

Procés de participació ciutadana previ a l'aprovació inicial del PDU de les Tres Xemeneies

ESBORRANY

Resum de les aportacions dels 4 seminaris

Sant Adrià de Besòs, octubre de 2018



Organitzat per:



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**



Ajuntament
de Sant Adrià de Besòs



Ajuntament de Badalona

consorcibesòs
● ● ● ●

Document
intern

Equip de facilitació



ARC Mediació Ambiental
arc@mediacionambiental.com

ARC Mediació Ambiental procura contribuir al desenvolupament sostenible utilitzant productes de baix impacte ambiental, prioritzant l'ús del transport públic i portant a terme una gestió eficient dels recursos.

Seguint aquestes directrius, es recomana imprimir aquest document a doble cara, utilitzant paper 100% reciclat post-consum lliure de clor.

Índex

0. PRESENTACIÓ DEL DOCUMENT ESBORRANY	4
1. OBJECTIUS DE LES SESSIONS	5
2. RESULTATS SEMINARI 1. EL FUTUR DE LES 3 XEMENEIES	6
LES PÍNDOLAS MOTIVACIONALS AL SEMINARI 1.	6
ELS USOS AL CONJUNT DE LES 3 XEMENEIES. IDEES GENERALS	7
VALORACIÓ DELS DIFERENTS USOS QUE ES VAN CONSIDERAR IMPRESCINDIBLES PER PART DE LES PERSONES PARTICIPANTS	8
3. RESULTATS SEMINARI 2. CARACTERITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC I ELS PARCS	12
LES PÍNDOLAS MOTIVACIONALS AL SEMINARI 2.	12
PROPOSTA DE RELAT "INCLUSIU" SOBRE EL MODEL DE PARC MARÍTIM	14
PROPOSTA DE CARACTERÍSTIQUES DEL NOU PARC MARÍTIM	14
ELS EQUIPAMENTS COMPATIBLES AMB EL PARC	18
4. RESULTATS SEMINARI 3. CONNECTIVITAT I ACCESIBILITAT	20
LES PÍNDOLAS MOTIVACIONALS AL SEMINARI 3.	20
IDEES GENERALS SOBRE LA CONNECTIVITAT I ACCESSIBILITAT	21
PROPOSTES CONCRETES RELATIVES A LA CONNECTIVITAT AMB ELS BARRIS ADJACENTS	22
PROPOSTES CONCRETES RELATIVES A L'AVINGUDA D'EDUARD MARISTANY	24
PROPOSTES CONCRETES RELATIVES ALS CARRERS TRANSVERSALS	25
PROPOSTES CONCRETES RELATIVES A LA CONTINUÏTAT DELS PASSEJOS MARÍTIMS	27
PROPOSTES CONCRETES RELATIVES A L'ESQUEMA DE MOBILITAT DE BICICLETES I VIANANTS	28
COMENTARIS DE REFORÇ A ALGUNS TEMES PLANTEJATS:	30
COMENTARIS QUE PLANTEGEN DESACORDS, DUBTES O ALERTES:	31
PROSPECTIVA SOBRE LES PREFERÈNCIES DE TRANSPORT COL·LECTIU	32
5. RESULTATS SEMINARI 4. CARACTERITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC I ELS PARCS	33
LES PÍNDOLAS MOTIVACIONALS AL SEMINARI 4.	33
CONTRAST DELS ARGUMENTS PROPOSATS PEL FRONT EDIFICAT	34
SOBRE LES ALÇADES DEL FRONT EDIFICAT	35
SOBRE EL LÍMIT DEL PARC MARÍTIM.	38
SOBRE EL SOSTRE A LES TRES XEMENEIES.	40
6. PREMISSES INICIALS DEL MARC DE REFERÈNCIA A REVISAR I RECONSIDERAR	42

0. Presentació del document esborrany

Primer de tot **voldríem agrair-vos la vostra participació als quatre seminaris**. Vist en perspectiva pesem que a nivell de continguts el resultat dels debats fins ara ha estat prou productiu tenint en compte que és un tema complex, amb fortes implicacions emocionals per raons històriques, que som un grup nombrós i les mirades són diverses. També voldríem agrair l'esforç dels organismes promotors en totes les tasques preparatòries de cada seminari, que sens dubte ha facilitat molt la feina i la comprensió dels temes a debatre. I, per últim, donar les gràcies a les persones que ens han presentat les seves propostes per tal d'inspirar els debats. Hem fet un resum de cada píndola motivacional i també s'afegeixen com annexes les presentacions completes (les podeu trobar a la web).

Aquest document esborrany recull el resum de les aportacions presencials fetes pels participants en els quatre seminaris. És fruit del treball de síntesi en directe i per tant pot contenir alguna imprecisió que podem esmenar un cop l'hàgiu llegit i revisat atentament.

Al fer aquesta revisió **és molt important que tingueu present que:**

1. Es tracta d'un resum. No pretén ser un recull literal sinó una síntesi. Pensem que en aquest sentit és prou complet però si podem haver perdut algun matís o aportació rellevant que penseu hem d'incorporar, encara hi som a temps.
2. Les esmenes que vulgueu fer al document haurien de ser precisions o matisos sobre les aportacions fetes el mateix dia del seminari. En altres paraules no es tracta d'aprofitar l'ocasió per afegir informació nova o reconduir la redacció cap a una opinió excessivament personal.

Bàsicament us demanem si el text que us presentem és un bon resum de les aportacions fetes en directe.

En Seminari Transversal acabarem d'abordar alguns dels temes pendents dels debats anteriors.

1. Objectius de les sessions

Totes les sessions es van celebrar al Casal de Cultura de Sant Adrià de Besòs, de 18.30 a 21.00 hores.

SEMINARI	Objectius del seminari
1 – 8 d'octubre	• Reflexionar sobre els usos que considereu més apropiats pel conjunt de les 3 xemeneies com a pol d'atracció metropolitana. • Debatre sobre l' interès d'incorporar sostre amb rendiment econòmic a les 3 xemeneies. • Apuntar algunes idees sobre quina relació hi ha entre el conjunt de les tres xemeneies i la resta de l' àmbit d'ordenació.
2 -15 d'octubre	• Reflexionar sobre les característiques del nou parc marítim...tenint en compte la seva relació amb el parc fluvial i la desembocadura del Besòs. • Fer una prospectiva sobre els possibles equipaments que us imagineu compatibles amb el nou parc marítim.
3 -22 d'octubre	• Reflexionar sobre les connexions amb els barris adjacents de Sant Adrià i Badalona i la tipologia de carrers... • Proposar les connexions a peu i amb bicicleta de l'àmbit de planejament amb l'entorn metropolità. • Fer una prospectiva sobre quin transport col·lectiu considereu més adient per connectar amb la resta de l'entorn metropolità.
4 -29 d'octubre	• Presentar els arguments del per què es proposa un front edificat, que fixa un marc de referència no forçosament compartit per totes les persones participants. • Reflexionar sobre el volum edificat en l' àmbit del planejament a partir d'algunes variables bàsiques com el límit del parc marítim, l'alçada màxima o la repercussió o no de sostre a les 3 xemeneies i sala de turbines. • Fer una prospectiva sobre la mixtura d'usos als entorns de les tres xemeneies.

A continuació es mostra un resum de les aportacions de cada seminari.

2. Resultats SEMINARI 1. El Futur de les 3 Xemeneies



Les píndoles motivacionals al Seminari 1.

Roger Hoyos, de la Plataforma per a la Conservació de les Tres Xemeneies, va centrar la seva presentació en justificar les raons per les que consideraven que la definició dels usos de la tèrmica havia de ser prèvia a qualsevol desenvolupament urbanístic i que per poder-lo fer calia prioritzar, abans que el PDU, els estudis que ajudin a definir aquests usos. També consideren prematur el debat sobre si l'equipament hauria de ser públic o privat, ja que dependrà dels usos. En tot cas, plantegen que les activitats que es realitzin siguin sostenibles. Per últim, van proposar que el concepte energia i aigua podria donar sentit a la reutilització del conjunt de les Tres Xemeneies.

Jaume Palou, emprenedor de Sant Adrià de Besòs, va fer una proposta per activar l'economia local, creant, dins del conjunt de les Tres Xemeneies, un viver-accelerator d'empreses professionalitzat, que obté beneficis participant a les noves empreses que es creïn, aportant serveis que cobreixen i redueixen els costos indirectes d'aquestes. Va explicar en què consisteixen aquest tipus d'iniciatives, així com els conceptes que hi ha al darrere, com les Start-up (noves empreses), i la necessitat d'uns terminis mitjans i d'un mínim d'empreses mentoritzades per poder minimitzar riscos.

Revaz Malatsidze, generador d'idees de negoci, va formular una proposta més global per a tot l'espai inclòs dins del PDU. Amb una simulació gràfica, va explicar un projecte que combina diferents usos recreatius, esportius i turístics, a través de la construcció, amb criteris ecològics i de sostenibilitat, d'un espai de negocis, restaurants, discoteques, hotel i gran sala de concerts en el conjunt de les 3 Xemeneies, i amb la construcció d'un parc aquàtic, un aparcament, una recreació

d'una illa tropical i un port esportiu (que fomenti els esports aquàtics) en la resta de l'àmbit d'ordenació.

Oriol Arnal, de la Fundació Aquamaris, va plantejar la necessitat d'aprofitar la que considera darrera oportunitat per decidir en què es vol convertir les Tres Xemeneies. Per arribar a prendre aquesta decisió, considera que les Tres Xemeneies s'han de convertir en un símbol de sostenibilitat i innovació i un referent tant a nivell europeu com mundial, així com un símbol de cooperació entre el sector públic/social, el sector privat i la innovació. Tenint en compte que les activitats econòmiques del futur seran les relacionades amb el canvi climàtic, la contaminació, l'aigua, l'energia, la salut i els temes socials, i que el mar és un recurs i un reclam d'investigació (cada vegada son més les activitats relacionades amb l'aigua de mar), hi ha tot un ventall de possibilitats que s'haurien d'explorar.

Els usos al conjunt de les 3 Xemeneies. Idees generals

- ❶ **Combinació d'usos.** Encara que hi podria haver algun ús prioritari, en tots els grups es van proposar combinacions d'usos.
- ❷ **L'ús recreatiu** va quedar relegat a un segon pla. Cap persona el va considerar com imprescindible i cap grup el va proposar com a ús complementari dels altres.
- ❸ **Els usos que es consideren imprescindibles** per diferents percentatges d'assistents van ser:
 - Habitatge + residencial
 - Hoteler
 - Recerca
 - Productiu – industrial
 - Salut + esportiu.
- ❹ Les **combinacions d'usos que es veien més encertades** serien l'ús cultural i educatiu combinat amb l'ús de recerca:

	Habitatge	Comercial	Hoteler	Cultural	Recerca	Productiu	Oficines	Esportiu	Recreatiu
Habitatge + residencial	■	■	■	■	■		■		
Hoteler		■	■	■	■				
Cultural i educatiu				■	■				
Recerca	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Productiu – industrial	■		■	■	■	■	■		
Salut (+esportiu)		■	■	■	■	■	■	■	

Valoració dels diferents usos que es van considerar imprescindibles per part de les persones participants

Aquest és el desenvolupament del debat en grups i plenari sobre cada ús.

1. Sobre l'ús d'habitatge i residencial.

Raons de l'interès d'aquest ús:

- És un ús fàcilment combinable amb d'altres
- Podria suplir la necessitat d'habitatge assequible que hi ha a Sant Adrià i Badalona
- Si hi hagués una part d'habitatge de luxe, es generarien plusvàlues que permetrien rebaixar l'edificabilitat neta de la resta de l'entorn i fer un parc més gran.
- També podria cobrir la potencial necessitat d'allotjament per l'alumnat i professorat vinculat als entorns universitaris i de recerca.
- En tot cas, es podria plantejar que fos edificació verda.

Alertes, dubtes i altres observacions:

- Dificultats tècniques i de normativa per facilitar l'ús com a habitatge de les tres xemeneies.
- No es considera un ús apropiat donat el caràcter industrial i emblemàtic de la edificació (declarada BCIL).
- Elevat cost per poder construir habitatge que després fos assequible.
- L'edificació d'habitatge de luxe no es considera socialment respectuosa amb les poblacions de Sant Adrià i Badalona. Hi ha d'altres necessitats.
- Faltaria, en tot cas, un pla on es contemplin els escenaris de futur en relació a l'habitatge i equipaments a la zona.

2. Sobre l'ús hotel·ler.

Raons de l'interès d'aquest ús:

- Essent un edifici simbòlic i tant emblemàtic, té molt atractiu per a poder construir una instal·lació hotel·lera.
- A més, està ben comunicat i no hi ha infraestructures hotel·leres properes.
- En qualsevol cas, hauria de ser un hotel respectuós amb el medi ambient, per generar un atractiu comercial cap a Europa.
- La construcció d'un hotel generaria activitat econòmica i per tant, llocs de treball.
- Es planteja a més, que es combini amb una escola d'hostaleria, vinculant d'aquesta manera activitat econòmica amb formativa i d'innovació.
- La part d'hotel generaria plusvàlues que permetrien rebaixar l'edificabilitat neta de la resta de l'entorn.

Alertes, dubtes i altres observacions:

- Donat que és un símbol, millor no identificar-lo com a territori turístic.
- Díficil rendibilitat a l'hora de vendre habitacions que no podrien tenir sortida a l'exterior, degut a la configuració actual de les 3 xemeneies
- Risc d'absorbir el sobreexcés de turisme del municipi de Barcelona... Volem el mateix model?
- Està prevista una gran instal·lació hotelera al port de Badalona.
- Dubtes sobre el tipus de llocs de treball que ofereix el sector turístic (qualificació, condicions...).

3. Sobre l'ús cultural i educatiu.

Raons de l'interès d'aquest ús:

- Una part podria estar dedicada a museu (o similar) que reflectís la història industrial, agrària i de pesca d'aquesta zona per no perdre l'essència del territori i la seva població.
- En tot cas, que no es modifiqués l'estructura del conjunt 3 Xemeneies a l'hora de fer qualsevol intervenció.
- A més, es podria albergar diferents centres educatius i culturals (teatre, òpera...) que es necessiten al territori
- Seria un ús compatible amb diferents equipaments de recerca i innovació, així com vinculat a l'àmbit universitari.
- Enfocat a crear espais per socialitzar la ciutadania, i sortir del buit personal que està generant la tecnologia i les xarxes socials.
- És un ús que podria encaixar molt amb el fil conductor de tot l'espai que es pugui plantejar (ex. si fos energia i aigua)

Alertes, dubtes i altres observacions:

- Si es parla de museu, s'ha d'enfocar sempre amb un concepte actualitzat de museu, incloent-hi criteris i pràctiques d'innovació i creativitat, amb vincles experiencials amb l'entorn.
- Hi ha altres espais on es podria fer aquest tipus de museu (ex. antiga fàbrica CACI, a Badalona).
- Respecte als centres lúdics (teatre, òpera...), tenint en compte que a Barcelona hi ha una ampla oferta, s'hauria de pensar en una instal·lació singular i que sortís del model d'oci que hi va haver a Sant Adrià als anys 90.

Esborrany

4. Sobre l'ús de recerca.

Raons de l'interès d'aquest ús:

- Pot ser el punt de partida dels nous usos de l'edifici, si la recerca comprèn tot el cicle productiu, des de la concepció del producte fins al producte final.
- Molt relacionat amb l'ús educatiu i cultural, que podria ser l'aparador per visibilitzar tot el procés. En aquest sentit, es fa èmfasi en la necessitat de reflectir la història del lloc.
- Vincularia el sector públic i privat.
- Generaria activitat econòmica (ja que serviria per establir empreses, tant de recerca com productives i a més generaria necessitats d'oci, de restauració...).
- Es podria enfocar com a espai d'intercanvi i generació de sinergies entre diferents centres, investigadors...
- Entenent que pot haver-hi innovació tecnològica però també recerca social, educativa...
- Reforçaria el teixit de recerca i estudi que ja hi ha a l'entorn (UPC, UB, Can Ruti...).

Alertes, dubtes i altres observacions:

- Es podria plantejar aquest ús però en una zona que no estigués tant a primera línia de mar, ja que aquesta proximitat al mar pot ser més atractiva per altres usos.
- S'hauria de pensar també en l'impacte que pot tenir aquesta intervenció en la resta de territori, qualificat com industrial.
- Requereix d'un anàlisi en profunditat sobre el model de la zona industrial adjacent, ja que ha evolucionat cap a una agrupació de magatzems.

5. Sobre l'ús industrial - productiu.

Raons de l'interès d'aquest ús:

- Cal recuperar un teixit productiu local que s'ha anat perdent amb la globalització i deslocalització dels processos industrials.
- La indústria és el pilar més estable i una peça clau del desenvolupament socioeconòmic.
- A través de la transferència tecnològica estaria molt vinculat amb la recerca i la innovació i en concret, es podrien establir molt vincles amb l'UPC.
- Generaria activitat econòmica, al crear-se noves empreses.
- Permetria relacionar i cohesionar el territori, i caldria aprofitar-ho per donar directrius per transformar la part de darrera de Maristany, que s'ha anat convertint en una agrupació de magatzems.
- Revertiria la situació actual de desenvolupament d'economia terciària i negocis efímers.
- Serviria també per donar una imatge positiva de la indústria, treballant amb la idea de la indústria del coneixement i amb un concepte d'innovació oberta 2.0, propiciant la col·laboració i l'agregació de valor als productes a través de l'estratègia d'innovació.

6. Sobre l'ús esportiu i salut.

Raons de l'interès d'aquest ús:

- Donaria resposta a les necessitats de serveis de salut que hi ha a Sant Adrià. En concret, com a ciutat que és, fa falta un hospital.
- Possibilitat de generar vincles amb la recerca i la innovació.
- La proximitat al mar permetria una arquitectura singular, inspirada en aquesta maritimitat, com un programa de salut singular, molt relacionat amb el mar i els beneficis que aporta a la salut.
- En tot cas, no seria un únic ús, ja que es considera positiva la mixtura d'usos, també perquè hi hagi activitat econòmica.

Alertes, dubtes i altres observacions:

- No caldria que els equipaments de salut estiguessin dins de l'edifici de les 3 Xemeneies ni a la sala de turbines. Podria ser un dels equipaments de l'àmbit total del PDU.
- A més de la salut, no ens podem oblidar de l'ús esportiu. Es fa referència, p.ex. al camp de futbol de Sant Gabriel, ja que es tracta d'un equipament.

Esborrany

3. Resultats SEMINARI 2. Caracterització de l'espai públic i els parcs



Les píndoles motivacionals al Seminari 2.

Roger Hoyos, de la Plataforma per a la Conservació de les Tres Xemeneies, va iniciar la seva presentació insistint en que la definició dels usos de la tèrmica ha de ser prèvia a qualsevol desenvolupament urbanístic. Abans de definir les característiques del parc marítim, a més de concretar els usos de la tèrmica, també s'haurà de parlar de les dimensions d'aquesta zona verda i espais públics. Per aconseguir el màxim de zona verda i espais públics, planteja diverses alternatives desitjables (reubicant els usos residencials i activitat econòmica en altres zones, reduint les càrregues aplicades al sector, negociant amb els privats i amb inversió pública). D'altra banda, encara que considera que falta informació i estudis per prendre decisions, apunta alguns temes per a la reflexió, com l'escassetat d'infraestructura verda a l'AMB, la necessitat d'espai verd de qualitat, l'elevada densitat de població de Sant Adrià o l'estat de la costa a Barcelona i a Catalunya, conclouent que necessitem més zona verda i espai públic i no pas habitatges, hotels i centres comercials.

Xavier Larruy, de la delegació de SEO/BirdLife a Catalunya, considera que el PDU és la darrera oportunitat per a retre un homenatge ambiental al delta del Besòs, que s'estenia entre Montjuïc i Montgat i ara ocupa només la llera del riu (uns 150 metres). A la seva presentació explica quina és la situació ecològica actual de l'àmbit de l'ordenació, parlant de la importància del Parc del Litoral com a connector ecològic amb la desembocadura del Besòs i del deterioro ambiental de les platges. Fa tot un seguit de propostes i criteris a tenir en compte per a la futura reconversió litoral, en relació a les zones verdes, en relació a la construcció d'una llacuna salobrosa, en relació a la restauració ambiental de les platges), i, per últim, en relació amb la integració ecològica de la desembocadura del Besòs al futur passeig marítim entre Barcelona i Badalona.

Oriol Arnal, de la Fundació Aquamaris, va insistir en la idea ja anunciada a l'anterior seminari de l'interès de l'aigua de mar com a recurs i producte útil, amb el valor afegit que és una matèria infinita i disponible. Sabent que l'aigua serà en un futur proper un recurs escàs (les previsions auguren pel 2025 que 2/3 parts de la població del planeta patirà falta d'aigua), proposa plantejar un projecte global d'aprofitament de l'aigua de mar amb diverses finalitats, com la jardineria i rec de zones verdes, l'agricultura, l'alimentació, la salut, etcètera. Explica un projecte d'utilització de l'aigua de mar (sense filtrar, dessalinitzar ni tractar) pel rec, especificant les proves i experiments que s'han desenvolupat fins ara i el potencial de l'àmbit de l'ordenació per disposar d'una zona ajardinada regada totalment amb aigua de mar. Sí que seria important, de cara a considerar aquests usos i de cara a un millor aprofitament d'aquest recurs, que s'impulsés el sanejament i reconversió del sòl tocant el freàtic, procedint a la seva descontaminació.

Jordi Bordanave, tècnic de parcs de l'AMB i també veí de Sant Adrià, comparteix la necessitat d'aprofitar l'oportunitat d'aquest procés per reivindicar un espai de qualitat. Explica que es tracta d'un espai de gran interès socio-ambiental que no es pot deixar perdre. Per posar un exemple, parla de que la presència de més de 200 espècies d'ocells li dona una singularitat front a la resta de parcs de l'AMB. Recomana que es treballi per millorar la qualitat de l'espai existent, sense malmetre el que ja hi ha, tenint en compte que una actuació com aquesta repercuteix en el conjunt de l'entorn metropolità. També considera que és un espai privilegiat per a l'aprenentatge i per créixer com a ciutadans i així ho demostren algunes experiències prèvies amb les escoles.

Esborrany

Proposta de relat “inclusiu” sobre el model de parc marítim

Tot i que els usos finals de les 3 xemeneies poden ser determinants en la configuració de l'espai, hem fet una proposta de text que recull, de manera sintètica, les característiques que es van suggerir pel nou parc marítim.

“ Un espai de referència com a parc metropolità, amb projecció internacional, respectuós amb la flora i fauna autòctones que prevegi la regeneració fluvial, marítima i dels sòls contaminats.

Un parc que serveixi per reconnectar amb la natura i educar i sensibilitzar a la ciutadania sobre el medi ambient i el canvi climàtic, amb una zona més natural a mesura que s'apropi al riu.

El parc ha de ser un espai de gaudi pel veïnatge, ha d'estar ben cuidat, amb el mínim de formigó possible i integrant els equipaments, sense fraccionar la zona verda”

Proposta de característiques del nou parc marítim

A partir de les dues simulacions de model de parc incloses en el fulletó del Seminari com a “Platja – dunes – espai natural” i “Platja – passeig – espai urbà”, les persones participants es van posicionar sobre quina era la seva preferència i van identificar les característiques que voldrien pel nou parc marítim.

La preferència per part del grup de participants va ser per un model tipus “platja – dunes – espai natural” en un 59% dels casos. Un 29% va escollir el model “platja – passeig – espai urbà” i un 12% no va seleccionar cap de les dues opcions.

A continuació apareix el detall de cadascuna de les **característiques que es van destacar durant el debat plenari**:

1. Les característiques del nou parc marítim només es poden concretar un cop s'hagin definit els usos del conjunt de les 3 Xemeneies.

Es considera que no es poden plantejar les característiques del nou parc marítim si no es defineixen abans els usos del conjunt de les 3 xemeneies.

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- Segons com es faci l'ordenació de les platges, la zona verda i els espais públics, pot dificultar determinats usos del conjunt de les 3 Xemeneies. Es planteja que, si p.ex. es volguessin destinar les 3 Xemeneies a fer un campus universitari centrat en les energies renovables (o en processos d'osmosi, o en corrents marines...), això faria repensar o redissenyar les zones destinades a equipament i les zones de parc.

2. Respecte per la flora i fauna autòctona.

Es planteja que el nou parc marítim sigui respectuós amb la flora i fauna autòctona, sabent que, al menys en un principi, es tractaria de conservar les espècies que hi ha i donar-les a conèixer. Es tractaria d'establir un objectiu de manteniment de la flora i fauna, sent conscients de l'entorn urbà que ens envolta i que pot dificultar algunes mesures de gestió (com ara les restriccions d'accés).

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- Es proposa que el disseny del propi parc podria fomentar la recolonització de la flora i fauna autòctona.
- Una de les primeres tasques consistiria en sanejar l'espai, especialment per la presència d'espècies que s'haurien d'erradicar per un tema de salubritat (rates, p.ex.). Una vegada sanejat, es tractaria de recuperar i reconvertir el què hi ha. Això podria comportar la restricció d'entrada durant una època de l'any.
- S'haurà de veure quina estratègia emprar per poder garantir algun tipus de restricció al pas, donat que l'entorn és molt urbà (prop de 3,2 Milions d'habitants als que s'hauria d'afegir els visitants). Només sembla possible a zones on es pugui delimitar el perímetre fàcilment (com ara la Llera del Besòs).
- S'hauria d'acompanyar d'accions per donar a conèixer la flora i fauna autòctona, ja que no tothom sap el que hi ha actualment, i es constata, per part d'experts en la temàtica, la presència de nombrosos exemplars de fauna i flora d'interès.
- Per poder implementar mesures de gestió orientades a la conservació de la flora i fauna, es requerirà de vigilància de l'espai.
- Es comenta també que serà necessari un mínim de superfície per a que sigui eficient la conservació. És plantegen alguns dubtes sobre si es disposa de prou superfície com per pensar en protegir-ne una part (en el sentit de impedir-ne o regular-ne estrictament l'accés).

3. Preveure la regeneració fluvial, marítima i del sòl.

Es considera essencial que de forma prèvia a la construcció del parc, s'executi la regeneració del riu, la regeneració marítima i la descontaminació dels sòls contaminats.

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- També s'hauria de parlar del fons marí, que ha estat molt maltractat i seria essencial la seva recuperació. Hi ha propostes concretes, com p.ex. l'ampliació del parc d'esculls submarins situats en el tram litoral entre els termes de Badalona i Sant Adrià de Besòs.

4. Orientat a reconnectar amb la natura.

Es planteja que sigui un parc naturalitzat, lluny de l'activitat humana i així aprofitar-lo per reconnectar amb la natura i educar i sensibilitzar a la ciutadania sobre el medi ambient i el canvi climàtic.

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- Amb aquest objectiu més educatiu, es proposa crear un centre de recuperació d'espècies, similar al CRAM.
- Es podria pensar en recuperar o reviuir alguns usos que s'havien donat tradicionalment en aquesta platja, com les teràpies amb fang que es feien en el passat.

5. Una zona més naturalitzada a mesura que s'apropi al riu.

Pensant en la desembocadura del Besòs, es planteja que el nou parc tingui una part més natural quan s'apropi al riu, per tal de garantir la connectivitat de l'espai fluvial.

6. Un espai de referència com a gran parc metropolità.

Es considera que aquest hauria de ser un gran parc equipat (en quantitat i qualitat), de 32 hectàrees (el 100% de l'àmbit d'ordenació en comptes del 30% que es planteja), que constitueixi per si mateix un espai de referència metropolità.

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- La creació d'aquest gran parc seria una manera de compensar el deute històric amb aquesta zona de litoral.
- Es proposen diferents vies per finançar aquest gran parc i el seu manteniment posterior.
- La tipologia de platja i de parc podria ser diferent a la resta del litoral barceloní.

7. Parc connector amb la resta d'espais del litoral.

Es tractaria de que el parc fos el nexa de connexió amb la resta d'espais del litoral, tant de Barcelona com de Badalona.

8. Espai de gaudi pel veïnatge.

Es considera que aquest parc l'ha de poder gaudir el veïnatge. Això vol dir que es pugui transitar, que s'hi puguin fer activitats dirigides a tota la població, que hi hagi espais per a la infància, etcètera.

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- Es planteja també que es faci un parc per a tothom, i no només pensant en les persones que s'instal·lin als nous habitatges.
- De qualsevol manera, també es comenta que les característiques del parc s'hauran d'acabar de definir en funció de si s'edifiquen o no habitatges, i en funció de la quantitat.

9. Un parc amb projecció internacional com a espai d'observació i seguiment de l'evolució de la natura.

Es tractaria de que el propi parc pogués ser un lloc d'observació i seguiment de l'evolució de la natura sense intervenció de l'home i s'erigís com a punt de referència internacional en aquesta línia.

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- Es proposa mantenir una llacuna salobrosa, que pogués servir per a l'observació.

10. Potenciar la recuperació dels ecosistemes litorals.

Es planteja també que el parc potenciï la recuperació dels ecosistemes litorals. Com exemple es proposa que el parc recreï l'ecosistema dunar com s'ha fet en algunes parts de la costa de Gavà.

11. La zona verda no ha d'estar fraccionada i el parc hauria de tenir el mínim de formigó possible.

Es planteja que la zona verda sigui contínua, amb el mínim de formigó possible.

12. Parc relacionat i interconnectat íntimament amb la part d'equipaments.

Es tractaria de que les activitats (de recerca, de formació, culturals...) i els equipaments associats estiguessin integrats dins la zona verda, de tal manera que no suposessin una fragmentació de la mateixa.

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- També serà important la gestió dels usos i activitats que es desenvolupin dins del parc.

13. En harmonia amb els equipaments pre-existents.

Es planteja que el disseny del parc hauria de considerar el manteniment dels equipaments pre-existents (camp de futbol i poliesportiu), entre altres raons, per evitar la pèrdua de llocs de treball i per estalviar els costos associats del trasllat i els derivats de la construcció d'un nou equipament.

14. Espai ben cuidat.

Es considera important que sigui un espai cuidat, on es pugui gestionar la presència de gossos.

Observacions, comentaris i aportacions del debat:

- S'haurien de concretar mesures per compatibilitzar la presència de gossos ja que es constata que la sobrefreqüentació o una mala gestió d'aquests animals i dels seus excrements per part dels seus amos pot comportar un impacte negatiu en l'espai. Es tem que si es limita l'accés d'aquests animals hi hagi el risc de que acabin anant a altres zones més fràgils.

15. Pol d'atracció i generador d'economia.

Aquest parc podria revaloritzar l'entorn econòmicament, al ser generador de serveis complementaris al parc.

Els equipaments compatibles amb el parc

Es van proposar equipaments públics dins de l'àmbit de la docència, esportius i socio-sanitaris, en concret:

Equipaments docents

1. Un centre de recerca annex a la Universitat.

Fonamentalment perquè és necessari i interessant per al conjunt de l'entorn metropolità i per Catalunya, es proposa fer un centre universitari de recerca relacionat amb temàtiques ambientals ("centre mediterrani de recerca i divulgació ambiental"), com ara:

- Energies alternatives i renovables.
- Àmbit litoral i riu Besòs.

2. Un centre d'educació ambiental.

Es proposa crear un centre que pugui complementar l'oferta d'educació ambiental que ja existeix a través de l'aula d'educació ambiental del parc del litoral, a Sant Adrià de Besòs.

3. Centres escolars, especialment una guarderia.

Preveient un increment poblacional i també per cobrir necessitats actuals dels municipis, es planteja que un dels equipaments sigui un centre escolar (guarderia, escola i institut).

Equipaments recreatius-esportius

4. Una piscina descoberta.

Es tractaria de recuperar la piscina descoberta que ja existia en aquest indret, i que cobriria una necessitat social actual (i futura) d'aquesta zona.

5. Un poliesportiu obert al mar, promocionant esports marítims.

Es planteja mantenir el poliesportiu existent (Marina Besòs), millorant-lo i obrint-lo al mar per poder fer esports marítims (vela, submarinisme...).

6. Un àrea recreativa.

Es proposa crear zones per afavorir l'ús públic, amb les instal·lacions i equipaments necessaris (barbacoes, taules i bancs...).

Equipaments socio-sanitaris

7. Complex destinat a la població activa de persones grans.

Es tractaria d'un complex on la gent gran no dependent, que es troba en condicions per tenir una vida activa, pugui trobar tot tipus d'instal·lacions i activitats relacionades amb la salut (esport, teràpies de rehabilitació orientades a la diversitat funcional, etcètera) i l'oci. Podria generar activitat econòmica i respondre a una necessitat actual, donat l'envelliment de la població.

8. Itineraris destinats al passeig i gaudi de les persones grans.

Molt vinculada a l'anterior, es tractaria de totes les instal·lacions dirigides a millorar la qualitat de vida i la salut de les persones grans, afavorint la pràctica del passeig.

9. Una residència pública i centre de dia per a la gent gran.

Donat que es tracta d'una necessitat actual d'aquests municipis (hi ha 3 centres de dia a Sant Adrià però no són públics), es proposa que es creï una residència pública i un centre de dia per a la gent gran.

10. Un hospital, especialment una sala de parts.

Es tracta d'una necessitat actual a Sant Adrià. Simbòlicament recuperaria la significació de la importància d'haver nascut aquí.

11. Un ambulatori o un Centre d'Atenció Primària (CAP).

De cara a poder cobrir una necessitat potencial d'increment de població, s'haurà de dotar al municipi dels serveis bàsics sanitaris, i aquests equipaments podrien ubicar-se a l'àmbit d'ordenació.

12. Un refugi pels animals abandonats i un centre de rehabilitació d'animals

Actualment es necessita aquest equipament, ja que hi ha un sobrecreixement de la població d'animals abandonats (especialment dels gats) i se n'està fent càrrec la població.

13. Un centre de teràpies de cura i rehabilitació amb animals.

Un centre de teràpies d'oci on es pugui beneficiar la gent gran i també les persones amb disfuncions. Estaria molt lligat amb el refugi d'animals i amb teràpies alternatives basades en aigua de mar.

4. Resultats SEMINARI 3. Connectivitat i accessibilitat



Les píndoles motivacionals al Seminari 3.

Roger Hoyos, de la Plataforma per a la Conservació de les Tres Xemeneies, va iniciar la seva presentació insistint en que la definició dels usos de la tèrmica ha de ser prèvia a qualsevol desenvolupament urbanístic i, per tant a la definició de connectivitat i mobilitat. Parla també de la posició de centralitat metropolitana que actualment té el Front Litoral, que pot generar una mobilitat tal que pot col·lapsar certs punts de la xarxa viària actual que, entre altres conseqüències, agreujarà la contaminació ambiental que ja pateix aquesta zona. Tenint en compte això, fa un anàlisi de la connectivitat amb transport privat amb les vies de comunicació principals (C31 i rondes). Després fa tota una sèrie de propostes de millora dels passos existents i creació de nous per afavorir la mobilitat de vianants i bicicletes, encara que consideren que la millor opció és procedir al soterrament de les vies del tren. Respecte a les connexions longitudinals, descarten una passera per la desembocadura i plantegen ampliar l'àmbit del PDU per tal trobar una solució al pas cap a Badalona, tant pel passeig marítim com pel pas de vehicles privats i transport públic.

Joaquim Cosp, veí de Sant Adrià de Besòs, enllaçant amb una part de la presentació anterior, centra la seva presentació en remarcar la barrera que suposa el tren per Sant Adrià de Besòs, citant, entre altres aspectes, els nombrosos atropellaments que es produeixen. Davant la proposta de fer passos inferiors i superiors, fa una valoració econòmica del que suposa aquests tipus d'intervencions front el que podria suposar el soterrament de les vies del tren. Afegeix també el fet que la Generalitat contempla el soterrament del tren en el seu pla d'infraestructures i que altres poblacions (l'Hospitalet, Montcada i Reixac, Sant Feliu de Llobregat...), gràcies a la pressió ciutadana, han aconseguit portar-lo a terme. Per últim, després de llistar les avantatges que suposaria el soterrament, deixa oberta la pregunta sobre quina es considera millor opció (scalextric de ponts o soterrament).

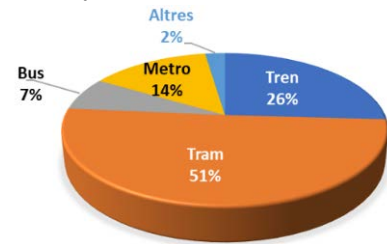
Fausto Ramírez, veí de Sant Adrià de Besòs, convida a les persones participants a traslladar la reflexió a la integració de tots els debats dins d'una proposta global de transformació del front litoral de Badalona i Sant Adrià de Besòs, considerant que això és el que afavoriria l'interconnectivitat amb la Barcelona metropolitana. En aquest sentit, planteja uns eixos d'actuació d'aquest projecte global, que inclouria un parc metropolità i les 3 Xemeneies amb l'industria cultural com a motor econòmic amb serveis sociosanitaris, (donant varies idees sobre els possibles usos), la substitució del tren pel tramvia, passar el front edificat a la banda muntanya de Maristany i la dinamització econòmica dels barris adjacents. Complementa la presentació amb algunes propostes més específiques sobre la connectivitat (trasllat de les vies i ampliar el tram fins a Mataró, entre altres).

Ricard Riol, President de PTP (Promoció del Transport Públic), centra la seva presentació en les avantatges del tramvia en relació amb altres mitjans de transport i en relació amb la sostenibilitat. Partint de la bona valoració que el tramvia té entre els usuaris, explica, amb fotografies d'abans i després del tram, el que suposa com a millora de l'accessibilitat i l'entorn. També parla de la rapidesa d'aquest transport front el bus urbà, de l'alta capacitat que té i del que suposa la connexió entre el trambaix i el trambesos respecte a noves connectivitats i a millores del temps de desplaçament. Per últim, respecte al tema econòmic d'aquest mitjà de transport, compara el seu cost front altres infraestructures.

Idees generals sobre la connectivitat i accessibilitat

- ❶ **Dues barreres a traspassar:** el ferrocarril i el port de Badalona.
- ❷ **Garantir la permeabilitat de l'avinguda d'Eduard Maristany** esdevé un dels principals reptes i reivindicacions. Es proposen i debaten tres opcions:
 - a) Soterrament de les vies del tren.
 - b) Trasllat del tren a l'interior, tal i com planteja el PTMB.
 - c) Creant passos que garanteixin una capacitat màxima (cada 200 metres aproximadament).

- ③ **La proposta del soterrament de les vies del tren va ser la que va suscitar més debat** i es van plantejar arguments de recolzament i aspectes que podrien dificultar la seva implementació (fonamentalment, els costos).
- ④ Respecte a les alternatives per a la **superació de la desembocadura del Besòs**, es van fer diferents propostes que s'hauran d'acabar de parlar durant la sessió transversal.
- ⑤ Sembla que les **prioritats de pas dins l'àmbit del PDU serien per a vianants i bicicletes** (menys les bicicletes en ruta) i una minimització del pas de vehicles.
- ⑥ S'haurien **d'aprofitar, en tot cas, les infraestructures previstes** (com ara la plataforma del tram previst entre Sant Adrià i port de Badalona o el pont sobre el Canal de Badalona) **o existents** per a que hi pugui haver, quan abans millor, una connexió longitudinal pels vianants. i les bicicletes.
- ⑦ Han quedat alguns **temes pendents, que s'haurà de veure si es poden tractar al seminari transversal**:
 - ⇒ El pas sobre el Besòs per vianants i bicicletes (pel pont del tram ampliant la plataforma o construint una passera nova).
 - ⇒ El debat sobre les solucions provisionals o alternatives de passos transversals en cas que no fos possible l'eliminació de les vies del tren.
- ⑧ El Tram sembla ser el transport col·lectiu millor valorat entre les persones assistents.



Propostes concretes relatives a la connectivitat amb els barris adjacents

Durant el seminari 3, vam fer 10 grups de treball petits i es van fer diferents propostes en base als aspectes a resoldre de la connectivitat transversal i longitudinal.

Proposta del Grup 1. La connexió amb els barris adjacents.

Què faríem?:

Mantenint les vies del tren i del tramvia, es tractaria de:

- 1/ Garantir una capil·laritat mixta (vianants/bicicletes i vehicles) transversal al llarg de tota la zona d'ordenació, afavorint que hi hagi un pas per vianants cada 200 metres (aproximadament).
- 2/ Minimitzar el pas longitudinal de trànsit en ruta.

Com ho faríem?:

- Mantenint els ponts i passos ja existents i creant-ne alguns de nous.
- Mantenint el carrer Olímpic d'ús mixt (vianants/bicicletes i vehicles), millorant el pas ja existent.
- Millorant el pas soterrani en continuïtat amb l'avinguda de la platja, amb un ús només per a vianants.
- Creant un nou pas soterrani en continuïtat amb el carrer Gravina. Es tractaria d'un pas de petita dimensió només per vianants.
- Creant un pas elevat d'ús mixt (vianants i vehicles) continuïtat de l'avinguda Maresme, per la importància que adquireix com a porta urbana de llevant del sector de les tres xemeneies.
- Creant un pas d'ús mixt (vianants i vehicles) en continuïtat amb el carrer Sant Lluc, pel Pont de la Cross, al terme municipal de Badalona.
- En tot cas, els passos mixtes del carrer Olímpic i carrer Sant Lluc (Pont de la Cross) es planteja que siguin unidireccionals pels vehicles privats (però no pels vianants ni pel transport públic) direcció muntanya – mar, i el pas del carrer Maresme que sigui de sortida.
- Creant un altre pas per a vianants a l'alçada del carrer Mar Egea, al Barri de la Mora a Badalona, per poder garantir aquesta capil·laritat més o menys equidistant i al voltant d'uns 200 metres.
- Per evitar el pas longitudinal, el trànsit en ruta es traslladaria a l'interior, a vies paral·leles a l'avinguda d'Eduard Maristany.

Proposta del Grup 2. Les connexions amb els barris adjacents.

Què faríem?:

Partint del soterrament de les vies del tren i la permanència del tramvia, i del previsible increment del flux de vianants i de vehicles, es tractaria de:

- 1/ Garantir una permeabilitat total i un flux constant mixt (vehicles i vianants) transversal al llarg de tota la zona d'ordenació.
- 2/ Garantir la connectivitat amb Barcelona (tant per vehicles com per vianants).
- 3/ Evitar que hi hagi espais aïllats ("guetos").

Com ho faríem?:

- Instant al soterrament de les línies del tren al llarg de tota la zona d'ordenació, evitant d'aquesta manera la necessitat de crear ponts i passos soterrats.
- Substituint aquesta barrera dura (tren) per una barrera tova (tram), ja que les vies del tram (contant que s'allargaria per tota l'avinguda d'Eduard Maristany) permetrien connectar tots els carrers del polígon amb la zona tres Xemeneies.
- Explorant una solució per sobrepassar el port de Badalona, que suposa una barrera al pas longitudinal, especialment pels vianants.

- Creant un accés des de l'Avinguda d'Eduard Maristany, en sentit Barcelona, a la Ronda litoral, a l'altura de les oficines del Tram (fora ja de la zona d'ordenació).
- Connectant el nou parc marítim amb Barcelona construint un pont.
- Connectant la part del parc fluvial d'una manera fluida i transitable.

Propostes concretes relatives a l'avinguda d'Eduard Maristany

Proposta del Grup 3. L'Avinguda d'Eduard Maristany

Què faríem?:

Partint del soterrament de les vies del tren o bé de que s'executés el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, que contempla el trasllat de la línia de rodalia Barcelona – Mataró a l'interior, es tractaria de:

- 1/ Transformar l'avinguda d'Eduard Maristany en un veritable eix urbà, actiu, dinàmic i amb activitats.
- 2/ Garantir una permeabilitat transversal de l'avinguda, encara que passi el tramvia pel mig.

Com ho faríem?:

- Instant a l'execució del PTMB o bé al soterrament de les vies del tren, que es considera una barrera a la connexió entre banda muntanya i banda mar.
- Promovent que l'avinguda d'Eduard Maristany esdevingui l'eix central del nou barri, un eix actiu, dinàmic i amb activitats. Donades les seves dimensions (70 metres) ens trobem amb un carrer més ample que el passeig de Gràcia o que l'avinguda Diagonal i per tant, amb una gran potencialitat.
- Destinant una bona part al pas dels vianants, amb voreres de 15 metres i la resta dedicat a transport públic i a vehicles, amb una proporció aproximada d'un 40% vianants, un 30% transport públic i un 30% vehicles.

Esborrany

Proposta del Grup 4. L'Avinguda d'Eduard Maristany

Què faríem?:

Partint del soterrament de les vies del tren, i sent conscients que és un transport necessari, es tractaria de:

- 1/ Transformar l'avinguda d'Eduard Maristany en un passeig d'unió entre Montgat i Barcelona.
- 2/ Evitar espais urbans aïllats ("guetos").
- 3/ Transformar l'entorn industrial de l'avinguda d'Eduard Maristany.

Com ho faríem?:

- Instant al soterrament de les vies del tren, que suposa una barrera espantosa i provocarà nous espais urbans aïllats i guetos. No es pot proposar cap tipus de pas transversal perquè es considera que l'opció és el soterrament i passar a considerar el tren com un metro metropolità ("metro del litoral" o "metro del Maresme").
- Estudiant en detall com es pot fer aquest soterrament, tenint en compte els freàtics, les conduccions de serveis a Barcelona (llum, aigua, gas...) i quins són els costos reals en funció de la profunditat del soterrat. Estimen que el cost del soterrament seria de 50 milions Euros/km.
- Recuperant l'avinguda de la platja com un eix de connexió.
- Impulsant el trasllat dels magatzems de la zona industrial a d'altres llocs, com en el seu dia es va fer en el Poble Nou.
- Destinant una bona part al passeig ("la gran rambla de Llevant"), amb la circulació privada limitada amb horaris i algunes restriccions.

Propostes concretes relatives als carrers transversals

Proposta del Grup 5. Els carrers transversals

Què faríem?:

Aquest grup ha arribat a la conclusió que s'havia d'executar el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, que contempla el trasllat de la línia de rodalia Barcelona - Mataró a l'interior. Per tant **es sumen a les reflexions que s'han fet als altres grups** i afegeixen algunes propostes relacionades amb la mobilitat considerant el trasllat del tren. No han fet una proposta concreta relativa als creuaments, ja que consideren que no seran necessaris.

Com ho faríem?:

- Instant a l'execució del PTMB. El trasllat del tren a l'interior suposa una reducció de casi 2 kilòmetres de recorregut front a l'actual i per tant un guany d'espai, i converteix Pompeu Fabra en punt neuràlgic, pel creuament del tren amb les línies 10 i 2 del metro.
- Entenent el tren com a mitjà de transport fonamental, ja que serà el nexa d'unió que hauria de vertebrar la Catalunya nord i la Catalunya sud. Això implica que l'actual R1, traslladada a l'interior, hauria de ser un híbrid entre un regional i un rodalies.
- Obrint una nova línia de tram que anés des del creuament del tren a Pompeu Fabra, fins al mar.
- Explicant bé els arguments que farien aquesta proposta més viable que la resta.

Proposta del Grup 6. Els carrers transversals.

Què faríem?:

Partint del soterrament de les vies del tren i entenent que es farà però a llarg termini, es tractaria de:

- 1/ Garantir l'accessibilitat prioritària per bicis i vianants, amb una especial sensibilitat cap a les persones amb poca mobilitat.
- 2/ Minimitzar la circulació de vehicles privats per la zona d'ordenació.
- 3/ Evitar espais urbans aïllats i guetos.
- 4/ Eliminar les barreres arquitectòniques.

Com ho faríem?:

- Instant al soterrament de les vies del tren, encara que sigui a llarg termini.
- Propiciant un debat més obert, que doni cabuda a parlar de totes les barreres i de totes les solucions possibles.
- Mentre no es fa el soterrament, creant passos provisionals, amb els següents requeriments:
 - Fomentar els passos a nivell de superfície per afavorir la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda i de les persones grans.
 - Si els passos són soterranis, que siguin reciclables com a dipòsits pluvials pel futur.
 - L'entrada amb vehicle privat al sector del PDU, en el cas de que hi hagi habitatges, que sigui a través de passos soterrats que vagin directament des de l'Avinguda d'Eduard Maristany als aparcaments propis dels edificis (soterrats).

- Que es prioritzin sempre els vianants, les bicicletes, el transport públic i els camins escolars, seguint el model de la “super-illa”
- Carrils bici a tots els carrers, separats de cotxes i vianants.
- Evitant els aparcaments a nivell del carrer (pàrking de cotxes de pagament soterrat). També es proposa que hi hagi un parc&ride a l'estació de tren.
- Ampliant l'abast de l'àmbit d'ordenació del PDU, englobant entre altres, el barri de la Mora.
- I, en tot cas, portant a terme altres canvis estructurals, com la descontaminació de les platges o el trasllat del col·lector.

Propostes concretes relatives a la continuïtat dels passejos marítims

Proposta del Grup 7. La continuïtat dels passejos marítims de Badalona i Barcelona

Què faríem?:

Es tractaria de:

- 1/ Connectar longitudinalment Badalona i l'àmbit d'ordenació.
- 2/ Aprofitar les infraestructures ja previstes, com ara el pont sobre el Canal del port i l'ampliació de la línia T6 del tram de Sant Adrià al port de Badalona.

Com ho faríem?:

- Establint els punts de pas obligats: davant de les Tres Xemeneies i davant del mar.
- Estudiant la manera de connectar amb Badalona aprofitant el pont que passarà per sobre del canal i que està previst construir en breu. Aquest pont connectarà la CACI i permet la connectivitat dels carrers Ponent i Tortosa.
- Aprofitant la plataforma del tram (que connectarà de Sant Adrià fins al port de Badalona), ampliant-la per donar cabuda al pas de vianants i bicicletes. D'aquesta manera, podrà sobrepassar la barrera que suposa el port de Badalona.

Esborrany

Proposta del Grup 8. La continuïtat dels passejos marítims de Badalona i Barcelona

Què faríem?:

Es tractaria de:

- 1/ Transformar l'Avinguda d'Eduard Maristany en un veritable eix urbà que permeti que el passeig marítim pugui destinar-se als vianants i a les bicis.
- 2/ Evitar el deteriorament de la zona de la desembocadura del Besòs.
- 3/ Amb un pensament en clau metropolitana, afavorir la qualitat de vida dels veïns i veïnes de Sant Adrià i Badalona.

Com ho faríem?:

- Instant a la desaparició de les vies del tren (mitjançant el seu trasllat, soterrant-les o elevant-les). Serà la manera de convertir l'Avinguda d'Eduard Maristany en un veritable eix urbà.
- Construint vivendes a la part muntanya de l'Avinguda d'Eduard Maristany, en comptes de fer-les dins l'àmbit del PDU
- Creant un eix verd al costat del mar, que contempli arbrat, pas per les persones i bicis (no en ruta) així com serveis de restauració.
- Descartant la proposta de fer una pasarela sobre el Delta del Besòs.
- Aprofitant el pont del tram per enllaçar amb Barcelona, ampliant-lo i convertint-lo, a més, en mirador sobre el Delta.

Propostes concretes relatives a l'esquema de mobilitat de bicicletes i vianants

Proposta del Grup 9. L'esquema de mobilitat de bicicletes i vianants

Què faríem?:

Partint de la preocupació que tenia aquest grup sobre la barrera que suposa el ferrocarril i sobre la proposta d'edificabilitat per aquest àmbit (edificis molt alts, mal ventilats...), el debat sobre l'esquema de mobilitat de bicicletes i vianants el van considerar de segon ordre. No obstant, es plantegen algunes propostes concretes. Es tractaria de:

- 1/ Diferenciar el trànsit de bicicletes en ruta del trànsit de passeig.
- 2/ Connectar, caminant i en bicicleta, Badalona amb Barcelona, per un itinerari per la costa i una altre per l'interior.
- 3/ Connectar, caminant i en bicicleta, col·legis, comerços... per l'interior de la zona d'ordenació.

Com ho faríem?:

- Contemplant un carril bici a l'avinguda d'Eduard Maristany pel trànsit de bicicletes en ruta.
- Dissenyant un itinerari per bicicletes i vianants que, sortint de Badalona, passant el pont del canal, i superat el port de Badalona, s'apropi al mar pel carrer del Mare Nostrum. Després, es circularia pel passeig marítim fins arribar a l'alçada del carrer Olímpic, per anar fins el pont sobre el Besòs, que possiblement hauria d'ampliar la plataforma del tram per donar cabuda al pas de vianants i bicicletes. Una vegada creuat el pont, i baixant paral·lel al Besòs, es podria anar a buscar la Diagonal o el passeig marítim de Barcelona, tal i com es veu a l'esquema dibuixat.
- Fent connexions perpendiculars entre Maristany i el passeig marítim, continuant l'Avinguda del Maresme, el carrer de Gravina i l'avinguda de la platja.
- Dissenyant l'itinerari per vianants i bicicletes que tancaria per l'interior aquest gran itinerari per la costa, que aniria, des de davant de les Tres Xemeneies, per l'avinguda del Maresme, fins a l'Avinguda de Alfonso XIII, continuant per aquesta avinguda i per l'Av. Pi i Margall fins a creuar el pont sobre el Besòs. Una vegada creuat el Besòs, es podria recuperar un projecte de 2002 d'ampliació de voreres per fer carrils compartits i així poder entrar a la Rambla Guipúscoa, connectar amb el carrer Sant Ramon de Penyaforat per anar per aquest carrer fins Maristany. Es pot veure al mapa adjunt.

Proposta del Grup 10. L'esquema de mobilitat de bicicletes i vianants

Què faríem?:

En aquest cas, tenint clar que les vies de tren haurien de deixar de ser una barrera, es tractaria de:

- 1/ Connectar, caminant i en bicicleta, Badalona amb Barcelona, per un itinerari per la costa.
- 2/ Evitar el risc de danys per avingudes a la desembocadura del Besòs.
- 3/ Fer els itineraris pels camins més naturals pels vianants i bicicletes.

Com ho faríem?:

- Dissenyant un itinerari compartit per vianants i bicicletes que, sortint de Badalona per l'Avinguda d'Eduard Maristany, deixi aquest carrer a l'alçada del port i passi per dins de l'espai del port, per davant de l'edifici de Marina de Badalona i d'allí s'incorpori al carrer del Mare Nostrum quan ja quasi arriba a la línia litoral. Aquest itinerari seguiria per la línia litoral, la darrera abans d'arribar a la platja. A l'arribar al Besòs, hi hauria dues possibilitats, una per anar a parar al carrer de

- la Pau i l'altre per anar a la platja, però les dues implicarien fer una passera per vianants i bicicletes.
- Tenint en compte, a l'hora de construir les passeres, que haurien de ser prou altes per casos d'avingudes (p.ex. el pont del ferrocarril que actualment passa sobre el Besòs és molt baix i pot ser un risc en cas d'avingudes).

Comentaris de reforç a alguns temes plantejats:



- ⇒ Es confirma que el **port de Badalona és una barrera important** (l'avinguda Maristany, a la banda mar, va passar de ser zona vial a ser port). A la banda muntanya hi ha un pont, però tampoc funciona molt bé.
- ⇒ Per contemplar totes les barreres reals que afecten a la zona d'ordenació, es planteja la necessitat **d'ampliar l'abast del PDU**, integrant la part de Badalona del port.
- ⇒ El debat s'ha encasellat molt en fer propostes sobre els passos transversals i s'hauria de fer un enfoc més estratègic i **alliberar tot el front marítim eliminant les vies del tren**.
- ⇒ S'hauria de fer un **enfocament integrat i connectat**, partint de l'eliminació de la barrera que suposa la via del tren, i després explorant solucions pel front marítim. Una vegada trobem la solució (que sigui respectuosa amb el domini públic hidràulic) podrem parlar dels carrers.
- ⇒ **Que el PDU serveixi també per compensar el deute històric** amb aquesta zona i per tant, vingui acompanyat d'una forta inversió pública que permeti portar a terme accions necessàries, com la descontaminació del sòl o el soterrament del tren, si fos el cas.
- ⇒ Amb el debat sobre l'enfocament integrat, **es demana una participació que contempli** els següents aspectes:
 - o **Poder parlar de l'enfocament de base del PDU**, que hauria de tenir un model propi i no especulatiu.
 - o Que el **procés de participació sigui vinculant**. En tot cas, que aquest procés no serveixi de justificant per prendre decisions que no han estat validades per part de les persones participants en un procés que no ha estat vinculant.
 - o Rebre un **retorn sobre les aportacions** que s'estan fent
 - o Ser conscients que **l'interès a Sant Adrià i Badalona pel que es faci a aquest entorn és molt elevat** (i així ho demostra l'assistència als seminaris).

- ⇒ **El cost del soterrament** de les vies del tren suposa un 10% dels diners que està suposant el pas de l'AVE sota Barcelona.
- ⇒ A priori, **semblaria més fàcil soterrar les vies del tren a una zona que està per ordenar**, front a zones que estiguin plenes d'edificis, vistos els problemes que hi ha hagut a altres indrets com ara el Carmel.
- ⇒ Una altra proposta passaria per **fer arribar el tram fins a Mongat**.
- ⇒ També es planteja l'idea **d'elevat les vies**, en comptes de soterrar-les, tal i com s'ha previst a Badalona, al barri del Gorg.
- ⇒ Per últim, es proposa la necessitat d'implementar alguna proposta fàcil, provisional, per connectar des del port de Badalona fins l'àmbit d'ordenació, ja que es tracta d'una necessitat urgent que part del veïnatge demanada des de fa molt temps. Deixant molt clar que seria una **intervenció provisional**, es tractaria **d'utilitzar el col·lector per adequar un pas pels vianants i bicicletes**.

Comentaris que plantegen desacords, dubtes o alertes:



- ⇒ Quan es faci el **canal del port de Badalona al barri del Gorg**, no es veu clar com serà la connectivitat dels vehicles amb la zona d'ordenació.
- ⇒ Tenir en compte que el **projecte de canal del port de Badalona contempla l'elevació de les vies del tren**. S'hauria de veure com queda finalment la intervenció i com aquesta obra és coherent amb el soterrament de les línies que es proposa.
- ⇒ Hi ha **arguments que dificultarien el soterrament de les vies del tren**:
 - o El **cost de la intervenció**. S'ha parlat de 50 Milions d'euros per Km de via, però possiblement hem de parlar de més de 150 Milions d'Euros.
 - o Previsiblement es contemplarien com a **prioritàries, a l'hora de soterrar les vies del tren, altres zones més poblades** i que ara es troben dividides pel tren (com passa a Hospitalet o a Sants).
- ⇒ Encara que el tren pugui ser una barrera, es considera **prioritari intervenir sobre altres barreres** que dificulten realment la qualitat de vida. Es refereixen a la contaminació i al soroll que provoquen, p.ex. la C31.

- ⇒ De qualsevol manera, s'hauria de tenir en compte que s'han fet moltes inversions importants (com ara la línia 9 del metro) i això previsiblement **difícultarà que es puguin plantejar segons quines despeses que suposaran sens dubte un elevat grau d'endeutament.**
- ⇒ També s'hauria de **tenir en compte el nivell freàtic**, a l'hora de plantejar una intervenció com un soterrament de les vies del tren, sabent que a Barcelona hi ha línies de metro que es veuen afectades en dies de pluja.
- ⇒ **Respecte al trasllat del tren a l'interior**, s'ha de pensar que un dels punts forts d'aquesta zona és la seva comunicació amb la resta de Catalunya a través del tren.

Prospectiva sobre les preferències de transport col·lectiu

TREN	22
TRAM	43
BUS	6
METRO	12
ALTRES TRANSPORTS COL·LECTIUS	2

Esborrany

5. Resultats SEMINARI 4. El front edificat. Model d'ordenació



Les píndoles motivacionals al Seminari 4.

Roger Hoyos, de la Plataforma per a la Conservació de les Tres Xemeneies, va iniciar la seva presentació insistint en que la definició dels usos de la tèrmica ha de ser prèvia a qualsevol desenvolupament urbanístic i demanant l'aturada del procés de redacció del PDU fins que no es determinin aquests nous usos. Respecte al front edificat, explica les raons per les que no accepten la construcció d'habitatges i hotels al Front Litoral. Una de les raons és que, a la ja elevada densitat urbana del municipi de Sant Adrià s'afegeixen les transformacions urbanes ja iniciades o aprovades al seu voltant. També planteja altres raons, com l'agreujament del col·lapse existent de la mobilitat urbana, la viabilitat real de venda d'habitatges propers a un focus de contaminació, o el risc d'exportar el problema turístic de Barcelona a aquests municipis. Per últim, planteja un llistat d'alternatives per afrontar l'ordenació del Front Litoral sense haver de recórrer a la densificació de la zona.

Jordi López Benassat, de l'Associació Catalana d'Enginyers de Telecomunicacions, va explicar les oportunitats i fortaleeses d'aquest espai per a desenvolupar un projecte transformador i integrador de l'entorn social i econòmic anomenat 3b!. Durant la seva presentació fa una valoració de l'àmbit de l'ordenació com l'espai idoni per implementar un projecte que considera únic, que fusiona el territori (una ciutat mediterrània) amb el concepte innovació, donant valor a la natura i recollint tendències urbanístiques i activitats actuals d'altres indrets. El projecte consisteix, bàsicament, en crear un districte de la innovació oberta lligat a uns usos al territori i que, connectat amb les infraestructures i sectors ja desenvolupats (com 22@, campus Besòs,...) constitueixi un pol internacional al Besòs.

Santiago Montero Homs, del Forum Ferroviaire Transpyréneén, va començar la seva presentació en fer un diagnòstic del territori en relació amb la densificació de població (actualment, la densitat de població a Barcelona, de 18.000 hab/km², es troba entre les més altes del món, molt propera a la de París ciutat), explicant com s'ha arribat a la situació actual i quines són les dificultats d'interconnexió a l'àrea metropolitana real. Recolzant-se en mapes, esquemes i il·lustracions, fa especial èmfasi en la relació entre la densitat, els sistemes de transport i l'economia i planteja vies per a que no es densifiqui més el territori. Per últim, llança idees per veure com, a través de les diferents xarxes de ferrocarril es pot arribar als objectius de connectivitat desitjables a l'entorn metropolità.

Contrast dels arguments proposats pel front edificat

Al començament de la sessió, per part del Consorci del Besòs es van explicar els arguments per proposar un front edificat, i es va obrir un espai per contrastar i afegir observacions complementàries més enllà de les que ja s'han fet al llarg dels anteriors seminaris. De cara a la sessió transversal, es farà una recopilació de tot el que s'ha debatut en relació a la proposta d'un front edificat. Durant la sessió del 29 d'octubre, es van plantejar les següents observacions:

- **El front edificat no millora la qualitat de vida de la població i del veïnatge de Sant Adrià i Badalona.**

Pensant en la qualitat de vida de la població i veïnatge de Sant Adrià i Badalona, serà molt més satisfactori poder gaudir a tots els nivells d'un parc en comptes d'un espai amb oficines, centres comercials i altres edificacions.

- **L'activitat econòmica que es proposa es pot ubicar a d'altres llocs dels municipis on ja hi ha aquests tipus d'activitat.**

Respecte a l'activitat econòmica, es suggereix que les diverses activitats econòmiques es podrien ubicar on ja existeixen. Si p.ex. es planteja fer comerços, ja hi ha una zona a Sant Adrià de Besòs, a la part muntanya de l'avinguda d'Eduard Maristany, on es podrien ubicar aquests usos.

- **L'opció escollida del 60% parc, en realitat suposa unes dimensions finals molt més petites del que seria un gran parc metropolità, tenint en compte que serà un parc equipat i hi haurà carrers.**

L'opció escollida des de l'equip de planejament per dur a terme el procés de transformació contempla un nou parc que ocuparia un 60% del PDU (així s'indica al fulletó informatiu), però donat que es tracta d'un parc equipat i amb carrers, finalment la part verda serà molt petita (aproximadament d'11 hectàrees). Això fa que sigui difícilment comparable amb l'objectiu de creació d'un parc metropolità, de dimensions molt més grans.

- **No serà fàcil omplir tot l'espai d'activitat econòmica rendible a curt termini.**

S'hauria d'estudiar que la instal·lació d'activitat econòmica fos progressiva, buscant activitats econòmicament rendibles en diferents terminis, entenent que d'aquesta manera seran també més rendibles per a la societat..

- **Una transformació com aquesta s'hauria d'acompanyar forçosament amb un pla d'inversions públic.**

Es considera que aquesta transformació no s'hauria de finançar mitjançant els rendiments econòmics del sector, sinó que s'hauria d'acompanyar d' un pla d'inversions públic, com s'ha fet a altres indrets de Barcelona, donada la importància metropolitana de l'espai i donat el deute històric amb aquestes poblacions.

- **Es pot garantir la continuïtat urbana del front litoral fent un parc metropolità, no cal un front edificat.**

Seguint el model d'altres grans ciutats, hi pot haver un gran parc metropolità donant continuïtat al front litoral. No es comparteix que hagi de ser forçosament un front edificat.

Sobre les alçades del front edificat

Les opcions que han plantejat els grups han estat:

1. Alçada zero. Edificabilitat nul·la.
2. Alçada màxima en coherència amb el Barri Sant Joan Baptista (18 metres).
3. En comptes de parlar d'alçades, parlar de distància entre façana i façana...
4. Alçada màxima equivalent a la de la sala de turbines (37 metres).
5. Alçada màxima equivalent als edificis del front litoral de Badalona de la CACI (50 metres).
6. Màxima alçada per a que sigui el més compacte possible i alliberi més parc.

A continuació es descriuen els diferents plantejaments i el debat generat:

1. Alçada zero. Edificabilitat nul·la.

Per part de 2 grups (G11 i G3) i d'alguns integrants d'un tercer grup (G8), es va proposar que l'alçada fos zero, ja que consideren que l'edificabilitat hauria de ser nul·la. Aquests grups coincidien en que s'haurien de buscar altres vies de finançament i, en tot cas, ampliar el límit del PDU cap a l'altra banda de l'avinguda d'Eduard Maristany on es podria repercutir sostre. S'està en desacord amb el marc de referència dels debats, i plantegen reconsiderar el fet de que forçosament hi hagi d'haver un front edificat.

Arguments que recolzen aquesta proposta.

- Hi poden haver diverses fórmules per evitar aquest front edificat, tal i com s'ha presentat a les píndoles motivacionals.
- Es planteja la possibilitat de l'expropiació, que no es contempla i que podria ser viable. Suposant un preu de mercat de sòl industrial de 200€/m², la inversió total seria d'uns 38 milions d'euros segons algunes fonts.
- En tot cas, s'haurien d'explorar altres vies de finançament per poder pagar la transformació (expropiació, accés a fons europeus, inversió directa...). A la píndola motivacional s'han presentat diferents alternatives i podria ser una combinació de totes.
- S'haurien de definir els usos de les tres Xemeneies abans de qualsevol debat sobre l'edificabilitat.

Arguments que dificultarien aquesta proposta:

- El marc de referència dels debats partien de que hi hauria edificabilitat i que es descartaven dues opcions (tot parc i tot edificat). Encara això, s'està fent un esforç per poder integrar altres debats que inicialment no s'havien contemplat.
- El creixement demogràfic comporta inevitablement que s'hagi de construir a les ciutats per no anar ocupant la muntanya. El que hauria de ser un repte és que les ciutats i els seus edificis siguin més amables per viure i conviure.

2. Alçada màxima en coherència amb el Barri Sant Joan Baptista (18 metres).

Tres dels grups (G6, G7 i G10) van plantejar que, si calgués edificar, els edificis tinguessin entre 0 i 4 plantes, en consonància amb el barri Sant Joan Baptista. Es detallen alguns aspectes més, com que els pisos fossin d'un cost accessible (no de luxe), ja que això repercutirà en la tipologia de serveis i activitats econòmiques que es generin al seu voltant.

Arguments que recolzen aquesta proposta.

- Seria una manera de que el conjunt edificat estigués en consonància amb l'entorn.
- Encara que la idea de tot parc sigui molt atractiva, es considera que un parc sense habitants pot ser un parc mort, amb implicacions també en la seguretat, donat que es tracta d'un parc proper a entorns molt urbans.

- Aquestes alçades permetrien minimitzar l'impacte visual.
- De qualsevol manera, s'hauria de baixar l'edificabilitat per evitar la densificació existent a la resta de la ciutat.
- Aquesta reducció de l'edificabilitat hauria de permetre mantenir instal·lacions existents, com el camp de futbol i el poliesportiu.
- Aquesta alçada permetria mantenir la visual del mar.

Arguments que dificultarien aquesta proposta:

- Encara que aquests tres grups van fer aquesta proposta, es va plantejar que les vivendes s'haurien de construir a l'altra banda de l'avinguda d'Eduard Maristany.

3. Distància entre façana i façana per aconseguir permeabilitat i visual cap al mar

En comptes de parlar d'alçades, un dels grups (G9) planteja que es respectin unes distàncies entre façana i façana que permetin una permeabilitat i una visual sobre el mar, evitant l'efecte barrera de les plantes baixes i sòcols (per il·lustrar això, s'explica l'efecte barrera del sòcol dels edificis construïts davant de la CACI).

4. Alçada màxima equivalent a la de la sala de turbines (37 metres)

Dos dels grups (G2 i G4) i 1 persona d'un altre dels grups (G8) van proposar que un bon referent podria ser la sala de turbines i que, per tant, l'alçada no fos superior a 37 metres. Sempre pensant en l'exercici que s'ha proposat, en el cas que s'haguessin d'edificar els 326.000 m², la distribució d'aquesta edificabilitat hauria de ser coherent amb les edificacions del voltant. En tot cas, es parla també de que es segueixi un model de ciutat mediterrani, compacte i divers.

Arguments que recolzen aquesta proposta.

- Es considera que, si es vol finançar la transformació amb diners privats, forçosament s'haurà d'edificar.
- En tot cas, es considera que els edificis no haurien de fer ombra a les tres xemeneies.

5. Alçada màxima equivalent als edificis del front litoral de Badalona de la CACI (50 metres)..

En el cas d'un dels grups (G1), s'ha considerat que els edificis haurien de tenir entre 18 i 50 metres, tenint com a referència els edificis del Barri de Sant Joan Baptista (18 metres) i l'edifici de la CACI (50 metres) i incrementant-se progressivament. També proposen que el model d'edifici (amb terrasses i altres elements estructurals) transmeti aquest augment progressiu.

Arguments que recolzen aquesta proposta.

- Ecològicament, pot resultar més eficient la concentració de persones en ciutats en comptes de la dispersió.

Arguments que dificultarien aquesta proposta:

- S'hauria de pensar més en com mantenir o millorar les visuals de la resta de població, no només de la població instal·lada al front marítim.

6. Màxima alçada per a que sigui el més compacte possible..

Només una persona d'un dels grups (G8) va proposar que, a ser possible, es concentrés tota l'edificabilitat en un sol edifici, per deixar que la resta fos parc.

7. Puntualment, hi cabria un element singular més alt.

Sis dels grups van trobar interessant que hi hagués un edifici singular més alt. Els altres cinc van considerar que no hi cabia aquest element.

Arguments que recolzen aquesta proposta.

- D'aquesta manera es podria reduir l'edificabilitat i es guanyaria més espai verd.
- Per no treure protagonisme a les tres xemeneies, es podria fer un edifici més alt, però que estigués molt separat de les 3 xemeneies i de la sala de turbines.
- Dos dels grups consideraven que es podria fer un edifici més alt singular, però només si es tracta d'un equipament públic.
- Un dels grups planteja que sigui un edifici entre 40 metres (alçada de la sala de turbines) i 90 metres (base de les tres xemeneies i alçada de l'edifici diagonal mar) i un altre planteja que tingui com a màxim 31 metres (alçada dels edificis del Barri de la Mora).

Arguments que dificultarien aquesta proposta:

- Un element més alt crearia un nou efecte barrera.
- Si fem un edifici singular més alt, estarem traient rellevància a les tres xemeneies, icona d'aquest espai.

Sobre el límit del parc marítim.

Per part de gairebé tots els grups es coincideix en que la línia del parc marítim difícilment es podrà traçar fins que no es faci l'estudi combinat de les altres variables (usos, alçades, edificabilitat...). No obstant això, s'han considerat les opcions següents:

1. Màxima superfície possible del parc marítim.
2. Línia propera a la blava, però només per instal·lar equipaments.

3. Línia propera a la vermella, sabent que manca informació per prendre la decisió.
4. Incorporar altres criteris a l'hora d'establir la línia, que, en tot cas, no hauria de ser homogènia.

A continuació es descriuen els diferents plantejaments i el debat generat:

1. Màxima superfície possible del parc marítim.

Dos dels grups (G6 i G7) proposen un parc el més gran possible i una mínima edificabilitat.

Especificacions de les diferents propostes.

- El G7 considera que el parc hauria de ser el més gran possible i que les tres Xemeneies haurien d'estar envoltades de parc. Per poder afrontar això, s'haurien de buscar altres vies de finançament i obrir el debat a aquesta possibilitat. En concret, es proposa que, igual que hi ha una oficina de recepció de projectes i propostes sobre el futur de les tres xemeneies, s'obri una oficina per recollir idees d'alternatives de finançament.
- El G6 proposa que el parc tingui activitat (tipus les Glòries), amb la instal·lació d'algun equipament entre el poliesportiu i les tres xemeneies.

2. Ens aproximem a la línia blava però només per instal·lar equipaments.

Cinc dels grups (G3, G4, G8, G10 i G11) indiquen que, com a màxim sigui la línia blava, però només com a límit dels equipaments, ja que no estan d'acord que hi hagi edificabilitat.

Especificacions de les diferents propostes.

- Alguns dels grups diuen a més que no hi ha gaire diferència entre una línia i una altra.
- El G10 planteja que de qualsevol manera, s'inclogui el manteniment del camp de futbol i del poliesportiu, deixant l'accés a la platja per l'avinguda de la platja, que també serveix d'accés per arribar a aquestes instal·lacions esportives.

3. Ens aproximem a la línia vermella.

Dos dels grups (G1 i G2) plantegen aquesta línia vermella com a referent.

Especificacions de les diferents propostes.

- G1 planteja que l'espai entre la línia blava i la vermella es dediqui a equipament d'explotació privada i la resta, fins al mar, que fos parc públic.

- G2 diu que, en tot cas, falta informació per prendre la decisió però que, encara que ambdues línies són molt iguals, la línia vermella sembla que donaria una edificació més homogènia. No obstant això, aquest grup considera prioritari marcar un límit a les alçades.

4. Que no hi hagi una franja homogènia.

Per part d'un dels grups (G9) es considera que no s'hauria de traçar una línia homogènia i que les distàncies no haurien de ser les mateixes. El que sí que es considera necessari és definir quina serà la relació amb el riu i amb el Delta (espais verds connectats amb el riu), i dissenyar el parc i els equipaments associats de tal manera que no es converteixi en un espai aïllat (que hi hagi activitat al parc per tal que hi hagi un cert control social de l'espai públic).

Sobre el sostre a les tres Xemeneies.

Molts dels grups coincidien en que primer s'haurien de definir els usos del conjunt de les 3 Xemeneies i la majoria dels grups (7 dels 10 que hi havia) deien que no hauria de suportar sostre. Les opcions van ser:

1. El conjunt de les 3 Xemeneies no hauria de suportar sostre i utilitzar-se només per equipament (d'alt valor afegit, d'interès metropolità, amb una definició prèvia d'un projecte per tot el conjunt,...), siguin finalment d'explotació pública o privada, o un híbrid.
2. El conjunt de les 3 Xemeneies no hauria de suportar sostre i es podria buscar una fórmula per a que la titularitat sigui pública i l'aprofitament pugui ser públic o privat.
3. Una part del conjunt de les 3 xemeneies podria ser equipament, i l'altra part, d'aprofitament privat, ja que d'aquesta manera es podria rebaixar l'edificabilitat del front edificat. De qualsevol manera, primer s'haurien de decidir els usos.
4. El conjunt de les 3 Xemeneies podria suportar part del sostre, de cara a tenir un gran parc

A continuació apareix el desenvolupament d'aquestes opcions:

1. Tres Xemeneies i sala de turbines no hauria de suportar part del sostre i utilitzar-se només com equipament.

Cinc dels grups (G1, G3, G6, G10 i G11) i una persona d'un dels grups (G8) consideren que les tres Xemeneies no haurien de suportar part del sostre i que tot el conjunt hauria de servir només per equipaments, sigui finalment d'explotació privada o pública. De qualsevol manera, consideren que primer de tot s'haurien de definir els usos pel conjunt de les Tres Xemeneies.

Especificacions de les diferents propostes.

- En el cas del G3 proposen que, encara que primer s'haurien de definir els usos, seria bo que l'equipament que es creï dins del conjunt de les 3 Xemeneies fos d'alt valor afegit (p.ex. un institut de recerca biomèdica o similar), i que fos també la via de donar valor a les Universitats.
- En el cas del G6, plantegen que l'equipament que es creï dins el conjunt de les 3 Xemeneies sigui d'interès metropolità.
- El G1 també afegeix que sabent el que suposa habilitar tota la zona, es podria pensar que el parc es construís amb tots els equipaments però que deixem l'assignació d'ús a les 3 Xemeneies per més endavant. Només s'hauria de garantir la seguretat de l'edifici.
- El G11 pregunta les raons per les que no s'ha sotmès a debat la possibilitat que fos sala de turbines d'aprofitament privat i les 3 xemeneies públic.

2. Titularitat pública amb usos privats i públics.

Per part de dos dels grups (G7 i G9), es considera que el conjunt de les 3 Xemeneies no hauria de suportar sostre, però que, encara que la titularitat segueixi sent pública, els usos podrien ser tant públics com privats.

Especificacions de les diferents propostes.

- El G7 proposa que s'hauria de definir un projecte concret pel conjunt de les 3 Xemeneies (amb projecció i amb continguts), que donés cabuda a la implicació de les empreses (via patrocini, p.ex.).

3. Una part del conjunt de les 3Xemeneies equipament i l'altra part aprofitament privat.

Tres dels grups (G2 i G4) i 2 persones d'un dels grups (G8), plantejaven que podria ser mixt, però que, en tot cas, s'haurien d'establir primer els usos i després veure quina seria la separació de la part privada i la part pública.

Especificacions de les diferents propostes.

- El G2 considera que seria bo que el conjunt de les 3 Xemeneies suportés una part de l'edificabilitat, ja que d'aquesta manera es podrien baixar les alçades del front edificat, i permetria el manteniment dels edificis.
- El G4, veu necessari que el conjunt de les 3 Xemeneies suporti sostre (sala de turbines privat i 3 Xemeneies equipament públic), però el que considera essencial és que es faci una bona planificació, gestió i negociació d'aquest espai amb els privats.

Esborrany

4. El conjunt de les 3 Xemeneies d'aprofitament privat.

Dues persones d'un dels grups (G8) consideren que, de cara a tenir un gran parc, sí que seria interessant que tot el conjunt de les 3 Xemeneies suportés part del sostre.

6. Premisses inicials del marc de referència a revisar i reconsiderar

Es recullen a continuació el llistat de premisses inicials del marc de referència que, després dels debats dels 4 seminaris han anat sorgint, i que una part dels participants demanen que s'haurien de revisar i reconsiderar:

1. El caràcter consultiu del procés participatiu.
2. El descart de l'opció tot parc.
3. La dificultat de trobar finançament alternatiu per a dur a terme la transformació sense necessitat de front edificat o si més no reduir el sostre previst.
4. La impossibilitat d'ampliar l'àmbit d'acció directa del PDU més enllà de les 32 hectàrees.
5. Perquè, abans de qualsevol debat, no es defineixen els usos de les 3 Xemeneies.
6. Titularitat pública o privada de les 3 xemeneies i la sala de turbines.
7. Incloure el tren i la possibilitat de soterrament o trasllat de les vies.
8. Com es contempla abordar la descontaminació de platges i del sòl.

Sant Adrià de Besòs, 8 de novembre de 2018

Esborrany