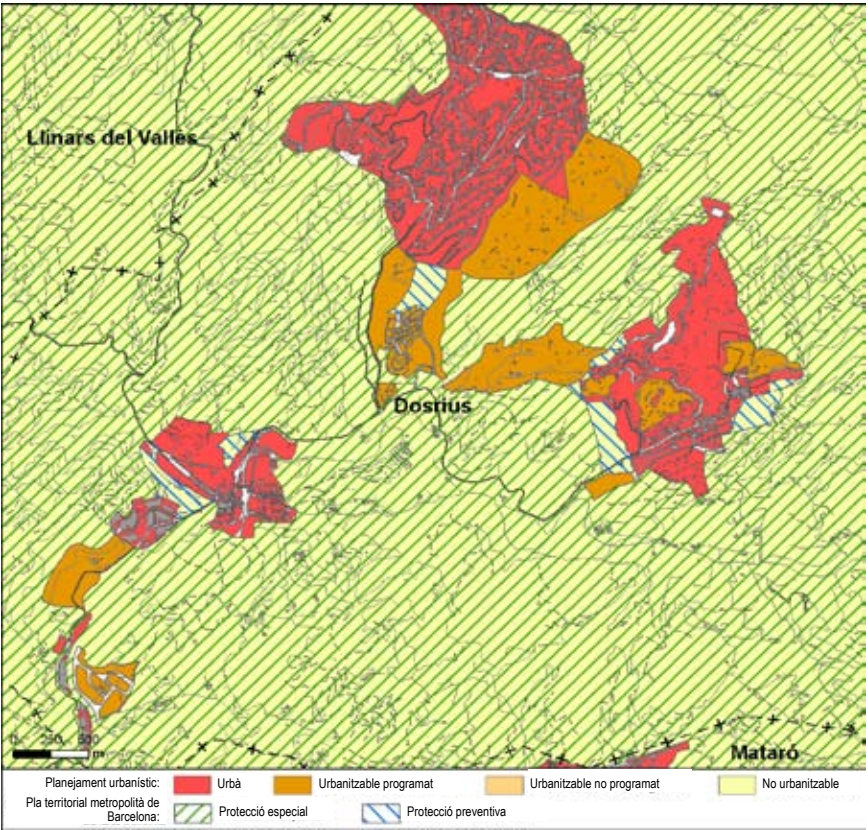
Però l'amenaça principal a la permeabilitat ecològica en aquest punt està subjecte a la consolidació del sòl urbanitzable programat de Can Massuet del Far, de Can Valls i de Can Figueres, la qual implicaria la unió de les diferents urbanitzacions. En aquest sentit, el pla determina l'estratègia de reducció/extinció per al sector est de Can Massuet i oest de Can Valls, però no ho fa per a la urbanització Can Figueres, la consolidació de la qual uniria Can Canyamars amb Can Valls, afectant greument la connectivitat a través de la vall del torrent de Can Rosa.



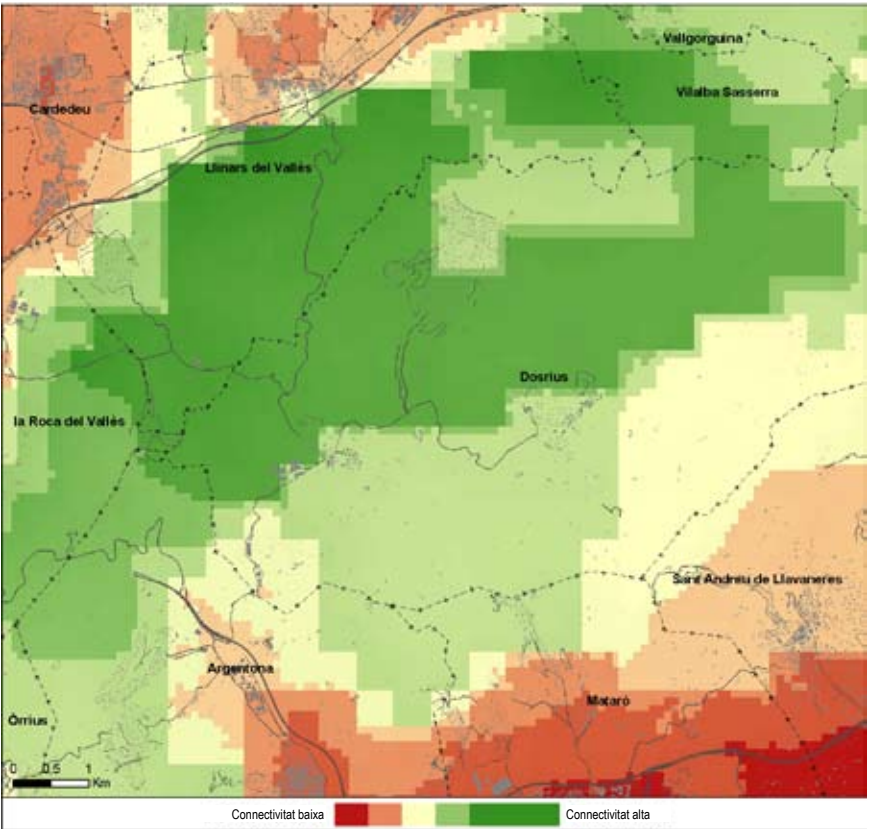
El règim hidric esporàdic de la xarxa hidrogràfica del municipi fa que les seves lleres esdevinguin veritables camins de connexió per a la fauna. El substrate sorrenc ho facilita.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



El bosc, tot i estar fragmentat pel fenomen de les urbanitzacions, és l'element més significatiu dins el paisatge del terme municipal.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Les propostes en aquest sector busquen garantir la funcionalitat del mosaic agroforestal, preservar i millorar la qualitat ecològica i la funció connectora de la xarxa hidrogràfica i evitar la formació de barreres associades al creixement de les urbanitzacions.

- Assegurar que els possibles desenvolupaments urbanístics futurs, en l'àrea de sòl urbanitzable que afecta la vall del torrent de Can Rosa, garanteixin el manteniment de la permeabilitat ecològica, tenint en compte les estratègies determinades pel Pla territorial metropolitana.
- Afavorir el manteniment de l'actual paisatge de mosaic agroforestal, ja que constitueix la millor garantia per tal de preservar la biodiversitat que aquest acull i la permeabilitat ecològica que suposa.
- Gestionar les plantacions d'arbredes de ribera en el tram de la riera de Canyamars, especialment entre Sant Llop i la riera de Rimble, de forma més propera a les formacions naturals, aplicant-hi tractaments silvícoles basats en l'aclarida selectiva en lloc de la tala mata rasa que sovint s'hi practica, per tal d'afavorir la connectivitat i millorar al mateix temps el valor dels hàbitats i del paisatge.
- Recuperar l'estructura vegetal fluvial de la riera de Dosrius en el seu pas pel nucli urbà, per millorar-ne la seva qualitat ecològica i la seva funció connectora, sempre assegurant que no afecti els paràmetres hidràulics per garantir l'adequada circulació hídrica en cas d'avinguda.



Gual inferior de la riera de Dosrius que separa en dos la vila. Un tram que podria ser renaturalitzat.



La riera de Dosrius i camí de Canyamars, amb una important remodelació respecte al paisatge propi de la ribera d'un torrent de règim mediterrani.



Llera de la riera de Canyamars amb plantacions de plàtans.



Pont sobre el Sot del Virol, en el punt que travessa la carretera de Dosrius a Canyamars.



Obres d'adequació hídrica en l'enllaç viari de la BV-5101 de Llinars a Canyamars, davant de can Santpere.



Polígon industrial a l'entrada del poble i encaixat a la vall de Dosrius.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millores/Desdoblements
 - Ferrovies**
 - Noves
 - Millores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - Actuacions urbanístiques
 - ➡ Protecció de la connectivitat
 - ⦿ Permeabilització d'infraestructures
 - 🌿 Potenciació de la gestió agrària
 - 🌳 Recuperació d'hàbitats naturals
 - 🌸 Preservació i millora d'hàbitats d'interès

MATARÓ - LLAVANERES

32

INTRODUCCIÓ

En aquest àmbit el contacte entre els espais de muntanya baixa de la serralada Litoral, la plana litoral i els sistemes costaners és gairebé continu, sense grans ocupacions urbanes, i es troba únicament afectat pel pas d'infraestructures de transport, especialment l'autopista C-32.

De mar cap a terra apareix en primer lloc una franja litoral gairebé desprovista de sorra, que topa de seguida amb l'escollera que protegeix el pas del ferrocarril de Barcelona a Blanes i la N-II. De seguida s'obre la plana, bàsicament ocupada per conreus intensius (horta, vivers de planta ornamental,...) però també per usos residencials, amb habitatges dispersos, i de lleure, com càmtings i restaurants. A mesura que el relleu s'enfila cap a la serralada, els conreus van deixant pas a les cobertes forestals que, més al nord, acaben sent predominants. A mig camí entre la plana i la muntanya travessa d'est a oest l'autopista C-32. En direcció perpendicular creua la via de connexió entre la C-32 i la N-II, la C-31E, tot resseguint el curs de la riera de Mata.

Les rieres de Mata i de Vallgiró i el torrent Forca davallen de la serra fins al mar, reforçant la continuïtat dels espais oberts d'aquest àmbit.



Línia litoral a la desembocadura de la riera de Mata, que mostra un tram de costa totalment constrenyit.



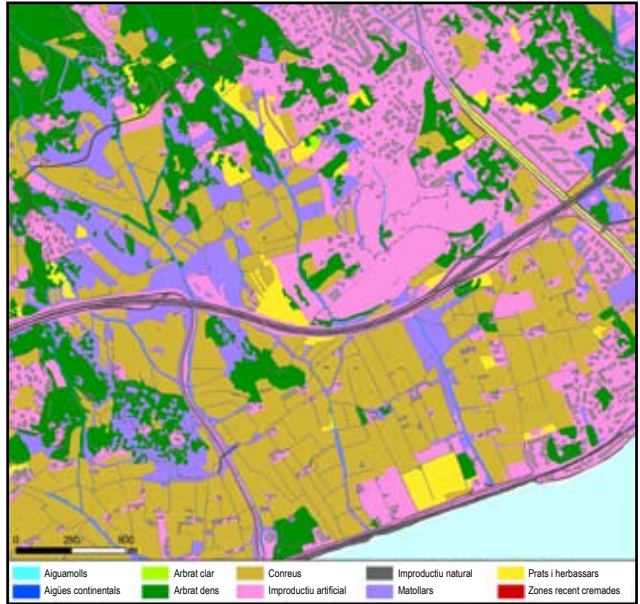
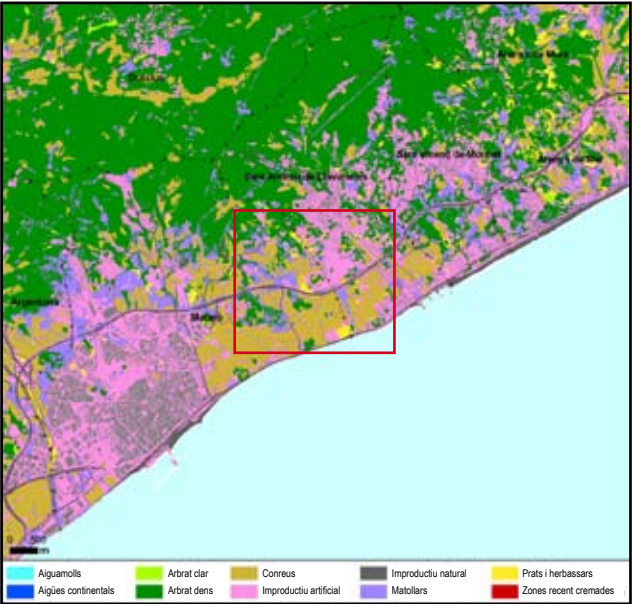
Convivència entre explotacions agràries i sòl urbà en el sector de la Marinada de Sant Andreu de Llanerres.



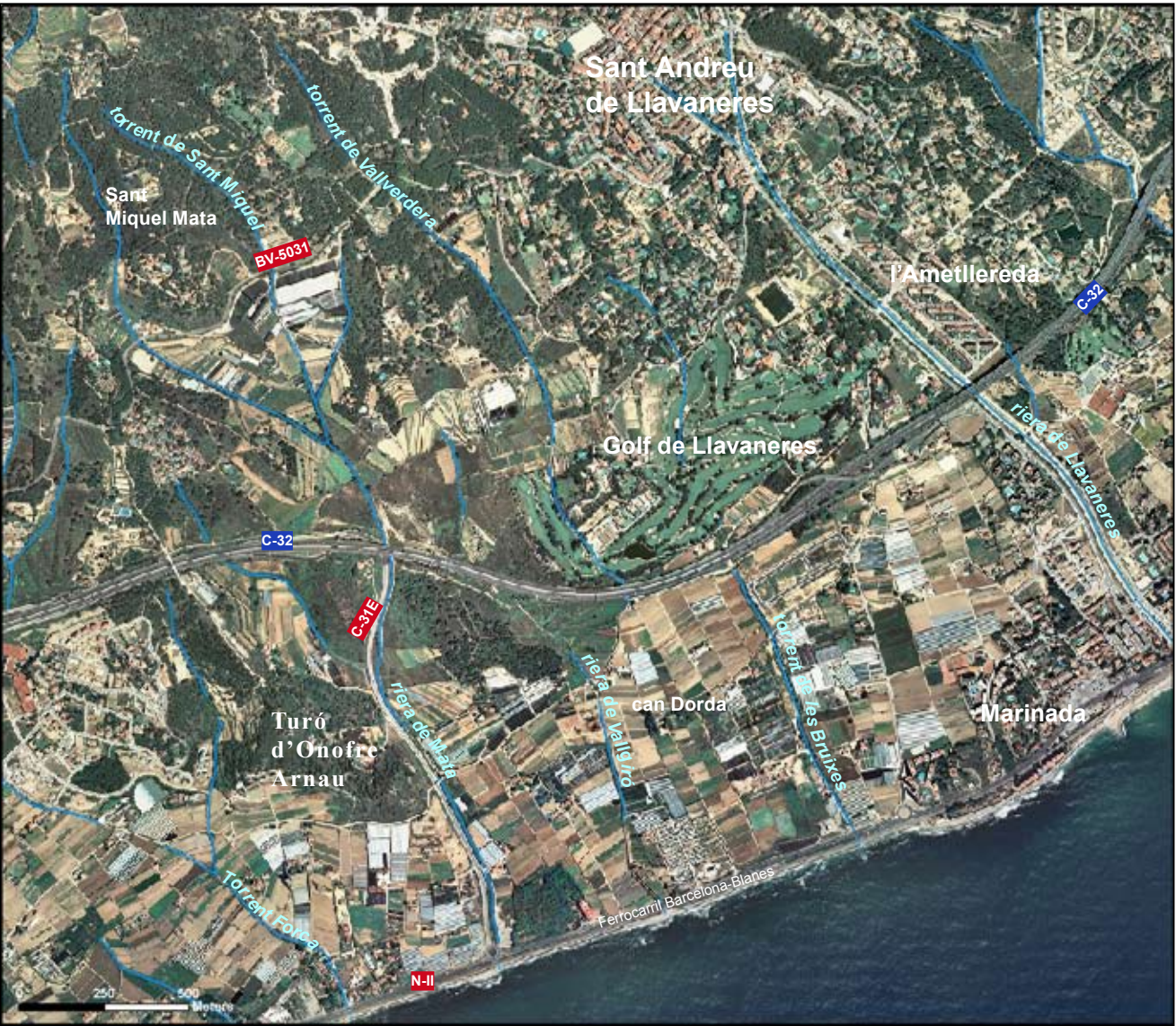
El tancament amb filat del Club de Golf Llanerres dificulta la seva permeabilitat.



Riera de Sant Andreu de Llanerres, des d'un gual que la travessa en el barri de l'Ametllerada.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

Diferents unitats territorials del Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) protegeixen gran part dels terrenys agrícoles i forestals de la plana i la muntanya litoral d'aquest sector, des del mar fins al Parc del Montnegre i el Corredor.

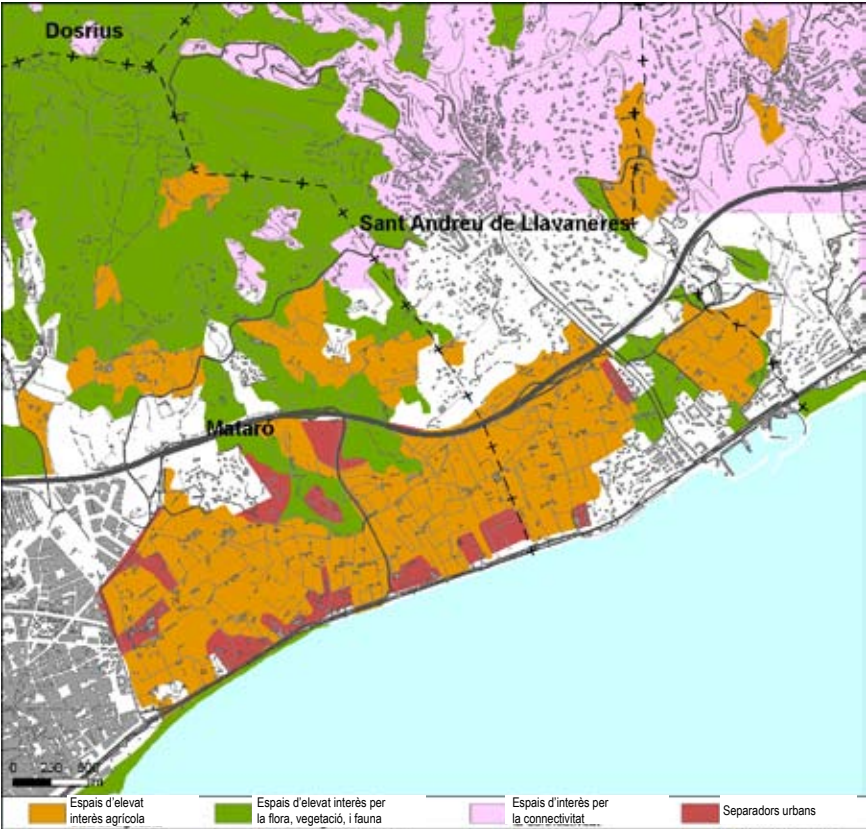
Aquesta categorització del sòl ja garanteix la preservació dels espais oberts d'aquest àmbit, entre la serralada Litoral i el mar, davant de possibles transformacions urbanístiques. Tanmateix, existeixen altres impactes que afecten la seva permeabilitat.

L'autopista C-32, el ramal C-31E de connexió amb la N-II, la pròpia N-II i la línia de ferrocarril de la costa són els principals elements fragmentadors d'aquest àmbit. Però no són els únics, ja que l'elevada densitat d'hivernacles i magatzems agrícoles en certs sectors, així com l'ús freqüent de tanques perimetrals, esdevenen barreres difícilment franquejables per a moltes espècies. Així mateix, les rieres i torrents, tot i que travessen les diferents infraestructures amb passos prou amplis, presenten trams greument degradats per pavimentació, ús viari, denses poblacions de canya americana i altres usos inadequats (abocaments, crema de residus,...).

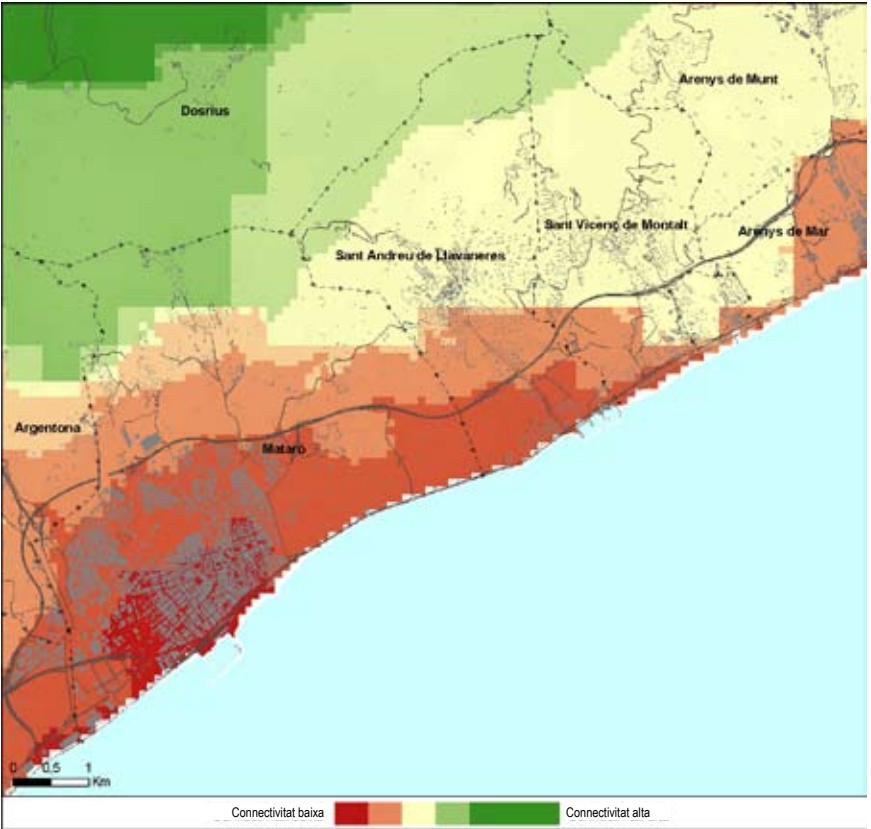
En un futur, aquest àmbit acollirà la nova via distribuïdora C-32 Montgat - Calella, paral·lela a l'actual C-32, i el trasllat de la línia del ferrocarril Barcelona - Blanes, que travessarà gran part de la plana litoral protegida.



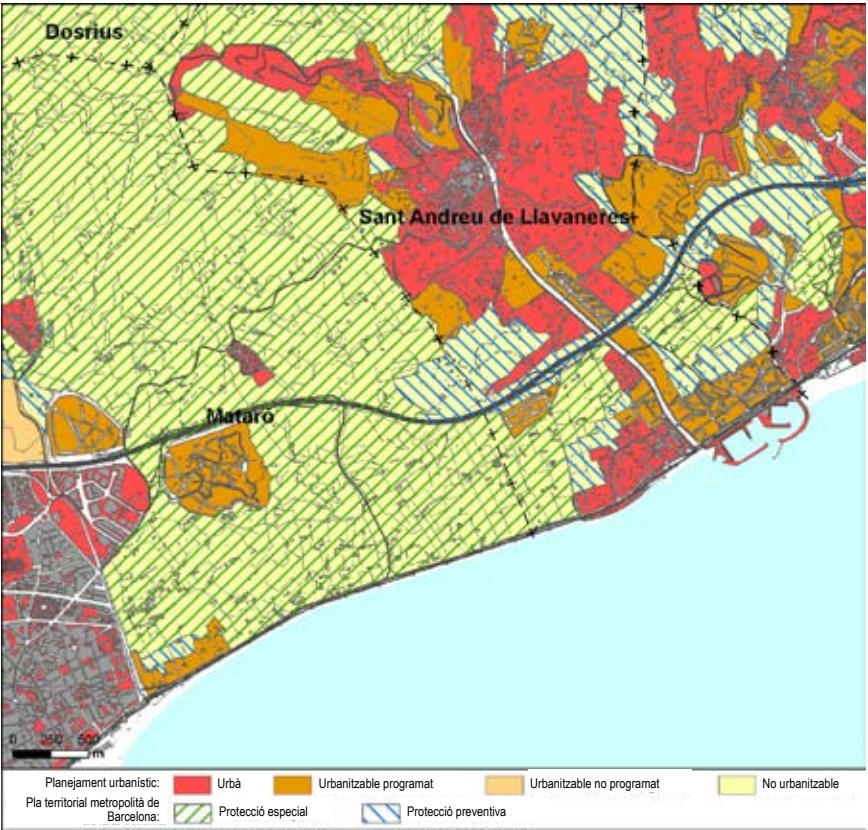
L'autopista C-32, un dels elements de fragmentació d'aquest àmbit.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Els conreus de planta ornamental amb hivernacles i altres instal·lacions agrícoles constitueixen bona part del paisatge de la plana litoral entre Llavaneres i Mataró.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Tenint en compte que tot aquest àmbit es troba inclòs al PDUSC, aquestes propostes recullen moltes de les mesures que apareixen en les fitxes de camp elaborades per l'esmentat pla:

- Millorar la qualitat ecològica i paisatgística del sistema agrícola, parant especial atenció a la localització dels hivernacles i altres instal·lacions agrícoles, i al tancament de finques, per tal de facilitar els fluxos faunístics.
- Millorar la qualitat ecològica i paisatgística de les rieres i torrents que recorren l'àmbit, prenent mesures per recuperar la llera original i la vegetació de ribera, per tal d'afavorir el seu paper de principals eixos connectors. En aquest sentit, resulta imprescindible eliminar l'ús viari que se'n fa en l'actualitat, així com altres usos i activitats impropis i incompatibles amb l'espai fluvial.
- Establir les mesures necessàries per permeabilitzar les noves vies que han de creuar aquest àmbit.



Peça aïllada de sòl urbanitzable industrial, ubicada entre el torrent de les Bruixes, la C-32 i el camí del Pla, enmig de la UTR-C Can Dorda (PDUSC).



Torrent de Vallverdera travessant la C-32 amb un pas adequat per facilitar la connectivitat. No obstant això, aigües avall es converteix en un camí rural.



Pas del torrent de les Bruixes per sota la C32, un pas ampli tot i que la riera està plena de canya americana.



Activitat agrícola intensiva, en contacte amb el sòl urbà.



Torrent de les Bruixes amb l'antiga deixalleria, encara en funcionament, al costat de la llera circulaible.



Riera de Vallgiró en el sector de can Dorda, un espai clarament degradat.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
- Milliores/Desdoblaments
- Ferrovíaries**
- - - Noves
- - - Milliores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
- ➡ Protecció de la connectivitat
- Permeabilització d'infraestructures
- ➡ Potenciació de la gestió agrària
- Recuperació d'hàbitats naturals
- Preservació i millora d'hàbitats d'interès

SANT ESTEVE DE PALAUTORDERA - REFUGIS DEL MONTSENY

33

INTRODUCCIÓ

A la part occidental del pla de Sant Esteve de Palautordera s'obre, des del Parc del Montseny, una zona d'espais lliures que s'allarga sense interrupcions fins el corredor d'infraestructures de Barcelona a Girona, al sud de Santa Maria de Palautordera i oest de Sant Celoni, esdevenint així un espai connector de gran rellevància. Aquesta llengua d'espais lliures presenta un ric mosaic forestal, format per alzinars i pinedes de pi pinyer i de pi blanc, amb clapes de conreus herbacis extensius de secà, ubicades en les zones més planeres. A més, a l'extensa xarxa hidrogràfica que baixa del massís del Montseny en sentit nord-oest sud-est, s'hi associa un ampli ventall de vegetació típica de ribera que va des de vernedes o gatelledes fins a plantacions de pollancres. El creixement urbanístic de Sant Esteve s'ha desenvolupat de forma continuada al casc antic, a excepció del nucli de Santa Margarida i del de les Margarides, que es troben més al nord, als peus de la carretera de Santa Maria de Palautordera a Seva, BV-5301. A l'oest, a l'alçada d'aquests nuclis, es troba la urbanització Refugis del Montseny, majoritàriament dins el terme de Sant Pere de Vilamajor. Aquesta urbanització, considerada com a "Centro de Interés Turístico Nacional", és el resultat d'una actuació urbanística duta a terme els darrers anys del franquisme.



Vistes del Montseny des de l'espai urbanitzat de Sant Esteve de Palautordera.



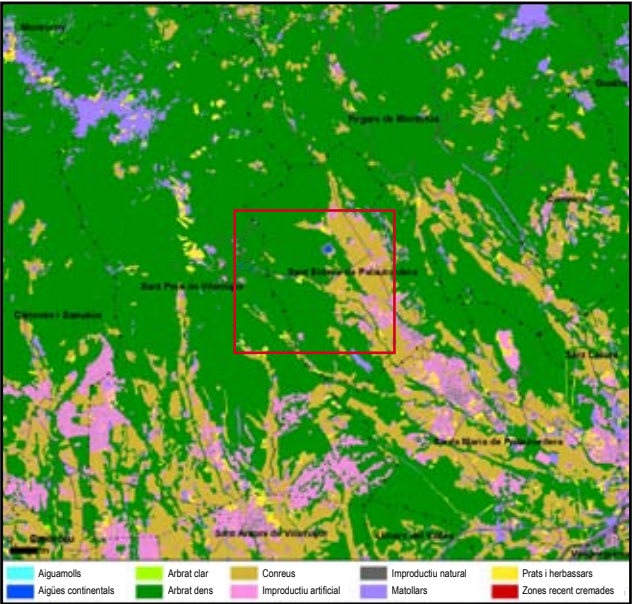
L'anomenat Pla de Sant Esteve, amb el turó de Sant Elies al fons, mostra la qualitat paisatgística d'aquest indret, dominat per un mosaic agroforestal.



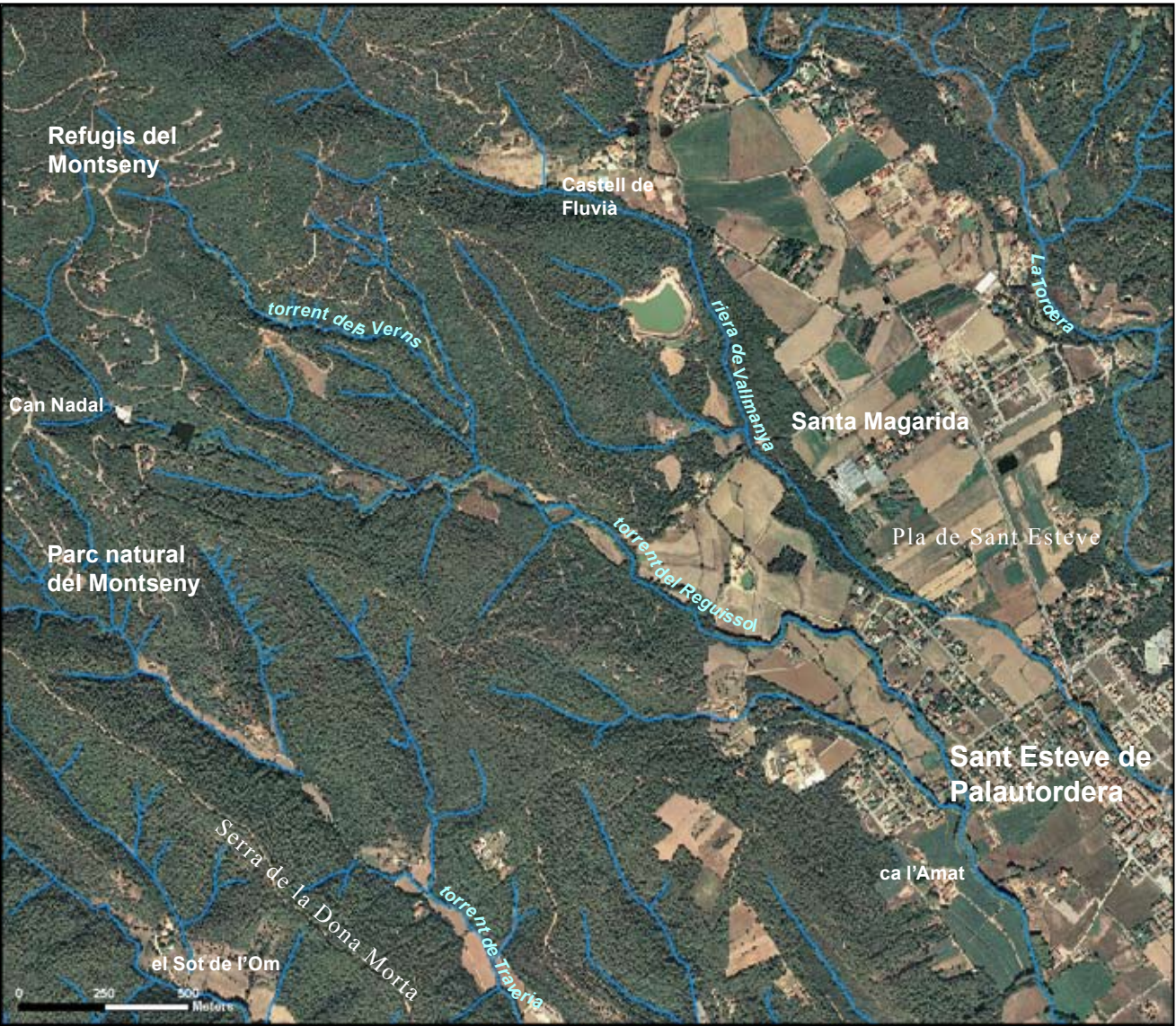
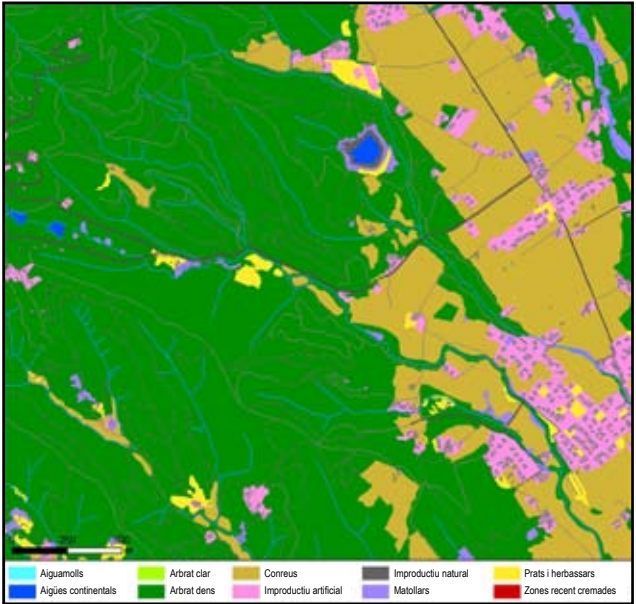
La urbanització Refugis del Montseny esquitxa la zona de construccions de forma dispersa.



La xarxa de camins asfaltats existents permeten imaginar el procés urbanitzador que es va programar als Refugis, tot i que mai s'executà segons el previst.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

La localització d'un punt crític per a la connectivitat en aquesta àrea sorgeix, atenent al planejament vigent dels municipis de Sant Esteve de Palautordera i de Sant Pere de Vilamajor, de la possibilitat d'unió entre la urbanització dels Refugis del Montseny i els nuclis de Sant Esteve i Santa Margarida, afectant d'aquesta manera la continuïtat dels espais lliures d'aquest àmbit. No obstant això, tant la voluntat d'ambdós consistoris, com les determinacions, per una banda, del Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc del Montseny i, per l'altra, del Pla territorial, proposen una estratègia contrària, garantint el manteniment i, fins i tot, millora de la permeabilitat ecològica.

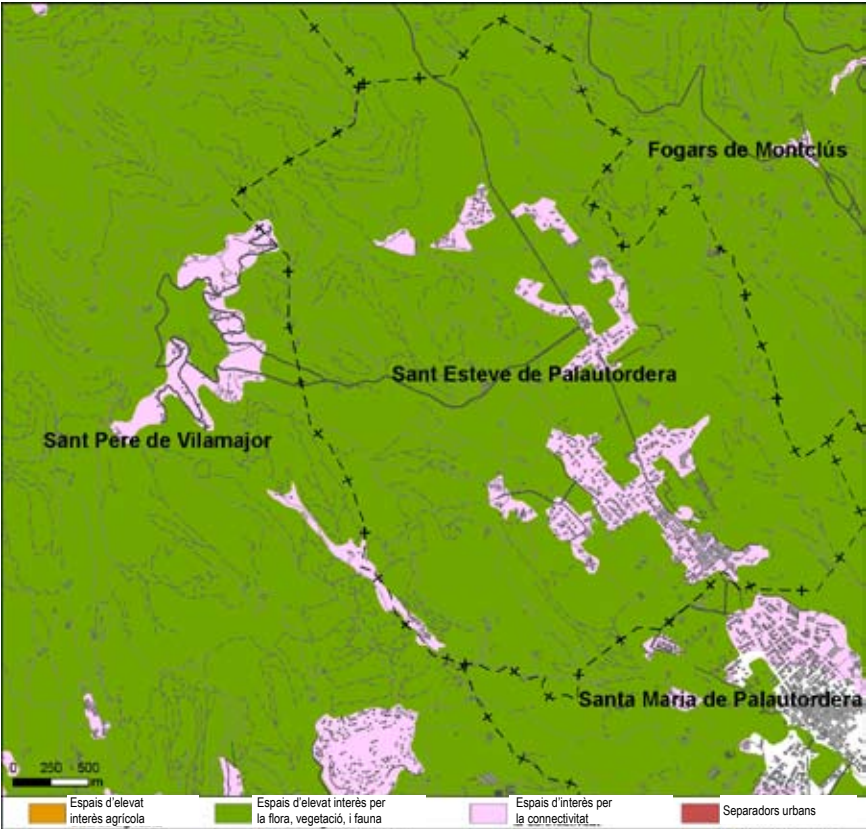
Les Normes Subsidiàries Urbanístiques vigents de Sant Pere de Vilamajor, aprovades l'any 1988, van classificar els Refugis del Montseny com a sòl urbanitzable. Tanmateix, el planejament parcial necessari per a la seva consolidació mai s'ha arribat a desenvolupar. Actualment, l'ajuntament està en procés d'aprovació d'un nou planejament urbanístic que, d'acord amb les indicacions del Pla especial del Montseny, desclassificarà aquest sòl urbanitzable, inclòs en l'àmbit del Parc, per adscriure'l a sòl no urbanitzable protegit. El nou planejament també defineix un pla especial urbanístic d'infraestructures sobre l'àmbit de la urbanització amb l'objectiu d'implantar les obres d'urbanització mínimes i imprescindibles per tal de mitigar les mancances d'accessibilitat, serveis i protecció que pateix la urbanització. Així mateix, segons l'informe emès per l'òrgan gestor del Parc del Montseny, caldria afegir als esmentats objectius, en concordança amb l'Àrea de tractament paisatgístic (ATP) de Refugis del Montseny que estableix el Pla especial del Parc, la necessitat de minimitzar l'impacte de l'àrea urbanitzada, afavorint la seva integració en el conjunt de l'espai protegit, i mirant d'aconseguir una continuïtat en el paisatge, evitant ruptures i trànsits excessivament contrastats.

Atesa la voluntat manifestada per l'ajuntament de Sant Esteve de Palautordera, també es preveu, en el moment que es revisi el seu planejament urbanístic, la desclassificació dels terrenys d'aquesta urbanització localitzats en el seu municipi cap a sòl no urbanitzable protegit.

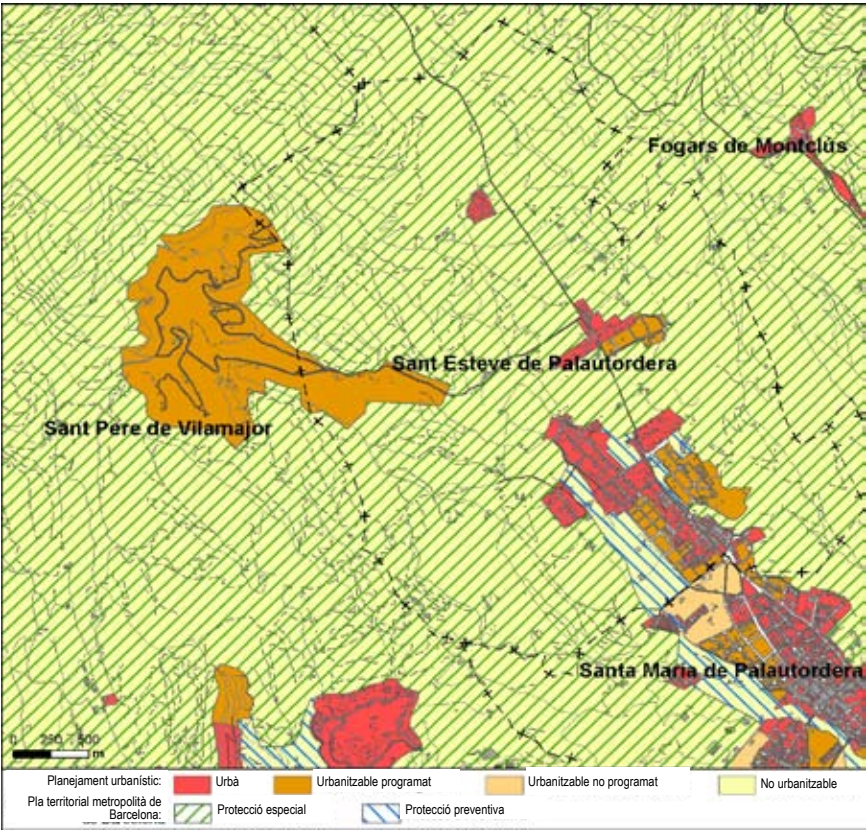
En aquest mateix sentit es posiciona el Pla territorial, ja que determina, per aquest sector, l'estratègia urbana de reducció/extinció.



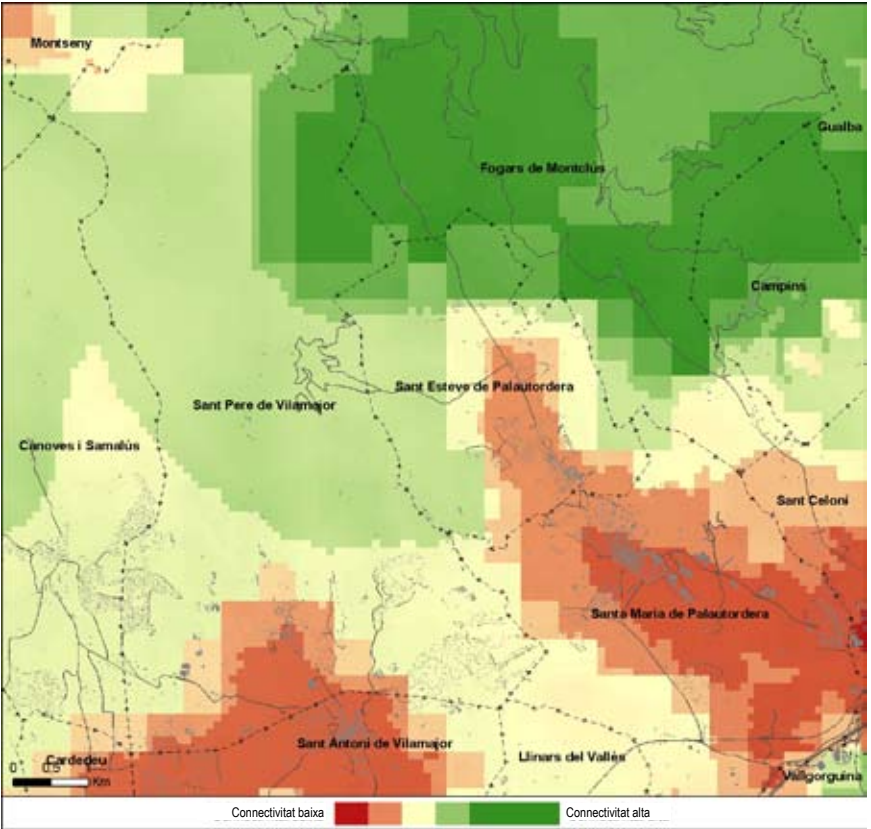
Contrast entre el paisatge forestal dens a la muntanya i la mescla esponjada d'ús agrícola i urbà de la plana.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



El manteniment de l'equilibri entre els diferents usos d'aquest territori és clau per a garantir la conservació del parc natural, així com la seva connexió amb la resta d'espais naturals.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

En aquest àmbit els objectius bàsics són evitar la fragmentació i la formació de barreres, garantint la funcionalitat del mosaic agroforestal. En concret:

- Estimular el manteniment del mosaic forestal amb clapes agrícoles actualment existents, a través de les activitats agràries que el fan possible.
- Garantir i millorar la qualitat de les rieres i torrents, i la vegetació natural associada, mitjançant la seva adequada gestió.
- Aplicar les diferents mesures establertes pel Pla especial del Parc del Montseny per a l'Àrea de Tractament Paisatgístic de Refugis del Montseny: la restitució de sistemes naturals alterats, la correcció i contenció de talussos, la restauració de la vegetació, la senyalització, les infraestructures de prevenció d'incendis i l'adequació paisatgística dels espais lliures enmig de les àrees edificades, entre d'altres. En aquest sentit, garantir que els planejaments municipals afectats aprovin la desclassificació dels terrenys d'aquesta urbanització cap a sòl no urbanitzable protegit.



La xarxa de torrents que davalla del turó Roig i el turó de les Nogueres facilita la connectivitat per a la fauna.



El manteniment de les activitats tradicionals, en especial conreus i pastures, és un element clau per a la conservació del paisatge del sector.



Vista de la urbanització de Refugis del Montseny on s'observa l'ocupació dispersa de l'espai natural.



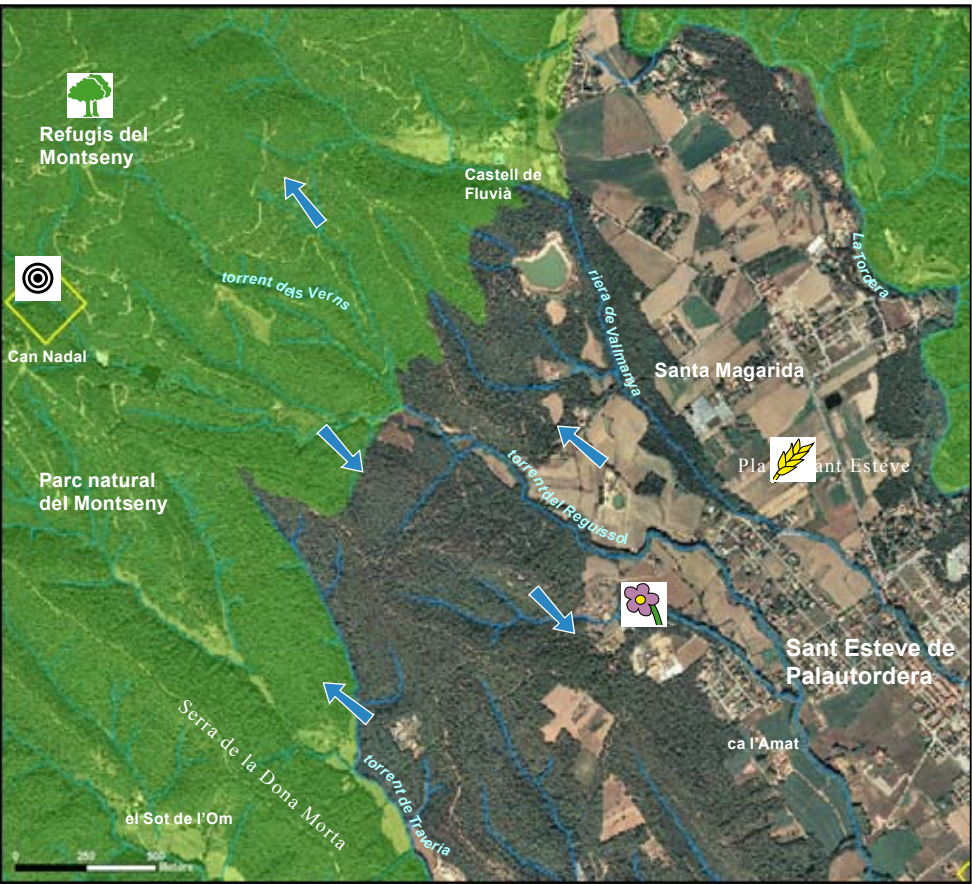
El turó de Sant Elies, on està ubicada la urbanització Refugis del Montseny.



Alguns camins asfaltats de la urbanització comencen a ser engollits per la vegetació natural.



El turó de Sant Elies, amb el vessant de can Sorell a primer terme, que separa les aigües de la riera de Vallmanya de la riera de Vilamajor.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

VALLGORGUINA

34

INTRODUCCIÓ

La connectivitat ecològica entre la vall baixa del Montseny i el massís del Corredor es veu afectada en aquest punt per la barrera que suposa el corredor viari interior entre Barcelona i Girona, i les zones urbanitzades a banda i banda d'aquest.

La diferència de relleu entre els dos vessants que es conflueixen en aquest punt, marca un significatiu canvi en el paisatge. La matriu territorial de l'àmbit del Corredor (municipi de Vallgorguina) està integrada per un ric mosaic forestal de suredes, boscos mixts d'alzines amb pins o amb roures, rouredes i plantacions de pollancre i plàtans resseguint les rieres, que es combinen amb la presència de clapes esparses de conreus herbacis de secà i d'alguna plantació de coníferes. El vessant montsenyenc (municipi de Santa Maria de Palautordera), de relleu més suau, mostra un trencadís on les peces de conreus herbacis de secà tenen una presència equiparable a les de bosc (formades per pinedes de pi pinyer i de pi blanc i de boscos d'alzina i roure), alhora que també hi són presents les plantacions de pollancre, plàtans i altres planifolis d'ambients humits entorn dels cursos fluvials.

El conjunt de rieres i torrents que davallen d'ambdós vessants pertanyen a la conca de la Tordera. Però abans de desembocar-hi, vessen les seves aigües a la riera de Vallgorguina i a la de Trentapasses, que recorre el fons de vall encaixada entre l'autopista AP-7 i la carretera C-35, que circulen en paral·lel. A aquestes dues vies s'hi afegeix la línia de ferrocarril convencional entre Barcelona i Portbou, situada més al nord, i la carretera C-61 d'Arenys de Munt a Sant Celoni que, en aquest darrer tram, ressegueix la riera de Vallgorguina.

Entre el nucli de Vilalba Sasserra i el de Sant Celoni, la presència de les urbanitzacions Can Bosc, Baronia del Montseny i Canada Park, de dimensions notables, a ambdós costats de l'eix d'infraestructures i del polígon industrial El Molinot, acaba de definir el paisatge d'aquest àmbit.



El massís del Montseny, amb les urbanitzacions del terme de Santa Maria de Palautordera, des del Turó del Pi General al terme de Vallgorguina.



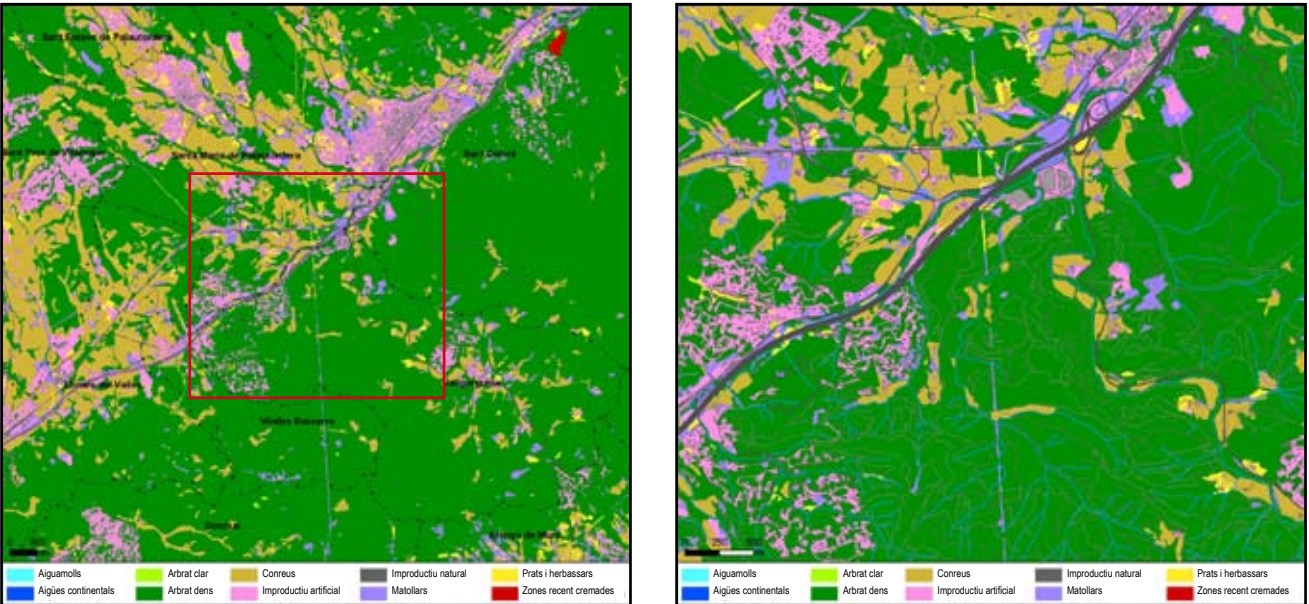
Urbanització de can Bosc amb el massís de la Calma al fons.



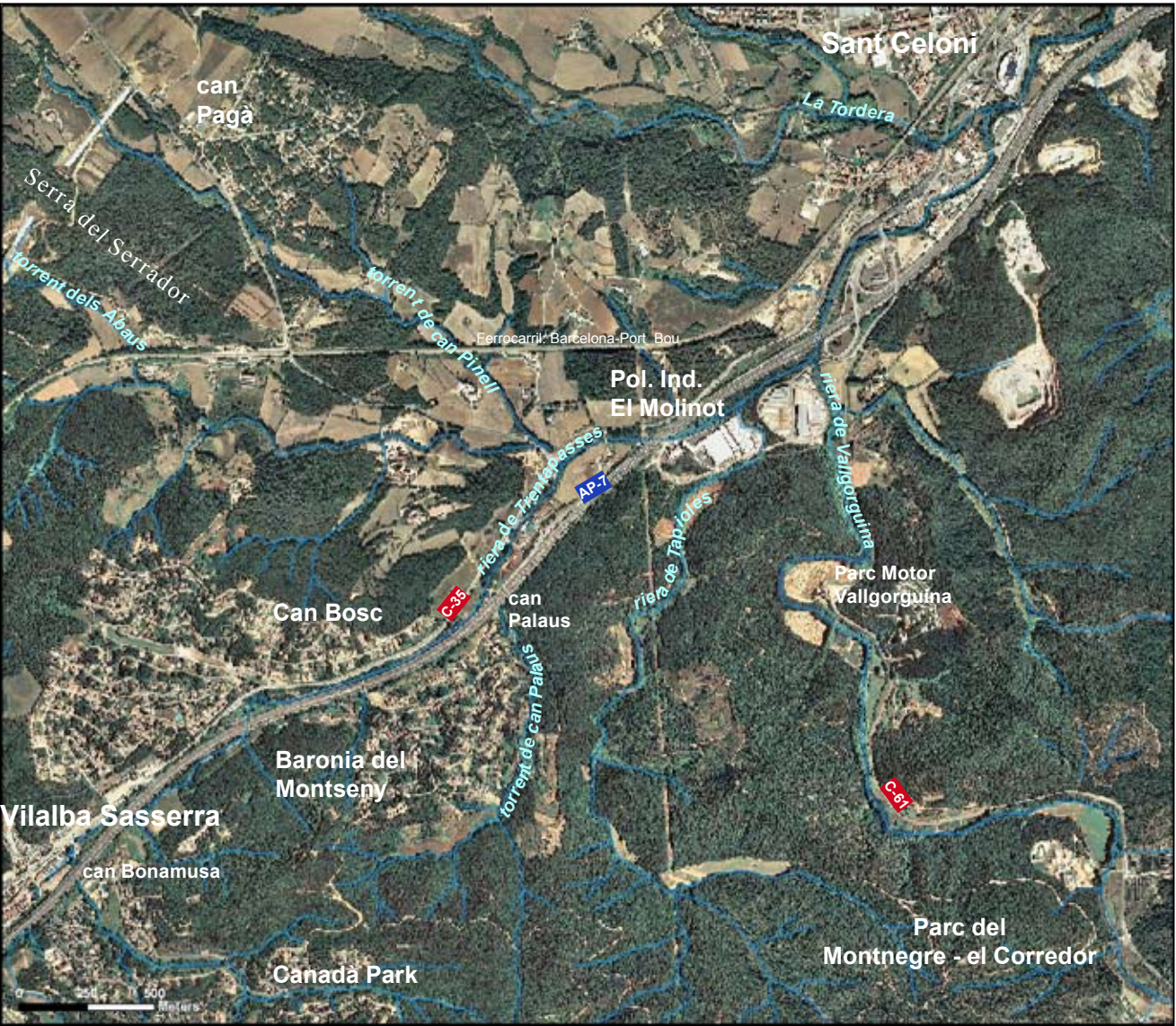
Urbanització Canada Park amb la franja de bosc que la separa de la urbanització veïna Baronia del Montseny.



La xarxa hidrogràfica de la zona facilita la connectivitat tot i la barrera que suposa l'AP-7. A la imatge, la riera de can Bonamusa.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

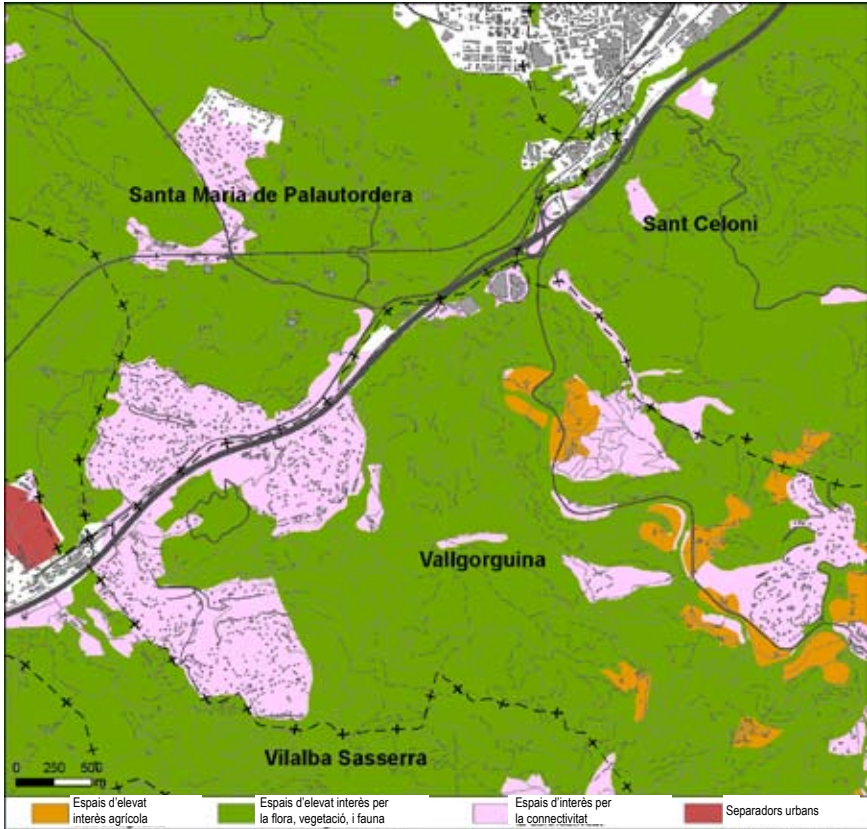
DIAGNOSI

La qualitat i l'elevat interès dels hàbitats naturals en el vessant del Corredor es remarcable. El sector del Montseny, amb un major grau d'implantació humana, permet encara acollir una gran riquesa faunística gràcies als retalls de boscos mixts d'alzina, als torrents com el d'Abaus i al contacte constant entre bosc i conreu. No obstant això, la connexió entre ambdós vessants es troba fracturada pel corredor d'infraestructures situat al fons de vall resseguint la riera de Trentapasses i per la gran superfície urbanitzada que l'envolta. Tanmateix, encara resta una franja d'espais lliures entre la urbanització Baronia del Montseny i el polígon industrial El Molinot a través de la qual podria restablir-se la connectivitat si existissin passos suficients creuant les diferents vies de transport. Actualment, el pas adequat per sota l'autopista AP-7 del torrent de can Palau no té continuïtat a través de la carretera C-35, ja que aquest torrent desemboca a la riera de Trentapasses encaixada entre l'autopista i la carretera. Aigües avall de la riera de Trentapasses es produeix l'aiguabarreig amb el torrent de can Tinell, però el pas que creua la C-35 no és comparable al de can Palau per sota l'AP-7. Actualment, el pas connector amb més potencial és a través de la riera de Vallgorguina i de la Tordera, tot i que la davallada per la riera de Vallgorguina topa amb obstacles importants, com la presència del Parc Motor Vallgorguina, amb circuits per motos a tocar del seu curs, que tenen un fort impacte negatiu sobre la fauna i els seus hàbitats.

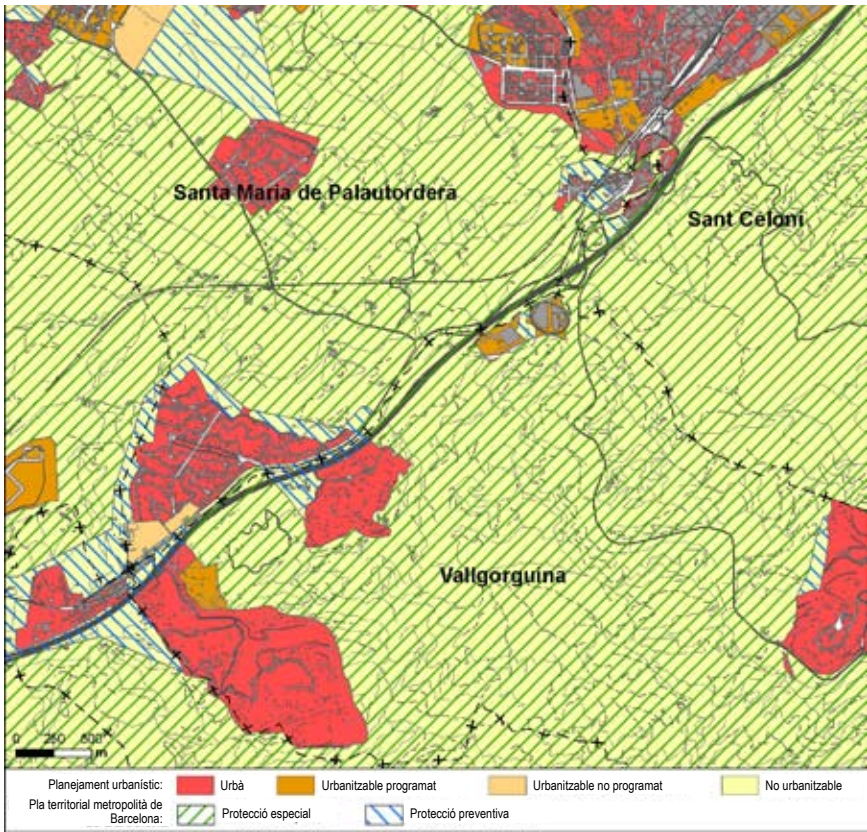
El planejament urbanístic manté la zona lliure d'urbanització com a sòl no urbanitzable i el territorial en determina la seva protecció especial. Tanmateix, en aquest àmbit, les propostes d'infraestructures inclouen el desdoblament de la C-35 i de la C-61, així com el traçat d'una nova línia de ferrocarril de mercaderies.



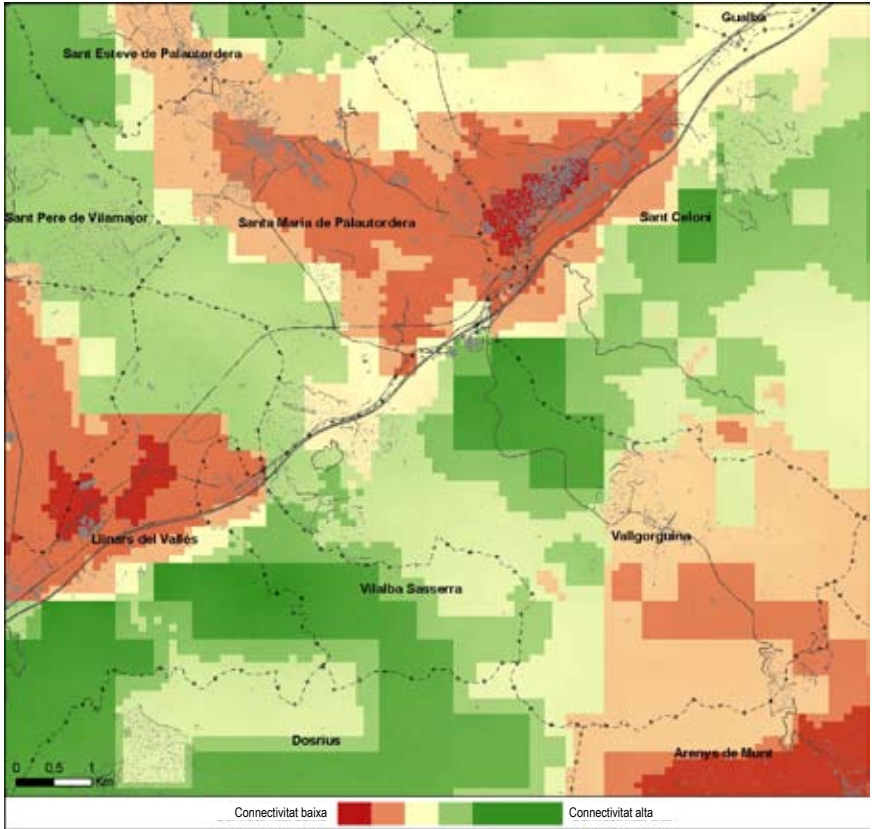
La urbanització Baronia del Montseny amb Sant Celoni al fons i la riera de Trentapasses entre l'autopista AP-7 i la C-35, en un punt ideal per afavorir la connectivitat entre el Montseny i el Montnegre.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



El nucli de Vilalba Sasserra fa frontera amb les masses boscoses del parc natural del Montnegre. S'aprecia el campanar de l'església vella de Santa Maria al fons.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

En aquest àmbit clau per a la connectivitat entre el Montseny i el Corredor existeixen diverses barreres, vincula-
des tant a les infraestructures de transport com a desenvolupaments urbans, sobre els quals es podrien desen-
volupar mesures de permeabilització com les següents:

- Permeabilitzar la carretera C-35 en l'àrea de can Palaus per donar continuïtat al pas per sota l'AP-7 i afavorir així la connectivitat per a la fauna entre el Parc del Montseny i el de Montnegre-Corredor. Es podria realitzar aquesta actuació aprofitant l'execució del projecte de desdoblament d'aquesta carretera.
- Estimular les iniciatives i actuacions de conservació i millora dels espais agrícoles, de les masses forestals i de la vegetació de ribera dels diferents torrents de la vessant montsenyenca d'aquesta finestra, a fi de millorar aquest mosaic agroforestal per tal d'incrementar la biodiversitat de l'àrea i facilitar la connectivitat ecològica entre la vall Baixa i el massís del Montseny, i també cap el Montnegre.
- Analitzar en detall el sector entre la urbanització Baronia del Montseny i el polígon industrial el Molinot, parant especial atenció als impactes que reben els hàbitats naturals i avançant en la seva preservació i millora, a fi que aquesta faixa natural acabi esdevenint un adequat connector ecològic.
- Establir les mesures necessàries per permeabilitzar les futures actuacions en infraestructures i garantir la con-
tinuïtat dels fluxos ecològics a través d'aquestes.



La carretera C-35 separa els termes de Santa Maria de Palautordera i Vallor-
guina amb urbanitzacions a ambdós costats.



Pas per sota l'AP-7, a tocar de can Palaus, que podria tenir continuïtat per
sota la C-35 i així connectar el Corredor amb la vall baixa del Montseny.



L'encaix de la riera de Trentapasses amb la C-35 en aquest punt facilitaria la
construcció d'un pas inferior per a la fauna connectat al ja existent a l'AP-7.



La riera de Trentapasses, a l'aiguabarreig amb la riera de Vallgorguina, un
punt d'interès per a la connectivitat del sector.



La pedrera de can Lligada al fons amb la vall del torrent de can Bosc en
primer terme.



El terme de Vallgorguina manté, llevat dels espais urbanitzats, un bon equilibri
entre els paisatges naturals i l'activitat agrícola tradicional.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

SANT CELONI

35

INTRODUCCIÓ

Aquest punt, centrat en l'àmbit entre la riera de Pertegàs i la de Gualba, és clau per a la connectivitat ecològica funcional entre els parcs del Montseny i del Montnegre i el Corredor; és a dir, entre les serralades Prelitoral i Litoral en, en aquest sector. Tot i l'efecte barrera provocat per les nombroses infraestructures de comunicació paral·leles a la Tordera (autopista AP-7, carretera C-35, ferrocarril de Barcelona a Portbou i línia d'alta velocitat) i l'extensa ocupació urbanística d'ús majoritàriament industrial situada en aquesta franja, la proximitat física de les masses forestals del Montseny i del Montnegre i l'àmplia xarxa de cursos fluvials tributaris de la Tordera que es concentren en aquest sector fan d'aquest punt el més idoni per garantir la connectivitat entre aquests espais protegits.

A banda i banda de la vall predominen els boscos mixts de suredes i pins, tot i que al marge montsenyenc també destaquen zones de bosc d'alzines i roures, i pinedes de pi pinyer. Així com en la zona del Montseny el bosc cobreix la major part del sòl, en la del Montnegre la urbanització Boscos del Montnegre ocupa una gran extensió enmig de l'àrea forestal. La Tordera rep en aquest punt les aigües de la riera de Pertegàs, del torrent de Telleda, de Palomeres, de Terrades i de la riera de Gualba, pel seu marge esquerre, i del torrent de Bocs, de Vilardell i de la riera de Montnegre, pel seu marge dret.



Traçat del tren d'alta velocitat quan creua la riera de Gualba.



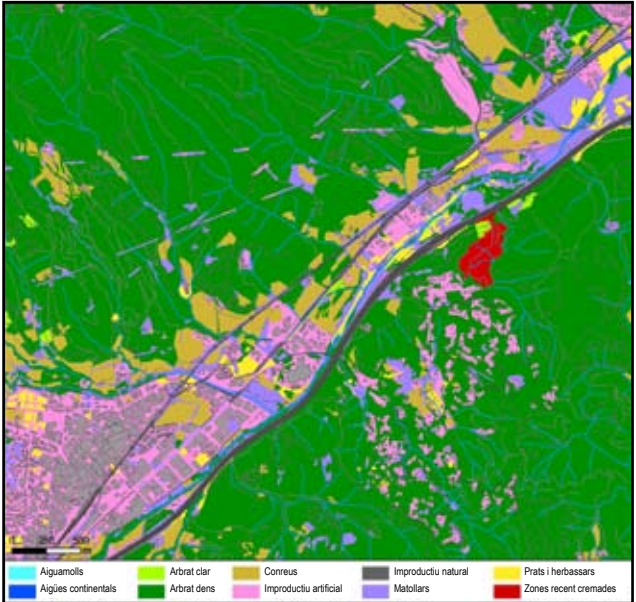
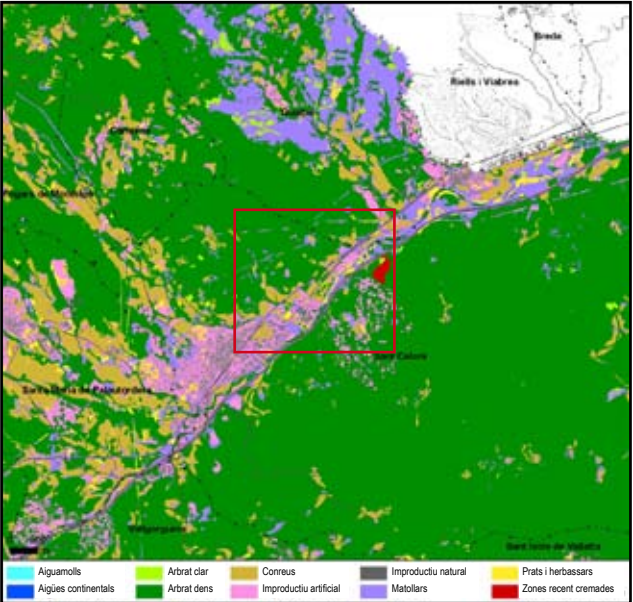
Ribera de La Tordera, veritable corredor biològic en aquest sector.



La connectivitat Montnegre-Montseny es veu clarament afectada per l'ocupació industrial i d'infraestructures de la vall de La Tordera.



El nou polígon industrial de Gualba ubicat sobre el punt de connexió Montseny-Montnegre a través de la riera de Gualba-riera de Montnegre.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

La connectivitat ecològica entre els dos vessants muntanyencs en aquest punt té un fort obstacle en la concentració urbanística i d'infraestructures de transport que envolta el riu Tordera. Com en d'altres indrets, la xarxa hidrogràfica, amb la Tordera com a eix principal, juga un paper essencial. Així, és especialment destacable la importància connectora del binomi riera de Gualba-riera de Montnegre, tant per l'entitat que ambdues tenen, com per la situació de l'aiguabarreig amb la Tordera, gairebé davant per davant l'un de l'altre.

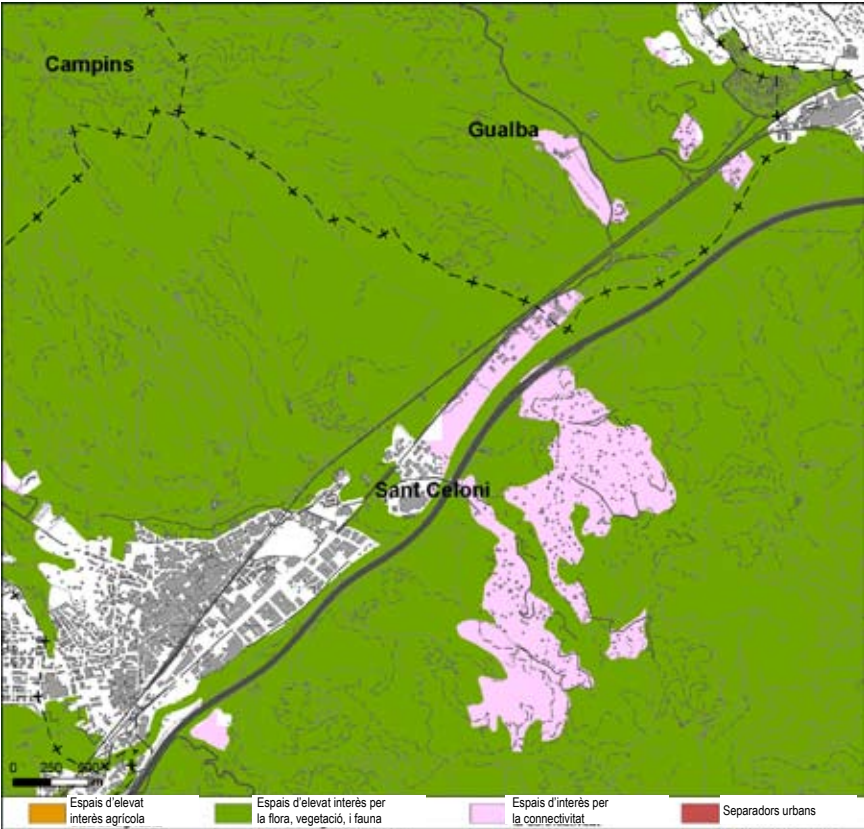
Exceptuant algun cas concret, el pas dels cursos fluvials a través de la xarxa de transport és força acceptable. En aquest sentit, cal destacar que les obres de la Línia d'Alta Velocitat (LAV), si més no en aquest tram, s'han executat amb criteris ecològics de connectivitat i amb actuacions remarcables, com el pas de fauna del torrent de Palomeres, que alhora ha millorat l'antic pas sota la via de ferrocarril convencional. No obstant això, el mateix torrent creua la carretera C-35 amb un pas del tot deficient, i tot seguit s'encaixa entre una nau industrial i unes instal·lacions esportives fins arribar a l'aiguabarreig amb la Tordera. Cal constatar que l'ajuntament de Sant Celoni ja disposa d'un estudi amb diferents alternatives per a millorar la connectivitat en aquest indret, aprofitant l'embranchida establerta per les actuacions de la LAV.

El continu de sòl urbà i urbanitzable que ressegueix el marge esquerre de la llera de la Tordera constitueix una afectació notable a la connectivitat ecològica de la matriu territorial d'aquest àmbit. Tenint en compte la importància d'aquesta funció, entre d'altres, es va redactar el Pla Especial de l'àrea de ribera de la Tordera al terme municipal de Sant Celoni (2007), el qual aporta criteris de planificació del territori amb l'objectiu de conciliar la protecció i conservació dels valors ambientals de l'ecosistema fluvial amb el desenvolupament socioeconòmic de la zona. Malauradament, aquest pla especial encara no s'ha tramitat.

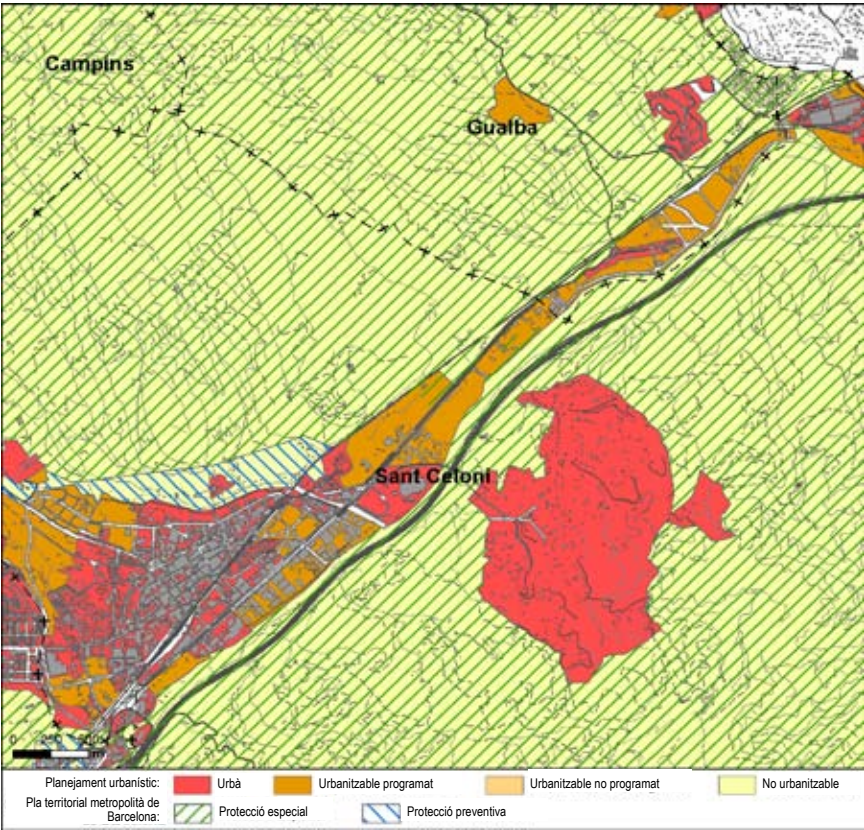
El Pla territorial parcial ha definit aquesta franja de sòl industrial com una de les Àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar de la Regió, en la qual és necessari l'establiment d'equipaments per a millorar-ne el seu funcionament. A nivell d'infraestructures, el Pla preveu la millora de la C-35 i la variant de via integrada, que envolta el nucli pel nord.



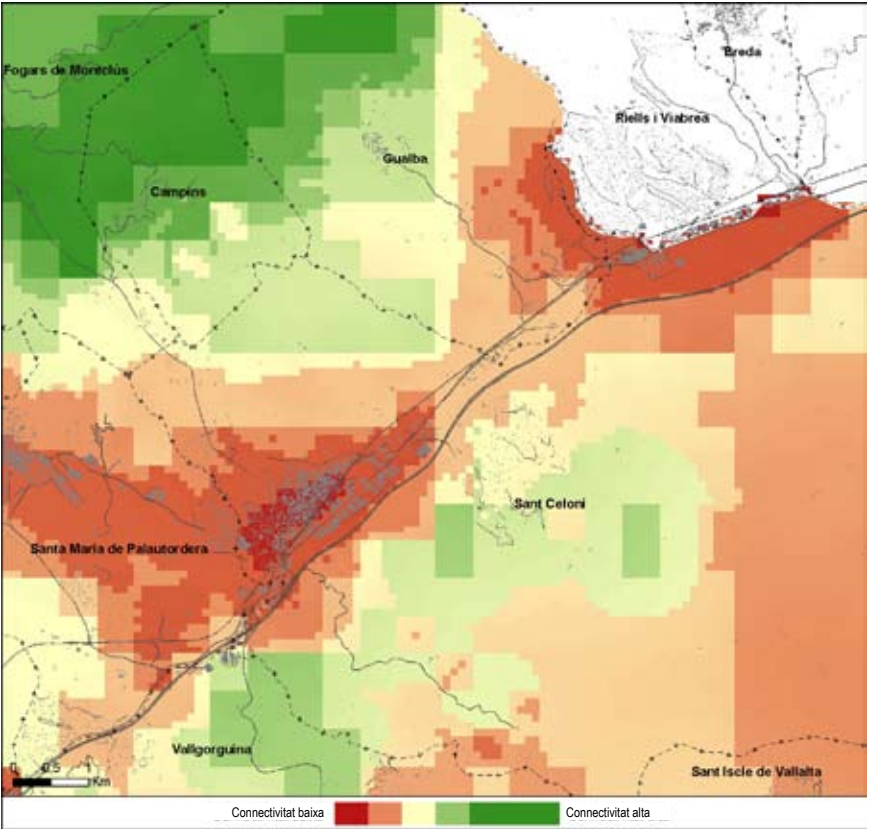
Corredor ferroviari en el tram en paral·lel a la Tordera davant de Gualba de Baix. En primer terme la traça del tren d'alta velocitat Barcelona-França i a continuació la línia convencional Barcelona-Portbou.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona..



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



La llera de la Tordera és prou rica en hàbitats de ribera com per permetre que es comporti com el distribuïdor de la connexió entre els diferents torrents i rieres que hi desemboquen, tant del Montnegre com del Montseny.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

Les propostes exposades a continuació se centren en millorar la permeabilitat de la vall de la Tordera amb actuacions sobre les infraestructures de transport i les àrees urbanitzades.

- Corregir l'estructura i les dimensions d'alguns passos de fauna, en especial els dels torrents de Palomeres i de Terrades sota la C-35, a fi de millorar-ne la seva efectivitat, actualment insuficient. Aquestes vies fluvials són úniques per al moviment de la fauna entre ambdós costats de La Tordera. En aquest sentit, les futures obres de millora de la C-35 poden ser una oportunitat a l'hora de millorar la seva permeabilitat ecològica.

- Emprendre les mesures necessàries per poder executar la proposta més adequada de l'informe "Ordenació del sector del connector del torrent de Can Palomeres. Avaluació d'alternatives de connexió" encarregat per l'ajuntament de Sant Celoni (2007), en especial l'anomenada solució base acompanyada de l'alternativa 1: creació d'un connector secundari mitjançant el desmantellament dels equipaments esportius situats al marge dret del torrent de Palomeres i la creació d'una franja de bosc i matoll en els terrenys afectats.

- Adequar la llera de la riera de Gualba i voltants, en el seu tram final entre la LAV i la Tordera, per tal que aquesta tingui una cobertura vegetal arbrada i arbustiva densa que faci d'apantallament respecte l'ocupació urbanística que l'envolta i millori així la seva funcionalitat com a connector i com a hàbitat.

- Impulsar la tramitació del Pla Especial de l'àrea de ribera de la Tordera al terme municipal de Sant Celoni, a fi de dotar aquest espai d'una eina que en permeti ordenar els diferents usos, garantint la conservació dels valors ambientals alhora que els socioeconòmics. La importància d'aquest pla es veu reforçada amb la definició d'aquest sector com a Àrea especialitzada industrial a consolidar i equipar, per part del Pla territorial.

- Engagar el procés urbanístic necessari per tal d'evitar el creixement de l'àmbit consolidat de la urbanització Boscos del Montnegre i garantir així mateix la màxima permeabilitat del conjunt de l'assentament.



Passos de gran amplada de la riera del Pertegàs sota el tren d'alta velocitat.



Pas de fauna en el torrent de Palomeres construït sota el tren d'alta velocitat i dins les actuacions previstes en la declaració d'impacte ambiental de l'obra.



Pas de la riera de Terrades sota el corredor ferroviari, quan circulen en paral·lel les dues línies.



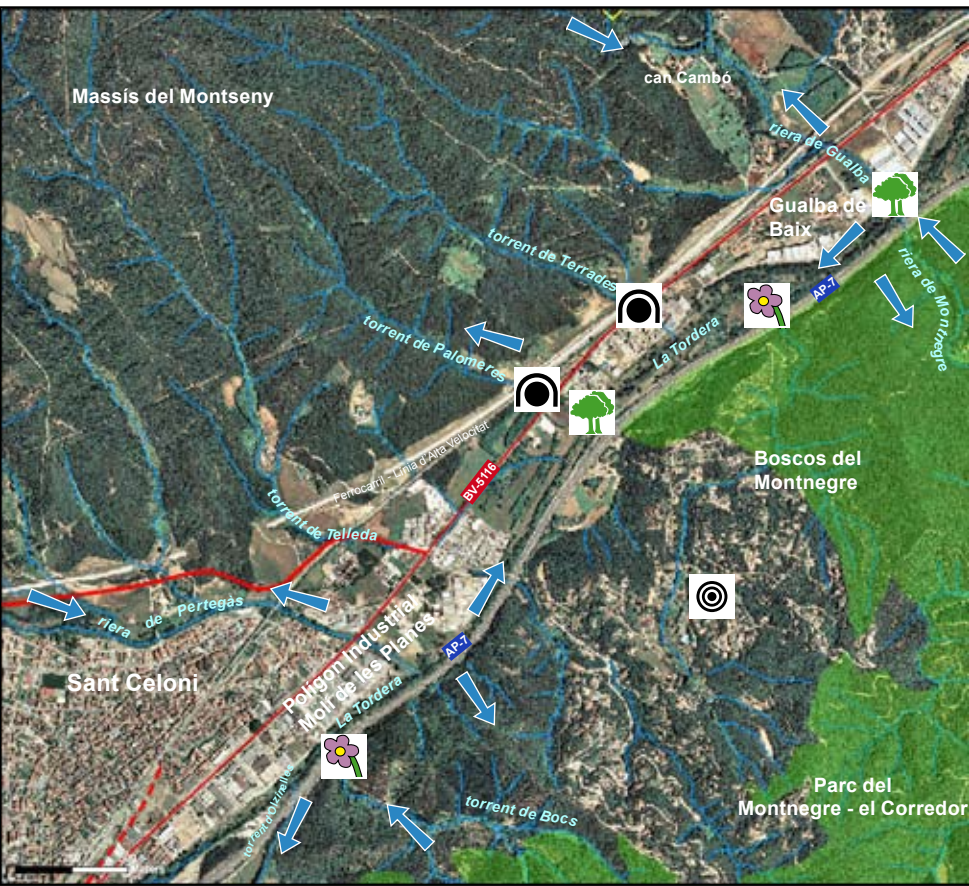
La riera de Montnegre en el seu tram final, abans de desembocar a La Tordera, una de les possibles connexions entre el Montseny i el Montnegre.



Polígon industrial de Sant Celoni una clara barrera per a la permeabilitat territorial.



Un mal exemple de canalització d'un torrent que no facilita la connectivitat per a la fauna.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal
- Proposta d'infraestructures**
 - Viàries**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
 - Ferrovieres**
 - Noves
 - Millores/Desdoblaments
- Proposta d'assentaments**
 - Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
 - Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès

SANT POL DE MAR - CALELLA

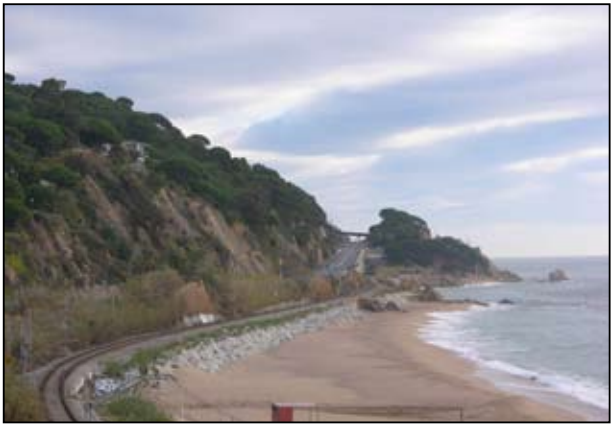
36

INTRODUCCIÓ

La franja d'espais lliures que separa Sant Pol de Mar de Calella és crítica per a la connexió ecològica entre la serralada Litoral i el sistema costaner d'aquest àmbit.

Es tracta d'un territori abrupte, amb valls molt marcades, conformat per un mosaic de boscos de pi pinyer i alzina, amb camps de conreu tant amb activitat agrícola (herbacis intensius i fruiters) com abandonats, i amb urbanització dispersa i usos de lleure. Tres torrents davallen fins al mar en aquest sector. D'entre aquests destaca, pel seu llarg recorregut, el de Golinons-Morer.

El front litoral està format per una costa rocosa amb alguns penya-segats i amb alguna cala intercalada molt afectada pel pas de les vies de comunicació, especialment, pel tram de carretera de la N-II. Enganxada a la línia de la costa i a la N-II, també hi circula el ferrocarril Barcelona - Blanes. L'autopista C-32 circula en paral·lel a la costa uns 700 metres més a l'interior.



La Roca Grossa, fragmentada per la carretera N-II.



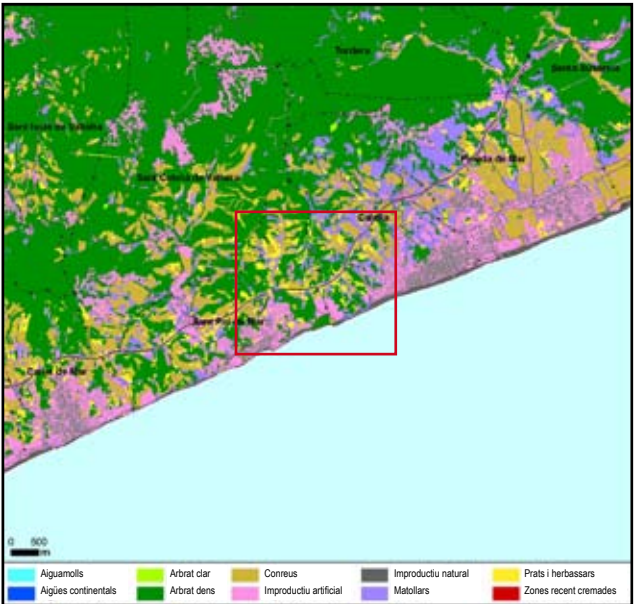
Ocupació amb instal·lacions d'oci i usos periurbans al torrent de les Basses.



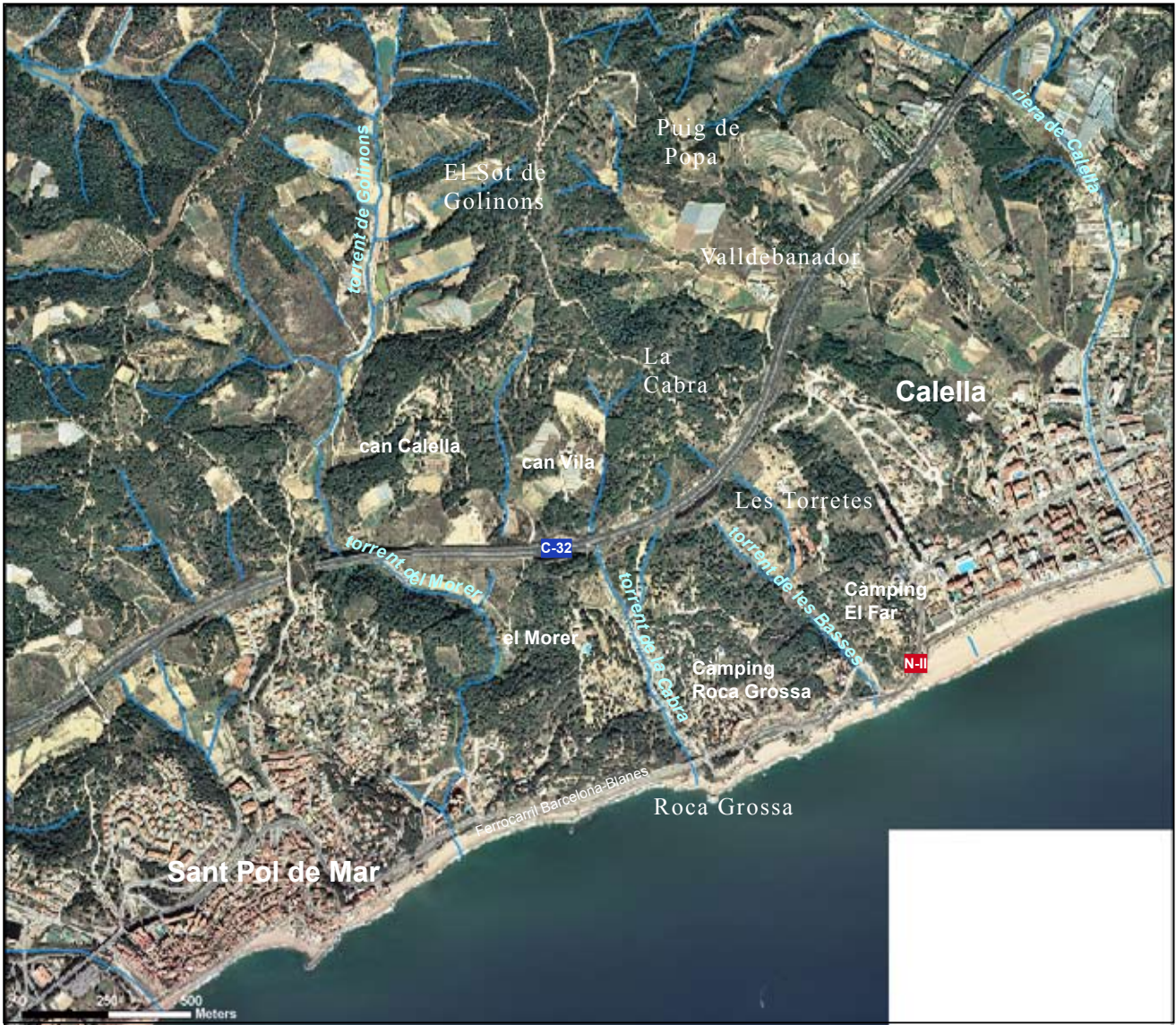
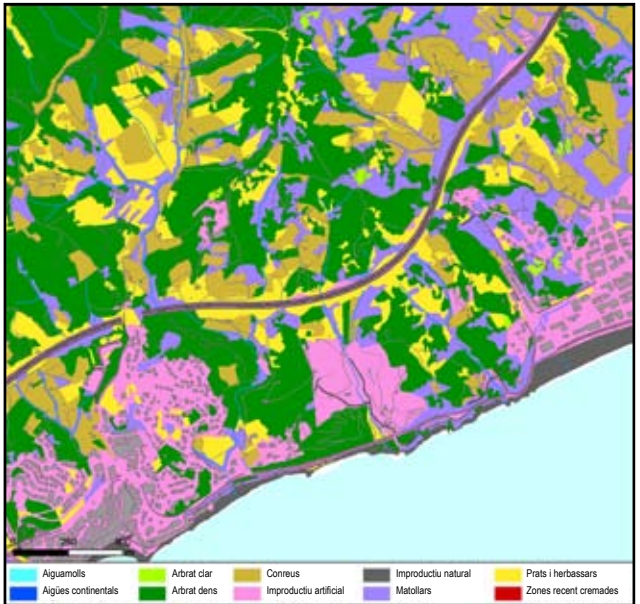
Vall del torrent del Morer, que manté la continuïtat gràcies a un viaducte de la C-32. S'aprecia l'ocupació agrícola amb cultius intensius sota plàstic.



El turó de la Cabra manté la continuïtat forestal fins a la serra del Sot de l'Infern, en ple espai natural del Montnegre.



Cobertes del sòl (2000). Font: Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).



Ortofotografia amb la situació del punt crític. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

DIAGNOSI

L'espai comprès entre Sant Pol de Mar i Calella mostra un paisatge tacat d'ocupacions diverses, tant d'agricultura intensiva sota plàstic, com d'urbanització dispersa i equipaments d'oci i turisme. L'elevada densitat d'hivernacles dificulta els diferents fluxos ecològics de la zona, i la localització de conreus en forts pendents pot afavorir processos erosius amb la consegüent pèrdua de sòl. A més, l'extensa ocupació del càmping Roca Grossa, que va des de la N-II fins a tocar de l'autopista C-32, a banda i banda del torrent de la Cabra, representa una gran barrera a la connectivitat entre els espais oberts situats a est i oest d'aquest sector. No obstant això, la xarxa hidrogràfica present a la zona i la dominància de les cobertes forestals i d'espais oberts, constitueixen elements bàsics per a la connectivitat entre l'espai natural del Montnegre i el litoral.

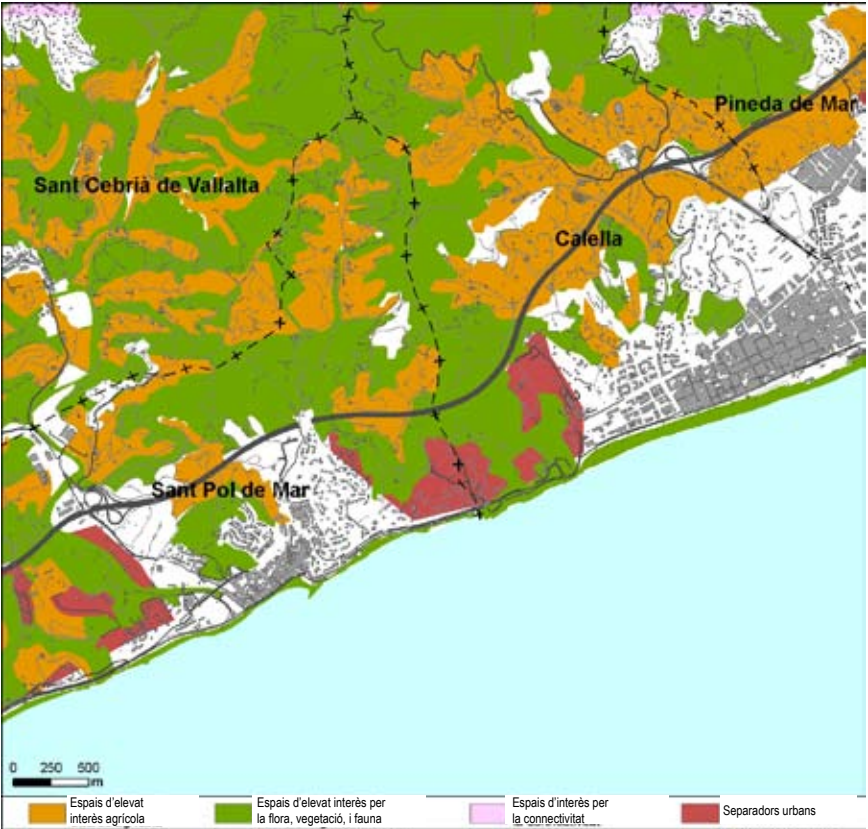
Destaquen especialment, pel seu paper connector, les valls del torrent Morer-Golinons i de la Cabra, amb passos generosos sota l'autopista i amb presència de certs hàbitats d'interès. Tot i així, també s'hi aprecien trams amb excés de canyars que dificulten els diferents fluxos ecològics.

Quant a planejament, l'àmbit de sòl no urbanitzable comprès entre Sant Pol de Mar i Calella, per sota l'autopista C-32, correspon a la unitat territorial de regulació de sòl costaner Roca Grossa (106) del Pla director urbanístic dels sistemes costaners (PDUSC). La resta d'aquest àmbit és sòl no urbanitzable, considerat també de protecció especial pel Pla territorial.

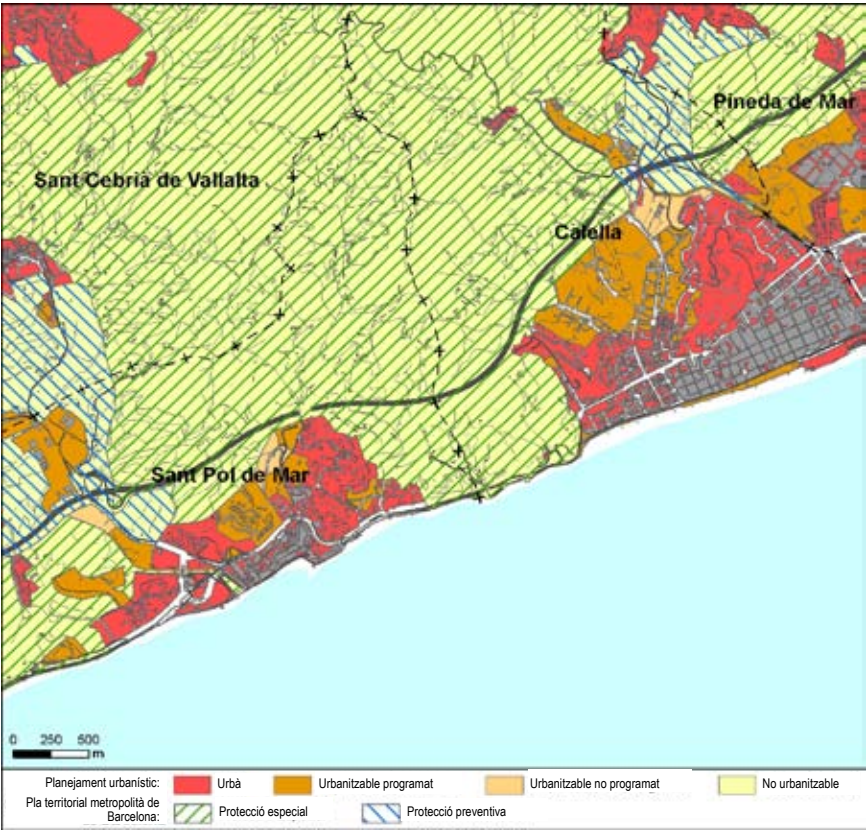
Les futures infraestructures que afectaran aquest àmbit són: la nova via distribuïdora C-32 Montgat-Calella, en paral·lel a la C-32, i el trasllat de la línia fèrria de la costa, que, en aquest tram, mantindrà, en gran part, el recorregut actual.



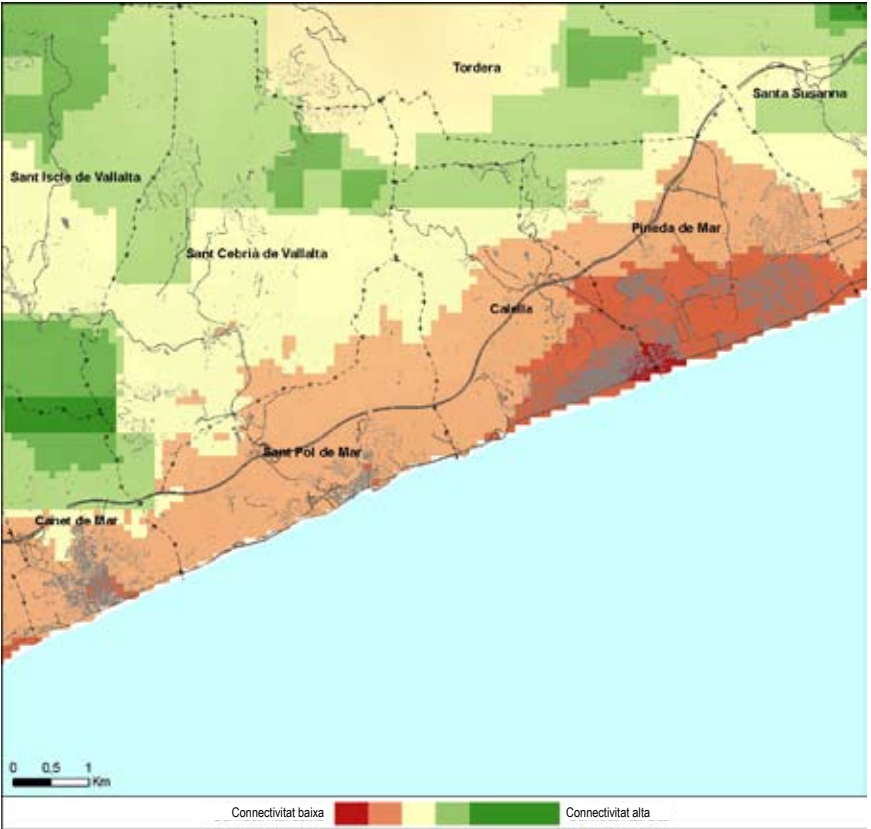
La vall del torrent de Golinons constitueix una via de connectivitat essencial entre el Montnegre i el litoral.



Valoració global de l'interès natural, agrari i connector del sistema d'espais lliures. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona..



Planejament urbanístic (2008) i Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2009). Font: Institut d'Estudis Territorials (IET).



Model de connectivitat per a la fauna. Font: Projecte SITxell de la Diputació de Barcelona.



Serra del Montnegre amb urbanitzacions disperses dins del terme de Sant Cebrià de Vallalta.

PROPOSTES DE PROTECCIÓ I MILLORA DE LA CONNECTIVITAT

La preservació i millora d'aquest sector, que encara manté un bon estat de conservació, passa principalment per garantir la funcionalitat del conjunt de l'espai i, de forma especial, d'hàbitats clau com les formacions de ribera de la xarxa hidrogràfica, així com per evitar la proliferació d'usos en sòl no urbanitzable que puguin reduir sensiblement els seus valors naturals. En concret:

- Promoure actuacions de recuperació de lleres i ribes fluvials, especialment en alguns trams del torrent de Morer-Golinons i del torrent de la Cabra per tal de reduir la presència de canya americana, la qual acaba sent un obstacle per a la connectivitat.
- Promoure la preservació i gestió dels hàbitats d'interès en la major part del recorregut del torrent de Morer-Golinons. El mosaic de bosquines, conreus, retalls de ribera fluvial i pinedes converteix aquest element de la xarxa hidrogràfica en un dels principals connectors entre el Montengre i el litoral.
- Establir mesures per incrementar la permeabilitat ecològica dels equipaments de lleure localitzats per sota la C-32 i, en la mesura possible, reduir la superfície ocupada actualment per aquests.
- Realitzar un acurat control i seguiment de les activitats en sòl no urbanitzable que puguin reduir sensiblement els valors naturals, la funcionalitat ecològica i la qualitat paisatgística d'aquest sector. Entre d'altres aspectes, caldria establir mesures per facilitar la conservació de terrenys oberts, sense activitat agrària, i buscar fórmules per reduir les roturacions de bosc per a explotacions agrícoles intensives en fort pendent.
- Permeabilitzar les futures infraestructures de transport que creuin la zona per tal de mantenir els actuals corredors que canalitzen la connectivitat ecològica.



Urbanització dispersa a les Torretes enmig d'un mosaic de bosquines de pi pinyer i matollar.



Pas per sota la C-32 d'un camí agrícola a la vall del torrent de Morer.



Pas inferior del torrent de les Valls per creuar la C-32.



Ocupació de la llera del torrent de la Cabra per una instal·lació turística a tocar de la línia de mar.



Ocupació agrícola sobre un terreny forestal roturat en un vessant de muntanya a la vall de Golinons.



Canyar envaint la llera de la riera de Sant Pol, una realitat que afecta a altres hàbitats del sistema hidrogràfic de la zona.



Síntesi d'actuacions. Font de l'ortofotografia: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal**
- Proposta d'infraestructures**
- Viàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Ferroviàries**
- Noves
 - Millores/Desdoblements
- Proposta d'assentaments**
- Estratègia de reducció/extinció
- Síntesi d'actuacions**
- Actuacions urbanístiques
 - Protecció de la connectivitat
 - Permeabilització d'infraestructures
 - Potenciació de la gestió agrària
 - Recuperació d'hàbitats naturals
 - Preservació i millora d'hàbitats d'interès