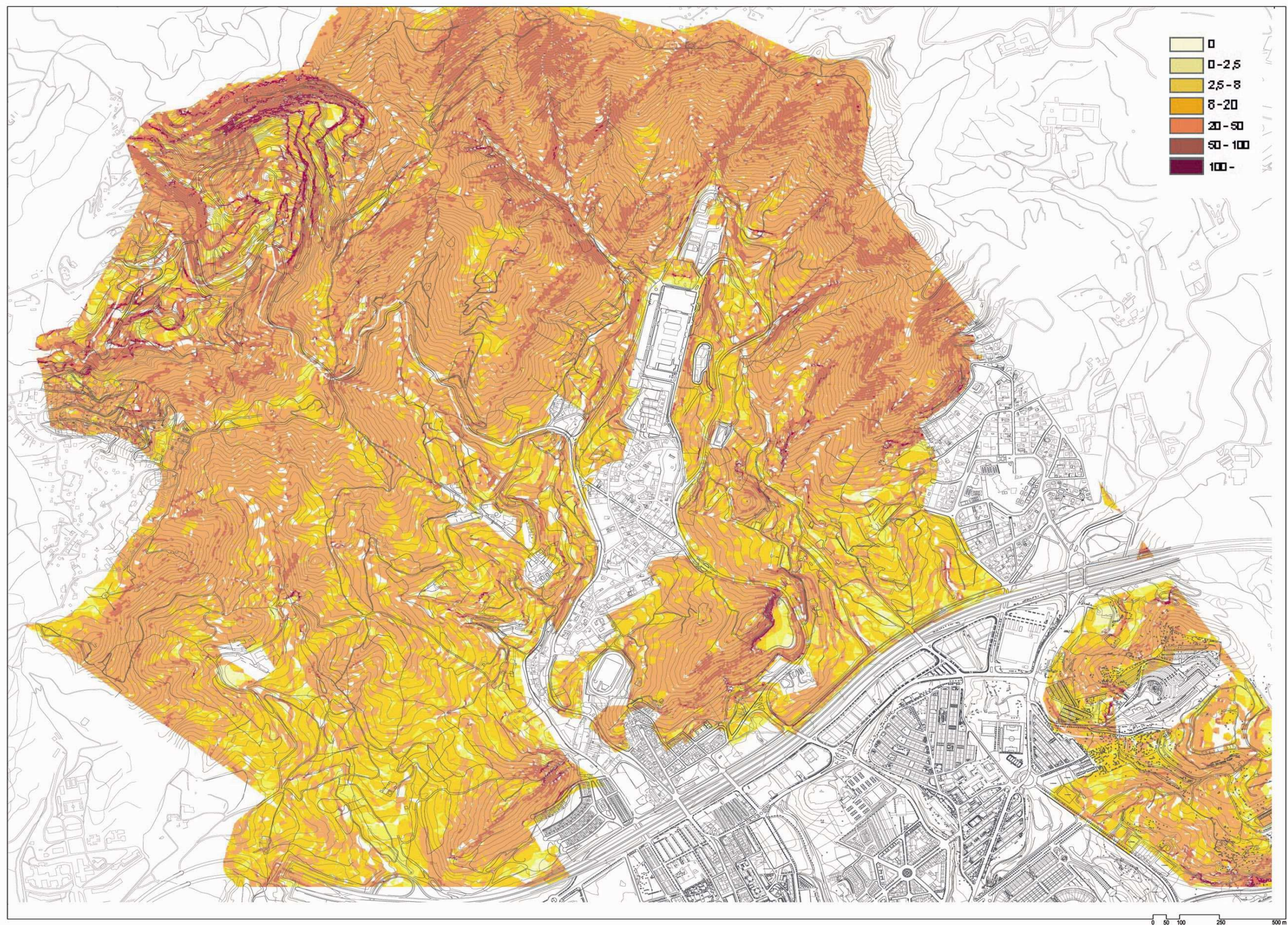


UN PROJECTE DE FUTUR PER A LA SERRALADA DE MARINA A BADALONA

4. CONDICIONANTS I LIMITACIONS DEL TERRITORI



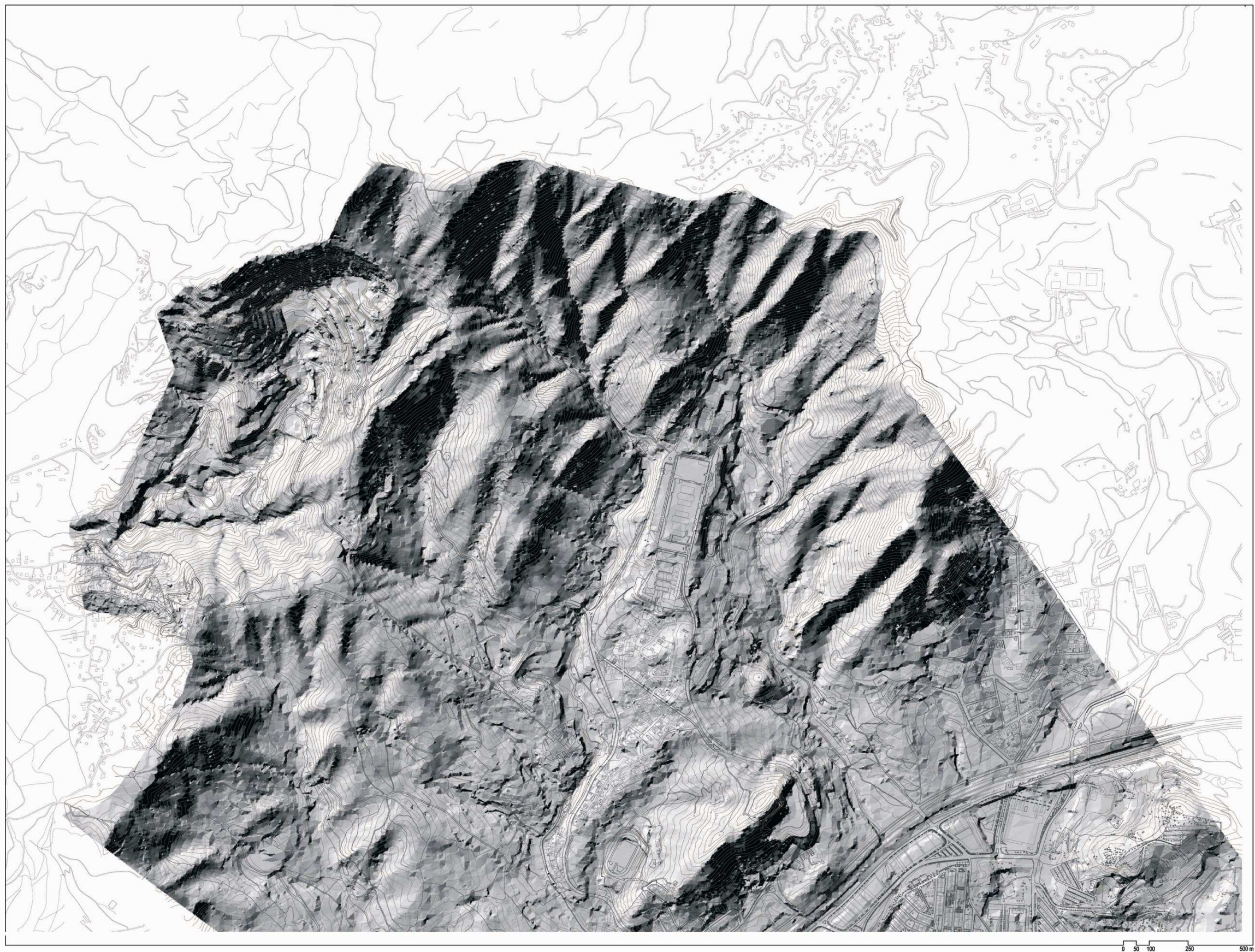
Pendents

4. CONDICIONANTS I LIMITACIONS DEL TERRITORI

Pendents

Les problemàtiques associades als notables pendents de l'àmbit es resumeixen en dues qüestions. En primer lloc tenim les restriccions normatives (Llei d'Urbanisme) ja que hom prohibeix construir en sòls amb pendents majors del 20%. En aquest sentit cal tenir present que pràcticament el 80% del sòl té més del 20% de pendent; així doncs, les possibilitats d'urbanització estarien restringides a les poques àrees terrassades. D'altra banda, l'estabilitat del sòl també resta afectada en funció del pendent. Ens referim a la dificultat d'edificar o urbanitzar en terrenys on la meteorització de les roques produeix, degut a l'alta capacitat d'infiltració, freqüents desprendiments. Les conseqüències s'evidencien en que els carrers es converteixen en cursos d'aigua d'alta intensitat i en la fragilitat constructiva de la urbanització, talussos i altres construccions.

Tanmateix, els terrenys de muntanya o amb pendent elevat es troben pràcticament en la seva totalitat inclosos al PEIN, dins de la Xarxa Natura 2000, o bé en règim de Protecció Especial pel Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTRMB), aprovat provisionalment.



Carenes i valls

Carenes i valls

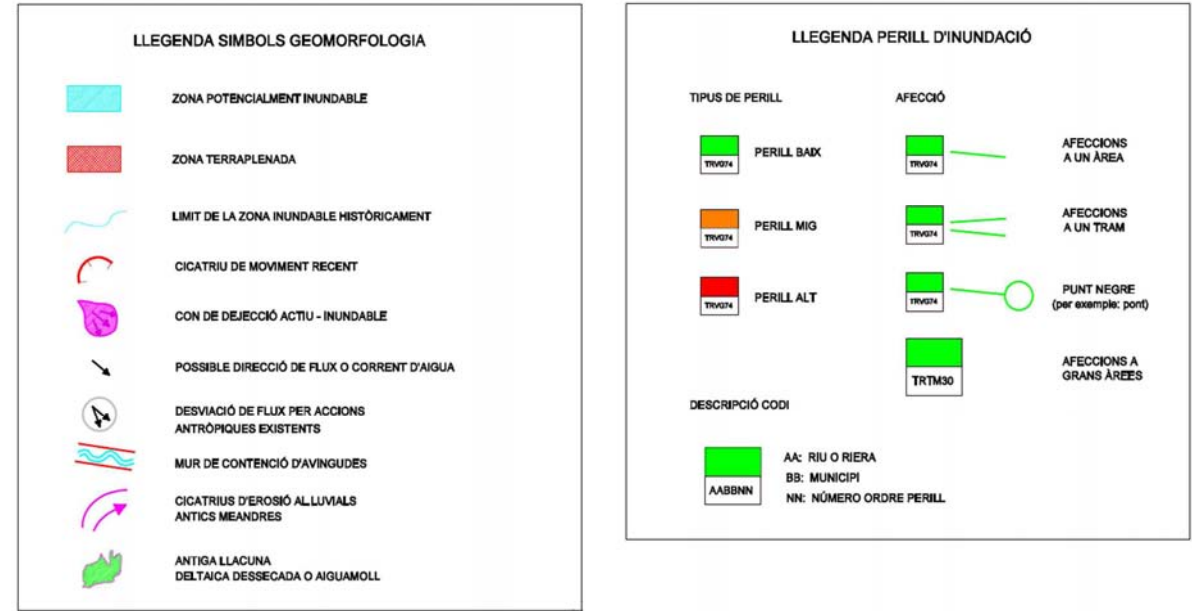
Les fondalades i careners constitueixen l'element que millor defineix la forma de l'àmbit: la muntanya de l'Amigó, els recintes naturals de les valls més planes i, enmig, el barri de Canyet com una illa.

Pel que fa a les valls caldria destacar dues conques principals: el Torrent de Canyet, que condiciona i configura els marges urbans del barri de Canyet i rep aportacions de petits afluents temporals, al marge oest de la llera principal, i, per l'altra, la riera del Pomar, força rectilínia, que delimita per l'est el marge del complex hospitalari de Can Ruti i estructura un interessant conjunt de masies al paratge de Les Planes, amb centre aproximat al castell de Gotmar. Des del seu naixement a la muntanya de l'Amigó aquests dos cursos, amb pendents mitjans entre el 5 i el 7%, defineixen diverses situacions de contacte amb la ciutat consolidada, que fan que la llera es vegi més o menys intervinguda, corregida i, entorn a la intersecció amb l'autopista B-20, entubada per travessar la ciutat compacta i acabar desembocant al mar. La relació amb els àmbits urbanitzats no sempre ha estat plàcida, sobretot a la zona litoral, on s'han produït inundacions en diverses ocasions per la incapacitat de desguàs dels passos subterranis per sota de l'autopista (C-31) i, sobretot, la via del tren.

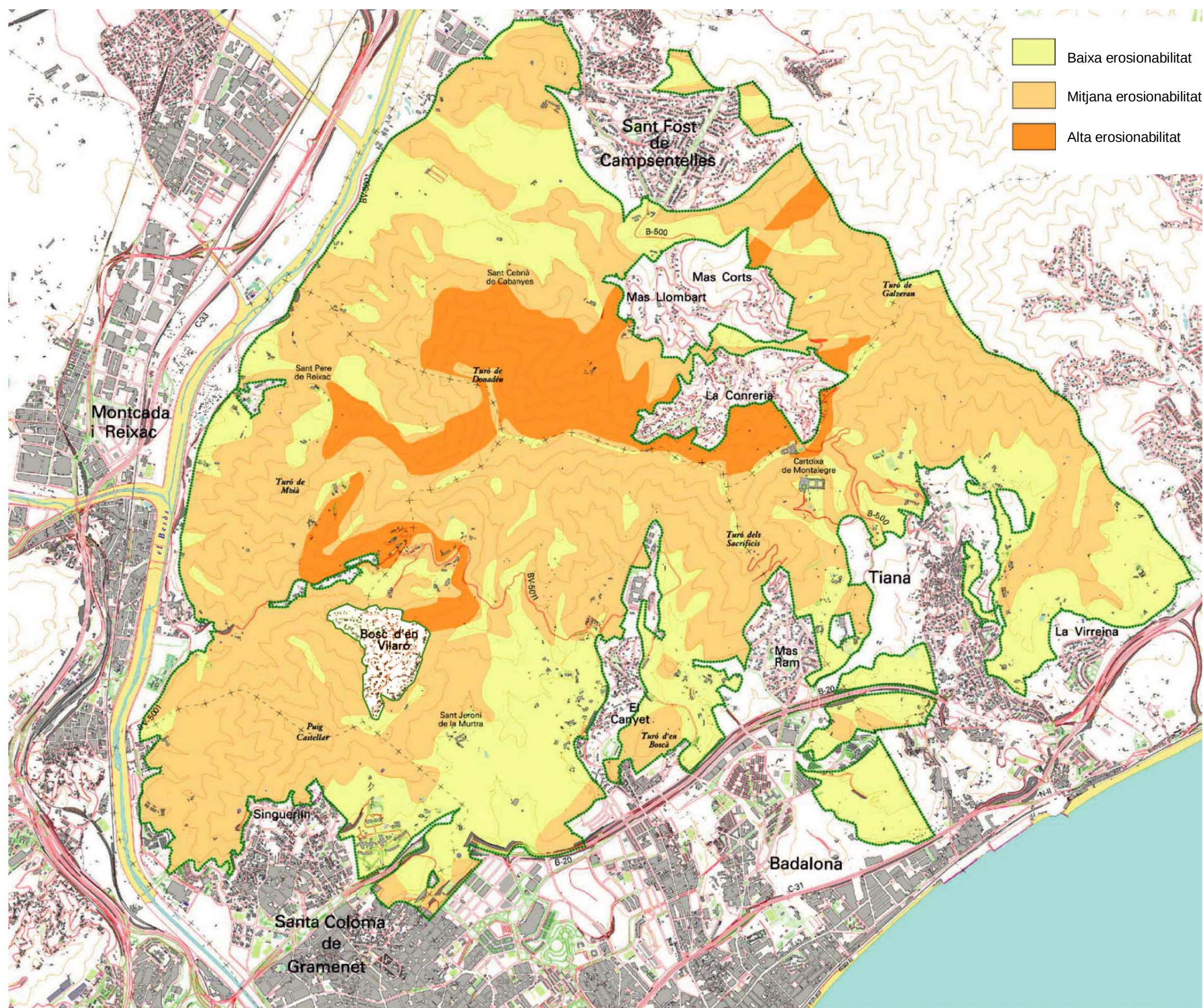
D'altra banda, amb una conca rellevant però sense creuar àmbits urbanitzats a la serra de Marina, tenim la riera de Sant Jordi o de Sant Jeroni, que neix en el Pla del Campament, entre el Turó de Sant Onofre i la Serra de Can Mas, i defineix, juntament amb la Vall de Betlem l'àmbit del Parc Forestal de Sant Jeroni de la Murtra.

Finalment, cal esmentar el torrent de Vallençana, que neix en el Collet de la Vallençana, darrera del turó d'en Roda-Soqués. Si bé aquest torrent desemboca en el Besòs, i per tant el seu desenvolupament no repercuteix en l'àmbit, caldria considerar amb especial atenció la relació amb algunes iniciatives com el càmping d'en Mas Oliver o el desenvolupament de la Devesa així com la persistent consolidació de la urbanització de la Vallençana, especialment tenint en compte el seu fort pendent, en el tram badaloní de capçalera (16%).

No obstant això, els tàlvegs estan històricament associats als camins d'accés als assentaments de l'àmbit, els barris i les masies. Els actuals camins-riera (BV-5011, carretera de Pomar, avinguda Martí Pujol, etc.) han estat vies seculars de trànsit i, per tant, la seva integració i manteniment és important per a la identitat de la Serralada de Marina, malgrat que per llur pendent només sigui possible transitar per algun d'ells, com ara el del Canyet. Malauradament, la dualitat carrer-riera es trenca en aquells casos en que s'elimina el sauló i es substitueix per formigó, com ha succeït a la riera del Canyet, en el tram que va del nucli fins a la B-20.



Delimitació geomorfològica de zones potencialment inundables. Fitxer: 421-2dis. INUNCAT



Grau d'erosionabilitat. Diputació de Barcelona

La Serralada de Marina a Badalona és un territori molt esquerdat, amb molts dics en què trobem vetes de quars que intrueixen la massa granitoide predominant. A la vegada, trobem també pòrfirs que tallen l'estructura amorfa dels granitoids i que, per llur major duresa esdevenen els relleus prominents a la zona, per una qüestió d'erosió diferencial. La meteorització profunda de la roca mare, degut a la gran permeabilitat i manca de cohesió del sauló, afavoreix l'erosió i dificulta la formació, o regeneració de sòls, en indrets de pendents i espais freqüentats o transitats per vehicles tot terreny. D'altra banda, els blocs més compactes, generalment de naturalesa porfírica, tenen el risc de davallar pendent avall, per la manca de cohesió del sauló, especialment a rel de l'obertura de pistes o després d'un incendi, en que la vegetació perd la seva capacitat de fixar el sòl. Les terrasses baixes i marges dels torrents principals tenen uns sòls d'al·luvió força rics i fèrtils, constituïts per llims mesclats amb sorres, que es troben encara en part conreats en forma d'horts de petita i mitjana dimensió.

Grau d'erosionabilitat

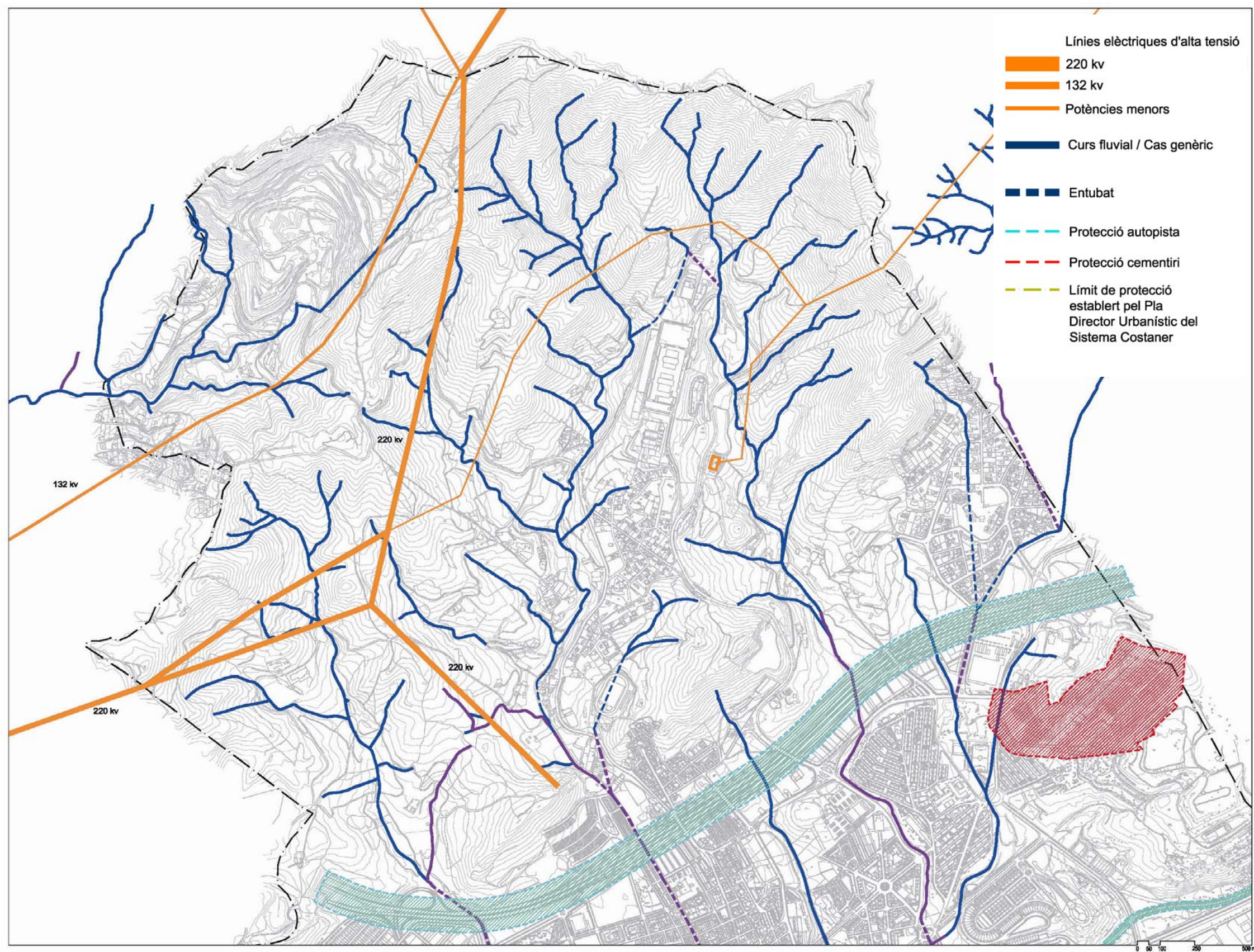
El grau d'erosionabilitat del territori té a veure sobretot amb el pendent i també amb les característiques geomorfològiques del terreny, explicades ja en el punt anterior, així com amb la forma de la xarxa de drenatge. D'una banda, els torrents i rieres solen formar llits d'excavació o erosió a les parts altes i de major pendent de la conca hidrogràfica, per passar a un règim mixt erosiu-deposicional en les parts mitjanes o de pendent suau de la Serralada. A les parts baixes, amb les valls obertes, predomina la deposició al·luvial. En els indrets elevats, en relació a les lleres fluvials i les antigues terrasses, amb un pendent moderat o elevat, predominen els xero-psaments, sòls sorrencs i eixuts, sense cohesió i fàcilment erosionables, especialment en indrets amb baix recobriment de la vegetació, sobretot en cas d'incendis recents. Per contra, en els fons de vall, la major presència de fins (sobretot llims) i el baix pendent facilita la major cohesió dels sòls i un risc d'erosió molt disminuït.



Aflorament d'aplites



Zona erosionada



Servituds

Servituds

Les servituds de pas de les **línies elèctriques** d'alta tensió (article 56 Llei 54/1997) es desenvolupen majoritàriament en el sector oest de l'àmbit, al voltant del Parc de la Serralada, amb una connexió a una estació transformadora al límit nord del barri de Montigalà. D'altra banda, un ramal d'alta tensió provinent de Tiana i que ressegueix el carener principal de la serralada litoral té una subestació al SE del recinte hospitalari de Can Ruti. Cal destacar que si bé no es produeixen interferències gaire conflictives amb cap dels usos existents en el territori, tret potser de la urbanització del Bosc d'en Vilaró, a cavall amb el terme de Santa Coloma, la presència sobre el territori i l'impacte visual són notables, sobretot a l'oest de l'àmbit.

Pel que fa als **cursos d'aigua** caldria destacar que si bé la legislació vigent (article 6 RDL 1/2001 / article 6 RD 849/1986) defineix una servitud d'ús públic (protecció de l'ecosistema, pas de vianants i vigilància) de cinc metres d'amplada, degut a la complexitat topogràfica i hidrogràfica així com les activitats contigües, cal un tractament especial de conjunt entorn a les àrees susceptibles d'afectacions. En aquest sentit, la definició de la zona fluvial de les rieres més compromeses amb l'àrea urbana no és suficient per garantir ni l'absència de risc raonable ni el respecte envers les funcions ambientals i els usos existents –sobretot urbans– en els àmbits confrontants. En conseqüència, qualsevol intervenció en l'espai fluvial hauria de considerar el pronunciat pendent en relació als eventuais augments de cabals puntuals per pluges torrencials i els desprendiments i sediments arrossegats a gran velocitat entorn les zones urbanes i, finalment, els diferents “colls d'ampolla” que es generen en cada una de les boques d'entubament i les necessàries planúries de laminació.

En aquest sentit, malgrat que els torrents de la Serralada de Marina són, en general i d'acord amb els estudis de l'INUNCAT, majoritàriament de risc mitjà-alt a Badalona no està tipificat cap figura de risc. No obstant això, en els torrents de Canyet i Pomar es donen els típics fenòmens d'elevades descàrregues puntuals, tenint en compte l'elevat pendent (5-7%) necessari per cobrir, amb només 4km, el desnivell de 400 m existent entre el carener de la Serralada i el mar. La capacitat d'arrossegar, a favor del pendent i gràcies al seu estat disgregat, grans quantitats de sauló, fa que aquests torrents tinguin un risc associat superior al que s'esdevindria si únicament consideréssim el flux hídric, atès que l'alçada de la cota inundable pot duplicar-se per aquest motiu, acostant-se a un model de flux mixt. Tanmateix, i tal i com en un punt anterior s'ha esmentat, els riscos associats a les avingudes es donen sobretot entre l'autopista del Maresme i la platja.

En relació a la **xarxa viària**, els 25 metres de servitud de l'autopista B-20 (Llei 25/1988, de 29 de juliol) permeten, d'una banda, atenuar el caràcter de barrera al permetre la revegetació dels seus marges perimetrals de domini públic (8 metres des del límit exterior de la calçada) però, alhora, restringeixen la eventual implantació d'activitats aprofitant les vies de servei laterals que, en aquest

cas, recauen sobre l'Avinguda Llenguadoc. En altres termes, podríem dir que aquesta servitud emfasitza la discontinuïtat de l'espai urbà. La conseqüència és l'actual fragmentació i segregació dels barris de la Serralada de Marina confrontants amb l'autopista.

En relació a l'autopista del Maresme (C-31) caldria destacar que la seva servitud afecta pràcticament tot el sòl útil al peu del turó d'en Joan de les Dents, confirmant, en la restricció d'activitats, el seu caràcter de via segregada.

La **servitud del cementiri** (Decret 297/1997, de 25 de novembre) no afecta cap ús important ni restringeix el desenvolupament del sector. Gran part dels 25 metres perimetrals de servitud es desenvolupen en el sector de més pendent del turó d'en Sariol, mentre que la seva forma irregular es fon amb el Parc de la Mediterrània, sense generar grans inconvenients en relació a possibles afectacions.

Identifiquem diferents tipus de restriccions entorn a l'accessibilitat associada a la B-20 i els seus enllaços, al Parc de la Mediterrània a través de la B-500 i als barris de Canyet i Mas Ram.

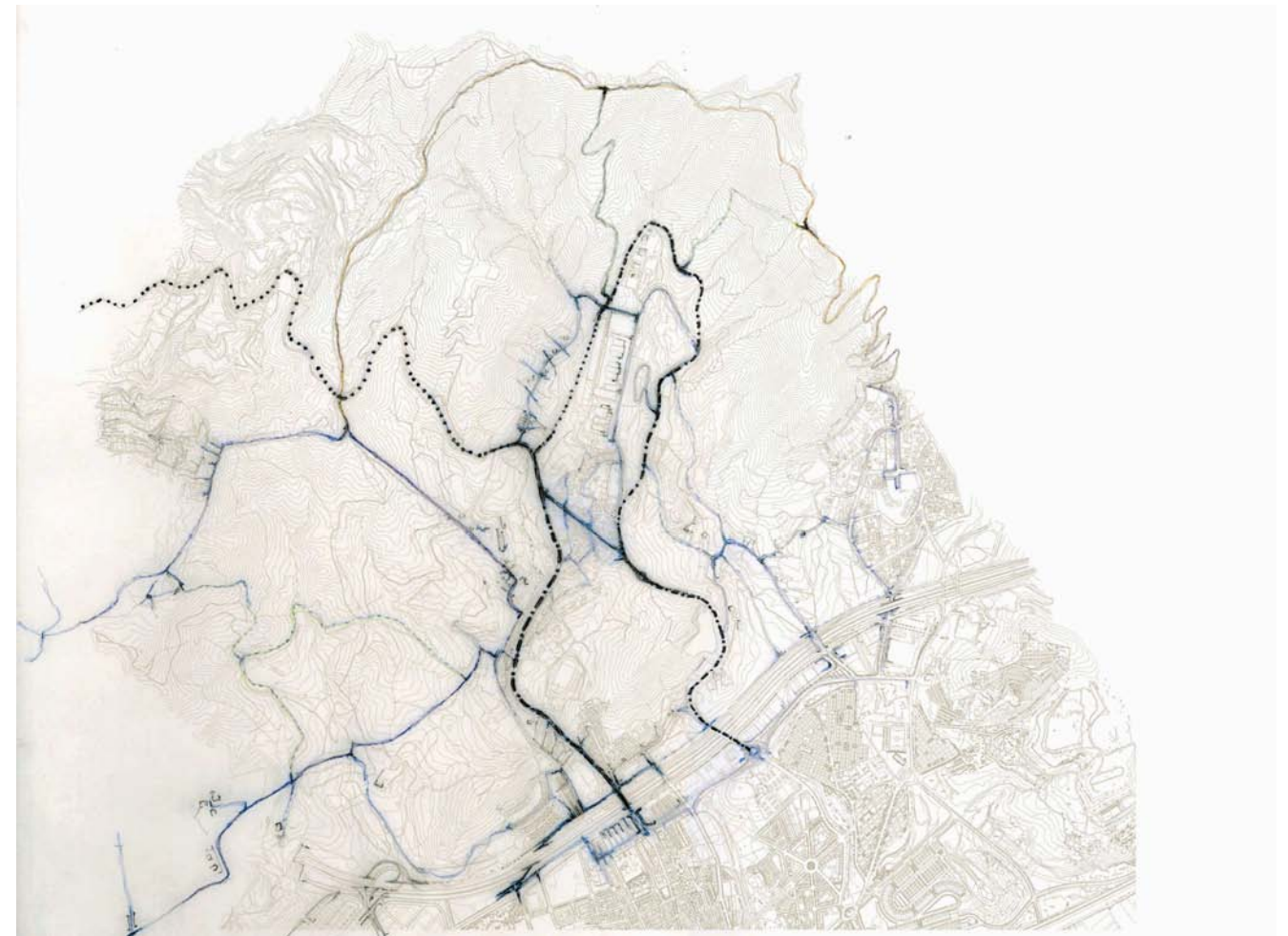
Falta de claredat en els accessos des de la B-20 s'evidencia en les diferents relacions amb els seus enllaços: la sortida asimètrica a l'avinguda Martí Pujol; l'enllaç desfasat en l'accés tancat a la urbanització de Mas Ram, substituït actualment pel nus lateral sobre l'Avinguda de Pomar, i, finalment, l'enllaç sense continuïtat vers el camí de Sant Jeroni de Murta.

En relació als encreuaments transversals a la B-20 podríem dir que pràcticament totes les avingudes importants que pugen des del centre de Badalona connecten amb els teixits de l'àmbit de la Serralada de Marina. No obstant, l'avinguda de la Cerdanya es converteix en el principal eix connector dels encreuaments condicionant la utilització de les vies laterals de la B-20, és a dir, l'avinguda del Continent i la del Llenguadoc.

La localització relativa del Parc de la Mediterrània, entre la B-20 i l'autopista del Maresme, li confereix una accessibilitat privilegiada a través de la B-500. No obstant, mentre l'accés per la B-20 compta amb un enllaç directe en la seva intersecció amb l'Avinguda del Pomar, l'accessibilitat pel carrer del Torrent de Vallmajor encara està lluny de connectar amb l'autopista del Maresme.

L'accés al barri de Canyet està definit per la carretera de Can Ruti i la BV-5011, que connecta, a través del Parc de la Serralada amb la C-33. Si bé, el caràcter d'aquestes vies està en funció de permetre un ràpid accés a l'Hospital, la fricció que exerceix la darrera i el sobredimensionament de la primera (segregada degut a l'excessiu pendent) defineixen un marcat desequilibri entre infraestructura i assentaments que dificulta la funcionalitat de les activitats.

L'accés al Barri de Mas Ram, tal i com s'ha fet esment més amunt, es realitza a través d'una via lateral i secundària, restringint la connexió natural amb el centre de Badalona a través del carrer de la Riera de Montalegre. Aquesta condició restrictiva no fa més que emfasitzar el caràcter aïllat del barri.



Esquema accessibilitat



Accessos