

V JORNADA URBANISME PERSPECTIVES URBANÍSTIQUES PER AL LITORAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

14 DE JUNY 2005

Auditori Consorci EL FAR

Aquestes notes no són una acta de la Jornada, només recullen comentaris interessants com a punt de partida dels treballs ulteriors del Pla estratègic litoral, complementàries a les ponències i presentacions lliurades pels mateixos participants (per comentaris i suggeriments xalabarder@mcrit.com).

Sr. Oriol Nel·lo, Secretari de Planificació Territorial, Dep. de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya

1. Dinàmiques de canvi

- Litoral Metropolità: costa amb gran potencial (clima + capacitat relació amb l'interior, vies fluvials: Llobregat, ter-congost. Barcelona "De riu a riu estesa" (Verdaguer)
- Concentració població i activitats. No és una singularitat catalana (tot el litoral), acompanyat de l'abandonament activitats primàries i l'augment del turisme (2a residència)
- Conseqüència: gran pressió d'usos, competència d'activitats, no sempre ordenades per la planificació urbanística, transformació acceleradíssima paisatge i consum de sòl. Percentatge d'ocupació de sòl i ritme molt alt

Aspectes positius de la transformació: mai s'havia viscut tan bé com ara, riquesa, capacitat mobilitat. Negatius: si continuen les tendències en curs (ocupació, especialització funcional del territori, transformació paisatge, riscos segregació social...)

De quina forma aprofitar les oportunitats?

Cal un canvi o reconsideració de paradigma:

- Canvi cultural (concepció i aproximació al sòl no urbanitzable = no pot ser un espai residual) ha de ser la matriu bàsica sobre la qual planifiquem tot el territori perquè és la base del desenvolupament (és finit i importa la qualitat)
- Forma: densitats i trames, urbanisme. Contingut (activitats)
- Canvi en infraestructures: pot ser és on cal més perquè encara no s'han donat canvis. Hi ha hagut poc respecte cap el territori o una actitud de "no es pot fer res". Reconsiderar traçat i prestacions.

2. Polítiques públiques (actuacions Generalitat)

PDUSC 1: 5 febrer 2004 (informació pública) - 26 maig 2005 aprovació definitiva.

Identificar els espais costaners que no han sofert, encara, un procés de transformació urbanística significatiu, classificats com a sòl urbanitzable no delimitat i no urbanitzable, i preservar-los per imperatiu del principi de desenvolupament urbanístic sostenible. És l'esforç de planificació supramunicipal urbanística més important des del 1976. Aporta una normativa per a la gestió i un fons econòmic.

Afecta 75 municipis. Definitivament ha protegit: 24.000 ha sòl (240 km²). Es van rebre: 650 al·legacions la meitat d'una mateixa urbanització. Alguns van proposar augmentar la protecció, i s'ha previst que ho puguin fer a llarg termini.

PDUSC 2: SUND (sense PP aprovat): 200 sectors, una part dels quals tenien importància estratègica per al conjunt de Catalunya, per això es van decidir protegir-los definitivament. Aprovat inicialment el 26 de maig 2005: Total afectats: 44 sectors, 28 es proposa desqualificació i la resta una reconsideració dels aprofitaments.

Calen instruments d'abast més amplis: Plans territorials parcials (PTP) (ja s'han presentat els primers avantplans). Pla territorial parcial metropolità (PTPM) en elaboració. El Pla estratègic litoral (PEL) serà d'utilitat pel PTPM

Política urbanística per al litoral metropolità

Sr. JM Carrera, Director de planejament, Programa de Planejament Territorial, Dep. Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya

Actua sobre un àrea (àmbit funcional) establert pel PTGC 1995. Notòria manca de planejament territorial.

Necessària revisió del PTGC i definició de les determinacions al PTMB alhora. Treball a l'escala global i regional alhora = complex.

15 Criteris a complir: (referits a territori, sistema urbà, infraestructuras)

1. Afavorir diversitat territori mantenint la matriu biofísica
2. Protegir espais naturals i agraris
3. Protegir paisatge valor social i actiu econòmic
4. Moderar consum de sòl
5. Afavorir cohesió social, evitar segregació espacial àrees urbanes (ciutat complexa -compacta)
6. Protegir i potenciar el patrimoni urbà que vertebrava el territori (patrimoni urbanístic: els assentaments segons sistema colonització del territori)
7. Facilitar política habitatge eficaç i urbanísticament integrada (torna a estar d'actualitat: demanda d'habitatge, no recorre a peces soltes)
8. Propiciar convivència habitatges-activitats (evitar el zooning dels darrers 20 anys)
9. Aportar mesures de regulació i orientació especial de la segona residència (% de 2^a res. Ha canviat de lloc)
10. Els nous creixements han de ser compactes i amb continuïtat
11. El creixement urbà ha de reforçar l'estructura nodal del territori
12. La mobilitat és un dret i no una obligació (no segregat habitatge-activitats)
13. Facilitar el transport públic mitjançant la polarització i compactat dels sistemes d'assentaments.
14. Atendre especialment la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans. (carreteres són d'ara fa 100 anys, reforçar els carrers metropolitans)
15. Integrar els espais del transport i logística en la matriu territorial

Establiment **d'escenaris**: ordres de magnitud per al període. Predimensionat creixement habitatge i mercat de treball (des de 2002 – vigència 2026)

El grup d'edats més nombrós (de 15-29 anys) és el doble que la població de 5 a 15. Donada la baixa natalitat no es preveu l'autoreemplaçament generacional.

El flux d'immigració i el mercat de treball creixement (ara 2.5%), determinaran el futur nombre d'habitants.

La previsió és que hi hagi una demanda d'uns 750.000 habitatges principals més. La meitat dels quals per l'efecte de la immigració, considerant que la taxa d'immigració es mantingui igual que ara.

On ubicar els nous habitatges demandats? Assignació territorial: (per *proporcionalitat?*, per *proximitat?*)

La necessitat de sòl es concentra a l'RMB, però està molt saturada (Baix Llobregat, Maresme i Barcelonès, no tenen gaire més sòl disponible). En canvi, els Vallesos, l'Alt Penedès, i el Garraf, encara podrien acollir població però això aniria en perjudici del desenvolupament sostenible del territori. Amb aquest objectiu preservacionista, precisament, ja s'han encetat projectes i programes de protecció del paisatge promogudes tant des del món local com pel govern de la Generalitat.

Per *nodalitat?* És a dir generant ciutats, operacions d'eixample a la resta de Catalunya. Què cal per a la creació dels nous eixamples del segle XXI? Què generaran?

- Salt de rang: canviar de rang (massa crítica)
- Complexitat de funcions urbanes
- Generar un nou centre articulat amb l'anterior
- Establir una nova relació amb el territori
- El lloc, no totes les ciutats els poden assumir, només aquelles que tenen cert nivell de capitalitat i mida i són part de l'estructura nodal potencial.

Com, amb quin model?: Reforçar el que ja hi ha, amb una *mall*.

Qui ho pot fer?: RMB no serà la que proporcionalment creixerà més. Si, en canvi s'obre l'arc metropolità, com en el cas de Vilanova i la Geltrú.

Consideracions des de el PTMB pel que fa a la RMB

Sistema espais lliures: Sòl No URB + territoris amb cert nivell de protecció (xarxa nat 2000 + PEINs (no garanteixen un funcionament sistèmic) + Sistema parcs urbans de certa mida). Cal un verd metropolità que relligui tots els espais disponibles de certa mida, així com projectar i executar parcs metropolitans de certa mida allà on sigui necessari.

Sistema urbà: hem construït habitatges, serveis, polígons, però poca ciutat. S'ha seguit el model *zoning*. Els PGOUM no han sabut generar bons centres urbans. Ara hi ha una oportunitat lligada a les noves estacions ferroviàries i transport públic per crear àrees de nova centralitat.

Sistema infraestructures: s'ha de lligar al projecte global de territori-ciutat. Avingudes o bulevards metropolitans (no autopistes) + noves infraestructures ferroviàries lligades a urbanisme, etc. al projecte territorial.

Cas de Mataró

Sr. Isidre Molsosa, Adjunt al Cap d'Urbanisme. Ajuntament de Mataró

Evolució històrica Mataró (Ciutat Romana- ciutat SXXI). El PG vigent data del 1996.

Mataró configura un subsistema urbà metropolità al voltant de la riera d'Argentona: Triangle format per Mataró, Vilassar, Argentona, que acull el 38% de la població comarcal, és a dir, 150.000 hab. sobre 22km².

Estratègia: reconsideració usos terciaris (sectors sobre autopista i Serral) + delimitació sòl i modificacions puntuals d'industrial a ús mixt. També es qüestiona el caràcter industrial de la façana marítima, i es fa una reconsideració d'usos.

Actualment, l'operació més important és al front litoral, sobre tres peces:

- Ronda Barceló: lligar al port, connexió amb el port per un pas subterrani peatonal
- Iveco: (triangle) terrenys de Renfe (parc lineal ponent), projecte Ferrater-Serra, d'habitatges i oficines.

- El Rengle: augmentar edificabilitat amb ús residencial i mantenir sostre per activitats econòmiques (tecnocampus)

Recullen – impulsen l'estudi de Jordi Julià sobre el trasllat del ferrocarril, tant per millorar el front costaner com per apropar el servei a usuaris potencials.

Cas de Sitges

Sr. Joan López, Director Àrea d'Ordenació Territorial. Ajuntament de Sitges

Massís del Garraf és el que caracteritza Sitges: assentaments puntuals i la el de la Vila de Sitges sobre la Plana de Sitges (entre riera de Ribes, i la d'aiguadolç), i més a l'interior Sant Pere..

La metropolitanització arriba més tard, per l'efecte barrera del massís del Garraf.

El ferrocarril, té freqüència bones des de fa temps i va produir certs assentaments residencials (2a residència (Vall Pineda), turisme massiu encara no)

El 1992 Tunels del Garraf – canvia substancialment el model territorial de Sitges i la comarca. Increment habitants per substitució 2 a 1ª residència. S'ha passat de 12.000 hab. al 1992 a prop de 25.000 hab. a l'actualitat.

Procés de concens: posicions contraposades. Novembre 2004 aprovat inicialment el POUM: Horitzó 40-50.000 hab.

Noves Infraestructures per relligar tot els creixements: creació d'una via de primer nivell urbana que relligui tots els nuclis intermodals. Superar l'estructura vella i crear un nou centre. Creació d'un eixample.

Comissió continua: presentar al.legacions (a un mes d'acabar).

Cas de Badalona

Sr. Francesc López-Guardiola, Regidor de Serveis al Territori. Ajuntament de Badalona

Amb 217.000 habitants és la 3ª ciutat de Catalunya. Ha crescut per onades immigratòries. Entre mitjans del XIX – XX, el litoral de Badalona ha sofert gran pressió de la indústria. Crisi econòmica 70s (que marcà un període de tancament d'aquestes indústries)– nous valors obrir la ciutat al mar- primers ajuntaments democràtics i Patronat municipal habitatge.

L'any 1986 informe Alemany, s'impulsa el Pla de recuperació façana marítima, ara en execució, i que marcarà la identitat de la nova Badalona, la del segle XXI

- Sectors A1, A2 (port en 2 fases), A3: en construcció: Sól i subsol molt contaminat al front marítim. – S'ha descontaminat tot (18.000 euros de cost).
- Port: aspiració antiga de la ciutat. (30.000 euros única inversió de l'Ajuntament – rendiments econòmic amb el privat)
- Polígon industrial sud: més de 2.000 noves activitats

Manté un desequilibri entre el centre històric i la perifèrica: encara no hi ha un sentiment de pertinença a tot el terme. Es vol ampliar el centre de la ciutat.

Necessita:

1. Passeig marítim (projecte Mancomunitat de Municipis, cal el finançament del Ministeri Medi Ambient)
2. El tramvia (que continui més enllà de Sant Adrià de Besós)

3. Eliminar el ferrocarril, traslladar-la cap a l'interior i soterrar-la (acostar les estacions al nucli)

Cas de Barcelona

Sr. Joan Carles Montiel, Director Urbanisme. 22@

Triangle- caràcter de centralitat geogràfica i cívica, potenciada també per Sant Adreu Sagrera (estació AVE)

Mantenir el caràcter productiu d'aquestes àrees (22a =industrial): 119 mançanes d'eixample, sostre potencial 3.200.000 m2. Tot privat. Ocupació extensiva de tota la parcel·la. Pasar del 2 al 0,2 d'edificabilitat dirigit a finançar el PE d'infraestructures. Creació de sarxa nova i gerarquitzada de serveis (recollida pneumàtica, aigües).

Cas de Vilanova- L'Eixample de Mar

Sr. Jordi Valls, Regidor Urbanisme i Medi Ambient. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú

Sr. Rafel Florenciano, Director de Màrqueting. Grup Qualitat

Dos tendències: trasllat grans indústries (des dels anys 80, fabrica mar, Fisa.. etc actualment Pirelli) + recuperar el litoral com espai de vida i dinàmica ciutadana.

Valorització de la costa al segle XX – anys 50 un port nou = mercaderies, pescadors, i petita esportiu, crea certes tensions port-ciutat. Van encarregar un estudi d'idees sobre tot el litoral per integrar-lo al front marítim.

L'eixample de Mar (al lloc que ocupava l'antiga Pirelli) preveu 1.000 habitatges(1.800 euros/ m2), cap de protecció oficial. Es projecta un canvi de densitat: De 60 a 100 habitatges/ha + augment en la reserva espais lliures. Millora espai i qualitat espai públic + equipaments

Han pasat d'una edificabilitat de 0'8 a 1'3

Garantir la Sostenibilitat:

- Social (Pirelli que es quedi al municipi, manteniment de l'activitat productiva)
- Participació (transparència i participació)
- Ambiental (gran espai verd al centre de la ciutat + criteri condicions ambientals constructives). Reaprofitament del 85% del material de la deconstrucció.

Torn preguntes:

Negoci urbanístic, es podria utilitzar per cofinançar el soterrament al ferrocarril? Consciència de utilitzar transport públic per finançar les transformacions públiques?

A Badalona i Vilanova es basen en marcs normatius anteriors (rendiments públics més limitats). Els aprofitaments per la ciutat ja han estat assolits. A Sitges es discuteix si els aprofitaments passarien a mans públiques, però tenen un cost de partida que els hi permetria aprofitaments i reinversions millors.

Habitatge-Habitatge social (no era tant present abans): ara la generació del baby boom + immigració. El reciclatge de sòl és més car que el de nova ocupació i és limitat. És importat barreja proporcional d'habitatge + activitat econòmica, adaptada a cada lloc i necessitat.

Refer municipis – arees nova centralitat.

Sistemes urbans: s'ha de ser selectiu i no tots han de créixer per igual. Per exemple el baix Maresme té una escassa capacitat de creixement: l'oportunitat és canviar el ferrocarril i les noves estacions han de ser centres d'activitat econòmica i de serveis. Defugir que l'operació de transport públic sigui sectorial. Per equilibrar llocs de treball i residencial.

Activitat econòmica de tipus intensiu es produeix a molts polígons industrials, però no són els llocs idonis, per problemes de accessibilitat...etc. Més de la meitat d'activitats son terciàries (comerç, logística, etc.). Així, hi ha capacitat de portar activitats productives als centres de la ciutat.

Un territori amb **un actiu** que cal valoritzar: **EL MAR**

Síntesi dels moderadors de la Jornada, Sr. Miquel Sodupe, Director-gerent de Barcelona Regional i Sebastià Jornet, arquitecte

Com a síntesi de la jornada es pot extreure que les línies d'actuació per al litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona s'han de dirigir cap a preservar els espais lliures com un dels actius del territori, fixar les transformacions urbanístiques i els creixements en forma de noves centralitats que permetin la coexistència dels usos residencials i l'activitat productiva, i finalment vincular el desenvolupament urbanístic i territorial amb el sistema de transport.