

GRUP 3: URBANISME I MEDI AMBIENT

Assistents: Socorro, Diego Guerrero, Alba Alvarez, Sergi Caravaca, Gerard Casamayor, Muntsa Niso, Alejandra Moschini, Eduard Alessandria, Cristina García, Yousof, Enrique Elejalde, Raul Sánchez, Carles Flores, Toni Esteban i Jordi Mateu.

LÍNIES DE DEBAT I PROPOSTES:

URBANISME:

Badalona és una ciutat de mar i muntanya. A conseqüència de la industrialització i un procés d'urbanització no organitzat trobem que les principals vies de comunicació de la ciutat estan construïdes d'est a oest, tallant, per diferents punts, la ciutat: línia ferroviària, NII, C31 o B20. En canvi, en sentit mar a muntanya només trobem aquells carrers que segueixen el curs d'alguna riera. Del total de vies sud-nord, que en són 62, 51 es troben tallades per la C31; fent que hi hagi, dels 8 Districtes de la ciutat, 7 tallats per l'autopista, o barris que tenen aquesta referència com a límit. Això fa que les grans vies de comunicació de la ciutat (sobretot la via del tren i la B20), contribueixin, d'una forma considerable, a la desvertebració de la ciutat i la descohesió social. És molt important l'aspecte social, ja que l'eliminació de barreres físiques o la creació d'un model de ciutat "de laboratori" no garanteix una ciutat habitable.

Cal eliminar les barreres físiques i obrir un procés participatiu per debatre el tema de les infraestructures de la ciutat, com autopista o línia del tren.

El creixement de la ciutat s'està menja part del patrimoni natural que tenim, com la Serralada de Marina; així com la massificació dins la ciutat es menja els espais verds i de trobada (parcs o places). No obstant, hi ha capacitat, encara, de creixement intern, amb el que no cal estendre més els límits; però cal que aquest es faci equilibradament.

Prioritari un procés participatiu per debatre el futur dels solars buits i en desús. Cal acabar amb el centralisme badaloní i donar poder a l'associacionisme veïnal en les decisions; també participació dins d'un àmbit metropolità.

Quant a la transformació del litoral, hi ha hagut molts errors en el passat, creant barris nous desconnectats i sense equipaments, amb edificis de grans dimensions i de perfil de segona residència, que han contribuït a crear una zona dormitori, on els seus habitants tenen poca implicació a la ciutat.

Es veu necessari la modificació del pla ordenació urbanística municipal (POUM), com a eina a partir de la qual el poder popular pugui gestionar i ordenar la ciutat de Badalona, creant un model de ciutat lluny dels interessos partidistes, corporatius o especulatius.

Destapar la relació entre entitats privades esportives i l'urbanisme. "Pelotazos" amb el futbol i el bàsquet (requalificacions, cessions a empreses privades).

Cal debatre sobre el port esportiu i el canal?

EQUIPAMENTS:

Els equipaments de proximitat (CAPs, instituts, etc.) que tenim a la ciutat es varen construir a mesura que sortien necessitats i se'n creia oportú la seva construcció, sense anàlisis prèvies d'on s'ubicaven, ni estudis sobre l'ús real que se'n faria. Això ha fet que, actualment, a Badalona no hi hagi un equilibri d'equipaments per la pròpia configuració. És necessari tornar a analitzar l'aprofitament que se'n fa, ja que trobem, per exemple, centres cívics que es troben saturats i altres mig abandonats. O equipaments de ciutat, com el Teatre Zorrilla, que acaben essent utilitzats només pel barri o per certs sectors elitistes. No es poden seguir creant equipaments sense una demanda social real; per tant, cal prioritzar la despesa en funció d'aquesta demanda real i el servei que dóna a la ciutat, creant equipaments de barri que donin vida i creïn teixit social. I, al mateix temps, acabar amb operacions especulatives o partidistes com, per exemple, l'estadi de futbol (on s'han venut uns terrenys públics que podrien servir per construir equipaments necessaris), la piscina proposada, el pavelló olímpic (que es va dir que "no va costar res" i té beneficis privats amb costos públics), el BCIN, entre d'altres.

Per dur-ho a terme, és necessari:

- Que els equipaments puguin vertebrar-se a partir dels barris, i no al revés (com fins ara).
- Participació ciutadana en l'elaboració dels plans d'equipaments com a eina per gestionar i organitzar-ho.
- Cal que els equipaments tinguin un caràcter polivalent perquè tinguin un ús real.
- Autogestió: espais comuns autogestionats pel veïnat.
- Reaprofitament d'edificis municipals que estan en buits o en desús (com la CACI) i cedir-los al barri, al districte, com equipament.
- Als espais buits, com solars, omplir-los amb equipaments socials sobreposant l'interès popular al poder privat; no com fins ara, que, com el cas de Mercadona, la connivència entre el govern local i aquesta gran corporació s'ha saldat amb la construcció d'aquests grans supermercats al llarg de tota la ciutat. Acabar amb el clientelisme per qüestions polítiques.
- Experimentar amb horaris flexibles pensant en la vida de les persones.
- Considerant les places també com equipaments, s'haurien d'obrir aquests espais a la ciutat, canviant la dinàmica de construcció de places de ciment dur per espais verds.

HABITATGE:

Actualment, hi ha un excés d'habitatges i, tot i així, encara es continua construint. És prioritària una política d'habitatge que potencii el reaprofitament dels edificis en desús i fomenti la rehabilitació per davant de la construcció i la destrucció.

Al mateix temps caldria fer un cens de tots els pisos buits a la ciutat. Aquells pisos buits d'entitats financeres, corporacions o particulars amb caràcter especulatiu, haurien d'estar lligats a nous impostos i taxes per obligar a llogar. A més, els lloguers de les entitats financeres rescatades amb diner públic, haurien de ser lloguers socials.

S'ha d'acabar amb les tàpies que s'estan fent sistemàticament, des de l'Ajuntament i amb diner públic, als pisos buits de propietat privada.

Els espais municipals en desús s'han d'aprofitar per construir pisos per a fer-hi lloguer social.

Avaluar la Masoveria i el sostre cívic per aquelles persones sense recursos. Esdevenen formes d'ús de l'habitatge que van més enllà de la compra o el lloguer. Les cooperatives de lloguer són una alternativa plausible i transformadora, que requereix el suport/complicitat de l'Ajuntament; és una experiència duta a terme a altres municipis que trenca amb la lògica de la propietat i que prioritza el dret a l'accés a un habitatge.

Canviar la llei de l'habitatge, malgrat el seu caràcter estatal o autonòmic.

MOBILITAT:

Qüestionar l'espai que actualment hi ha destinat al vehicle privat, tot prioritant un canvi de paradigma on el vianant, bicis o transport públic siguin la prioritat en qüestió de mobilitat interna. No obstant, cal donar alternativa a això i accions que ho permetin com, per exemple, l'increment de llocs d'aparcament.

Millorar accessibilitat i la mobilitat dels vianants: a BDN el 14% de les voreres tenen trams intransitables o amb una amplada inferior 1.5m. Cal millorar la xarxa existent, crear carrers peatonals i potenciar nous itineraris peatonals segurs que comuniquin diferents punts de la ciutat. Això generaria vida als barris i reactivaria el petit comerç. Acabar amb les barreres arquitectòniques.

Impulsar un model sostenible de transport públic amb mesures com l'ampliació de la xarxa de carrils de bus (només n'hi ha 3.1 km (a BCN, 132) que representa només l'1.15% del total de km de carrers), simplificació línies i recorreguts i millor gestió de les parades; millorar la connexió de les diferents parades de transport públic (Metro i Trambesòs) amb aquells equipaments més freqüentats o importants (com per exemple Can Ruti). Perllongament línia 1 metro. Perllongament línia Trambesòs.

Tema TUSGSAL: al seu dia va guanyar el concurs per la connivència que hi hagué entre l'alcalde Blanch i Casquete. Això ha fet que tinguem un servei gestionat de manera interessada, poc democràtica i de mala qualitat. Remunicipalització o concurs obert on empreses privades de la ciutat optin per igual a quedar-se'n la concessió.

Ampliació xarxa carrils bici. És necessari un debat clar i ferm sobre el tema de la bici.

Revisió del Pacte de la mobilitat, a partir de la participació ciutadana, i desplegament del PMU.

PATRIMONI NATURAL I ARQUITECTÒNIC

Conservar-lo, preservar-lo i protegir-lo. No s'ha de permetre que l'especulació es mengi més espais naturals.

Canvi de paradigma: no només allò romà és d'interès arquitectònic per la ciutat (p.ex. cases de pescadors).

Actualitzar el catàleg del patrimoni arquitectònic municipal.

Més participació de l'Ajuntament en la gestió de la Serralada de Marina.

MODEL ENERGÈTIC:

Depassa l'àmbit local.

Cal modificar el model actual de xarxa de distribució.

Instal·lacions municipals com a llocs de generació d'energia.

Fomentar i permetre les energies renovables. Afavorir l'autoconsum.

Creació d'un fons social per cobrir les despeses d'aquelles persones amb pobresa energètica.

Fomentar l'estalvi i la conscienciació. Ajudar-se de programes com el "escoles 50-50" per potenciar-ho.

Contractació municipal de l'electricitat amb una cooperativa de consum que asseguri que l'electricitat generada amb energies renovables sigui del 100%.

Els edificis públics esdevinguin models d'eficiència i estalvi energètic (no més "vivers").

Posicionar-se en contra de grans infraestructures que no aporten benefici a la ciutat i destrueixen el medi natural i fomenten el sistema energètic actual, com és el cas de la MAT.

RESIDUS:

Aposta real pel fraccionament i el reciclatge.

ReMunicipalització servei

Treball sobre els hàbits generadors de residus. Fer aquesta funció a través d'AVV, entitats de barri, etc.

Canvi de model de reciclatge. Potenciar altres models com el retorn d'envasos a canvi d'un retorn econòmic al consumidor.

AIGUA:

Malbaratament aigua pel mal manteniment de la canalització.

ALTRES IDEES:

Agrupació/Organització tècnics experts en medi ambient.