



MÀSTER PLA PORT OLÍMPIC

Actualització v1: Desembre 2021

OCTUBRE 2020



Ajuntament
de Barcelona



BARCELONA
REGIONAL
AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ



CARRER 60, 25-27.
EDIFICI Z, PLANTA 2.
SECTOR A, ZONA FRANCA
08040 BARCELONA

www.bcnregional.com
br@bcnregional.com

COORDINACIÓ

Jordi Mercadé, Cap de Projectes d'arquitectura i espai urbà

REDACCIÓ

Àrea projectes arquitectura i espai urbà

Jordi Mercadé, Arquitecte / Cap d'àrea
Andrés García, Arquitecte / Coordinador
Julieta Duran, Arquitecta
Natalia López Coscojuela, Arquitecta
Ascensión Barranco, Arquitecta
Andrea Fiorucci, Arquitecte

Àrea de planejament i territori

Erick Valdez, Arquitecte / Cap d'àrea
Isabel Peirató, Urbanista

Àrea de projectes enginyeria

Aleix Coral, Enginyer de Camins, Canals i Ports

Àrea de mobilitat i infraestructures del transport

Jordi Fuster, Enginyer de Camins, Canals i Ports / Director d'àrea
Lídia Padrós, Enginyeria de Camins, Canals i Ports

Àrea de medi ambient i eficiència energètica

Marc Montlleó, Biòleg / Director d'àrea
Gustavo Rodríguez, Enginyer Industrial
Itzel Sanromà, Ambientòloga

Àrea d'estratègia urbana

Miquel Pybus, Geògraf / Cap d'àrea

I el suport tècnic i administratiu de Barcelona Regional

Nota d'actualització desembre 2021

El present document fou redactat amb anterioritat a la subhasta pública de diferents immobles i locals situats en els baixos i soterranis de l'Hotel Arts i el Centre Comercial Marina Village en el límit oest del port Olímpic.

En particular, els lots subhastats núm. 3 a 22, que provenien de l'extinta concessió administrativa C-1004, han passat finalment a mans privades comprometent la disponibilitat municipal d'alguns d'aquests espais que estaven inclosos en algunes de les propostes d'aquest Màster Pla.

Aquests espais, que es plantejava que podrien esdevenir de titularitat municipal en els anys anteriors a la subhasta del 19 d'octubre de 2020, possibilitaven, entre altres, les propostes de connexió entre el passeig marítim de la Barceloneta i el Somorrostro amb el port Olímpic a cota de platja, o la construcció d'un nou tram de passeig amb un vial de serveis per a la reestructuració de la mobilitat a cota ciutat.

La concreció de noves propostes de ciutat adaptades a les noves propietats i condicionants es materialitzaran en futurs concurs d'idees de projectes que, necessàriament, prendran com a referència el marc conceptual d'aquest Màster Pla i els diferents projectes en execució en el Port Olímpic.



Un Màster Pla

El Màster Pla del Port Olímpic planteja una evolució i actualització del Pla Director Estratègic del Nou Port Olímpic redactat, el juliol de 2018, com a instrument per la delegació de competències de la gestió del port olímpic a l'Ajuntament de Barcelona per part de la Generalitat de Catalunya. Més enllà d'aquest caràcter instrumental, sobrevingut per l'acord entre administracions per un nou model de gestió davant de la finalització de les concessions del port el març de 2020, la necessitat d'un pla director pel Port Olímpic es planteja ben aviat.

Al cap de 5 anys de l'inici de la seva activitat, l'any 1997, diferents documents de l'Ajuntament de Barcelona recollien uns primers estudis de millores -tant de l'accessibilitat al port, com de la qualitat i usos del seu espai públic- plantejant ja la redacció d'un pla director amb la participació dels diferents agents. No va reeixir la iniciativa d'un planejament global per una infraestructura que, nascuda per allotjar les proves de vela dels jocs olímpics de 1992, va acomodar d'inici diferents usos pels quals no havia estat dissenyada. Fins al 2006 no es va redactar l'encara vigent pla especial d'usos del Port Olímpic que en regulà les activitats, però no implicà canvis profunds en els espais.

En els anys posteriors es van succeir diferents estudis centrats en la millora de les infraestructures i sobre els models dels usos, que van culminar en una reflexió global sobre el Port Olímpic el 2013. Tres anys més tard es van reprendre els estudis que van donar lloc al Pla director de 2018. El Màster Pla esdevé doncs, el dia d'avui, una oportunitat que permet l'actualització i ampliació de les propostes que el seu antecessor inicià el 2013, a la llum de noves reflexions i noves dades més acurades i amb unes propostes amb un caràcter més executiu.

El Màster Pla és un document dinàmic de planificació a llarg termini que proporciona un marc conceptual per orientar la reforma, el creixement, l'ús i el desenvolupament del Port Olímpic. Inclou l'anàlisi i diagnosi de l'estat actual del port i el seu entorn, així com la definició d'un nou model d'usos i les propostes d'actuacions que se'n deriven, des dels punts de vista de l'espai públic, la mobilitat i l'accessibilitat, les infraestructures, els usos, la perspectiva de gènere, el medi ambient, la sostenibilitat i els models de gestió.

Entre d'altres, assumeix els papers següents:

- Implicar als agents, a la ciutadania i la comunitat local, i actuar com a constructor de consens.
- Conceptualitzar i donar forma a l'entorn urbà. Definir espais i serveis públics i determinar la barreja d'usos i la seva relació física.
- Definir les variables actuals i futures per a la redacció dels documents urbanístics futurs per a la gestió del port.
- Establir les condicions per enfocar correctament els diferents projectes d'obres dins d'una visió de conjunt i de l'estratègia global del model de ciutat.
- Elaborar un calendari d'implementació amb fases, identificant les prioritats d'actuació, amb relació a les previsions anuals d'inversions amb el condicionant del manteniment de l'activitat parcial del port.

En tant que document de planificació dinàmica, haurà de permetre revisions, actualitzacions periòdiques, i en moments d'oportunitat, d'esdeveniments singulars -o com en el cas de la Covid19 d'emergència- poden portar a establir nous plantejaments sobre els usos, l'economia i el mateix espai públic del Port Olímpic.

El present document s'obre, en les primeres pàgines, amb el resum executiu del Màster Pla on s'assenyalen els tres eixos de la transformació proposada en el Port Olímpic que es centren en l'obertura d'usos a la ciutadania, convertint-lo en el punt de trobada del ciutadà al mar, la millora de l'accessibilitat i de la connectivitat port ciutat, incrementant el rendiment social de la instal·lació, i una nova gestió directa municipal tot garantint un equilibri econòmic millorant-ne el estat de conservació, la seva seguretat i potenciant els usos nàutics sostenibles.

El document pròpiament dit s'estructura després en 4 blocs, amb un primer grup que recull els antecedents amb un resum tant de la diagnosi realitzada com de la participació ciutadana i dels diferents agents involucrats. En segon lloc trobarem la descripció de la visió estratègica del Màster Pla per passar després a les descripcions de les diferents propostes i actuacions, i finalment en darrer lloc, es detalla el calendari de desenvolupament de projectes i d'obres per les diferents actuacions.

Formen part del Màster Pla del Port Olímpic, en document a banda, els annexos dels antecedents i de la diagnosi completa, el llibre blanc de materials i elements d'urbanització, d'enllumenat i de disseny del verd urbà que estableix criteris i solucions formals d'aplicació en els futurs projectes i concursos, així com els documents més tècnics amb relació a l'estat de les infraestructures i instal·lacions portuàries (2017) o la més recent Proposta valorada d'actuacions immediates i a curt termini (2020).



Contingut

| | |
|--|----|
| RESUM EXECUTIU | 2 |
| ANTECEDENTS..... | 14 |
| RESUM DE LA DIAGNOSI..... | 16 |
| PARTICIPACIÓ..... | 28 |
| VISIÓ ESTRATÈGICA..... | 30 |
| PROPOSTA..... | 32 |
| Ordenació usos, espai públic i edificacions..... | 33 |
| Millora connectivitat ciutat-port..... | 48 |
| Millora de la infraestructura portuària | 55 |
| Model de gestió | 65 |
| Síntesi actuacions | 66 |
| Moll de Marina..... | 68 |
| Moll de Mestral | 70 |
| Moll de Gregal | 72 |
| Moll de Xaloc..... | 74 |
| Dic de Recer..... | 76 |
| Actuacions ciutat | 78 |
| CRONOGRAMA..... | 80 |

Resum Executiu

Repensar el front marítim

El front marítim de Barcelona ha esdevingut en els darrers trenta anys un dels paisatges més característics de la ciutat i actualment és impensable no associar la seva imatge amb la del seu front litoral. Un àmbit d'abast metropolità que constitueix, no només l'espai públic més gran de la ciutat i un dels més visitats, sinó també el pol més gran per a l'oci, la gastronomia, la pràctica esportiva i el turisme.

La recuperació del litoral ha estat la intervenció que més impacte ha tingut en la configuració urbana de la Barcelona actual però fins als anys vuitanta del segle passat aquest espai es caracteritzava per ser una àrea marginal conformada per espais industrials, la majoria obsolets, i assentaments informals. A més, longitudinalment estava flanquejat per la línia de ferrocarril, que creava una barrera física que separava també funcional i simbòlicament la ciutat del mar.

Les grans operacions urbanístiques realitzades a la ciutat per albergar els Jocs Olímpics del 92 van permetre la seva transformació. Transformacions que enteses globalment, tant en l'àmbit municipal com metropolità, completaven i actualitzaven el planejament general vigent. I en aquest cas van permetre desenvolupar bona part dels terrenys del litoral, platges i també infraestructures com la del port olímpic que es va guanyar al mar entre els anys 1988 i 1992. Aquesta transformació del litoral va continuar, i en un període de menys de vint anys, entre el 1992 i la celebració del Fòrum Universal de les Cultures del 2004, més de 10 quilòmetres de la ciutat van ser transformats:

L'obsolescència dels fronts marítims i la seva posterior regeneració suposa el paradigma de la transformació de la ciutat industrial a la ciutat postindustrial. En un procés de terciarització de l'economia urbana i en un context cada vegada més globalitzat on les ciutats han de competir entre elles per atraure capital, inversions i noves activitats, els fronts marítims han esdevingut uns àmbits estratègics i representen una gran reserva d'espai on poder desenvolupar usos vinculats al turisme, a la cultura, a la recreació, al comerç i a l'habitatge; una oportunitat no només per redissenyar fragments del seu teixit urbà, sinó també per redefinir el caràcter i la imatge de la pròpia ciutat.

No obstant, els reptes als que avui han d'afrontar les ciutats són molt diferents als de fa unes dècades. Obliguen a repensar la lògica de regeneració del front marítim implementada fins ara i, sobretot, a establir mecanismes que permetin apropar la ciutat als espais portuaris sense que aquests hagin de renunciar a les activitats que li són pròpies. Els ports i els usos associats són part intrínseca de la ciutat i de la seva identitat.

Port Olímpic, un model imprevist i obsolet

A l'annex d'antecedents s'inclou un relat amb la cronologia més important del port, però en l'àmbit administratiu cal assenyalar que amb l'acord del Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya de 3 d'abril de 1990, s'atorgà a la Vila Olímpica SA (VOSA) la concessió per a la construcció i l'exploració del Port Olímpic per a un termini de trenta anys. Posteriorment VOSA mitjançant contracte d'arrendament de serveis, va encarregar a Port de Barcelona SA (Pobasa) la comercialització i explotació general d'amarratges i zona d'aparcament a cota moll i també la seguretat i manteniment del port. El contracte no incloïa els locals comercials, l'espai destinat al Centre Municipal de Vela, la "Marina Seca" i l'aparcament de BSM de l'avinguda Litoral.

L'èxit immediat del Port Olímpic i la pressió de públic va modificar ràpidament la configuració de la cota moll del port, ampliant-ne l'espai per a cotxes i terrasses. L'Ajuntament de Barcelona el febrer de 1997, prenent com a base la proposta gràfica realitzada per MBM arquitectes dos anys abans per encàrrec de Pobasa, redactava un informe anomenat "Port olímpic cinc anys després" on recomanava la redacció d'un Pla director amb l'objectiu prioritari de recuperar la qualitat de l'espai públic dels molls donant resposta adequada als interessos dels diferents agents involucrats. La iniciativa no va prosperar més enllà que a finals de 1997 es va aprovar una nova disposició i model de tancaments de terrassa exterior uniforme en tot el port que s'ha mantingut fins al present.

No es va preveure que la restauració ocupés la majoria de locals comercials en el disseny del port. La tipologia de locals semisoterrats amb terrasses amb tancaments opacs van portar progressivament a una degradació de l'espai, que es va accelerar amb l'autorització de l'ús recreatiu i musical en el Pla d'Usos del 2006, donant pas a un model centrat en l'oci nocturn i la restauració, i en la darrera dècada en el turisme. Una especialització que ha acabat atraient altres activitats no permeses, com els allotjaments turístics en vaixells i pallols així com importants problemes de seguretat i convivència veïnal.

A més dels problemes en els usos, i el desordre administratiu que fins ara regia al port, cal destacar el problema derivat d'una política de minses inversions en manteniment i millores al llarg dels anys, i donat el marc de gestió privada, inexistents a mida que s'apropava el final de les concessions i, per tant, el temps per a ser amortitzades. Si a més, es té en compte que cal mantenir un port amb unes infraestructures singulars (dic recer), tot plegat fa evident que el model d'usos i la mateixa governança del Port Olímpic necessiti un replantejament i una actualització, ajustant-se a les noves demandes de la ciutat.

Model obsolet

1. Estat deficient infraestructures
Portuàries, de l'espai públic i de les edificacions
2. Manca de connectivitat-permeabilitat amb la ciutat
Relació ciutat-port
3. Activitats i usos
Model marcadament economicista + Monocultiu d'usos de l'espai públic + problemes de convivència
4. Manca de lideratge municipal

Acord

Generalitat-Ajuntament per la delegació de les competències

Condicions:

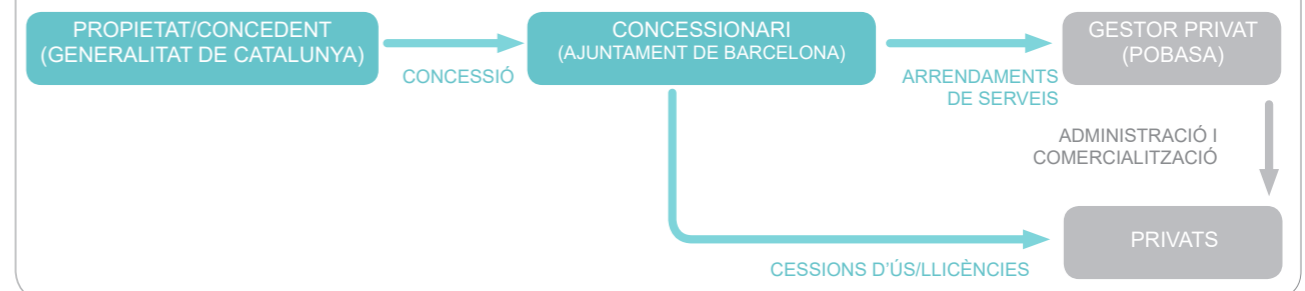
* Acord en la solució tècnica per la millora de les infraestructures nàutiques.

* Pla Director Estratègic: Desenvolupament del pla estratègic que defineix els usos del port, nàutics i accessoris.

* Gestió directa: L'Ajuntament du a terme la direcció general del port, incloses les funcions administratives relatives a l'atorgament de concessions d'espais d'ús, autoritzacions, lloguers, ...

* Pla de viabilitat econòmica-financera

1990-2020 OBJECTIU: CONSTRUCCIÓ DEL PORT



2020 - FUTUR OBJECTIU: RECUPERAR EL PORT PER A LA CIUTADANIA



La reconquesta del Port Olímpic

La finalització de la concessió del Port Olímpic al 2020, i la delegació de competències de la Generalitat a l'Ajuntament, apareixen com a grans oportunitats per **repensar el model de desenvolupament i de gestió del port**.

Al llarg dels seus 28 anys, el Port Olímpic s'ha anat consolidant com un espai dedicat a la restauració i l'oci nocturn, que propiciat per les seves limitades condicions d'accessibilitat i connectivitat l'han acabant desvirtuant, a ulls de la ciutadania, de la seva funció principal portuària.

És per tant necessari, **la recuperació del Port Olímpic com a espai portuari de la ciutat i per als seus ciutadans**. Un espai públic de contacte amb el mar on la nàutica popular i els esports nàutics formin part de l'oci i l'esport.

Aquesta voluntat es concreta, principalment, en tres objectius estratègics:

- Una aposta per un nou model d'usos amb economia blava i activitats que permetin incrementar el rendiment social de la infraestructura on la nàutica d'esbarjo i els esports nàutics recuperin un major protagonisme.
- Una major integració del port amb la ciutat millorant-ne l'accessibilitat i la connectivitat i proposant una nova ordenació dels espais.
- Definició d'un nou model de gestió directa municipal que garanteixi la seva sostenibilitat econòmica amb la participació dels diferents agents tant del propi port com de la ciutadania.

El Màster pla del Port Olímpic defineix el nou model de port, amb les seves activitats i usos, la relació del port amb la ciutat i el sistema de gestió, així com les propostes relatives a la millora de la infraestructura marítima.

El seu àmbit de reflexió s'estén sobre l'entorn urbà pròxim, establint criteris per a la remodelació de la ciutat en tota la zona d'influència del Port Olímpic.

Definició d'un nou model:

La reconquesta del Port

un projecte per a l'activació de la cultura marítima de la ciutat

Objectius estratègics:

- Obertura de nous usos a la ciutadania:
Nou model d'usos basat en 4 grans pilars :
- la nàutica (formació, pràctica, promoció i comerç)
- economia blava
- els usos veïnals i de ciutat i la divulgació del coneixement del mar
- la gastronomia vinculada al mar
- Obertura física:
- Integració port-ciutat
- Accessibilitat i connectivitat
- Ordenació d'espais, panyols i locals
- Reconceptualització de l'espai públic
- Gestió directa municipal:
- Gestió, concreció i execució del nou model de gestió
- Participació amb agents
- Regulació de les activitats
- Gestió de les vendes/lloguers dels amarraments, locals i panyols
- Organització interna i comunicació i difusió

Línies d'actuació:

- 1 Millora de la Infraestructura portuària
- Millorar les infraestructures de la instal·lació portuària
- Augmentar la sostenibilitat ambiental
- 2 Millora de la connectivitat ciutat-port
- Millorar la integració port amb ciutat: obertura del port a la ciutat
- 3 Ordenació usos, espai públic i edificacions
- Plantejar usos i activitats que aprofitin el potencial del port com instal·lació esportiva, urbana, d'economia blava i oferta gastronòmica vinculada al mar.
- Adequar edificacions i espais d'acord amb els nous usos i reordenar-millorar l'espai públic
- Reordenar la flota per adequar a mercat i fer-la més popular
- 4 Model de gestió
- Garantir la sostenibilitat econòmica
- Gestió directa municipal

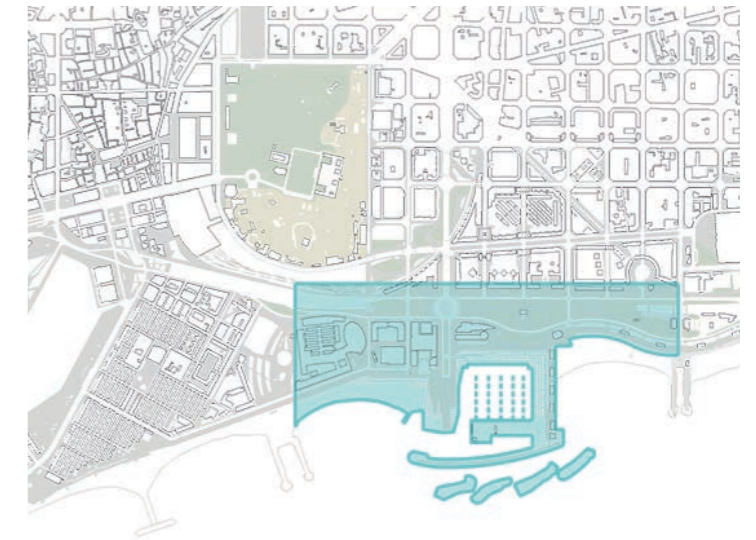
Procés participatiu

Des de l'inici de la reflexió pel nou Port Olímpic es va a dur a terme un procés participatiu amb representació tant del veïnat i agents implicats, com de les diferents àrees i departaments municipals, per debatre sobre un nou model d'aquest àmbit de ciutat.

L'Ajuntament de Barcelona va constituir una Comissió de Seguiment per a la millora del Port Olímpic el Juny de 2017 amb l'objectiu de recollir, articular i debatre les diverses propostes que tenia la ciutat sobre els usos i el model econòmic i social d'aquest àmbit privilegiat pel que fa a la relació port-ciutat i que juga un paper estratègic en el desenvolupament urbà de la façana litoral.

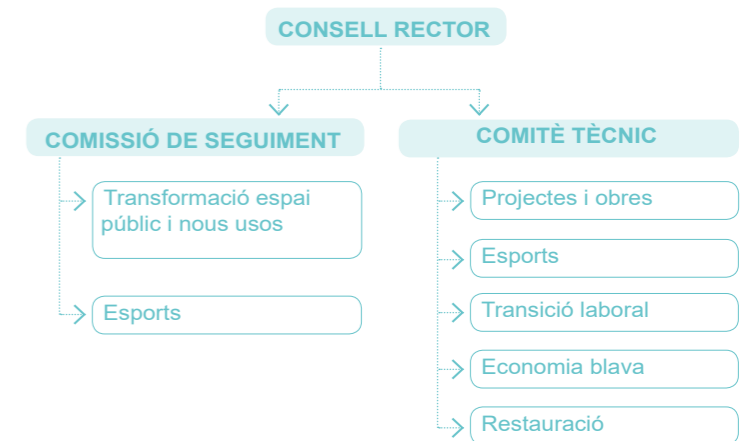
La Comissió, auxiliada per un grup de treball, va traslladar les seves conclusions i anàlisis al grup de treball mixt creat per l'Ajuntament i la Generalitat per la delegació de competències, que van permetre la redacció del Pla director Estratègic del Port Olímpic el Juliol de 2018. Aquest document incloïa les conclusions de la comissió de seguiment en els termes de diagnòstic, objectius i estratègies municipals així com les línies d'actuació amb propostes.

Els treballs de la Comissió de seguiment, així com del grup de treball o Comitè tècnic del Port Olímpic, van continuar després de la redacció del Pla director, establint diferents grups de treball que, un cop realitzada la delegació de competències a finals de 2019, s'han mantingut fins l'actualitat participant també en la redacció del Màster Pla i en l'avanç en la definició de les línies d'actuació dels diferents avantprojectes iniciats.



Àmbit de reflexió

Organigrama:



Principals problemàtiques

ESPAIS PÚBLICS INFRAUTILITZATS



Final de l'eix de Marina

Manca de comoditat i seguretat. Connexions inadequades entre ciutat-port-platja. Punt crític de discontinuïtat del passeig marítim.



Eix Marina

Espai congestionat i fragmentat pel trànsit i per l'estacionament de vehicles. Poca qualitat per a la mobilitat activa i pel transport públic. L'espai central està desaprofitat.



A cota de port només hi ha **36%** d'espai públic. La resta està colonitzat per:
15% terrasses restaurants i bars
37% vial i aparcament,
12% varada Centre Municipal de Vela

Oci nocturn, problemes de convivència amb resta d'usos. Colonització i degradació de l'espai públic



USOS INADEQUATS



Presència a cota ciutat de l'edificació del Centre Municipal de Vela sense interacció amb la cota de passeig. Patologies de la construcció o degradació de l'espai circumdant.



Necessitat de reflexió sobre els usos futurs al moll de Marina. Espai final descontrolat i poc accessible.

ESPAI TANCAT A LA CIUTAT

Desconnexió amb el teixit urbà



Manca de connectivitat entre el teixit urbà i el litoral. Espais verds desaprofitats

Desconnexió platja-port



Accessos verticals inadequats



INFRASTRUCTURES OBSOLETES

Estat deficient de les infraestructures portuàries. També cal una reflexió sobre reducció impacte ambiental.



Línees d'actuació

1 Millora de la infraestructura portuària

Augmentar la seguretat del Port i garantir la seva funcionalitat com a infraestructura marítima.

Actuacions en el dic de Recer per a solucionar el problema d'ultrapassament que el port pateix des de la seva construcció davant de forts temporals.

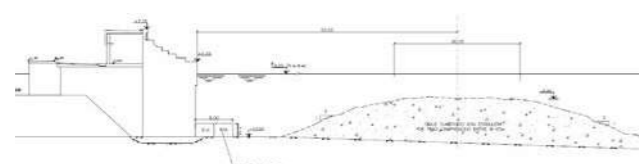
Millora de la rampa i el dic de protecció de la sortida a mar des del Centre Municipal de Vela

Realització d'actuacions estructurals en edificacions, molls i pantalans.

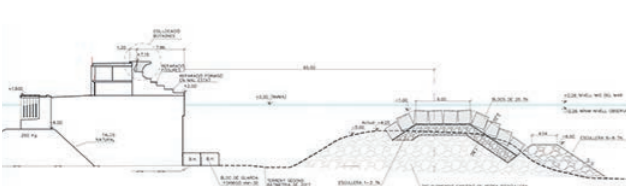
Entre d'altres, es destaquen les següents millores ambientals:

- Reducció externalitats ambientals
- Diversificació fonts de subministrament de recursos
- Millora de la gestió dels residus del Port

Estat actual



Secció tipus: proposta



2 Millora de la connectivitat ciutat-port

Millora de la connectivitat entre el port i la ciutat potenciant l'eix Marina i l'eix Vila Olímpica – moll de Gregal.

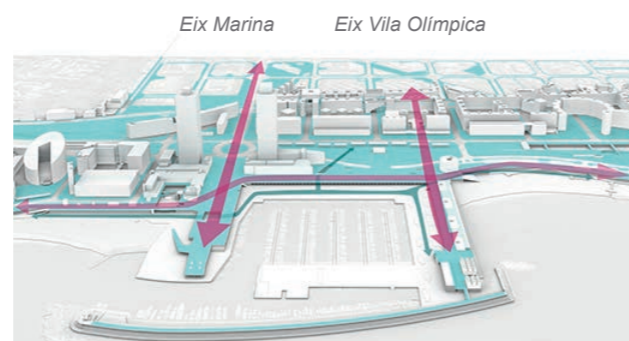
Nou accés viari al port des de l'avinguda del litoral eliminant la rampa actual de vehicles que dona accés des del moll de marina.

Millora de la continuïtat del Passeig Marítim a cota platges, entre el Somorrostro i el Port Olímpic, amb un nou accés (vianants i vehicles emergències) que alhora serà també accés al nou equipament del Centre Municipal d'Esports Nàutics i als locals d'Economia Blava.

Millora de la continuïtat del Passeig Marítim a cota ciutat, entre el Somorrostro i el passeig marítim del Port Olímpic, per eliminació de la rampa actual d'accés de vehicles al Port. També per la continuïtat de la secció del passeig marítim de la Barceloneta davant l'Hotel Arts eliminant el pont de fusta actual amb la construcció d'un nou pas de tota l'amplada del passeig.

Es mantindrà una vialitat d'un sentit de circulació per l'eix marina que continuarà cap a la Barceloneta i la zona d'equipaments sanitaris.

A l'eix del moll de Gregal es potencia la connectivitat amb el barri de Vila Olímpica i el Parc del Port Olímpic, generant una millor permeabilitat tot revaloritzant els parcs actuals amb nous usos i equipaments. Alhora es realitzen actuacions a l'espai públic per donar continuïtat i millorar l'accessibilitat entre el passeig marítim i el moll de Gregal. Es trasllada el passeig a cota de ciutat sobre el costat de la platja Nova Icària tot millorant l'accés al renovat Centre Municipal de Vela i al passeig del dic de Recer.



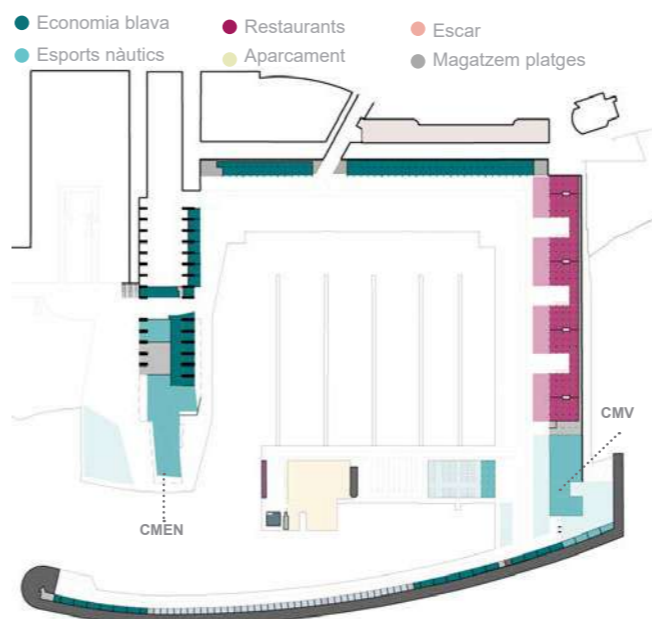
3 Ordenació d'usos, espai públic i edificacions

El nou model d'usos i activitats té com a objectiu fer del Port Olímpic un espai obert a la ciutadania amb la nàutica i l'esport com a activitats centrals, així com la restauració i l'economia vinculada al mar (economia blava, que en l'actualitat, i des de la Gerència d'Economia de l'Ajuntament de Barcelona mitjançant la col·laboració amb Barcelona activa i BSM, s'està definint de forma global per a la ciutat i per al Port Olímpic en particular).

La implementació d'aquest nou model d'usos i activitats requereix una adequació dels espais i les edificacions actuals i de la reordenació de l'espai públic. Al moll de Mestral, per exemple, es reprogramen els usos d'oci nocturn que es substituiran per usos d'economia blava. La restauració es mantindrà al moll de Gregal amb una profunda transformació i renovació de les seves edificacions i equipaments per tal de crear espais d'atracció i gaudi ciutadà.

Entre altres actuacions, també al moll de Gregal, es rehabilitarà el Centre Municipal de Vela (CMV) incloent una Aula ambiental i es crearà un nou Centre Municipal d'Esports Nàutics (CMEN) en l'edificació existent sota el moll de la Marina. Es rehabilitaran també els àmbits de passeig al dic de Recer, així com les edificacions de locals i palls completant la millora infraestructural d'aquesta zona del port.

Proposta d'usos



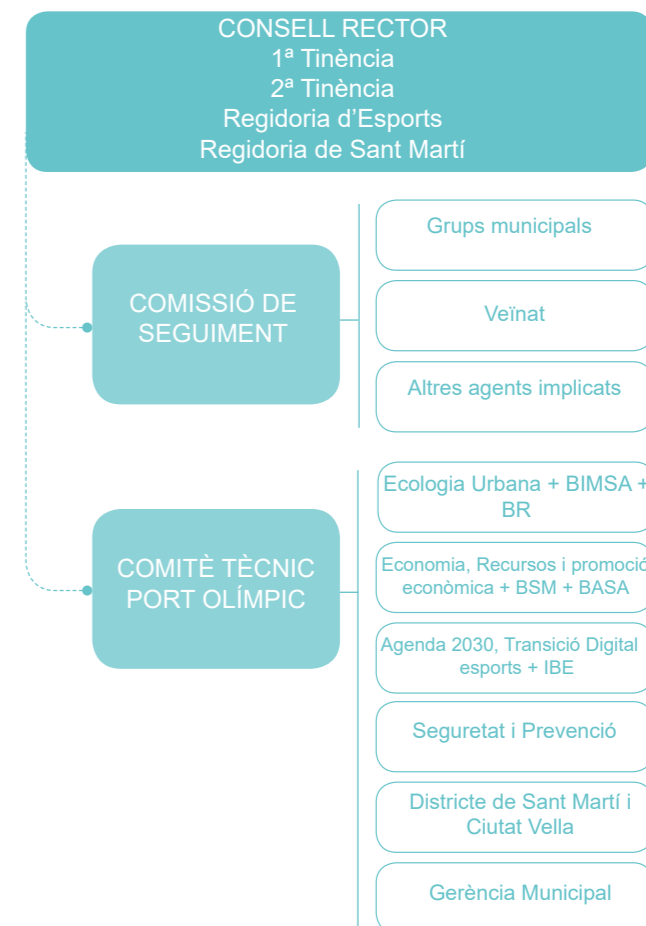
4 Model de gestió

La delegació de competències per part de la Generalitat de Catalunya permet a l'Ajuntament assumir directament la gestió del port facilitant la seva recuperació com a espai portuari per a la ciutat.

Donada la complexitat i l'elevat nombre d'operadors implicats en el Port Olímpic, és clau el lideratge i la coordinació política, vehiculada mitjançant un Consell Rector com a màxim òrgan de govern del port.

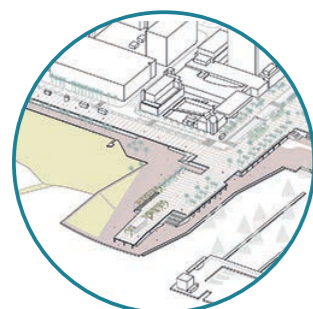
El Consell rector, a més d'un comitè tècnic, s'auxiliarà de la Comissió de seguiment creada durant la redacció del Pla Director Estratègic per vehicular el procés de participació i de col·laboració en el model i gestió del futur Port a veïns i agents implicats.

Dins el Pla Director Estratègic es va redactar un estudi econòmic amb l'objectiu de garantir la viabilitat econòmica i financera de la gestió del port per part de la ciutat.



Propostes de millora

MÉS ESPAI PÚBLIC PER A USOS CIUTADANS



Eix carrer Marina

- Ordenació del viari i trasllat rampa a l'Av Litoral
- Continuïtat espai públic
- Millora connexions entre cota ciutat i cota port
- Més verd urbà i millora confort



Moll Mestral

- Remodelació espai públic
- Millora connectivitat transversal amb el barri
- Accessibilitat entre els diferents nivells
- Nou accés des d'Av.Litoral

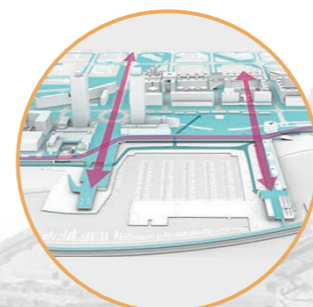


Espai públic cota port:

- Arranjament terrasses restaurants
- Ordenació de l'aparcament
- Moll de Mestral: nou espai públic multifuncional
- Millors accessos
- Ordenació àmbit varada CMV
- Ampliació espais de pas del Moll de Marina
- Dues noves escales públiques al Dic de Recer

MÉS PERMEABILITAT

2 eixos verticals de connexió ciutat-litoral
1 eix horitzontal continu al llarg del Litoral



- Eix Marina
- Eix Vila Olímpica-Moll Gregal a través del Parc del Port Olímpic

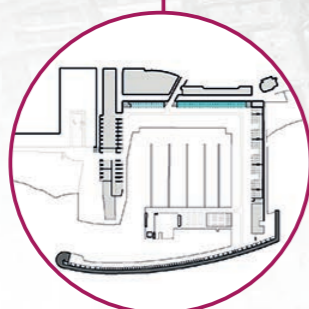
MÉS CONNECTIVITAT

Nou pas inferior sota Moll de Marina que comunica la platja del Somorrostro amb el Port Olímpic.



MÉS ECONOMIA BLAVA

- Reprogramació usos Moll de Mestral: substitució per usos nàutics.
- Promoció economia blava al moll de Marina i al Dic de Recer.



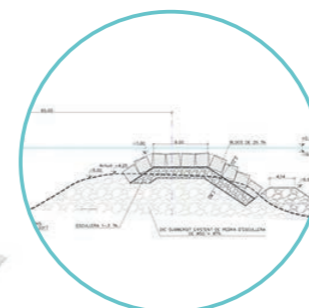
MÉS ESPORTS

- Ampliació del Centre Municipal de Vela
- Nou Centre municipal d'esports nàutics sota el moll de la Marina
- Millora serveis per a navegants



MÉS SEGURETAT I EFICIÈNCIA

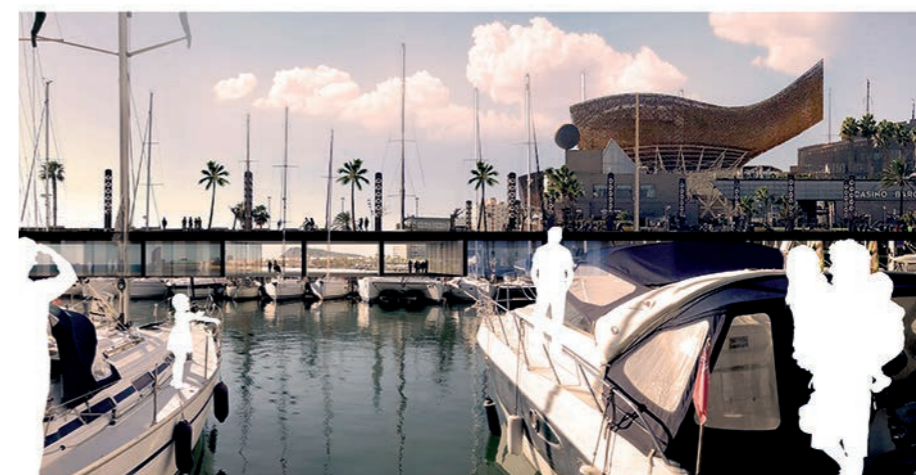
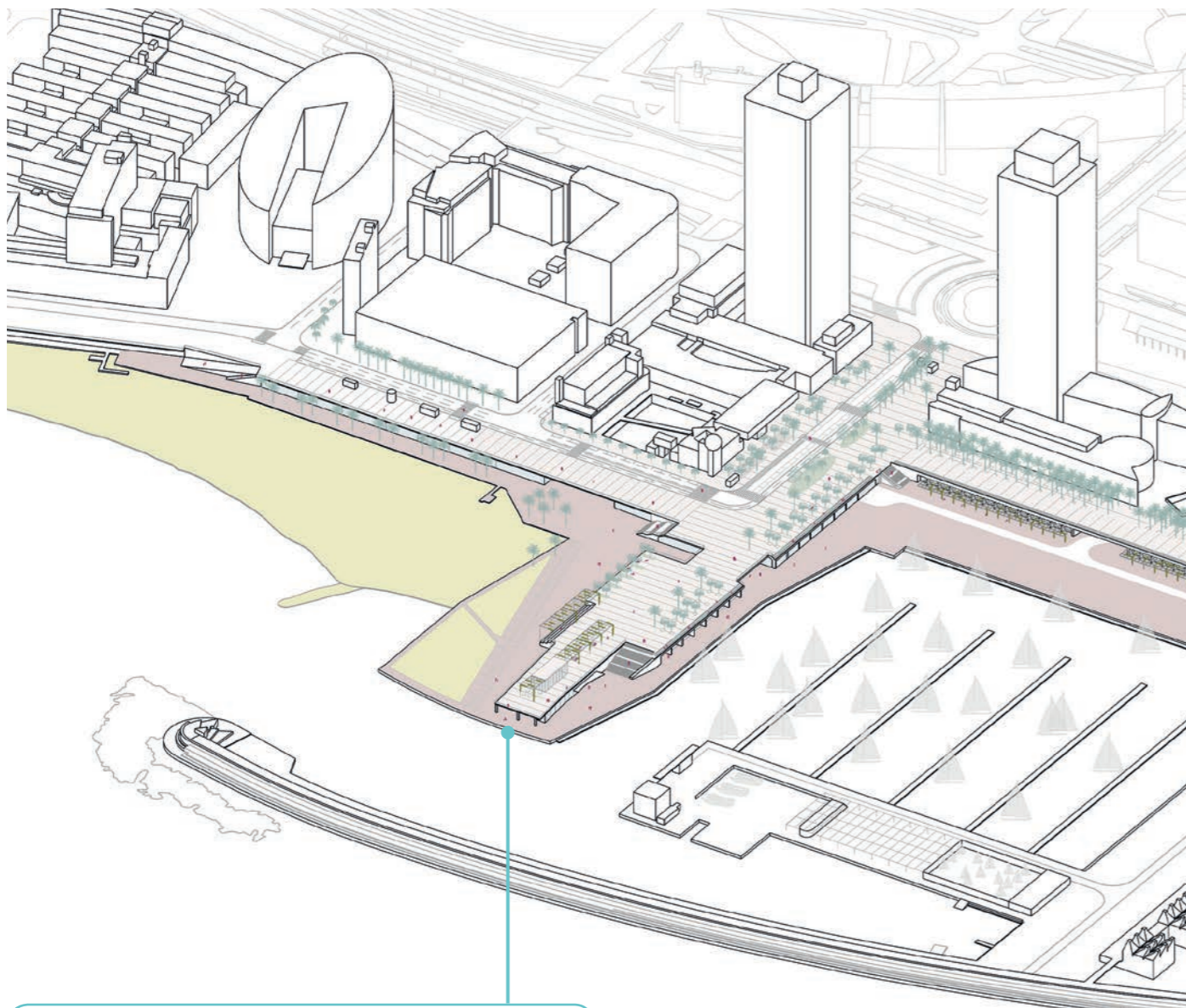
- Millora i actualització de les infraestructures portuàries
- Reparacions estructurals de les edificacions
- Reducció de les externalitats ambientals
- Diversificació fonts de subministrament de recursos
- Millora de la gestió de residus



Moll de Marina



- Continuació Passeig Marítim cotat ciutat
- Pacificació espai públic. Reducció vialitat a sentit únic
- Reordenació de les connexions entre nivells
- Obertura connexió Platja Somorrostro - Port Olímpic
- Nou Centre Municipal d'Esports Nàutics (CMEN)
- Promoció economia blava als locals a cota de port

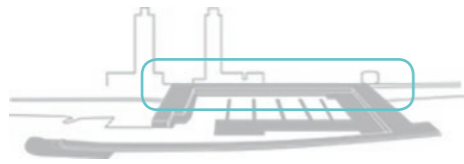


Redefinició usos

- Nou centre esports nàutics3.000 m²
- Locals economia blava2.556 m²
- Gestió residus port (en planta).....831 m²
- Total sup. construïda interior.....6.387 m²



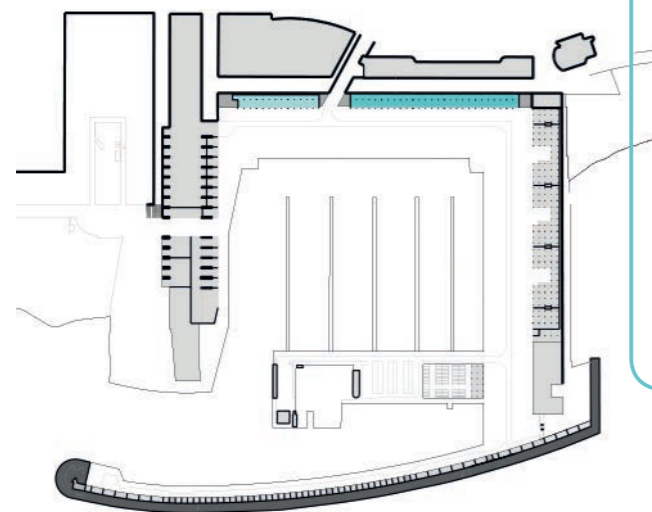
Moll de Mestral



- Reprogramació dels usos vers una economia blava
- Eliminació terrasses locals d'oci nocturn i aparcament
- Remodelació de l'espai públic
- Millora de la connectivitat entre ciutat-port amb nou accés al Port Olímpic des de l'Av. del Litoral



Fotografia actual: Terrasses locals d'oci nocturn i aparcament



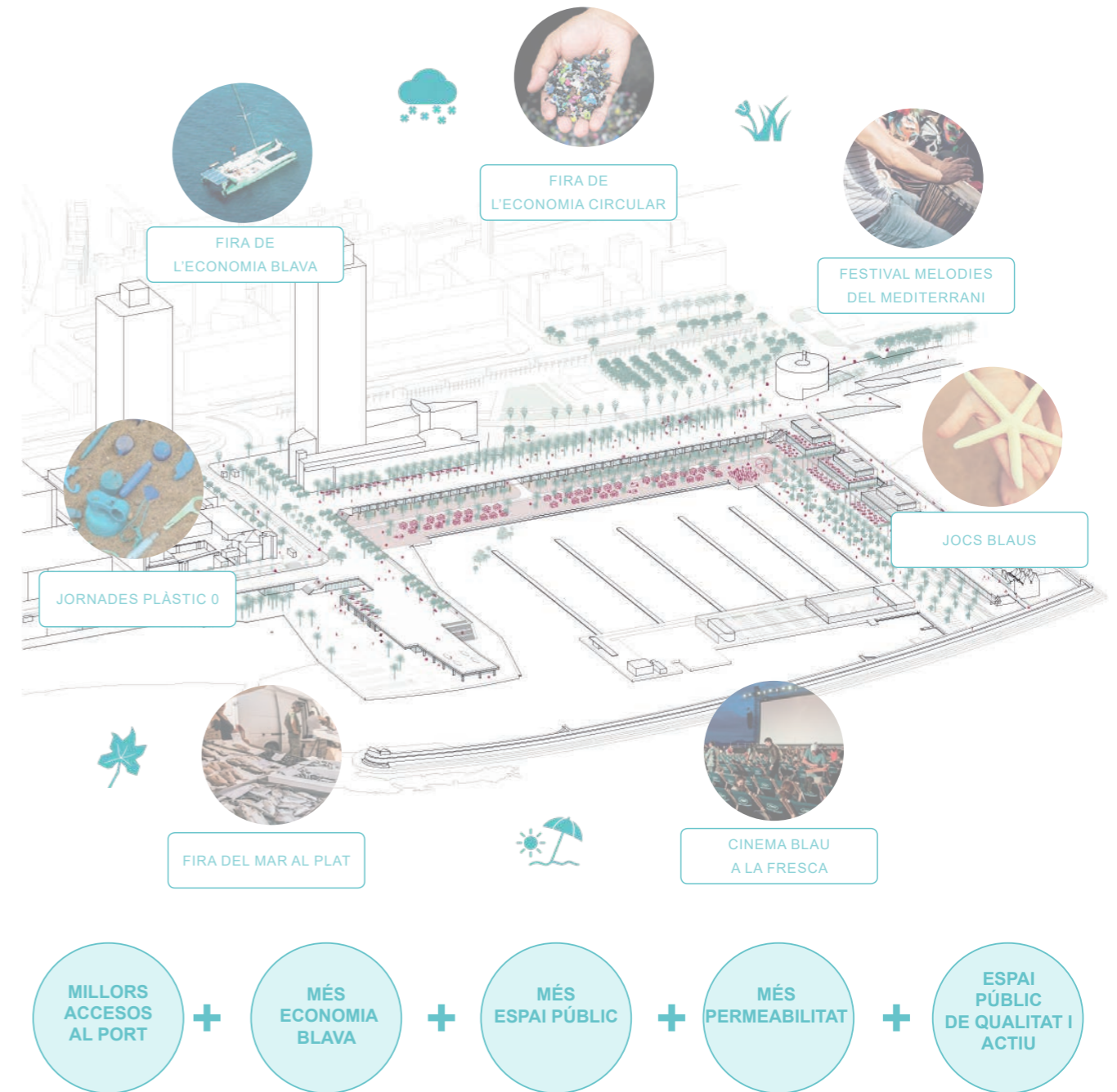
3733 m² per nous locals d'economia blava

💡 Innovació i tecnologia ->60%

🌊 Activitats nàutiques i recreatives ->40%

Nou accés de vehicles a l'aparcament BSM i al port. Nou accés vianants adaptat i segregat.

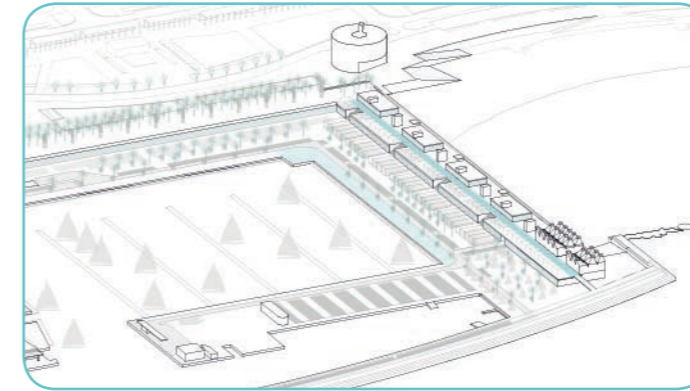
Per complementar les activitats econòmiques permanents es preveu la realització d'una sèrie d'iniciatives temporals per activar el nou espai públic del moll de Mestral al llarg de tot l'any. Actualment s'està treballant en la definició de possibles continguts.



Moll de Gregal

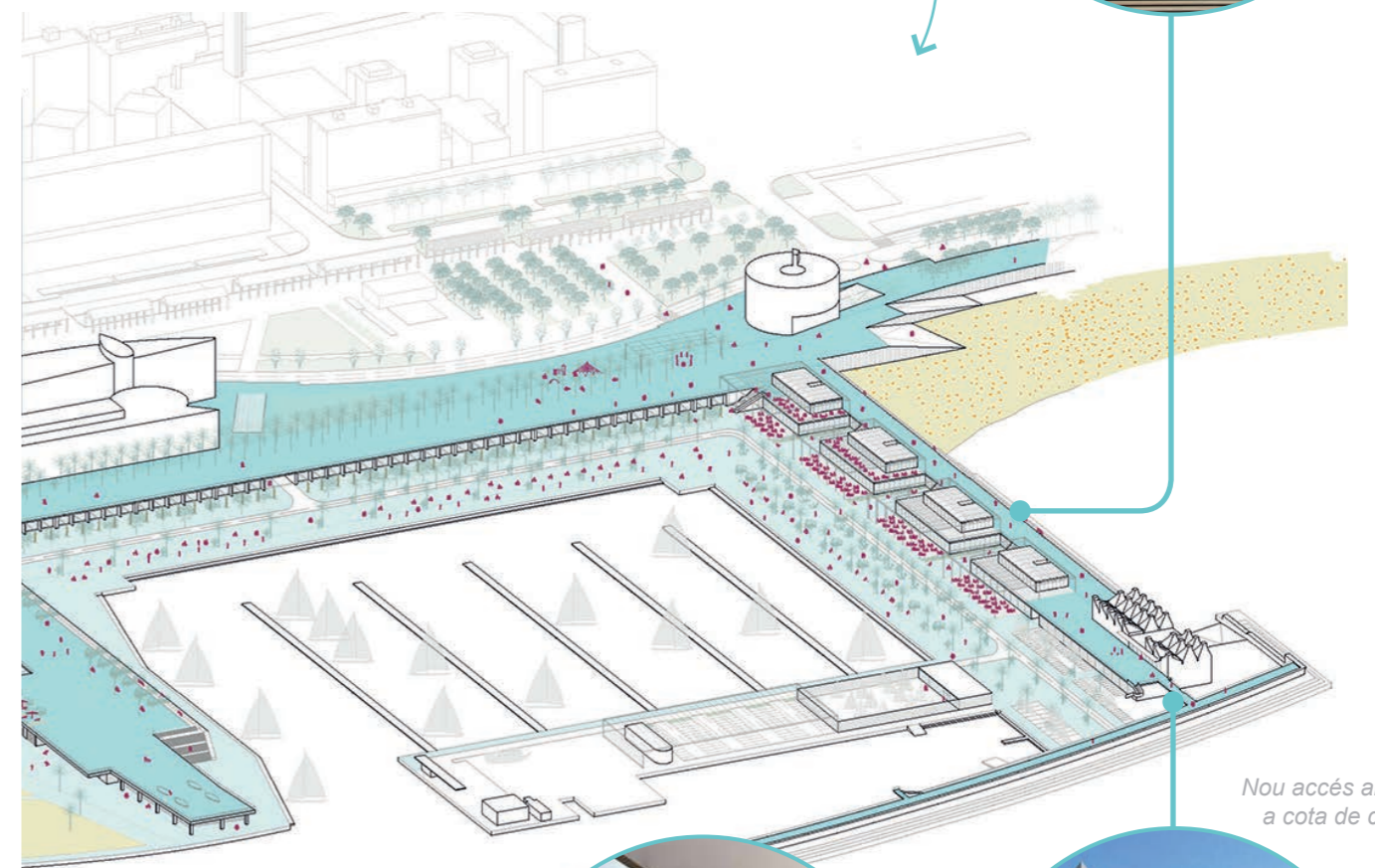


- Nous espais restauració
- Reordenació terrasses
- Eliminació aparcament
- Increment espai públic i millora de comunicacions verticals
- Nou passeig cota ciutat sobre platges de connexió al barri amb Centre Municipal de Vela i Dic de Recer
- Remodelació Centre Municipal de Vela amb nou accés desde cota ciutat
- Grans pèrgoles fotovoltaïques sobre terrasses a cota passeig i port.



Estat actual

Nou arranjament passeig al costat platja Nova Icaria



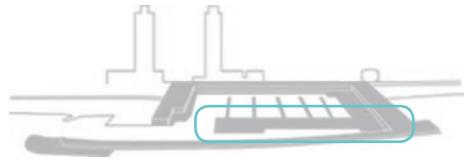
Nou accés al CMV a cota de ciutat



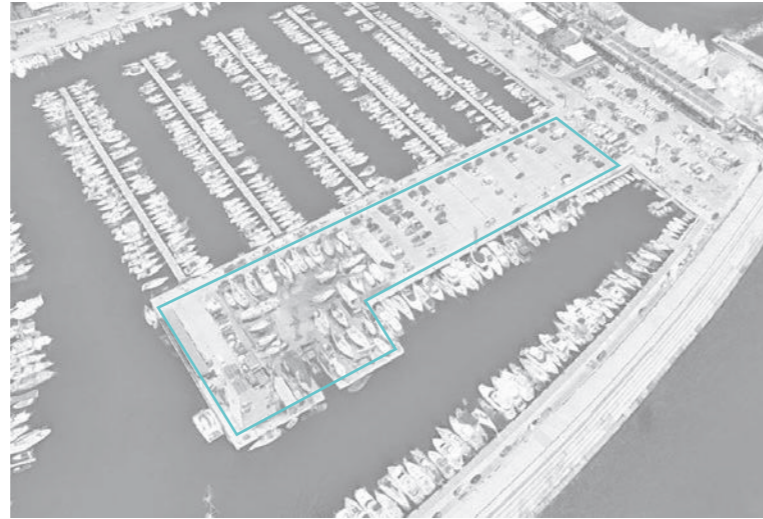
Proposta



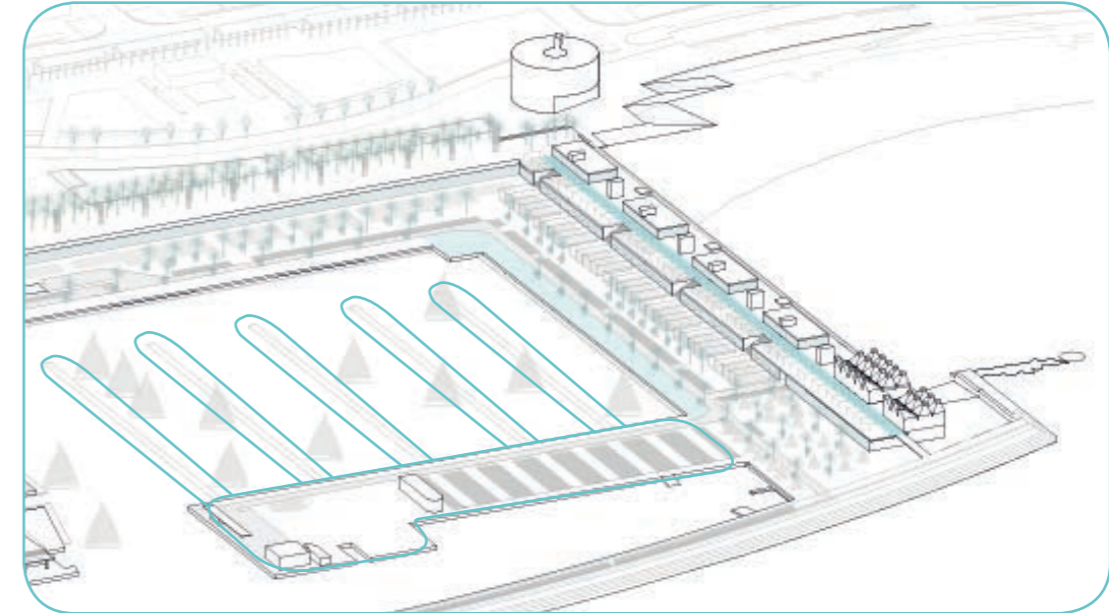
Moll de Xaloc



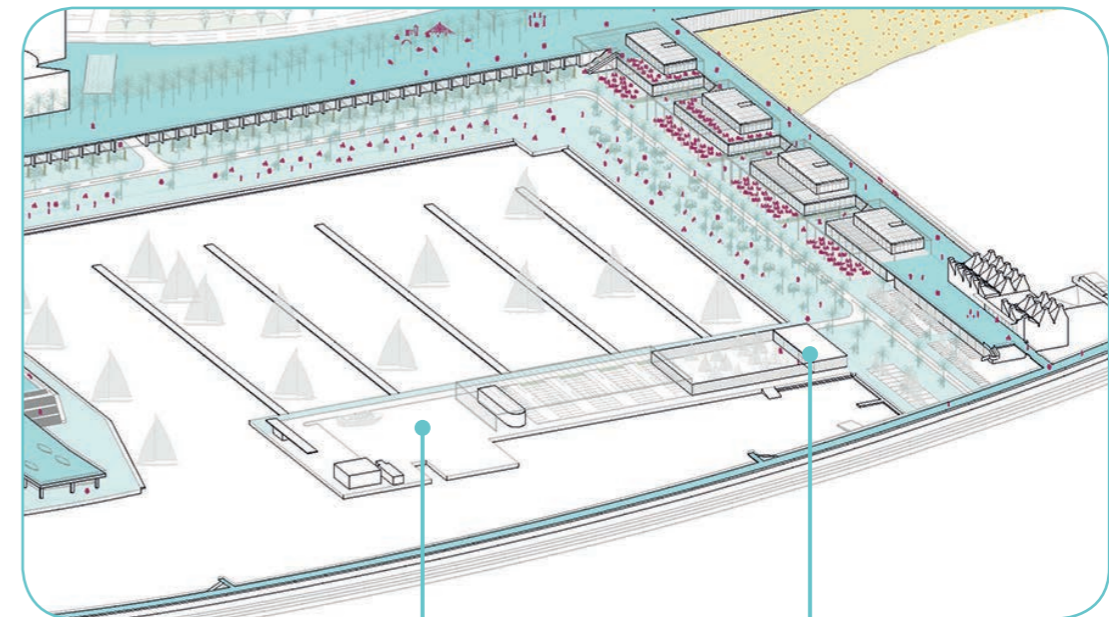
- Àrea de potencial creixement per edifici nous serveis, nova capitania, aparcament i locals.
- Nou edifici vestuaris i magatzems pel CMV
- Nou espai d'avarada pel CMV
- Millora infraestructura marítima: substitució pantalans
- Reorganització espai Escar



Fotografia actual: Zona Escar i aparcament



Estat actual



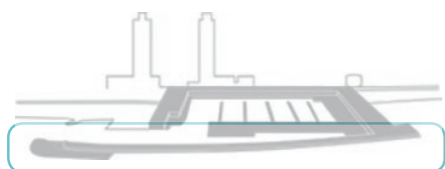
Proposta

Àrees de potencial creixement

Futura ampliació del CMV



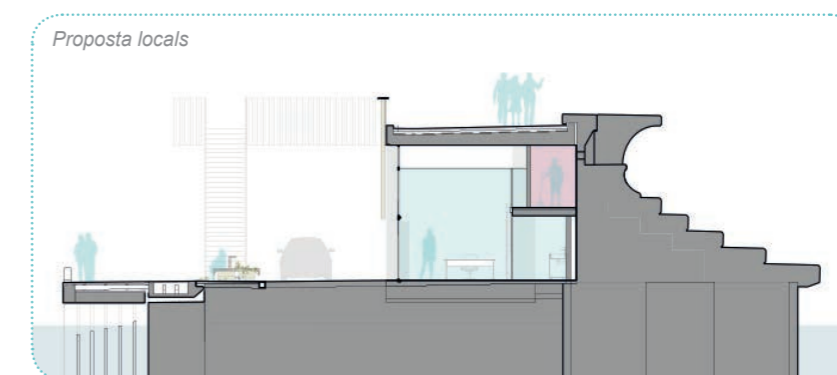
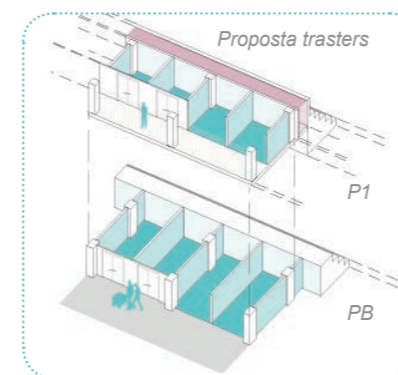
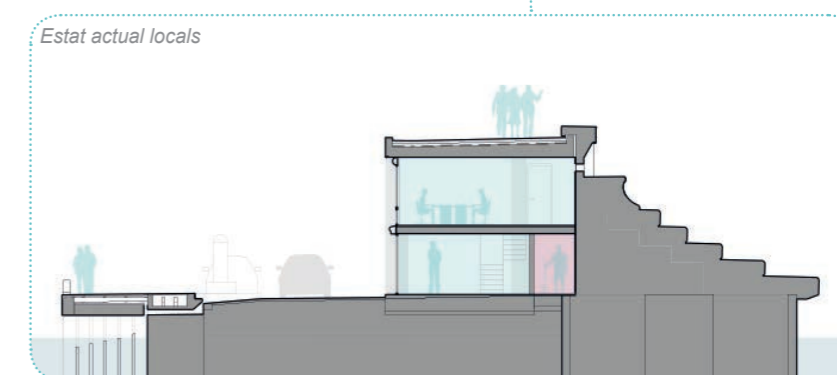
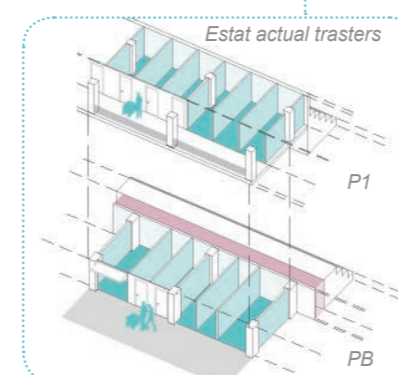
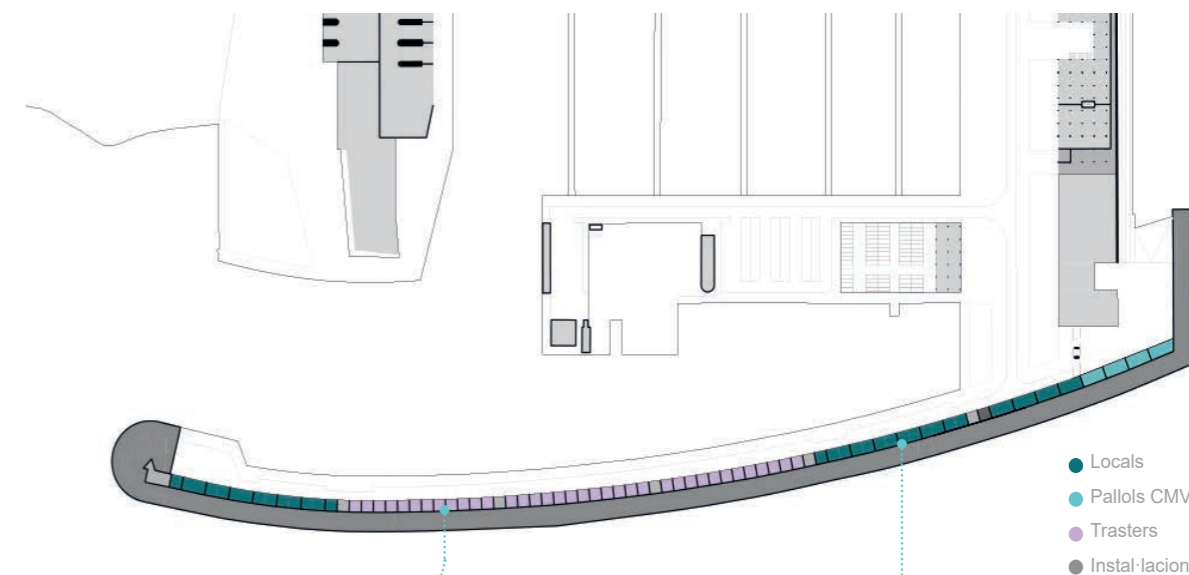
Dic de Recer



- Intervenció per evitar l'ultrapassament.
- Rehabilitació de totes les edificacions.
- Noves comunicacions verticals.
- Actuacions per supressió fenomen ultrapassament.
- Rehabilitació integral construccions (locals, pallols, etc)
- Noves urbanitzacions a cota moll i cota passeig (plataforma única)
- Nous serveis, equipaments i accessos entre desnivell passeig.



Fotografia actual: manca de connexió entre cota port-cota ciutat.
Espai a cota de port poc agradable i fragmentat per escales.



Millora coonectivitat ciutat-port

→ Millora continuïtat longitudinal

El projecte contempla la millora de la continuïtat entre el Passeig Marítim de la Barceloneta i el Passeig Marítim de la Nova Icària en dos punts concrets: davant l'escultura d'El Peix Daurat (passera de fusta) i als entorns de l'edifici de l'AEMET. Davant de l'escultura es proposa l'obertura d'un nou carrer unidireccional direcció Llobregat que connecti el moll de Marina amb el Passeig Marítim de la Barceloneta. Aquesta intervenció farà que la secció del Passeig de la Barceloneta es mantingui fins al moll de Marina, enlloc de fer-se més estreta amb la passera de fusta actual. També s'ordena l'esplanada de Marina alliberant espai per a vianants per tal de facilitar la continuïtat longitudinal.

A cota de port es proposa l'obertura d'una nova connexió per sota el moll de Marina donant continuïtat al passeig a cota platja.

Als entorns de l'AEMET, s'eliminen els esglaons que separaven les diferents cotes i es descongessiona l'espai de mobiliari urbà. També es planteja una nova connexió entre platja i port en aquest àmbit garantint la cota límit de creixement de mar en els escenaris de canvi climàtic.

→ Millora connexions transversals

Es prioritza la millora de dues connexions barri-port: eix Marina i eix moll de Gregal.

L'eix Marina es millorarà amb l'arranjament dels vials i de l'espai públic de l'esplanada entre les torres, de tal manera que es guanyi espai per al vianant i es faciliti la transició a través de la Plaça dels Voluntaris Olímpics.

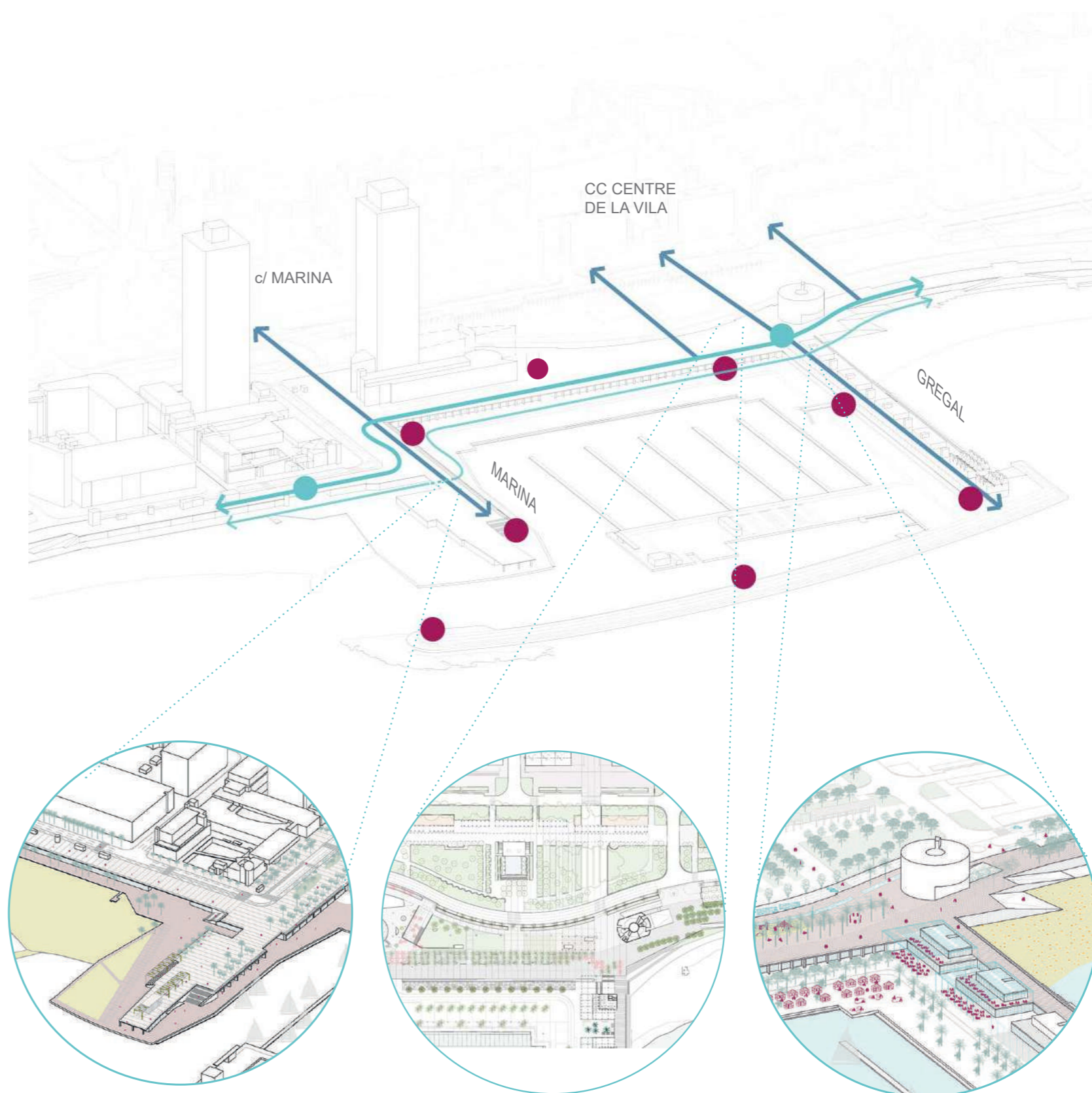
L'eix Gregal es millorarà amb l'obertura visual i l'eliminació d'obstacles físics (terrasses, massa vegetal molt densa, escales) entre el centre comercial el Centre de la Vila i el pont que comunica amb el dic de Recer.

● Milliores en l'accessibilitat a la cota port

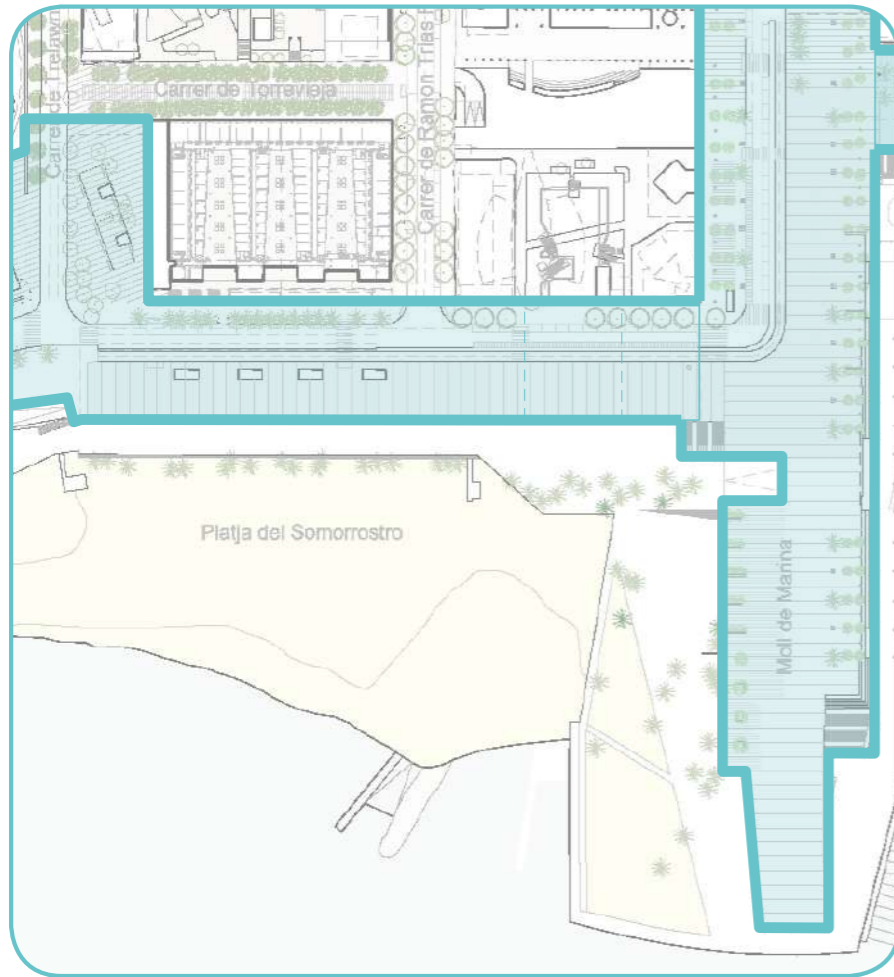
El projecte també preveu la millora dels accessos per a vianants a la cota Port. A l'encreuament entre el nou vial del Pg. Marítim i el del moll de Marina es preveu la creació d'unes noves escales que comuniquin la cota superior del moll amb el passeig a la cota platja, coincidint amb la continuïtat d'aquest passeig dins el port.

Als dos extrems del moll de Mestral s'han plantejat dues noves escales fixes i unes mecàniques que tindran molta més visibilitat que les actuals. Aquests accessos també disposaran d'ascensor. La nova configuració dels locals de restauració al moll de Gregal també permetrà fer molt més visibles els accessos verticals existents.

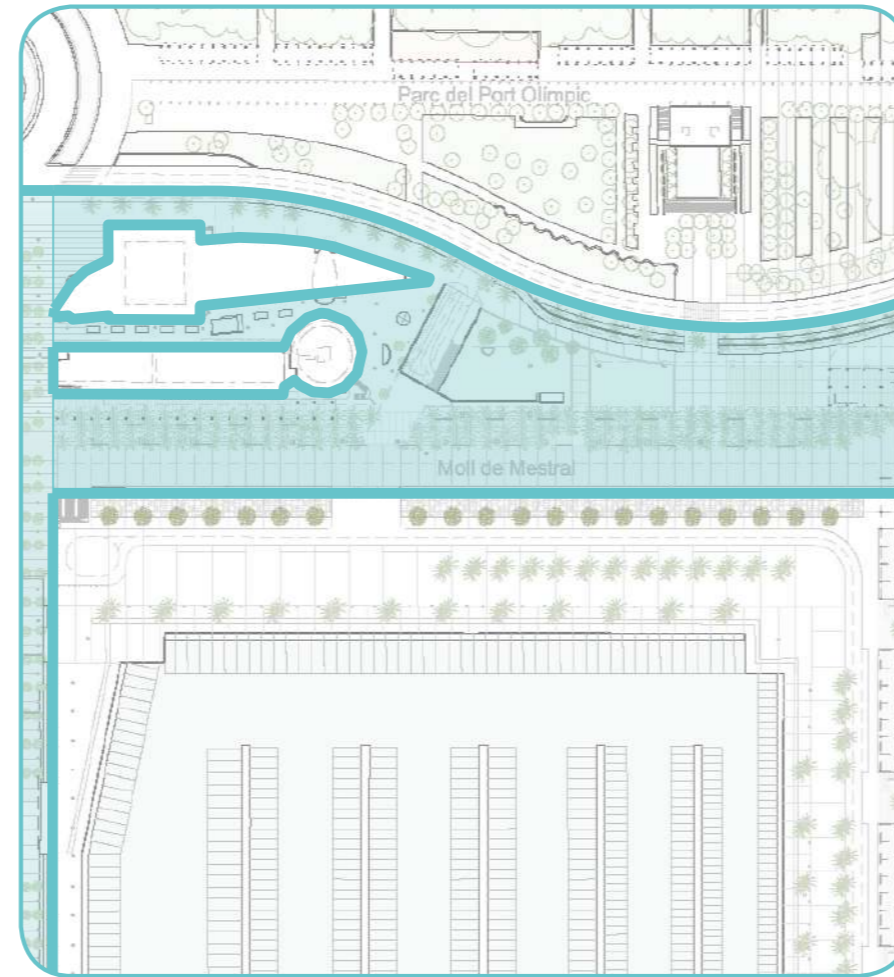
L'accés per persones amb mobilitat reduïda estarà garantit amb els ascensors anteriors i eventualment amb la vorera de la nova rampa d'accés al Port, amb una amplada de 3m i una pendent del 6%.



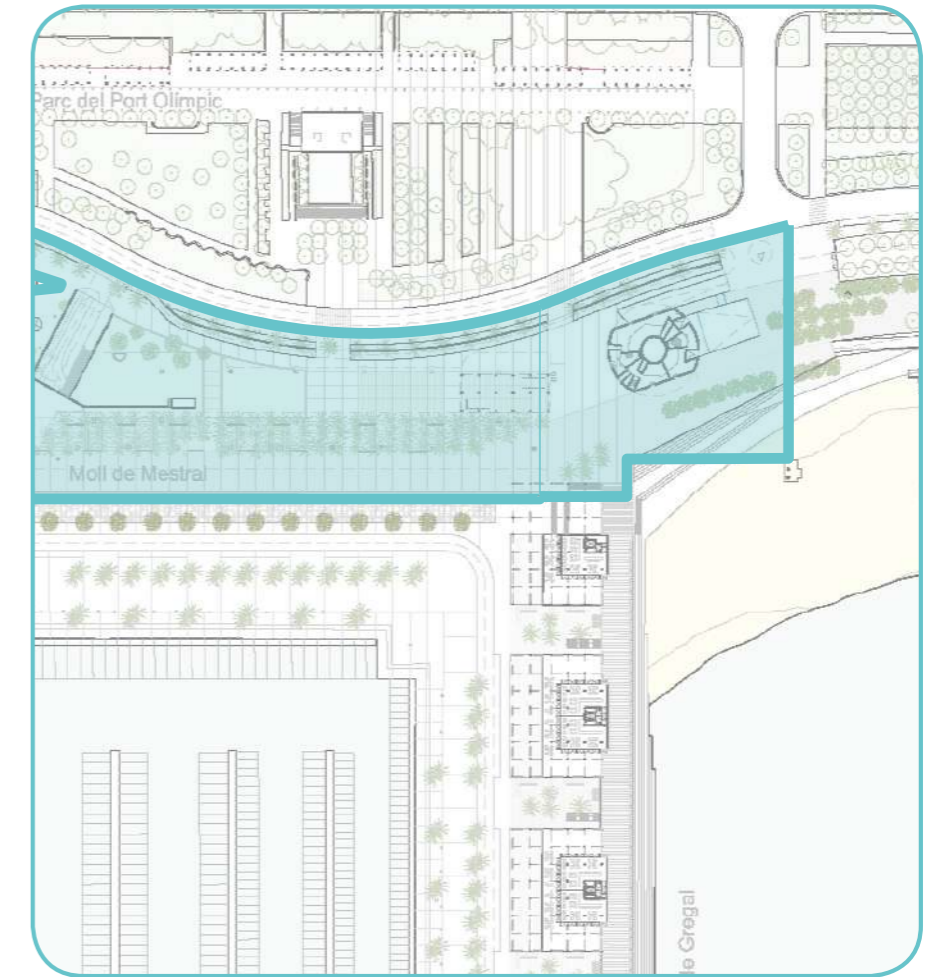
Platja Somorrostro



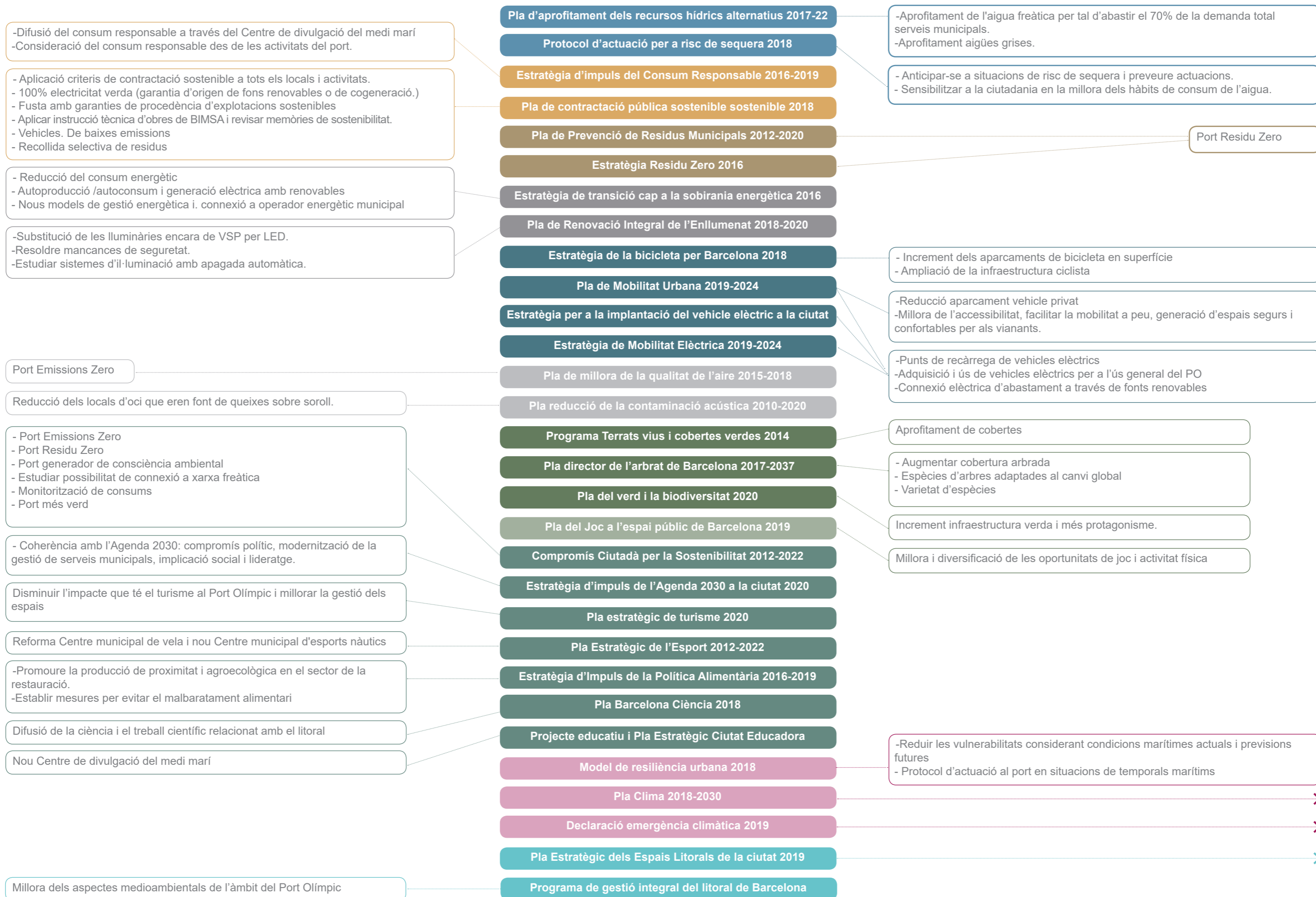
Parc del Port Olímpic



Entorns AEMET



Vinculació del Master pla als Plans i projectes municipals vigents



Pla Clima 2018-2030

- Fomentar l'estalvi d'aigua a escala municipal.
- Potenciar ús **aigües grises**.
- Avaluació i seguiment **qualitat** aigua de boca i freàtica.

Aigua

- Conscienciar a la ciutadania de la important contribució de l'alimentació al canvi climàtic.
- Promoure productes de proximitat i agroecològics en la restauració.
- Establir mesures per evitar el malbaratament alimentari.

Alimentació

- Fomentar consum responsable i models d'organitzacions de l'economia social i solidària

Economia

- Facilitar integració elements generadors d'energia a l'espai públic.
- Millorar l'eficiència en el consum energètic de les empreses.
- Impulsar l'autoproducció i autoconsum d'energies renovables per part d'empreses i entitats

Energia

- Estudiar la vulnerabilitat per erosió i inundació marina.
- Redefinir els usos litorals existents per adequar-los a les necessitats futures i a la disponibilitat de platja.
- Introduir criteris de sostenibilitat en totes les activitats.
- Naturalitzar la costa de Barcelona.
- Apropar el coneixement del mar a la població.
- Impulsar un ús sostenible del mar.
- Aplicar les mesures d'adaptació i augment de la resiliència.
- Replanificar el model d'usos dels espais litorals.

Litoral

- Desenvolupar infraestructura per a bicicletes i potenciar l'ús.
- Regular l'estacionament i fiscalitzar per promoure el vehicle elèctric.
- Millorar distribució de mercaderies i potenciar que la darrera milla es faci en vehicles més sostenibles.
- Facilitar substitució de maquinària i vehicles professionals a altres de baixes emissions.

Mobilitat

- Identificar espais de refugi climàtic existents i potencials.
- Prioritzar actuacions refrescants en els àmbits territorials vulnerables.

Regulació tèrmica

- Assessorar empreses per facilitar la reducció de residus i emissions.
- Optimitzar rutes i millorar servei de recollida de residus.
- Renovar la flota de neteja i recollida de residus per vehicles menys contaminants.

Residus

- Garantir criteris de sostenibilitat en protocols de projectes i obres.
- Contractació/compra pública baixa en carboni + social
- Impulsar un mecanisme de compensació de les emissions generades per les grans obres.
- Millora fiscalitat ambiental per empreses baixes en carboni.
- Consolidar xarxa equipaments d'educació ambiental.
- Millorar informació en episodis de contaminació i nous riscos.

Sostenibilitat

- Impuls a la infraestructura verda.
- Vegetació termoreguladora o xeròfila segons tipus de zona.
- Introducció d'espècies autòctones o ben adaptades.
- Crear jardins efímers o de temporada.

Verd urbà

Declaració emergència climàtica 2019

- Substituir 100.000 m³/any d'aigua potable per recursos hídrics alternatius (usos compatibles).

- Definir estratègia d'economia verda, blava i circular.
- Potenciar clústers d'empreses d'energies renovables i d'economia circular.

- Electrificació del port.
- Contractació d'energia 100% renovable.
- Implantar sistemes de generació de renovables al port de Barcelona (42 MWp el 2030) i a les cobertes dels edificis i amb pèrgoles als aparcaments (40 MWp el 2030).
- Garantir la gestió energètica eficient dels serveis municipals (cicle de l'aigua i residus).
- Optimitzar la gestió energètica i els subministraments de l'enllumenat públic i els edificis municipals (10% d'estalvi).

- Millorar accessibilitat, amplada i confort zones vianants.
- Incrementar carrers pacificats.
- Consolidar infraestructura per a bicicletes.
- Ampliar oferta d'ancoratges per a bicicletes.
- Estacionament regulat.

- Intervenir en el passeig Marítim de la Barceloneta per proveir ombra i confort tèrmic (vegetació, pèrgoles, teixits...)

- Sistemes individualitzats de recollida de residus comercials per augmentar recollida selectiva i reduir incineració.

- Introduir el vector emergència climàtica en la transformació del front litoral.
- Fiscalitat amb caràcter ambiental sobre el sector aeronàutic.

Pla Estratègic dels Espais Litorals de la ciutat 2019

Diagnosi del Port Olímpic:

- Falta de maritimitat del Port Olímpic en l'imaginari col·lectiu.
- Una part del port no està oberta a la ciutat.
- És el punt de centralitat que separa una àrea litoral amb més equipaments d'una amb més baixa densitat.
- Espai públic molt fraccionat i poc aprofitat, amb una mala distribució de l'espai i dels usos; amb molt pes per al cotxe i les terrasses dels locals de restauració i oci nocturn; i amb escassa ombra, vegetació i mobiliari urbà.

Estratègies vinculades al Port Olímpic:

- Augment confort, habitabilitat, seguretat i prevenció a l'espai públic
- Reequilibri de les dotacions i utilització dels espais
- Foment de la gestió cívica
- Serveis de proximitat
- Millora de l'accessibilitat i garantia de la continuïtat del litoral
- Accés a la vora del mar
- Promoció formació i coneixement sobre activitats nàutiques
- Impuls de les ciències i les tecnologies marines
- Foment de l'economia blava i l'ocupació inclusiva
- Reducció de les emissions contaminants
- Naturalització de la franja litoral
- Increment de la resiliència del litoral
- Foment del litoral com a espai saludable
- Creació d'espais de trobada entre ciutadania i agents del litoral
- Nova governança del litoral

Projectes que tenen aplicabilitat al Port Olímpic:

- Gestió d'equipaments en clau de maritimitat.
- Potenciar els serveis socioambientals dels espais públics.
- Creació d'un espai d'interpretació de la biodiversitat marina.
- Programes de suport a l'ocupació i l'emprenedoria en els sectors econòmics vinculats al mar (economia blava).
- Suport projectes comunitaris referents a inserció laboral, formació i promoció de l'economia social i les tasques solidàries.
- Impuls activitats de promoció del peix de proximitat.
- Promoció nàutica popular.
- Reorganització de la gestió municipal del litoral.
- Apropar l'espai del Port Olímpic al ciutadà.
- Infraestructura per bicicletes longitudinal i transversal.
- Repensar plaça voluntaris olímpics
- Repensar espai públic davant CSIC-CMIMA
- Millora accés Centre Municipal de Vela creant passeig al Moll de Gregal a cota de ciutat fins al dic de Recer
- Senyalització dels recorreguts per vianants i usuaris de bicicletes.
- Elaboració participativa dels avantprojectes dels espais lliures i de connexió a l'entorn del Port Olímpic.
- Corredor blau-verd del litoral.
- Ambientaltització del trànsit marítim

ANTECEDENTS

Antecedents

El front marítim de Barcelona conforma un dels paisatges urbans més característics de la ciutat, plenament integrat a l'imaginari dels seus ciutadans i visitants, configurant el major espai públic de la ciutat i un gran reclam pels turistes que visiten la ciutat. Actualment és impensable desassociar la imatge de la ciutat amb la del seu front litoral, tot i que fins als anys 80 del segle passat aquest espai es caracteritzés per ser una àrea marginal conformada per espais industrials, la majoria d'ells obsolets, i assentaments informals. A més, el front marítim estava flanquejat per la línia de ferrocarril, fet que creava una barrera física que separava funcional i simbòlicament la ciutat del mar.

La recuperació del litoral, o millor dit, el redescobriments del litoral com a peça estratègica de la ciutat, ha estat la intervenció que més impacte ha tingut en la configuració urbana de la Barcelona actual. La seva transformació es va iniciar a finals dels anys 80 amb les grans operacions urbanístiques que la ciutat va realitzar per albergar els Jocs Olímpics del 92, i que van resultar ser un trampolí per a la nova planificació de la ciutat, entesa per primera vegada en el seu conjunt. Però la transformació del litoral no va acabar una vegada celebrats els Jocs Olímpics. En un període de 20 anys, entre el 1992 i la celebració del Fòrum Universal de les Cultures del 2004, més de 10 quilòmetres de la ciutat van ser transformats:

L'obsolescència dels fronts marítims i la seva posterior regeneració suposa el paradigma de la transformació de la ciutat industrial a la ciutat postindustrial. En un procés de terciarització de l'economia urbana i en un context cada vegada més globalitzat on les ciutats han de competir entre elles per atraure capital, inversions i noves activitats, el front marítim ha esdevingut un àmbit estratègic per les ciutats, una gran reserva d'espai on poder desenvolupar usos vinculats al turisme, a la cultura, a la recreació, al comerç i a l'habitatge; una oportunitat no només per redissenyar fragments del seu teixit urbà, sinó també per redefinir el caràcter i la imatge de la pròpia ciutat.

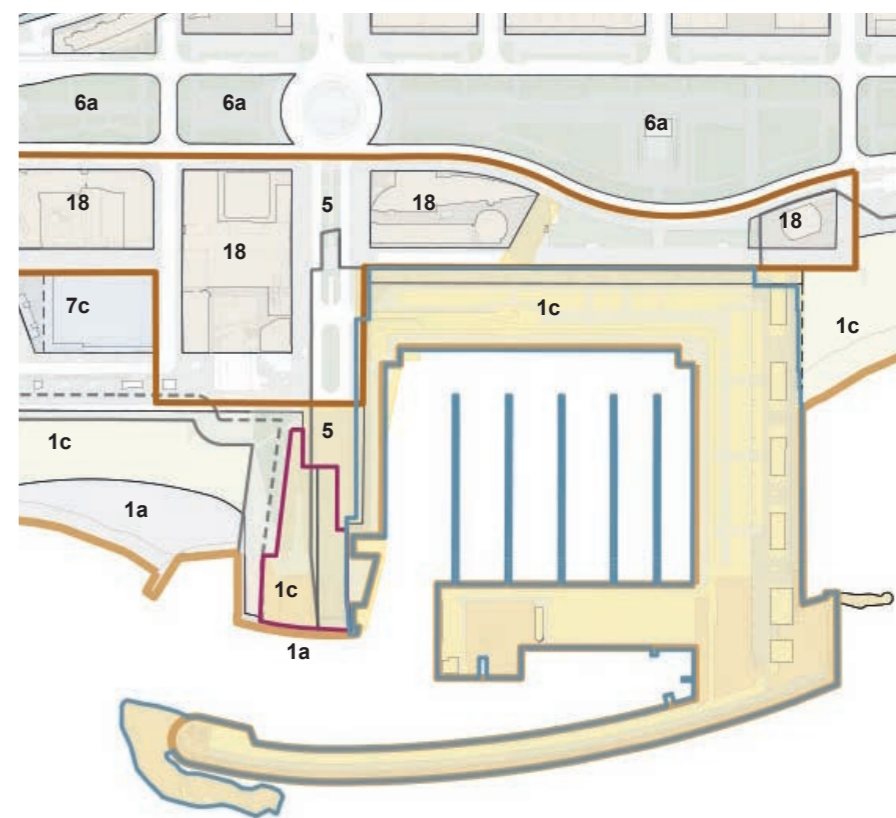
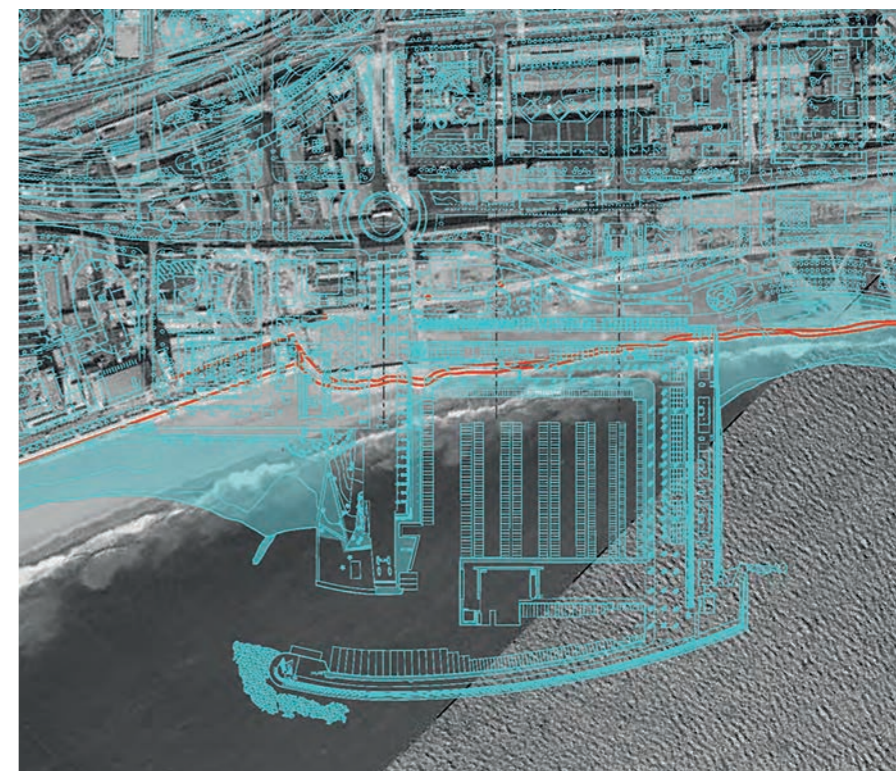
No obstant, els reptes als que avui s'han d'afrontar les ciutats són molt diferents als de fa unes dècades. Obliguen a repensar la lògica de regeneració del front marítim implementada fins ara i, sobretot, a establir mecanismes que permetin apropar la ciutat als espais portuaris sense que aquests hagin de renunciar a les activitats que li són pròpies. Els ports i els usos associats són part intrínseca de la ciutat i de la seva identitat. Els reptes que suposa l'actual context socioeconòmic i mediambiental, crisi econòmica i canvi climàtic, ens obliguen a repensar la lògica de regeneració del front marítim per substitució, i a establir mecanismes que permetin apropar la ciutat als espais portuaris sense que aquests hagin de renunciar a les activitats que li són pròpies. Cal reivindicar que els ports i els seus usos són part intrínseca de la ciutat i la seva segregació física és merament funcional. Es tracta per tant de "desfronteritzar" el port i no de desplaçar-lo.

L'any 1990, mitjançant l'acord del Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya, s'atorga a la Vila Olímpica SA la concessió per a la construcció i l'explotació del Port Olímpic per a un termini de 30 anys. Aquesta concessió es va cedir a favor de l'Ajuntament de Barcelona l'any 1996. Aquest mitjançant contracte, va cedir la comercialització, explotació i administració del port a l'empresa Port Olímpic de Barcelona SA (Pobasa).

A banda de Pobasa, l'Ajuntament va subscriure contractes privats amb tercers de cessió d'ús per a locals (i les seves terrasses assignades), pallol i amarratges. També, l'any 2013 es va signar un nou contracte de cessió d'ús dels espais de l'extrem del moll de Marina amb el Club Patí de Vela. La concessió i tots aquests contractes es va extingir al 2020 i a partir d'ara la gestió la duu a terme B:SM.

La regulació d'usos des de l'entrada en servei del recinte havia estat el títol concessional, el reglament intern de funcionament i els contractes de cessió de dret d'us dels locals comercials. Com que aquests instruments havien estat insuficients per regular activitats el 2006 es va desenvolupar el Pla Especial d'Usos.

Durant la darrera dècada el port ha evolucionat cap a un model dedicat a l'oci nocturn i la restauració, així com al turisme. Una especialització que ha acabat atraient altres negocis com el lloguer de panyols i vaixells com a allotjaments turístic, així com un problema de seguretat i convivència veïnal durant la nit important. La difícil convivència d'aquest model al port es veu agreujada pel desordre administratiu que regeix el port. Tot plegat fa que el model d'usos i la governança del Port Olímpic necessiti un replantejament i una actualització, ajustant-se a les noves demandes de la ciutat.



- PE ordenació urbana (1987)
- PE Usos del Port Olímpic de Barcelona (juliol 2006)
- PEU Ordenació parcial de l'àrea E13 (octubre 2009)
- Línies de delimitació del domini públic marítim terrestre (ZMT)
- Límit de la zona de servitud del domini públic marítim terrestre

RESUM DE LA DIAGNOSI *

Context sociodemogràfic

Usos

Espai públic

Mobilitat

Estat de les infraestructures

Medi ambient

* Adjunt en en aquest document s'inclou l'Annex 1 amb la Diagnosi complerta.

Context sociodemogràfic

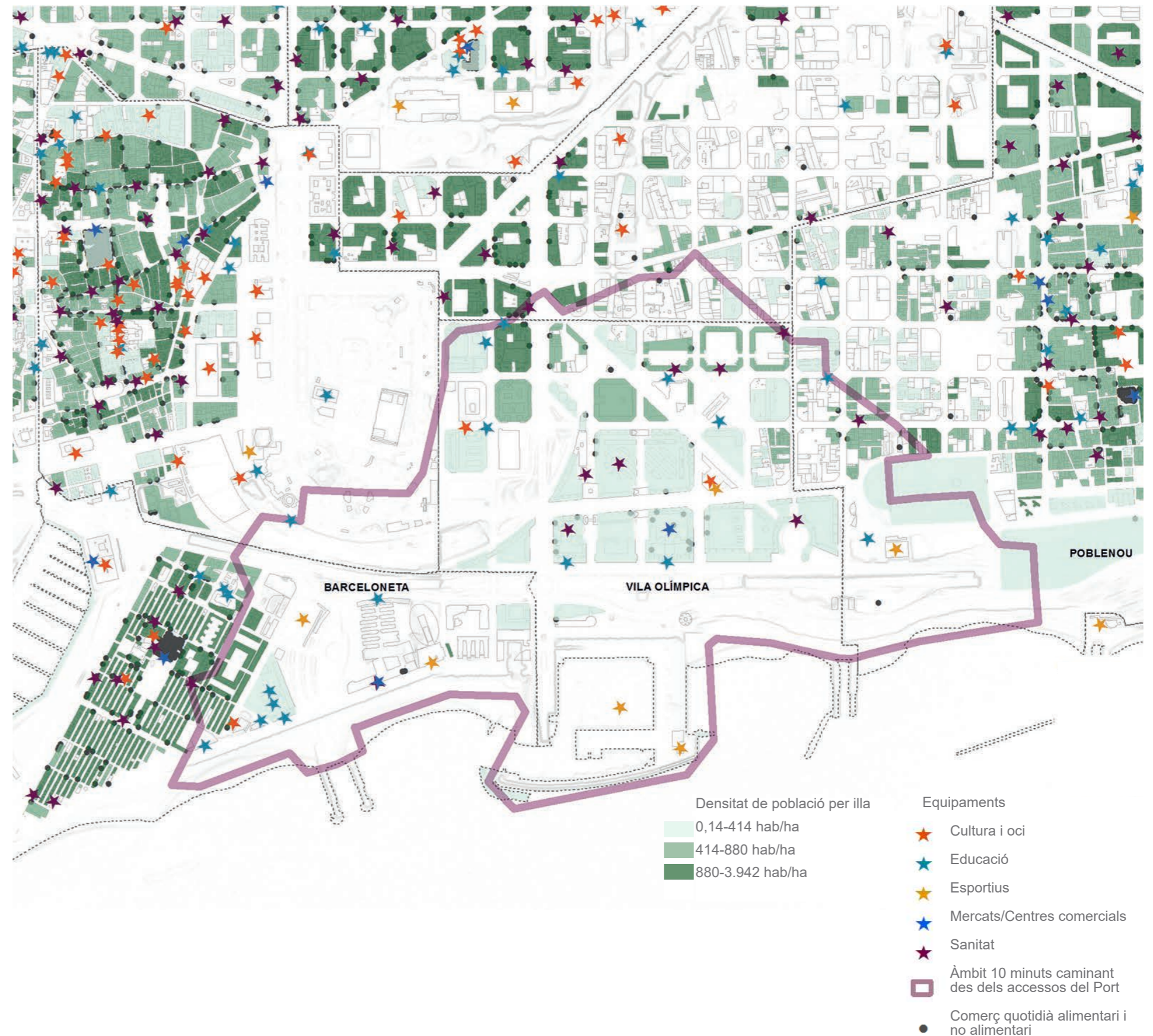
El Port Olímpic se situa en el barri de la Vila Olímpica (Districte de Sant Martí). El barri de La Barceloneta (Districte de Ciutat Vella) és molt pròxim al port. Aquests dos barris presenten teixits morfològics i perfils sociodemogràfics amb contrastos importants.

- **Densitat:** Vila Olímpica 383 i Barceloneta 1.100 hab/ha
- **Habitatge:** A la Vila Olímpica 1/3 té més de 120 m². A la Barceloneta 77% tenen menys de 61 m².
- **Espai públic:** Vila Olímpica té molts espais públic i molts interiors d'illa d'ús privatiu. Els espais públics i carrers tenen poca vitalitat degut a que estan mal connectats entre ells i amb el passeig marítim. La Barceloneta té poc espai públic.

| | Vila Olímpica | Barceloneta |
|-----------------------------------|---------------|-------------|
| Població amb rendes baixes | 7% | 14,3% |
| Nivell formatiu baix | 3,8% | 16,8% |
| Taxa atur censal | 15% | 25,3% |
| Població ocupada no qualificada | 3,6% | 10% |
| Mal estat de conservació edificis | 4% | 32,2% |
| Habitatges <50m ² | 6,9% | 54,1% |
| Població nascuda fora UE.15 | 12,9% | 27,2% |
| Llars només població <75anys | 3,8% | 10% |
| Índex de renda | 164,2% | 79,6% |

El mapa de la vida quotidiana de la dreta mostra la composició i densitat demogràfica, la mobilitat a peu i el comerç en planta baixa. Es pot observar amb la línia lila quina és l'àrea des de la qual es pot arribar al Port en 10 minuts caminant. També veiem on es situen els equipaments i el comerç quotidià, en major concentració al Born, Barceloneta i Poblenou. Per últim es reflecteixen les densitats de població per illa, força coincidents amb la situació d'equipaments i comerç quotidià.

En resum podem concloure la baixa presència de vida quotidiana a les zones més properes al Port Olímpic si es compara amb els barris propers.



Usos

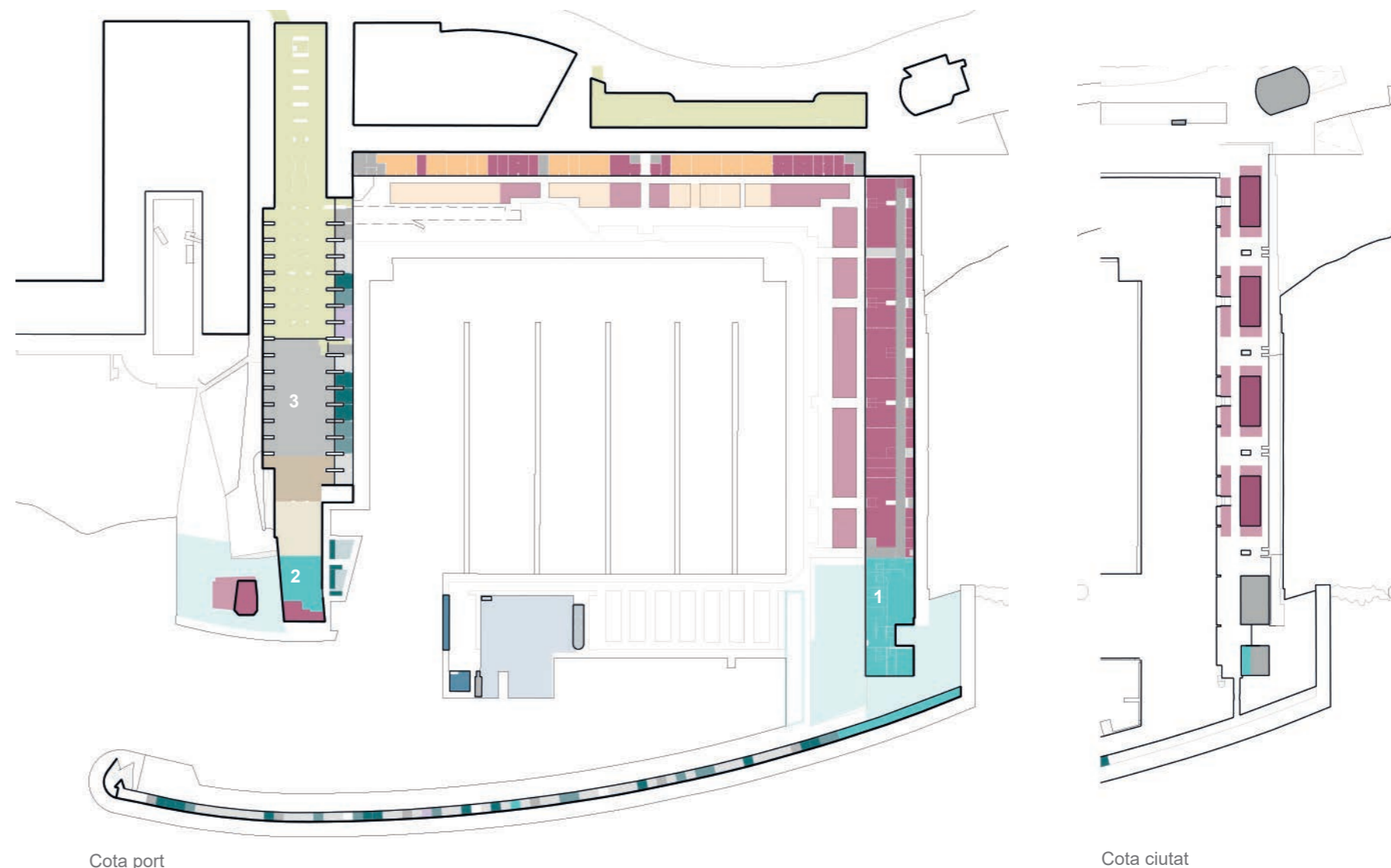
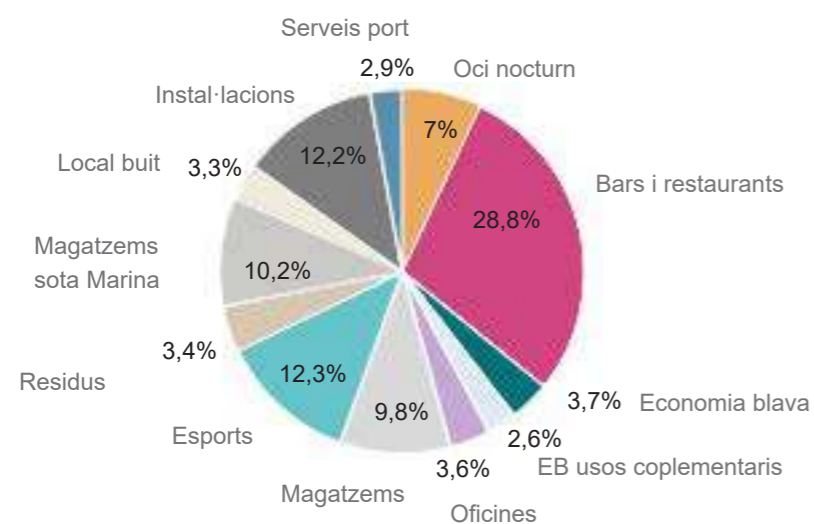
L'activitat econòmica portuària del conjunt del litoral barceloní s'ha articulada tradicionalment a partir de la pesca, l'energia, la logística i el transport, i més tard per l'oci i el turisme. El Port Olímpic se sosté únicament sobre el sector econòmic dedicat a l'oci i el turisme, format en aquest cas per la nàutica esportiva. El sector de la nàutica està compost per una àmplia cadena de valors que es complementa amb un seguit d'activitats de suport sense les quals no seria possible bona part del desenvolupament de les activitats primàries, indústria i serveis nàutics, que el conformen. Alhora, el sector atrau un seguit d'activitats complementàries (restauració i esports de mar) que s'articulen al voltant de la nàutica.

És precisament la marcada presència de les activitats complementàries dins l'espai portuari, que han fet que el Port Olímpic adopti un caràcter diferent de la resta de ports i s'articuli a partir de tres grans pilars:

- **Nàutica**
705 amarradors
Més de 100 embarcacions xàrter
19 empreses dedicades al lloguer d'embarcacions
7 escoles nàutiques
- **Restauració**
Més de 20 restaurants
9.500 cadires
- **Esport**
Club municipal de vela amb més de 26.000 usuaris
1.200 abonats
6.000 alumnes de vela escolar

Respecte als usos, cal fer esment en la marcada dispersió i obsolescència dels espais tècnics, logístics i de serveis que constitueixen una superfície molt significativa del port vital pel seu funcionament.

NOTA: Dades actualitzades el 2019.



| LOCALS COMERCIALS | |
|---|----------------------|
| Oci nocturn | 1.885 m ² |
| Terrasses oci nocturn | 2.084 m ² |
| Bars i restaurants | 7.704 m ² |
| Terrasses dels restaurants | 5.891 m ² |
| Empreses nàutiques | 978 m ² |
| Activitats complementàries | 697 m ² |
| Espais exteriors | 205 m ² |
| Oficines | 974 m ² |
| Magatzems (inclou altells Dic de Recer) | 2.631 m ² |

| ESPORTS NÀUTICS | |
|---------------------------------|----------------------|
| 1 Centre municipal de vela | 2.156 m ² |
| Pallols CMV (7 pallols) | 501 m ² |
| Espais exteriors | 6.081 m ² |
| 2 Espai usat pel Club patí vela | 639 m ² |

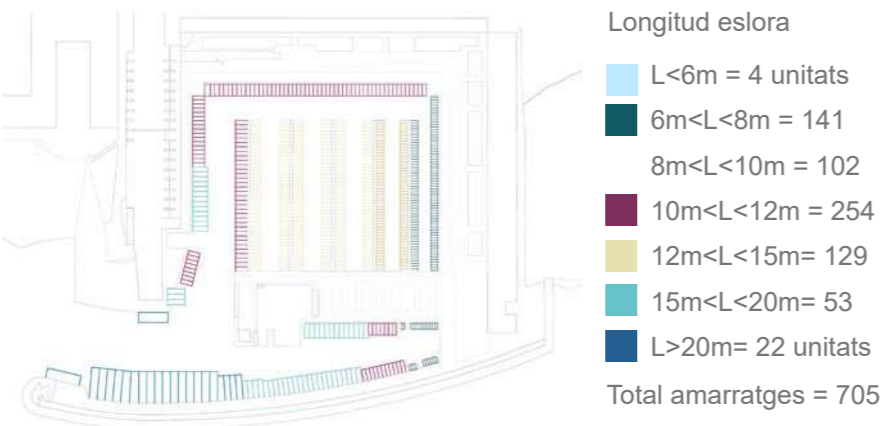
| SERVEIS PORTUARIS | |
|--------------------------|----------------------|
| Capitania | 470 m ² |
| Benzinera | 127 m ² |
| Lavabos i altres serveis | 170 m ² |
| Escar | 3.151 m ² |

| ALTRES | |
|-------------------------------|-----------------------|
| Gestió de residus (en planta) | 831 m ² |
| 3 Magatzems sota Marina | 2.820 m ² |
| Local buit | 875 m ² |
| Àrees tècniques | 3.308 m ² |
| APARCAMENTS BSM | 22.637 m ² |
| TOTAL INTERIOR | 49.076 m ² |
| TOTAL EXTERIOR | 20.054 m ² |
| TOTAL | 69.130 m ² |

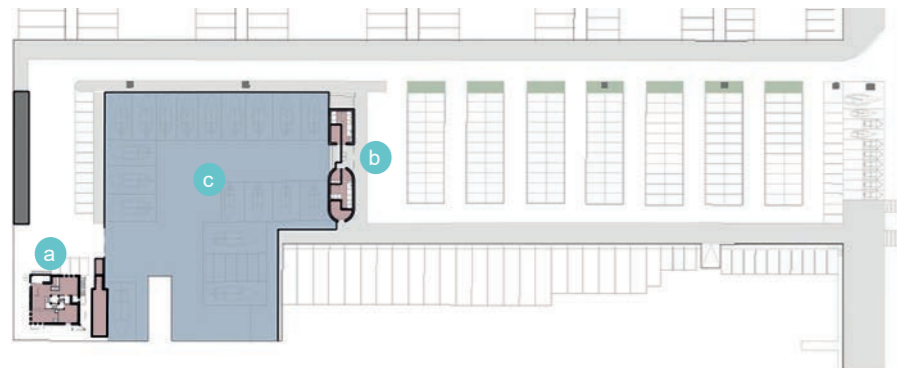
Nàutica

El port té un total de 30.5818 m² d'amarratges distribuïts al llarg dels diferents molls i mitjançant 5 pantalans perpendiculars al moll de Xaloc. Aquests són de tipus fix realitzats amb plaques prefabricades de formigó pretensat.

La distribució per eslores de la flota es reflecteix en el diagrama següent:



L'oferta de serveis per a navegants està ubicada en el moll de Xaloc, on hi ha l'edifici de capitania, una construcció de serveis i l'escar.



a CAPITANIA

Superfície: Construïda 484 m². Útil 372 m² (4 mitges plantes)
Programa: Infermeria, despatxos, sala de reunions i menjador.
Problemes: Accessibilitat. És complicat instal·lar un ascensor.

b EDIFICI SERVEIS PER NAVEGANTS

Superfície: Construïda 180 m². Útil 120 m²
Programa: Lavabos, dutxes i bugaderia
Problemes: Espai reduït i fosc. Es veu necessari millorar i ampliar els serveis per a navegants per a adequar-los als nous requeriments.

c ESCAR

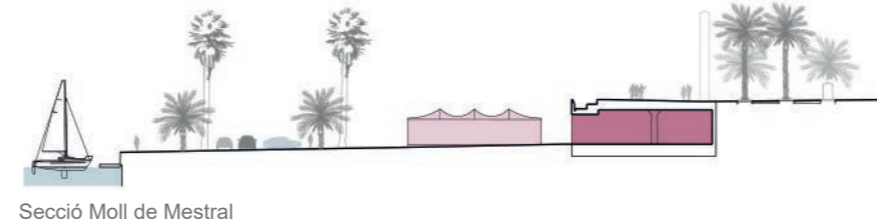
Superfície: 3.060 m²
Problemes: La xarxa de recollida d'aigües pluvials és escassa i sense decantació, desguassant directament al mar sense tractament previ. Els paviments presenten desperfectes. El tancament perimetral, tot i haver estat renovat recentment, té molta oxidació.

Restauració

La restauració és sens dubte l'activitat més visible del Port Olímpic i la més instaurada entre l'imaginari dels ciutadans. El Pla d'Usos del 2006 va permetre l'obertura de bars musicals i locals dedicats a l'oci nocturn, que progressivament, van anar desplaçant els petits negocis preexistents, fins a una colonització complerta del moll de Mestral. La darrera dècada ha confirmat aquesta tendència, consolidant un model dedicat a l'oci nocturn i la restauració, amb 86% de la superfície comercial del port.

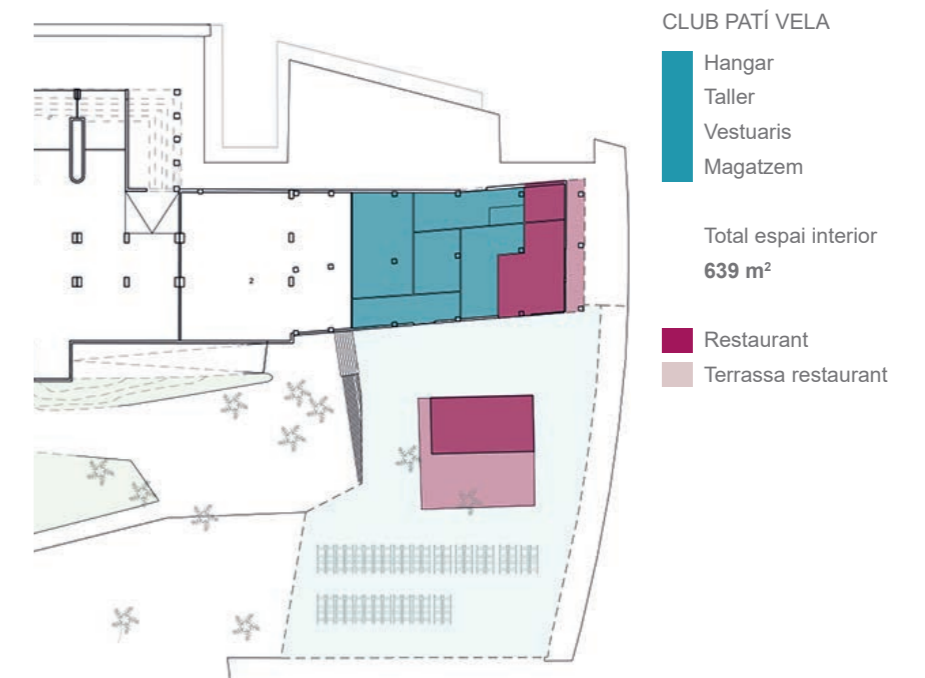
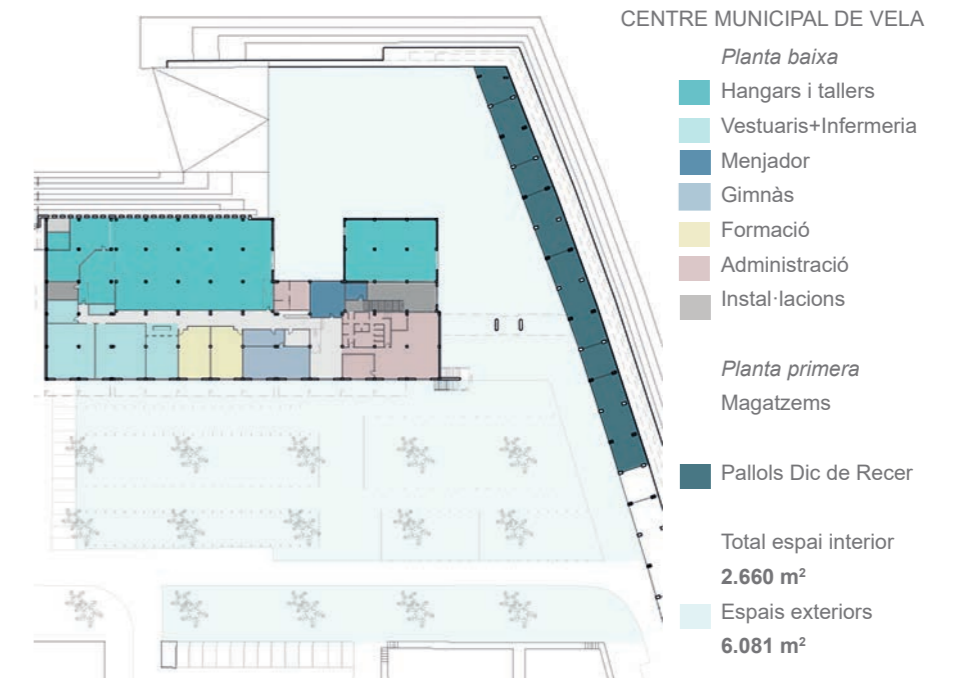
Actualment (dades del 2019) el Port Olímpic compta amb 23 restaurants al Moll de Gregal que sumats als locals d'oci nocturn del Moll de Mestral comptabilitzen 37 establiments. Estan representats per una associació pròpia de restauradors (ABROPORT) i ocupen per complet els molls de Gregal i Mestral.

Les terrasses dels locals de restauració i oci ocupen un 15,5% de l'espai públic del port. Tal com estan emplaçades creen passadissos entre les façanes i les carpes exteriors com es pot veure en les fotos inferiors. A més a més de l'ocupació física, alguns locals i les externalitats que generen han comportat queixes veïnals sobre soroll, incivisme, inseguretat i manca de neteja dels espais públics.



Esports

Des de la seva obertura al 1993, l'ensenyament de la vela ha estat representada pel **Centre Municipal de Vela** ubicat al moll de Gregal. El centre està gestionat per la Federació Catalana de Vela i ofereix formació puntual i cursos per a obtenir titulacions nàutiques. També fan activitats per a escoles. A l'extrem del moll de Marina també hi ha el **Club Patí Vela** que promou la navegació en aquesta disciplina. En el local tenen un taller on fabriquen artesanalment les embarcacions. El club també gestiona un restaurant que s'ubica una part de sota el moll de Marina i una altra en un mòdul exterior.



Espai públic

L'espai públic va ser un dels grans protagonistes de l'actuació de la Vila Olímpica. La façana marítima s'allunya de la línia de costa i del passeig marítim deixant un buffer d'espai lliure constituït pel conjunt de parcs i el Port Olímpic que es va configurar més com a espai públic que com a infraestructura portuària clàssica.

Aquest paper més urbà que marítim va permetre la connexió entre el passeig marítim existent de la Barceloneta que finalitzava a la platja del Somorrostro, amb el nou passeig cap al costat Besòs. Els passeigs marítims dels dos costats del port Olímpic tenen característiques formals i qualitatives diferents, però comparteixen que ambdós es divideixen en **una cota de ciutat i una cota de platja**. El Port Olímpic manté aquesta diferència de cotes que permet la col·locació semisoterrada dels diferents locals i espais del Port.

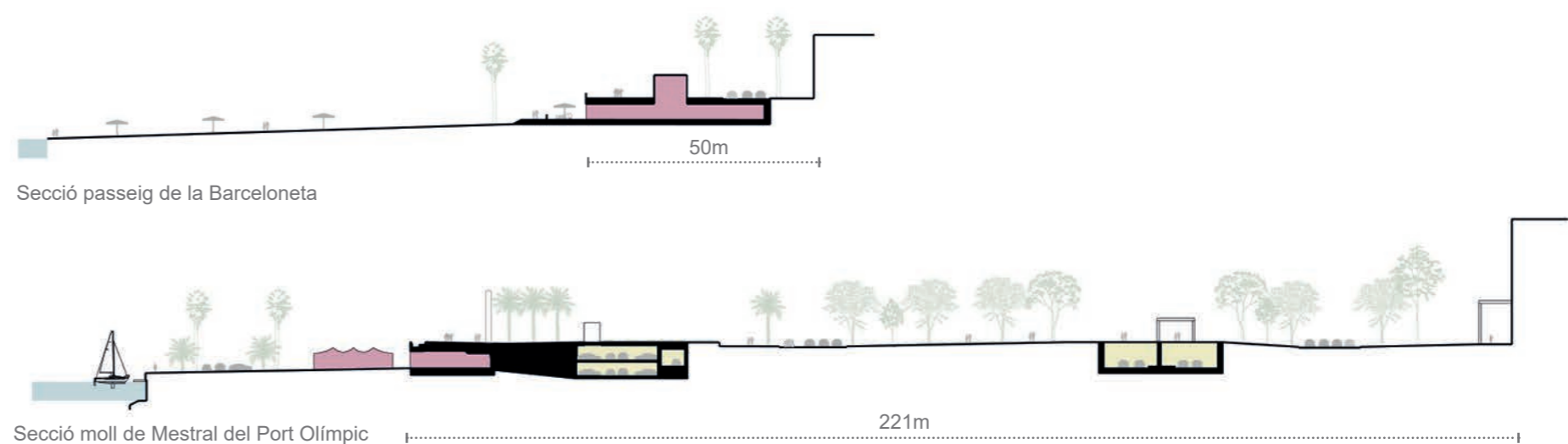
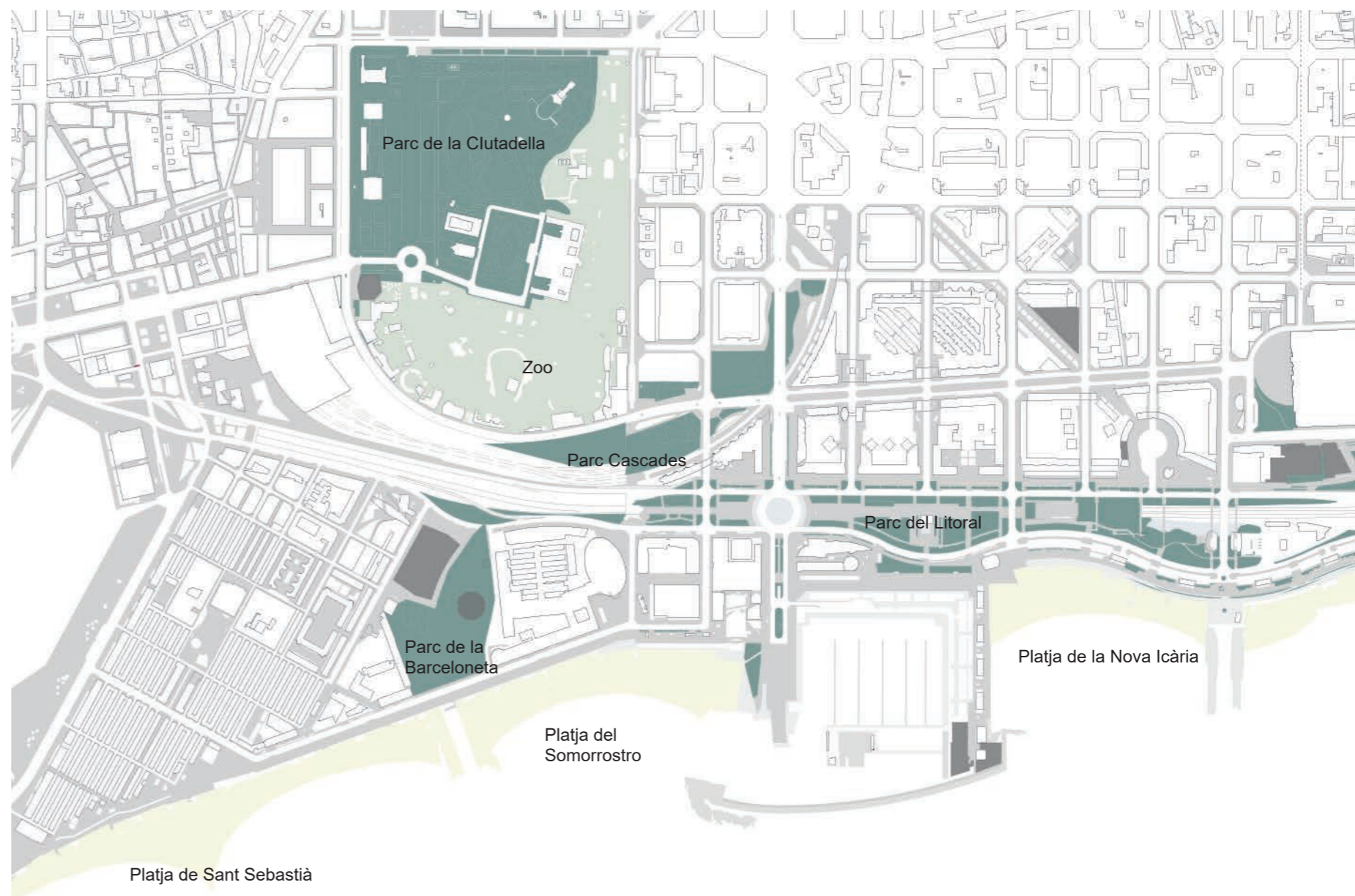
L'espai lliure del port és un espai majoritàriament obert a totes hores, només hi ha algunes zones tancades d'ús exclusiu portuari. No obstant aquest espai està molt poc aprofitat, amb només un **36%** efectivament disponible, i la part restant destinada al viari, a l'aparcament, a les terrasses dels locals i a les zones de varada del Centre Municipal de Vela.

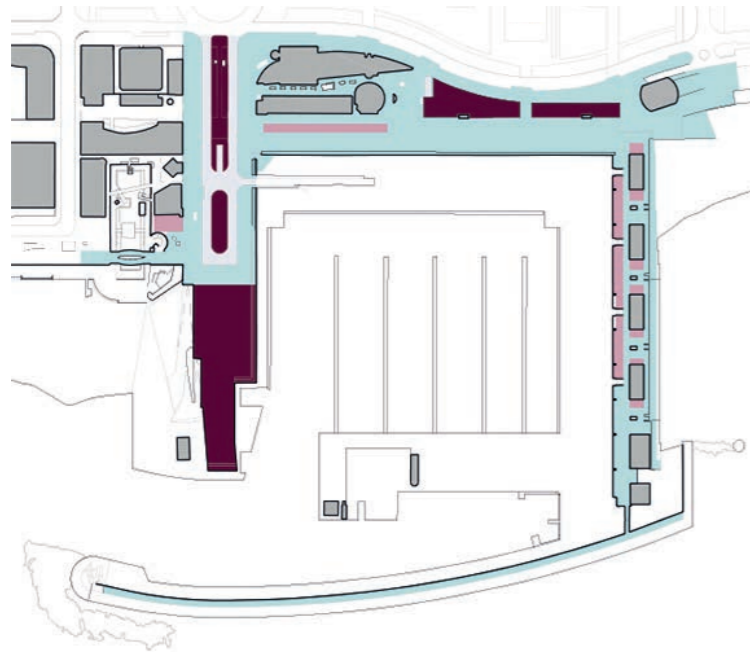
L'espai lliure està fragmentat i només es configura com una zona de passeig a prop de la làmina d'aigua i uns àmbits de pas cap a les façanes dels locals, entre els aparcaments i les terrasses. L'espai del Port té molt ús però és poc confortable, amb poca ombra i vegetació, pocs espais d'estada, poques fonts d'aigua per beure, punts morts, brutícia i amb mobiliari mal posicionat.

A cota ciutat l'espai disponible, malgrat generós, està força degradat i molt poc aprofitat. L'esplanada del **moll de Marina**, un espai amb molt potencial per les vistes obertes 360°, ha quedat com un espai obsolet molt poc còmode, sense cap ús definit, un cul de sac que acaba en un espai més deprimat i per tant amagat i poc atractiu. A la part nord del final de Marina, tant a les voreres com a la mitgera central, molts dels espais dedicats al vianant es troben atapeïts per l'aparcament irregular de motos.

En el **moll de Mestral** es disposa d'una àmplia franja d'espais de passeig i d'espais verds tocant a l'avinguda Litoral. Aquests espais queden segregats de la zona de passeig principal per les fileres de palmeres, el carril bici i les columnes de ventilació, convertint-se en uns espais marginats i desaproveïts.

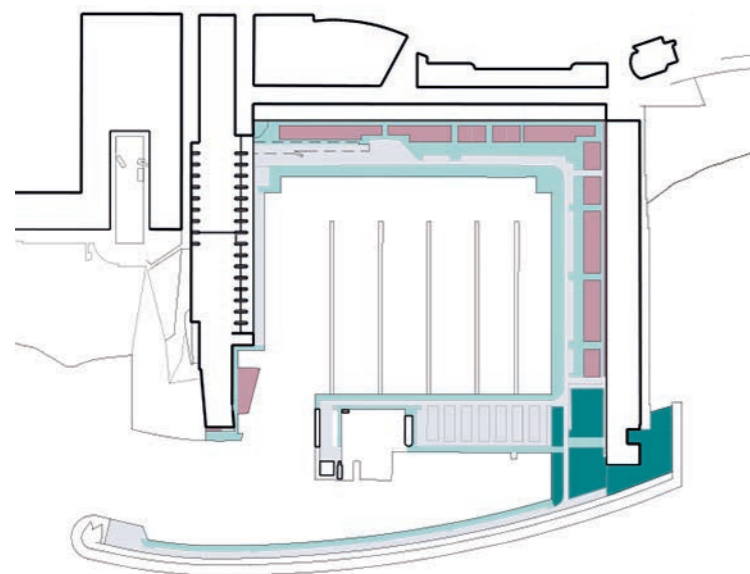
En el **moll de Gregal**, la secció de pas és adequada, tot i així hi ha cert conflicte entre l'ús de les terrasses dels restaurants i l'ús de passeig. La configuració actual de l'espai, amb les baranes que rodegen les escales de baixada enfrontades amb les xemeneies dels locals de la cota inferior, genera alguns espais arraconats i amb poca visibilitat.





Distribució espais a cota de ciutat

- 68%** Espai públic (40.600 m²)
- 5%** Terrasses (3.200 m²)
- 7%** Espai de viari i aparcament (4.100 m²)
- 20%** Espai inutilitzat o usos irregulars(11.500 m²)
 - Aparcament irregular motos
 - Espai infrautilitzat final Moll de Marina
 - Parterres no accessibles

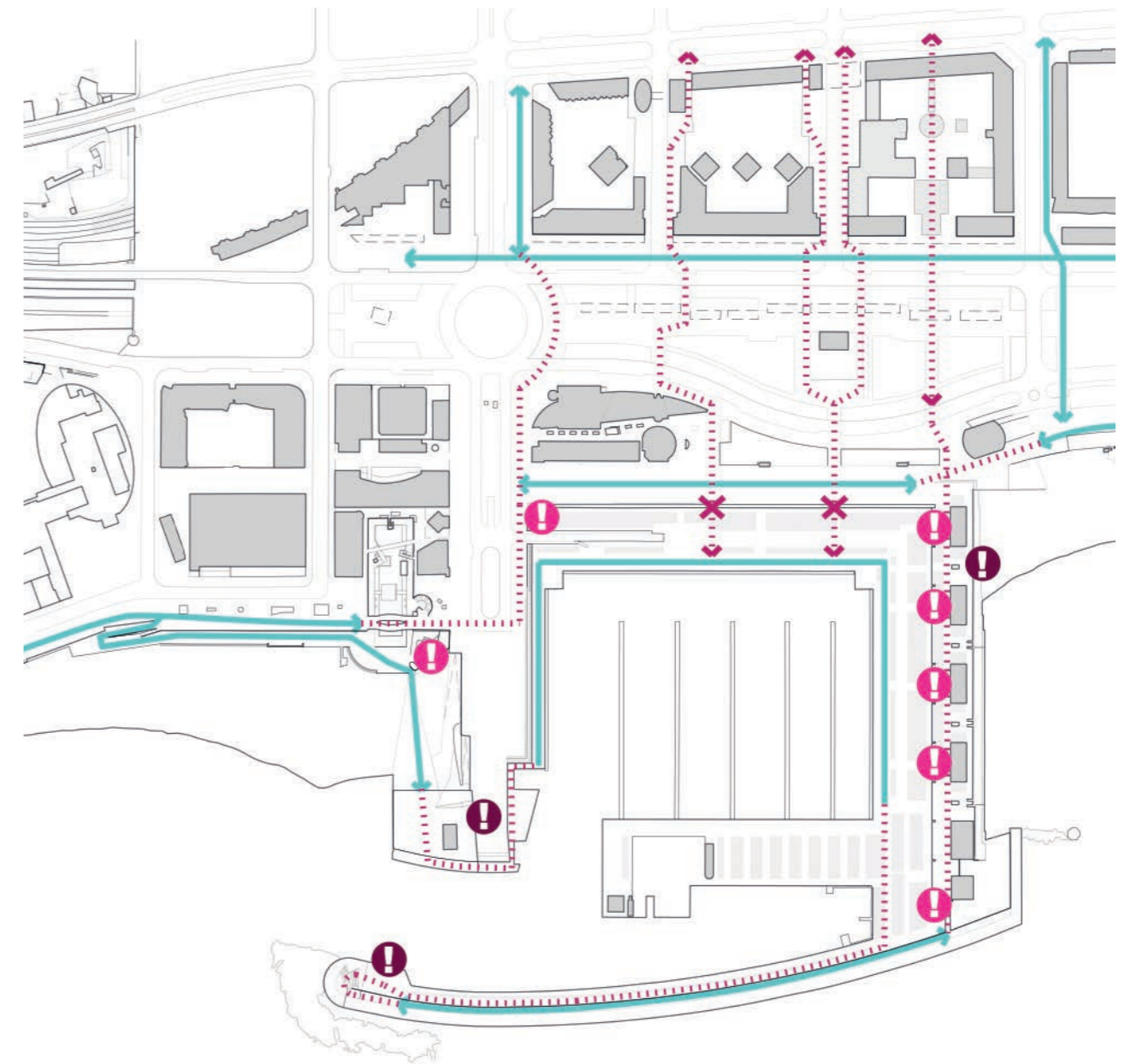


Distribució espai a cota de port

- 36%** Espai públic (17.200 m²)
- 15%** Terrasses (7.100 m²)
- 12%** Varada escola de Vela (5.800 m²)
- 37%** Espai de viari i aparcament (17.800 m²)

Espai públic i vida quotidiana

Des de la perspectiva de gènere les principals problemàtiques de l'espai públic del Port Olímpic són la manca de continuïtat dels recorreguts, la manca de diversitat d'usos i de manteniment per d'alguns dels seus espais. Com es pot veure a l'esquema inferior d'espai públic i vida quotidiana, es troben diferents recorreguts a peu que no són fluids, especialment les connexions verticals, de la ciutat cap al port. També cal destacar que l'activitat centrada en unes franges concretes del dia i els diversos punts amb manca de visibilitat, il·luminació, manteniment i accessibilitat fan que hi hagi llocs que puguin ser percebuts com insegurs.



- Continuitats
- Discontinuitats
- Inseguretat
- Cul-de-sac

Mobilitat

Vianants i bicicletes

El Port Olímpic s'insereix al bell mig del Passeig Marítim, un dels eixos amb més demanda de mobilitat de vianants, de bicicletes i de vehicles de mobilitat personal de la ciutat. El Port és un punt d'origen i destí de molts d'aquests itineraris de passeig i també un dels punts principals d'accés en transport públic al litoral. A grans trets, l'accessibilitat tant a peu com en bicicleta i en Vehicles de mobilitat personal queda condicionada per les següents problemàtiques:

A nivell longitudinal

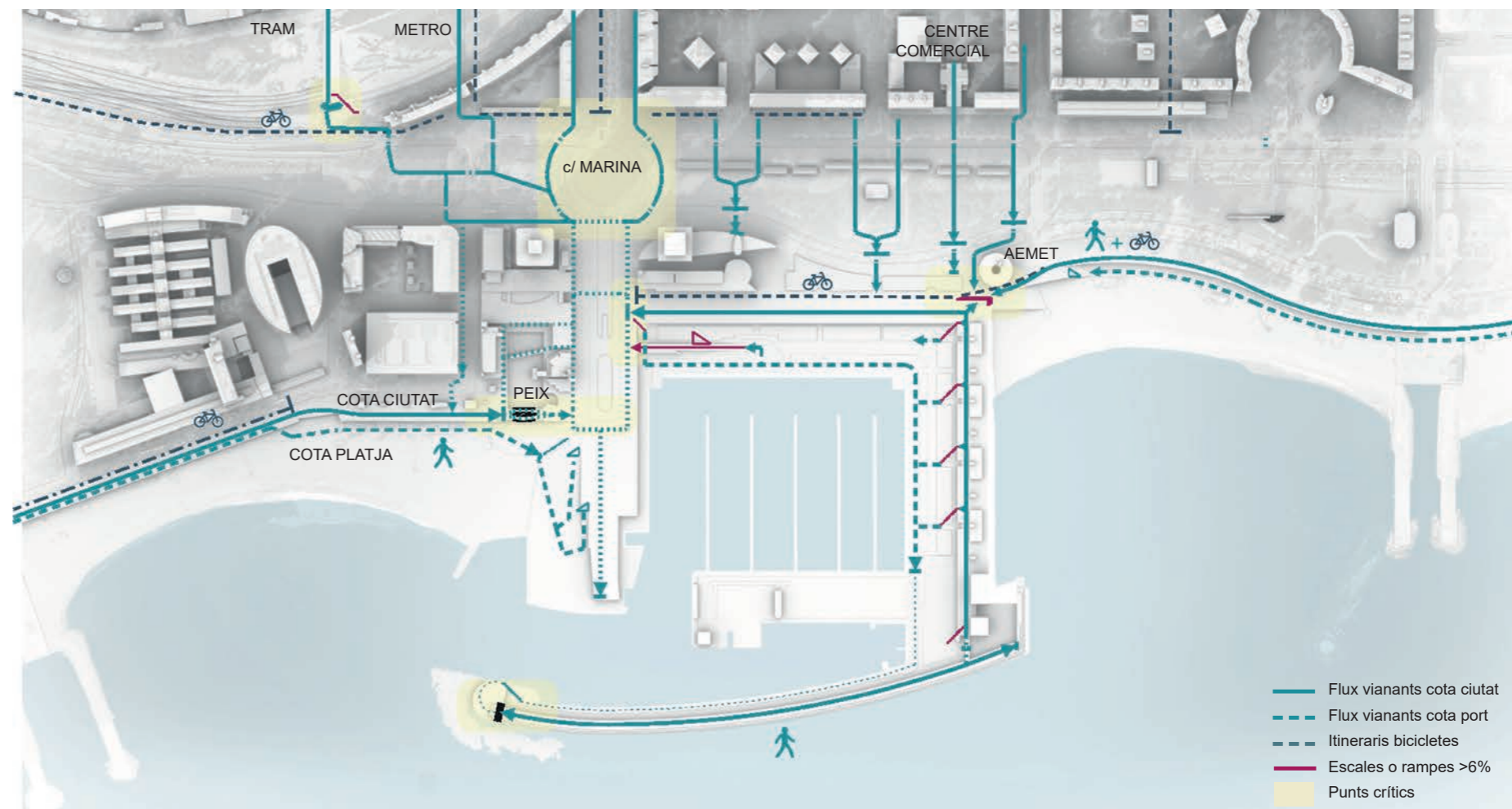
- Discontinuitat del Passeig Marítim quan arriba als entorns del port, especialment des de ponent.
- Colls d'ampolla davant l'edifici AEMET i davant de l'escultura El Peix Daurat.
- Discontinuitat entre el passeig a la cota de platja i el port.
- Manca de connexió entre les diferents cotes del Dic de Recer.
- Manca d'espais segregats per a la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal que provoca conflictes amb els vianants.

A nivell transversal

- Moll de Marina: voreres atapeïdes de mobiliari, ocupació informal de motocicletes i interferències amb la rampa de vehicles d'accés al port. Manca de continuïtat del carril bici.
- Recorreguts a peu poc llegibles a la resta de carrers que enllacen la Vila Olímpica i el port degut a la configuració dels espais i a la vegetació que és molt atapeïda.

Accés a la cota Port

- Vorerres estretes a la rampa d'accés per vehicles.
- Manca d'accessibilitat (només existeix un ascensor vinculat a l'aparcament de B:SM litoral port) i pendent de la rampa (massa elevada)
- Escalaes escasses i poc visibles



Transport públic

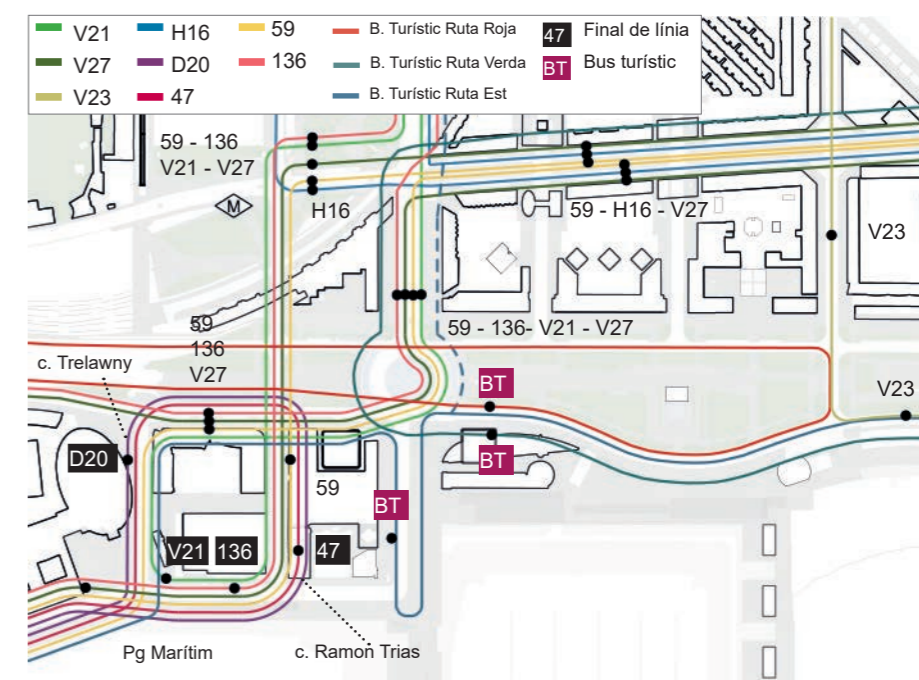
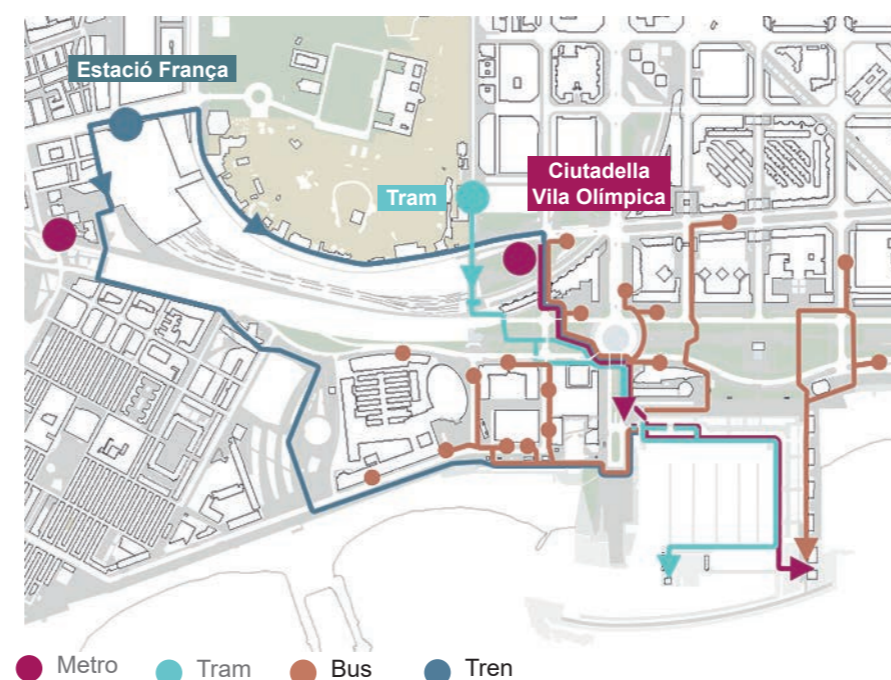
El Port Olímpic gaudeix d'una accessibilitat en transport públic prou bona, sobretot si es compara amb altres punts del litoral, com ara l'àmbit de llevant. Aquest entorn té un paper rellevant en termes de mobilitat tant per la seva accessibilitat ferroviària com per la gran quantitat d'autobusos que hi circulen, molts dels quals finalitzen el seu itinerari a l'entorn. L'oferta actual consta de:

Servei ferroviari: Metro L4 Ciutadella-Vila Olímpica i T4 TramBesòs. Està en licitació el projecte de millora de l'accessibilitat a la parada de Metro.

5-7 minuts fins al moll de Mestral i 13-16 fins al Centre de vela. L'estació de França és la parada de rodalies que queda més a prop. 20 minuts fins al moll de Mestral i 28 fins al Centre de vela.

Autobus: 8 línies diürnes V21, V23, V27, H16, D20, 47, 59 i 136. Freqüència 6'-12' en hora punta. 4 línies nocturnes que cobreixen bona part de la ciutat. Temps variable (en funció de la línia)

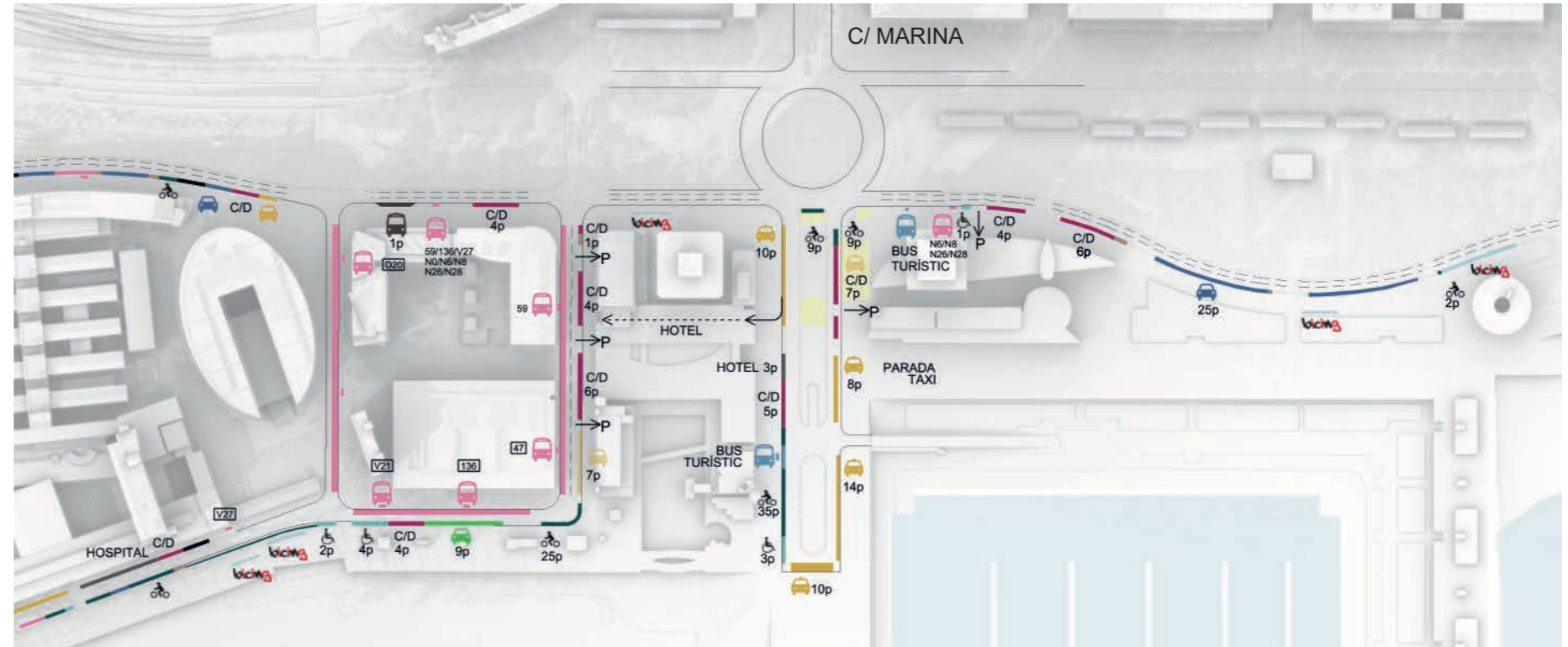
Bus turístic: Parada a l'Av Litoral de les rutes vermella i verda de TMB Parada al final del moll de marina de la Ruta Est de City Tour.



Distribució i ús de la mobilitat a l'espai públic

A cota ciutat a Marina es produeixen una sèrie de circulacions i operacions de tot tipus de vehicles que tenen un fort impacte sobre el moll i sobre la continuïtat dels itineraris de vianants. Les principals problemàtiques que es detecten en aquest espai són:

- **Informalitat en l'ús** del carril de circulació degut a la seva generosa amplada (aparcament en doble fila).
- **Fase curta de verd** del semàfor de sortida del moll que no permet evacuar els vehicles adequadament (especialment durant la temporada alta).
- **Càrrega i descàrrega:** activitat intensa al Moll de Marina (especialment a la vorera Besòs) i al C/ de Ramon Trias Fargas, molt relacionada amb l'hotel Arts.
- **Taxis:** activitat intensa relacionada amb l'hotel però també amb l'activitat del Port i el Passeig Marítim. A la nit, amb una demanda molt vinculada a l'oci nocturn i la restauració i després del conflicte veïnal al carrer Trelawny, es fan servir algunes de les places de càrrega i descàrrega del moll (vorera Besòs) i s'habiliten places al c/ Ramon Trias Fargas.
- **Autobusos:** circulacions elevades del bus turístic (City Tour) i d'autobusos discrecionals turístics. Parada i estacionament informal al llarg de l'Avinguda del Litoral dels autobusos discrecionals ja que no tenen un espai reservat als entorns del port.
- **Motocicletes:** estacionament il·legal de motos, especialment a la vorera Besòs del Moll de Marina i a la mitjana central.



Distribució i ús de la mobilitat a l'entorn del port olímpic.

| | | | | | | |
|------------------------------|----------------------|--|-----------------------------------|-----------------------|-------------------------------|----------------------------|
| Taxi 42 places | C/D 41 places | Motos 78 places +aparcament soterrat | PMR 10 places Ús intens | HOTEL 3 places | ÀREA RESIDENT 9 places | Ocupació informal motos |
| +21 places C/D ús nocturn | | | | | | |

Vehicle privat i aparcament

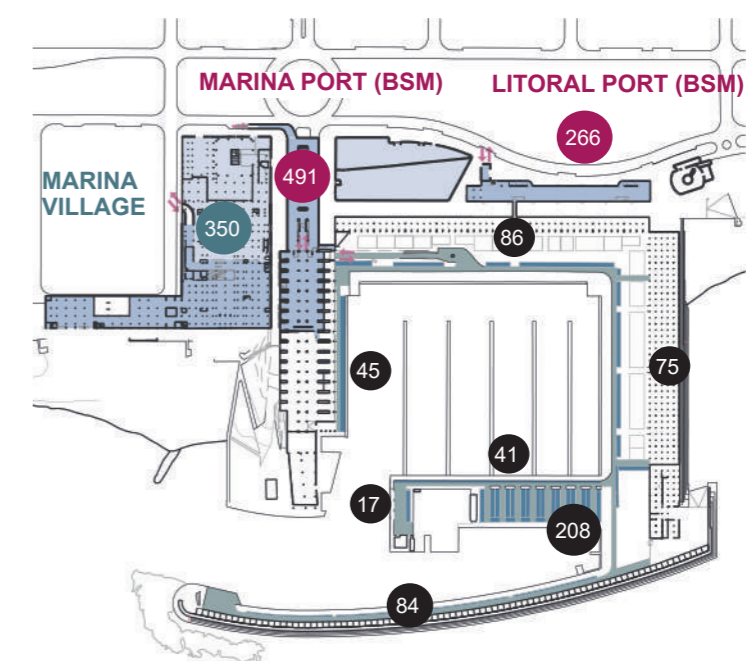
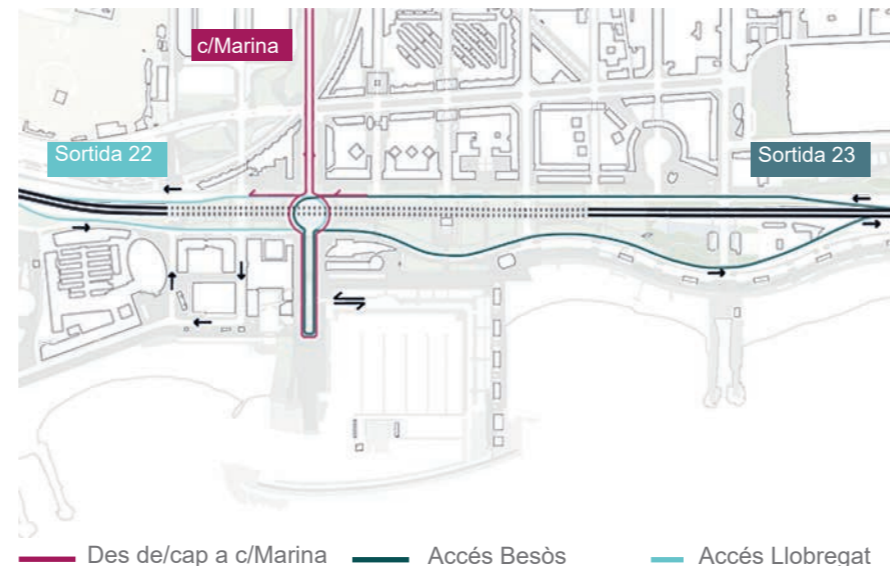
L'accessibilitat viària al Port Olímpic és molt bona, degut a la proximitat de la Ronda Litoral i a la connexió immediata amb el viari de la xarxa principal. L'accés al Port Olímpic es realitza a través d'una única rampa viària d'uns 100 m de longitud situada en paral·lel al Moll de Mestral. La cabina situada al peu de la rampa és la que controla l'accés al Port.

La rampa actual d'accés al port és la que genera més problemàtica ja que interfereix el flux de vianants del Moll de Marina, i com que connecta amb el vial del moll està condicionada per la curta fase del verd del semàfor. Aquest fet fa que es generin cues importants per sortir del port durant la temporada alta.

En relació a l'aparcament, el Port té disponibles 1.663 places:

- Aparcament al port en superfície **556 places**
- Aparcament soterrat públic (B:SM)..... **757 places**
- Aparcament soterrat privat **350 places**

L'ús de l'aparcament intern del port està relacionat amb la pròpia activitat portuària però també amb el sector de la restauració i l'oci que en fa un ús intensiu.



Estat de les infraestructures

El 2017 es va encarregar a una enginyeria especialitzada un document de diagnosi complet per a caracteritzar l'estat de les infraestructures del port. S'adjunta a l'Annex 3.

En l'actualitat, fruit dels darrers danys del temporal Glòria i de la delegació de competències, s'ha encarregat la redacció de dos informes respecte als danys del darrer temporal, i també, una auditoria de l'estat de les infraestructures i serveis de tot el port. Aquesta auditoria, amb data juliol 2020, s'adjunta a l'Annex 4.

En aquesta doble pàgina es presenta un resum dels dos documents per tal de tenir una imatge general de l'estat de la infraestructures.

Xarxes de subministrament de serveis

Són en general les originals i tot i que la majoria segueixen funcionant correctament, seria convenient plantejar la seva renovació general i actualització a la normativa vigent en el moment de redacció dels projectes constrictius corresponents.

Xarxa de sanejament : Funciona per gravetat fins a l'estació de bombeig situada al final de la galeria de serveis dels locals comercials del moll de Mestral costat moll de Gregal des d'on s'impulsa a la xarxa de clavegueram de la ciutat. Existeix un col·lector principal situat al llarg moll de Gregal, des del dic de Recer fins l'estació de bombeig on es connecten els col·lectors secundaris.

En l'àmbit dels locals de restauració, s'ha identificat que els locals no estan connectats individualment a la xarxa, fent-ho de dos en dos, impossibilitant la segregació per locals. A més s'han observat inconformitats amb les plantes existents i els diàmetres de les canonades de sanejament.

El ramal que prové del moll de Marina a causa del baix pendent no drena amb les velocitats desitjades i ha sofert problemes d'obturació en diverses ocasions.

Cal substituir colzes de canalització de l'estació de bombeig i es necessària la reparació de reixes col·lectores i de filtracions que vessen a la xarxa de mitja tensió

Deficiències detectades, fruit de la inspecció que va fer BCASA al 2018:

- Risc de caiguda del pou de bombament,
- Manca d'agitador a les bombes creant una crosta pels greixos,
- Pou amb porta reixada sense cap tipus de tractament de l'aire,
- Corrosió de les armadures del formigó armat i de les bombes degut a filtracions,
- Armaris elèctrics i connexions en males condicions i no adequats per un ambient salí,
- Manca de ventilació de l'estació de bombament.
- La xarxa de clavegueram del port aboca directament a mar en temps de pluja

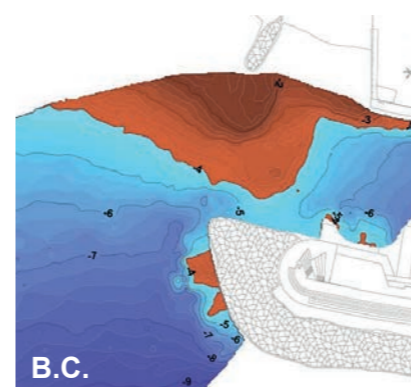
Xarxa d'aigua potable: Canonades en mal estat. No hi ha presa d'aigua al punt de recollida selectiva. Cal connectar els nous hidrants a la xarxa contra incendis.

Xarxa d'enllumenat públic: Durant els darrers anys s'han anat renovant les antigues lluminàries de vapor de sodi per tecnologia LED. Seria convenient plantejar la seva renovació total.

Xarxa elèctrica: Manca de sectorització adequada d'algunes sales de mitja tensió i dels elements de baixa tensió.

Xarxa contra incendis: l'estat general és correcte però la seva adequació i posta al dia quedarà determinada pels diferents projectes i nous usos plantejats. El propi servei de prevenció i seguretat de l'ajuntament ha aportat diferents criteris i informes per a la redacció del present Master pla i els avantprojectes endegats..

Xarxa de recollida pneumàtica: Es va instal·lar quan es va construir el port, mai ha funcionat correctament i està totalment inoperativa. Les bústies es van retirar fa anys, i resta només el tub soterrat com vestigi d'aquesta instal·lació.



Moll de la Marina

Planta inferior

- Canalitzacions deficientes d'aigües de pluja provoquen filtracions en façana.
- Esquerdes verticals a laterals i base dels pilars
- Escrostonaments puntuals
- Esquerda amb escrostonament a la barana de tancament
- Assentament diferencial degut a degradació fonamentació..

Magatzem interior

- Filtracions en unió de lloses de sostre amb jàsseres causant deteriorament.
- Manca de mesures de seguretat vers incendis.

Passeig superior

- Escrostonaments en zones d'armat
- Fissures longitudinals en zones superiors de la barana, degut a menor recobriment armat

Dic de Recer

No presenta problemes d'estabilitat, però es veu afectat pel fenomen d'ultrapassament de la coronació del dic per part de les onades, en cas de temporals de certa magnitud.

Grades

- Escrostonaments a cantonades i juntes
- Esquerdes longitudinals en els plafons de les grades
- Degradació del formigó (especialment al frontal superior) i oxidacions d'armadura
- Separació excessiva juntes entre blocs. Cal segellament.

Passeig superior

- Despreniment peces pavimentació. Problemes de filtracions que afecten pallols.
- Taques d'òxid al sòcol
- Humitats i degradació per manca d'impermeabilització juntes i passos instal·lacions.
- balises fora de servei

Urbanització a cota de port

- Canaleta de serveis impracticable degut a dimensió lloses i oxidació
- Esquerdes en el paviment coincidents amb pas instal·lacions

Estructura pallols

- Escrostonaments a cantonades dels llindes dels forjats de sostre de la planta baixa
- Armat a la vista. Presenta corrosió avançada degut a mala solució goteró.
- Escrostonaments, esquerdes verticals i oxidacions a molts pilars
- Fisures en recolzament pont fruit de una manca d'armats de repartiment
- Despreniment dels elements de gresite paret dels locals de la zona de l'escola vela
- Entrada d'aigua a través dels ulls de bou deteriorats.

Galeria de Serveis

- Esquerda sensiblement horitzontal en tram central galeria
- Escrostonaments a paret deixant armats al descobert
- Manca de mesures de seguretat. Filtracions i il·luminació deficient.

Trencaones

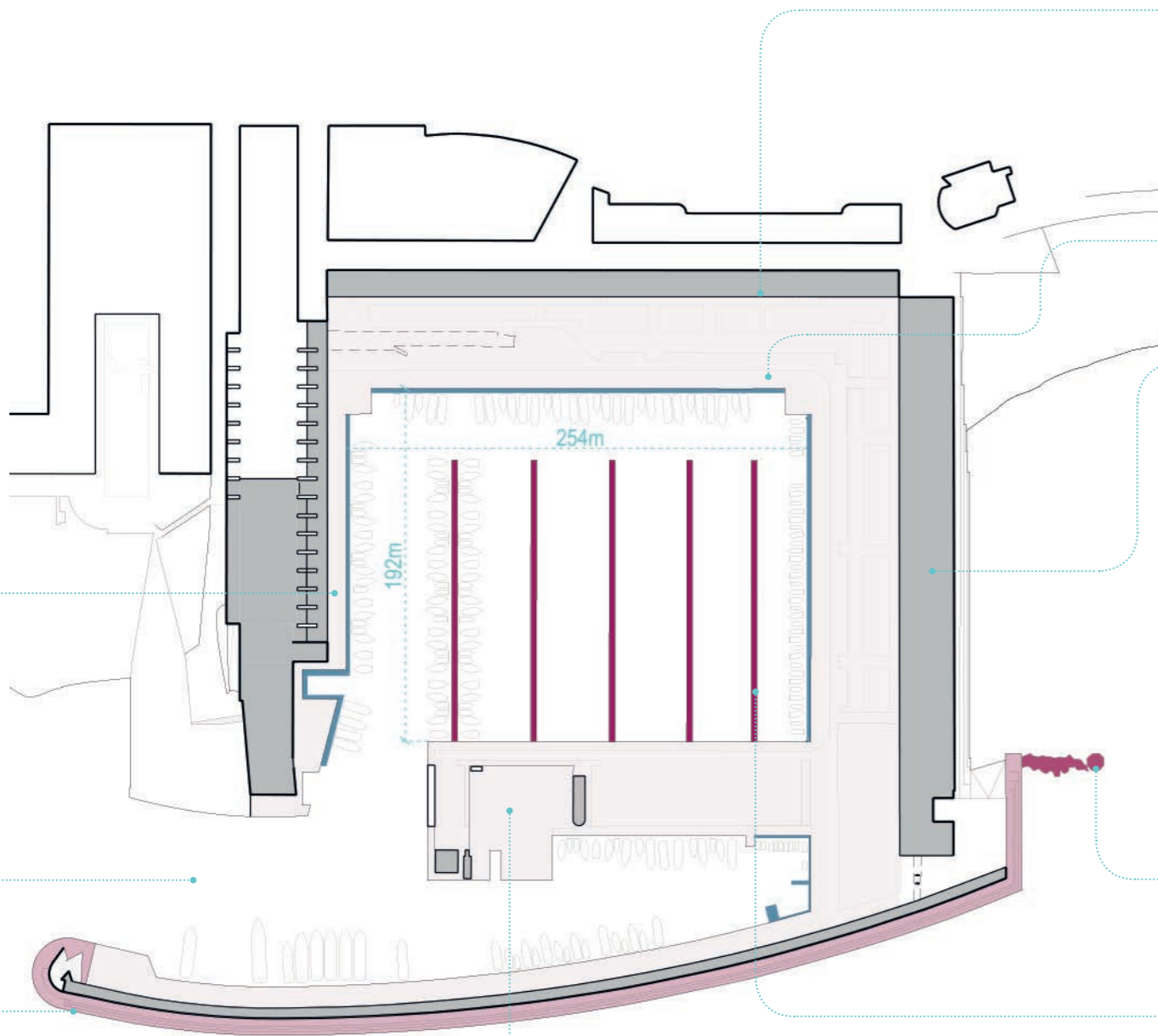
- Plaques de formigó trencades i amb coqueres.
- Manca d'escales per sortir de l'aigua.

Bocana i canals de navegació

Punt d'acumulació habitual de sorra (foto B.C.) donada la dinàmica del litoral en aquesta zona. Cal una actuació de manteniment anual per tal de garantir l'accessibilitat a la bocana de totes les embarcacions.

El volum mig del dragat anual necessari està comprès entre els 6.000 m³ i els 8.000 m³

Fons: "Informe de l'estat actual de la infraestructura i instal·lacions portuàries al Port Olímpic. Actuacions de rehabilitació i millora", 2017
"Projecte de millora funcional (ultrapassament) del Dic de Recer", 2009 i actualització 2018. Tots a càrrec de l'enginyeria Reventós
"Proposta valorada d'actuacions immediates i a curt termini al Port Olímpic de Barcelona". BSM + IGC BCN. Juliol 2020



Moll de Mestral

Planta cota port

- Fissures de retracció/dilatació i trencaments de les impostes de formigó.
- Galeria de servei: filtracions aigua i mal estat mesures de seguretat.
- Paviment en mal estat.
- Problemes en la recollida i canalització de l'aigua de la pluja en façana
- Fissures longitudinals a l'inferior de les jàsseres.

Passeig cota ciutat:

- Petits escrostonaments i armadura vista a la barana de formigó (costat muntanya)

Molls interiors

- Cavitats o forats en el formigó.
- Socavacions i descalços en diferents punts de la fonamentació dels molls
- Plaques de formigó trencades i/o amb coques.

Moll de Gregal

Grades

- Escrostonaments a cantonades i juntes
- Esquerdes longitudinals als graons
- Degradació del formigó (especialment al frontal superior)

Planta cota port

- Canaleta de serveis impracticable degut a dimensió i oxidació tapes.
- Paviment en mal estat.
- Obertures en mal estat a façana de llevant
- Filtracions a les lluernes dels magatzems
- Esquerdes i escrostonaments a la base de la majoria de pilars

Galeria de Serveis

- Deficiències de seguretat i de caràcter mediambiental.

Planta cota ciutat

- Risc de caiguda elements prefabricats degradats, pèrdua secció armats.
- Esquerdes i escrostonaments a les pèrgoles
- Esquerdes i escrostonaments a piles i jàsseres de la pèrgola sud i els locals
- Exfoliació i pèrdua de secció de l'armat estructura, major incidència pilars exteriors i jàsseres superiors.
- Manca d'il·luminació

Martell del moll de Gregal (foto G.2)

- Manca considerable d'escullera, que s'ha anat acumulant i perjudica la sortida d'embarcacions de vela lleugera.

Centre municipal de vela

- Material de coberta oxidat per filtracions lluernaris.
- Afectacions revestiment ceràmic façana i mur cortina.

Escala de doble tramada i pont llevadís

- Escrostonaments amb armats al descobert.
- Diverses patologies en el conjunt del pont de vianants al dic de Recer.(foto G.1)

Moll de Xaloc

Capitania : Edifici no accessible, ja que està dividit en entreplantas i no es fàcil la instal·lació d'un ascensor. Tampoc dona resposta adequada a necessitats actuals.

Zona de l'escar : Xarxa de recollida d'aigües pluvials escassa i sense decantació, desguassant directament al mar sense tractament previ. Tancament perimetral, presenta molta oxidació.

Edifici serveis navegants: manca de sectorització sala d'instal·lacions.

Pantalans flotants

Discorren paral·lels als moll de Marina, Gregal i Mestral.

Davant CMV s'ha renovat fa poc.

Davant restauració: manca d'anivellament, defenses i flotadors en mal estat.

Mestral: calen reparacions entarimat, substitució defenses i flotadors.

Marina: elements de fusta en mal estat. Reposició defenses i brides.



CAPITANIA

Pantalans fixes perpendiculars Moll Xaloc (foto P.F.)

Patologies greus:

- Fissures i esquerdes en la part inferior de la placa en direcció longitudinal.
- Fissures i esquerdes en al lateral de la placa en direcció longitudinal.
- Despreniment recobriment deixant a la vista l'armadura activa de la cara inferior.
- Fissures longitudinals a la superfície.
- Escrostonaments amb armadures vistes.

Patologies lleus:

- Pèrdua del formigó de la capa inferior en els alvèols.
- Deteriorament de la junta longitudinal o transversal.
- Entrada d'aigua al interior dels alvèols per les juntes o perforacions torretes.
- Fissures al formigó situat al voltant de les arquetes.
- Fissures per retracció a la capa de compressió de les noves plaques col·locades.
- Manca de defenses, deixant desprotegides conduccions.



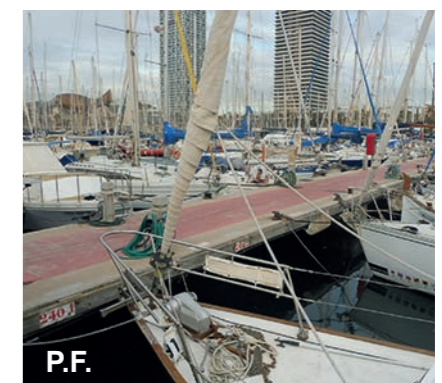
M.1



G.1



G.2



P.F.

Medi ambient

Gestió dels residus generats

- Gran generació de residus orgànics.....1.708 t/any-> **48%**
- Gran generació de ferralla.....1.010 t/any-> **28%**
- Un percentatge encara significatiu de rebuig.....358 t/any-> **10%**
- S'ha mantingut estable:
Vidre275 t/any -> **7'7%**
Paper i cartró.....118 t/any -> **3'3%**
- Encara s'identifica que un gran nombre de vaixells no executen la neteja de les aigües de sentina.
- Un 99.8% són residus assimilables als urbans però hi ha encara una sèrie de residus considerats especials per la seva perillositat: olis de motor, bateries, pintures antiincrustants...
- Els hidrocarburs es recullen en un dipòsit, i es retiren i gestionen a través d'una empresa especialitzada.
- Destí residus sòlids:
 - 90% valorització o reciclatge,
 - 10% tractament específic, finalista o a planta de transferència.

Cicle de l'aigua

- Tot i que durant els darrers anys s'han introduït mesures per reduir el consum d'aigua al port, aquest és encara alt.

Consum aigua anual
xarxa interna Port

15.193 m³

Consum aigua anual
amarratges

15-20 m³/amarratge

- No s'utilitza aigua freàtica per usos no potables.
- En el moll de Gregal, la galeria de serveis presenta alguns problemes, infraestructurals i relacionats amb el seu ús. No existeixen desguassos, ni disponibilitat d'aigua potable.
- Obstrucció del pou de bombes a causa de la presència de residus sòlids i la falta d'espai per neteja periòdica
- Les aigües residuals es recol·lecten per dues vies:
 - La xarxa de clavegueram interna del port, que des del pou de bombes es bombeja a la xarxa de clavegueram de la ciutat.
 - A través del punt de recepció d'aigües de sentines dels vaixells que passa per un sistema de separació d'hidrocarburs abans de ser enviades a la xarxa de sanejament.
- En les analítiques anuals per avaluar la qualitat de l'aigua de la xarxa de sanejament s'identifiquen alguns valor que sobrepassen els límits establerts.

Medi marí

El Port Olímpic té la pràctica totalitat de la seva superfície guanyada al mar, i per tant no es va construir sobre possibles sòls contaminats. Una molt petita part del moll de Mestral es va construir sobre l'antiga platja però l'estudi de l'arxiu fotogràfic de l'obra no ha detectat cap sòl contaminat. Tampoc ha detectat cap material de reblert dels dics i els molls fora del previst al projecte de construcció.

L'estat global de les masses d'aigua que envolten el port és dolent a llevant i bo amb incertesa, a ponent. A més, durant el pla de seguiment i control els anys 2007 a 2012, es va detectar afectacions per substàncies prioritàries i altres contaminants objecte de regulació.

Per al seguiment de la qualitat de les aigües, es disposa d'una estació específica ubicada al Port Olímpic relacionada amb el projecte LIFE d'investigació l'athwater.

Els dragatges que es fan actualment es gestionen a través del Programa de Gestió Intel·ligent de Sediments de la Direcció del Litoral i Platges de BCASA, i en els darrers anys s'han vessat a la zona més propera de la Barceloneta i també s'ha repartit la sorra en la seva platja.

Emergència climàtica

El litoral i en concret el Port Olímpic, és un espai força vulnerable al canvi climàtic, ja que al ser l'espai frontera entre el món marí i el món terrestre, es manifesten els impactes climàtics dels dos mons.

El Port Olímpic es veurà afectat per l'augment del nivell del mar, l'augment dels temporals, l'increment de la calor i l'augment del risc d'inundabilitat per afecció dels sistemes de recollida de les aigües pluvials.

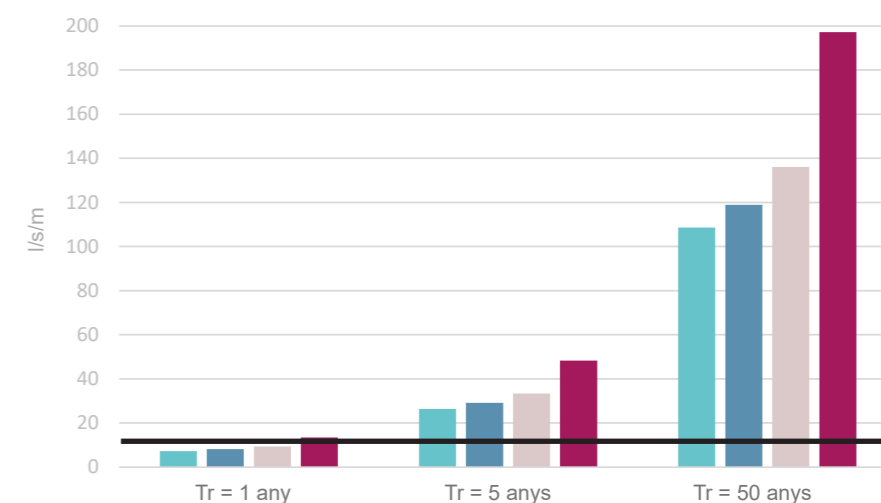
- **Augment del nivell del mar:** això comportarà una major exposició de les infraestructures portuàries i les que es situïn a la franja litoral, canvis en la dinàmica dels moviments de sorres i canvis morfològics a les platges.
- **Augment dels temporals:** amb el canvi climàtic es preveu un increment dels esdeveniments extrems del litoral. Els temporals seran més freqüents i de major magnitud.
- **Increment destacat de la calor, especialment la nocturna:** A l'àmbit litoral de Barcelona, els principals impactes de calor se centraran en les temperatures nocturnes, on l'impacte de les nits tropicals i nit tòrrides serà el més elevat de tota la ciutat. La zona litoral, que durant el dia es veu refrescada per la presència del mar, durant la nit es veu reescalfada per l'alliberament de l'escalfor retinguda pel mar durant el dia.

La ciutat de Barcelona però, ja ha realitzat nombrosos estudis i plans en els darrers anys per a avaluar quins seran els efectes i quines solucions adoptar, entre els que destaquen especialment:

- Pla Clima (2017)
- Declaració d'Emergència Climàtica (2020)
- Projecte RESCCUE (2020)

Des del punt de vista d'adaptació al canvi climàtic, cal dir que el Port Olímpic actualment pateix problemes d'ultrapassaments durant les grans tempestes i d'aterraments a la bocana donada la dinàmica de la platja adjacent al sud (Somorrostro) que pot reduir el seu calat fins a 3 m. Els escenaris d'increment del mar empitjoren la situació.

Per altra banda, l'augment del nivell del mar s'amplifica la penetració de les ones dins el port, i per tant, l'agitació. En el cas d'una pujada extrema del nivell del mar, l'agitació s'incrementaria molt al port amb augment de més del 30% d'agitació a la dàrsena interior.



Ultrapassament al Port Olímpic. La línia horitzontal negra indica el cabal tolerable. Font: Efectes del canvi climàtic al litoral de Barcelona. Laboratori d'Enginyeria Marítima – UPC, 2015 per al METROBS. AMB

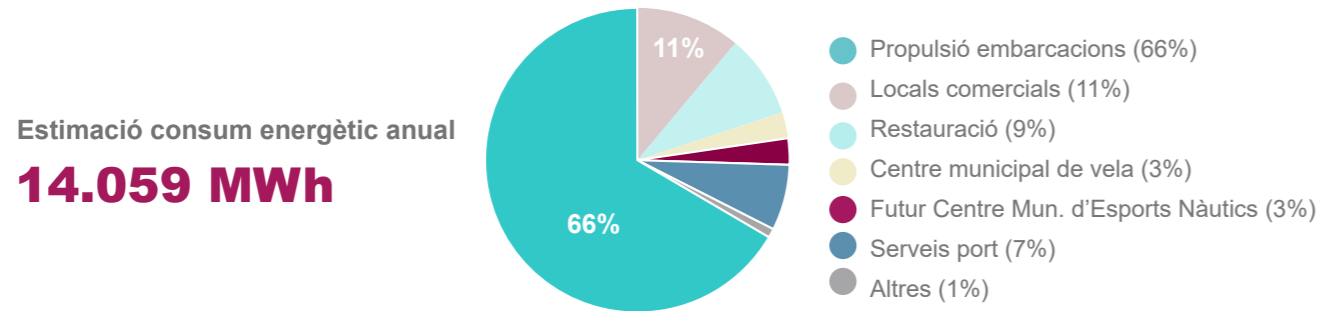
Des del punt de vista de mitigació del canvi climàtic, cal dir que les principals fonts d'emissions de CO₂e són la combustió de gas natural per l'escalfament d'aigua calenta sanitària, el funcionament del travel-lift i les operacions de l'escar. També són emissors de CO₂e les activitats de la benzinera i la mobilitat dels usuaris en transport marítim i terrestre.

Valor absolut CO₂e

2013 **340 t** → 2016 **450 t**

Energia

Per calcular el consum energètic s'han emprat les dades disponibles de l'antic gestor del port (Pobasa) i pel Centre Municipal de Vela, el futur el Centre d'Esports Nàutics i els locals comercials s'ha fet una estimació utilitzant els ratis energètics tipus a partir de valors del PECQ (Pla de l'Energia, Canvi Climàtic i Qualitat de l'Aire de Barcelona 2011-2020) i d'acord amb la distribució per superfície de cada sector que s'espera per al futur port.



En els últims anys s'identifica una lleugera tendència a l'alça del consum del Port. Les raons d'aquest augment poden atribuir-se a un augment de l'activitat en temporada baixa i a un possible augment de les pernoctacions en embarcacions i pallols al port com a allotjament turístic.

El Port subministra combustibles fòssils a les embarcacions, als serveis de varada i als tallers de reparació d'embarcacions. El 2017 el gasoil representava el 70% de l'aprovisionament de combustibles però la seva importància relativa en els últims anys ha anat disminuint front a la gasolina.

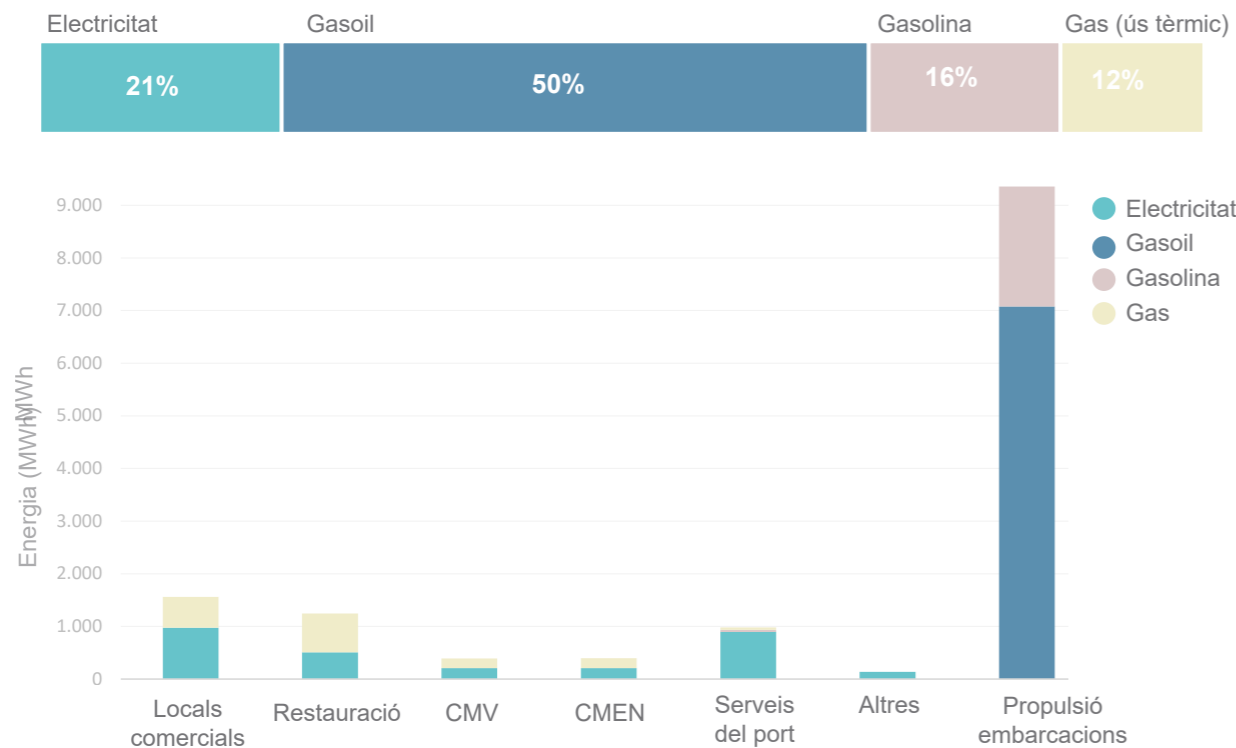


Diagrama 1. Estimació distribució dels consums del Port Olímpic per tipus d'energia final
Diagrama 2. Estimació distribució dels consums tipus d'energia final i ús
Font: BR a partir de les dades de POBASA i l'estimació en base a ratis del PECQ

Verd

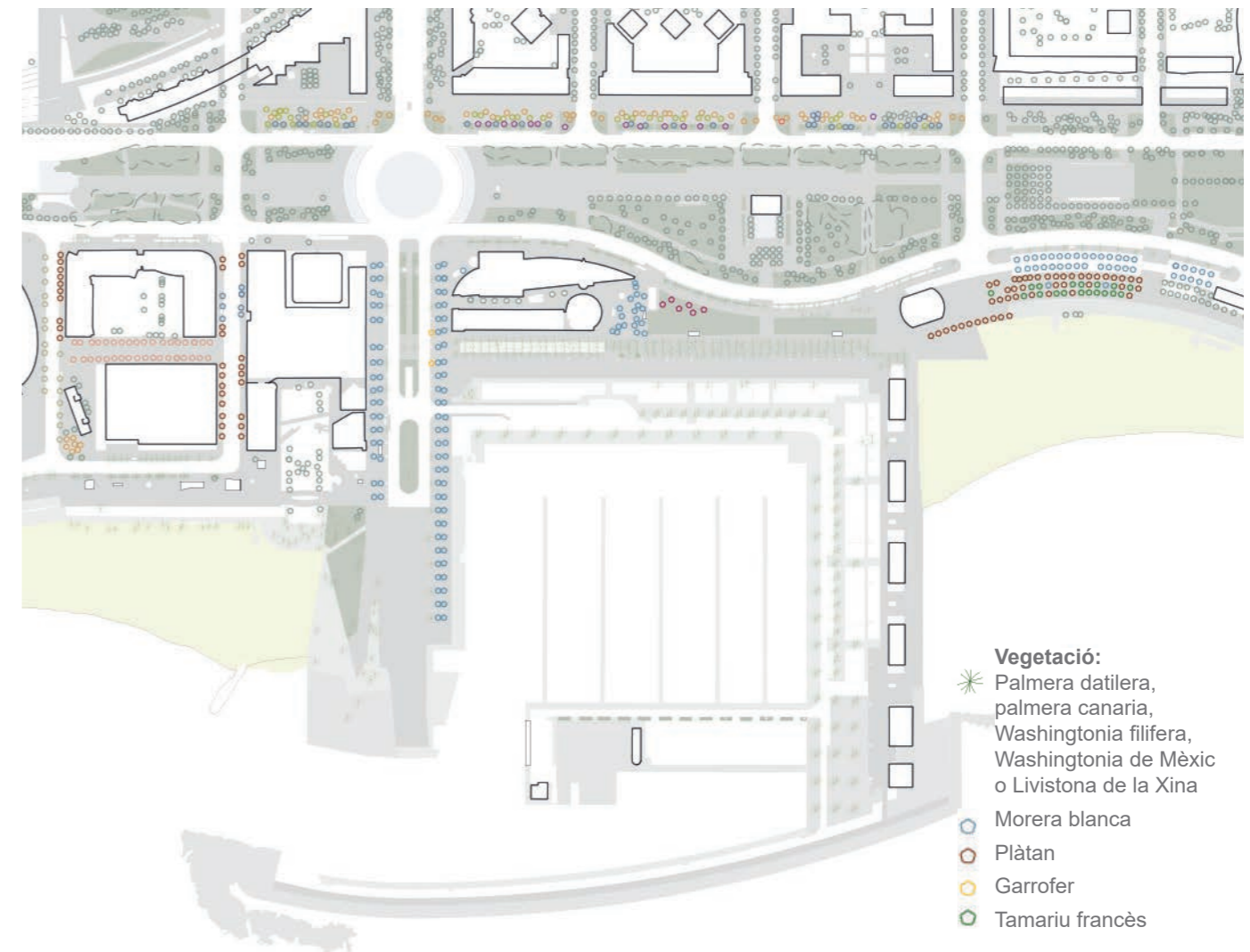
En els barris del litoral es troba un **27%** del verd de tota la ciutat, sobretot per la presència de parcs i grans espais verds que en el seu dia van establir un buffer amb la primera línia d'edificacions. De mitjana, un **17%** de la superfície dels barris del litoral es verda, la meitat que la resta de la ciutat. També en el ratió de verd per habitant, els barris amb platja tenen ratis de gairebé la meitat que a la resta de la ciutat, amb grans diferències entre barris.

El programa d'impuls de la infraestructura verda urbana a Barcelona plantejava per al 2019 l'increment de la superfície de verd en el barri de la Vila Olímpica. La previsió per al 2030 és d'incrementar 135.975 m² de verd en els barris del litoral de Barcelona.

La mesura de govern també planteja la implicació de la ciutadania en l'increment del verd i identifica diverses actuacions d'increment del verd en el barri de la Vila Olímpica (cobertes verdes, horts..).

Els serveis socioambientals són els beneficis que els humans obtenen dels ecosistemes, i que contribueixen directament o indirecta al benestar de les persones. A nivell urbà, els espais verds són els principals llocs de provisió de serveis socioambientals.

Un total de 11 espais verds se situen a l'entorn del Port Olímpic. El parc de la Ciutadella, parc de la Barceloneta i el parc del Poble Nou són els que presten més serveis socioambientals. En l'anàlisi s'ha detectat que el Port Olímpic té poques prestacions socioambientals respecte als parcs de l'entorn.



PARTICIPACIÓ

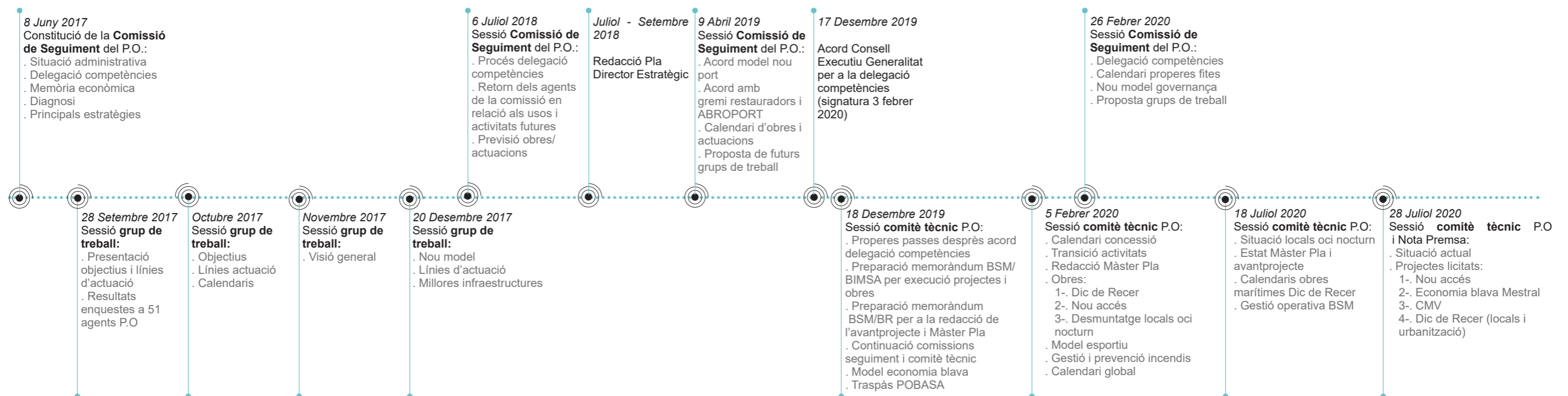
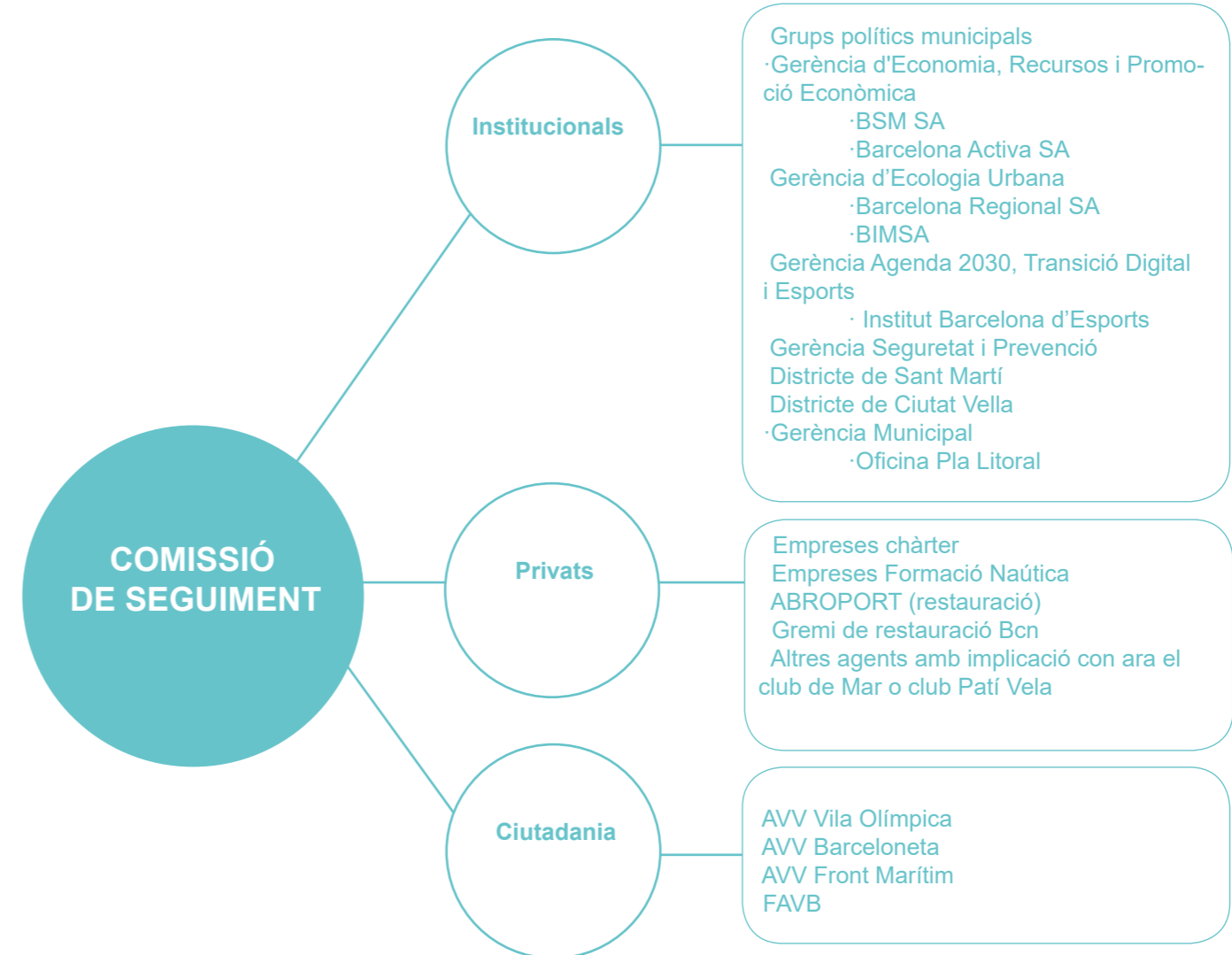
Comissió de seguiment

Des de l'inici de la reflexió pel nou port olímpic es va a dur a terme un procés participatiu amb representació tant del veïnat i agents implicats, com de les diferents àrees i departaments municipals, per debatre sobre un nou model d'aquest àmbit de ciutat.

L'Ajuntament de Barcelona va constituir una Comissió de Seguiment per a la millora del Port Olímpic el Juny de 2017 amb l'objectiu de recollir, articular i debatre les diverses propostes que tenia la ciutat sobre els usos i el model econòmic i social d'aquest àmbit privilegiat pel que fa a la relació port-ciutat i que juga un paper estratègic en el desenvolupament urbà de la façana litoral.

La Comissió, auxiliada per un grup de treball, va traslladar les seves conclusions i anàlisis al grup de treball mixt creat per l'Ajuntament i la Generalitat per la delegació de competències, que van permetre la redacció del Pla director Estratègic del Port Olímpic el Juliol de 2018. Aquest document incloïa les conclusions de la comissió de seguiment en els termes de diagnòsi, objectius i estratègies municipals així com les línies d'actuació amb propostes.

Els treballs de la comissió de seguiment, així com del grup de treball o comitè tècnic del port olímpic, van continuar després de la redacció del Pla director, establint diferents grups de treball que, un cop realitzada la delegació de competències a finals de 2019, s'han mantingut fins l'actualitat participant també en la redacció del present Màster Pla i en l'avanç en la definició de les línies d'actuació dels diferents avantprojectes iniciats.



VISIÓ ESTRATÈGICA

La reconquesta del port, un projecte per a l'activació de la cultura marítima de la ciutat

La finalització de la concessió del Port Olímpic al 2020, i la delegació de competències de la Generalitat a l'Ajuntament, apareixen com a grans oportunitats per repensar el model de desenvolupament i de gestió del port.

Al llarg dels seus 25 anys, el Port Olímpic s'ha anat consolidant com un espai dedicat a la restauració i l'oci nocturn, que propiciat per les seves males condicions d'accessibilitat i connectivitat l'han acabat desvirtuant, a ulls de la ciutadania, de la seva funció principal: la portuària. És per tant necessari, la recuperació del Port Olímpic com a espai portuari de la ciutat i per als seus ciutadans.

Un espai públic de contacte amb el mar on la nàutica popular i els esport nàutics formin part de l'oferta d'oci i esport de la ciutat.

Un espai de la ciutadania dedicat al mar.

Aquesta voluntat es concreta, principalment, en 3 objectius estratègics:

Obertura d'usos a la ciutadania

Nou model d'usos basat en 4 grans pilars:

- la nàutica (formació, pràctica, promoció i comerç),
- economia blava i la divulgació del coneixement del mar
- els usos veïnals i de ciutat,
- la gastronomia vinculada al mar.

Obertura física

- integració port-ciutat
- accessibilitat i connectivitat
- ordenació d'espais, panyols i locals
- ordenació de l'aparcament
- reconceptualització de l'espai públic
- millora de terrasses i del mobiliari urbà.

Gestió directa municipal:

- concreció i execució del nou model de gestió
- participació amb agents
- regulació de les activitats
- gestió de les ventes i lloguers amarraments, locals i panyols
- organització interna
- comunicació i difusió.

Línies d'actuació

1.

Millora de la infraestructura portuària

Augmentar la seguretat del Port i garantir la seva funcionalitat com a infraestructura marítima.

Actuacions en el dic de Recer per a solucionar el problema d'ultrapassament que el port pateix des de la seva construcció davant de forts temporals.

Millora de la rampa i el dic de protecció de la sortida a mar des del Centre Municipal de Vela

Realització d'actuacions estructurals en edificacions, molls i pantalans.

Entre d'altres, es destaquen les següents millores ambientals:

- Reducció externalitats ambientals
- Diversificació fonts de subministrament de recursos
- Millora de la gestió dels residus del Port



2.

Millora de la connectivitat ciutat - port

Millora de la connectivitat entre el port i la ciutat potenciant l'eix Marina i l'eix Vila Olímpica – moll de Gregal.

Nou accés viari al port des de l'avinguda del litoral eliminant la rampa actual de vehicles que dona accés des del moll de Marina.

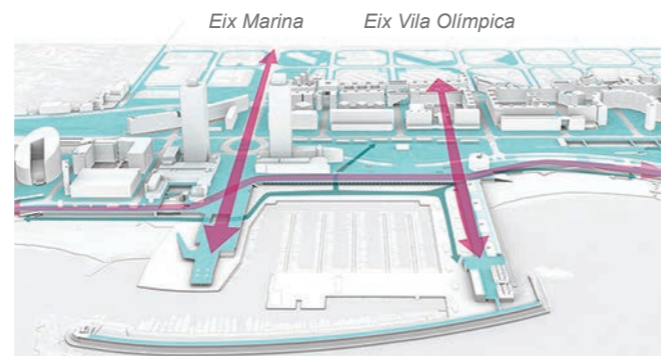
Millora de la continuïtat del Passeig Marítim a cota platges, entre el Somorrostro i el Port Olímpic, amb un nou accés (vianants i vehicles emergències) que alhora serà també accés al nou equipament del Centre Municipal d'Esports Nàutics i als locals d'Economia Blava.

Millora de la continuïtat del Passeig Marítim a cota ciutat, entre el Somorrostro i el passeig marítim del Port Olímpic, per eliminació de la rampa actual d'accés de vehicles al Port. També per la continuïtat de la secció del passeig marítim de la Barceloneta davant l'Hotel Arts eliminant el pont de fusta actual amb la construcció d'un nou pas de tota l'amplada del passeig.

Es mantindrà una vialitat d'un sentit de circulació per l'eix marina que continuarà cap a la Barceloneta i la zona d'equipaments sanitaris.

A l'eix del moll de Gregal es potencia la connectivitat amb el barri de Vila Olímpica i el Parc del Port Olímpic, generant una millor permeabilitat tot revaloritzant els parcs actuals amb nous usos i equipaments.

Alhora es realitzen actuacions a l'espai públic per donar continuïtat i millorar l'accessibilitat entre el passeig marítim i el moll de Gregal. Es trasllada el passeig a cota de ciutat sobre el costat de la platja Nova Icària tot millorant l'accés al renovat Centre Municipal de Vela i al passeig del dic de Recer.



3.

Ordenació usos, espai públic i edificacions

El nou model d'usos i activitats té com a objectiu fer del Port Olímpic un espai obert a la ciutadania amb la nàutica i l'esport com a activitats centrals, així com la restauració i l'economia vinculada al mar (economia blava, que en l'actualitat, i des de la Gerència d'Economia de l'Ajuntament de Barcelona mitjançant la col·laboració amb Barcelona activa i BSM, s'està definint de forma global per a la ciutat i per al Port Olímpic en particular).

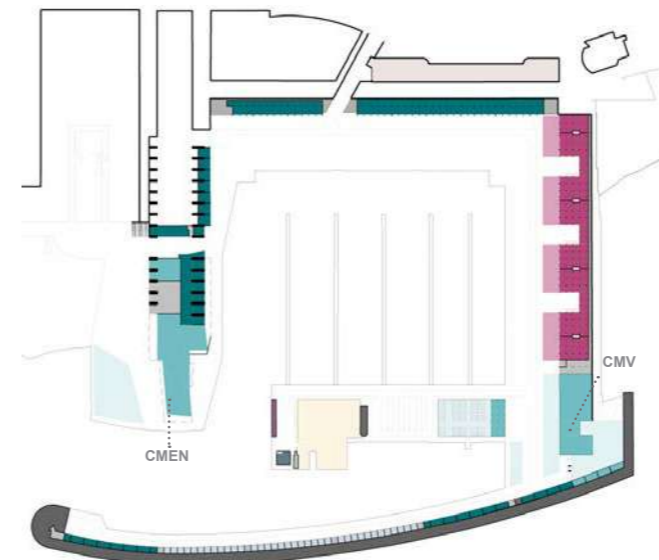
La implementació d'aquest nou model d'usos i activitats requereix una adequació dels espais i les edificacions actuals i de la reordenació de l'espai públic. Al moll de Mestral, per exemple, es reprogramen els usos d'oci nocturn que es substituiran per usos d'economia blava. La restauració es mantindrà al moll de Gregal amb una profunda transformació i renovació de les seves edificacions i equipaments per tal de crear espais d'atracció i gaudi ciutadà.

Entre altres actuacions, també al moll de Gregal, es rehabilitarà el Centre Municipal de Vela (CMV) incloent una Aula ambiental i es crearà un nou Centre Municipal d'Esports Nàutics (CMEN) en l'edificació existent sota el moll de la Marina.

Es rehabilitaran també els àmbits de passeig al dic de Recer, així com les edificacions de locals i palls completant la millora infraestructural d'aquesta zona del port.

Proposta d'usos

- Economia blava
- Esports nàutics
- Restaurants
- Aparcament
- Escar
- Magatzem platges



4.

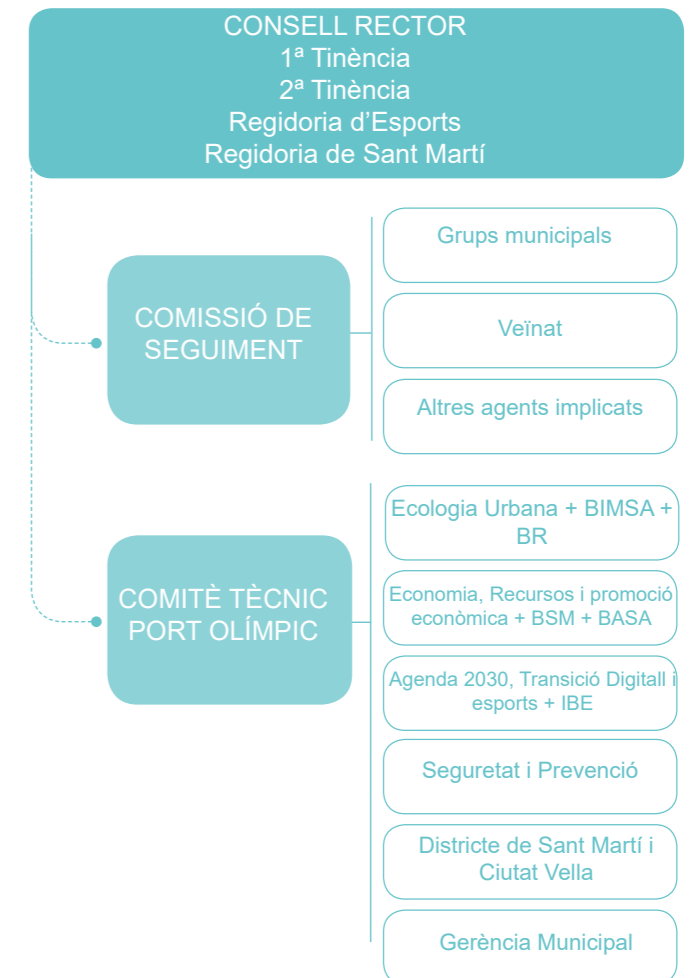
Model de gestió

La delegació de competències per part de la Generalitat de Catalunya permet a l'Ajuntament assumir directament la gestió del port facilitant la seva recuperació com a espai portuari per a la ciutat.

Donada la complexitat i l'elevat nombre d'operadors implicats en el Port Olímpic, és clau el lideratge i la coordinació política, vehiculada mitjançant un Consell Rector com a màxim òrgan de govern del port.

El Consell rector, a més d'un comitè tècnic, s'auxiliarà de la Comissió de seguiment creada durant la redacció del Pla Director Estratègic per vehicular el procés de participació i de col·laboració en el model i gestió del futur Port a veïns i agents implicats.

Dins el Pla Director Estratègic es va redactar un estudi econòmic amb l'objectiu de garantir la viabilitat econòmica i financera de la gestió del port per part de la ciutat.



PROPOSTA

1. Ordenació usos, espai públic i edificacions

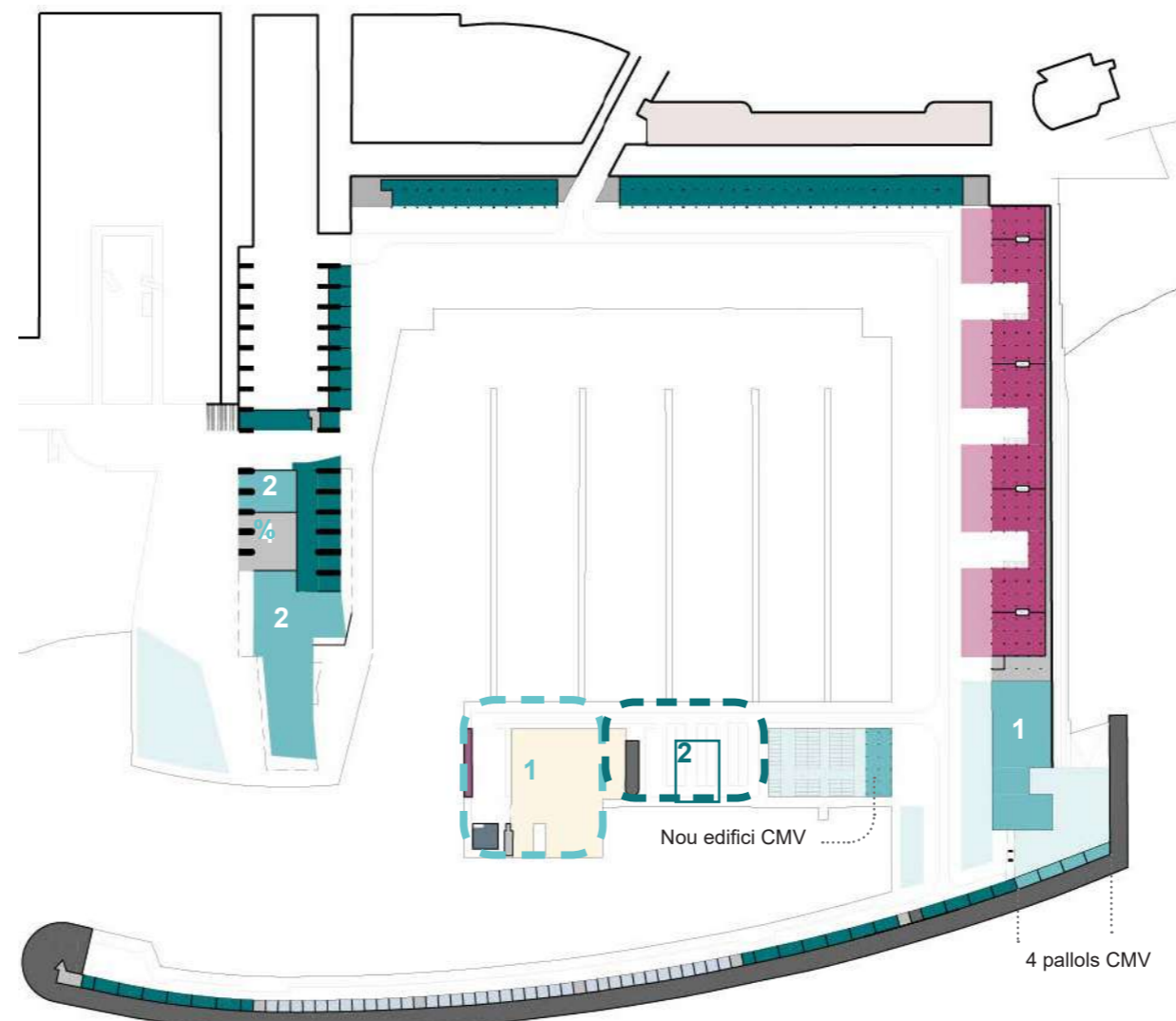
Una de les principals propostes del present projecte és la reprogramació dels usos dels locals del moll de Mestral, colonitzats per activitats d'oci nocturn, substituint-los per usos nàutics i d'economia blava.

Es vol constituir un node estratègic de la xarxa de centres de formació inicial i continuada de les professions vinculades a la nàutica.

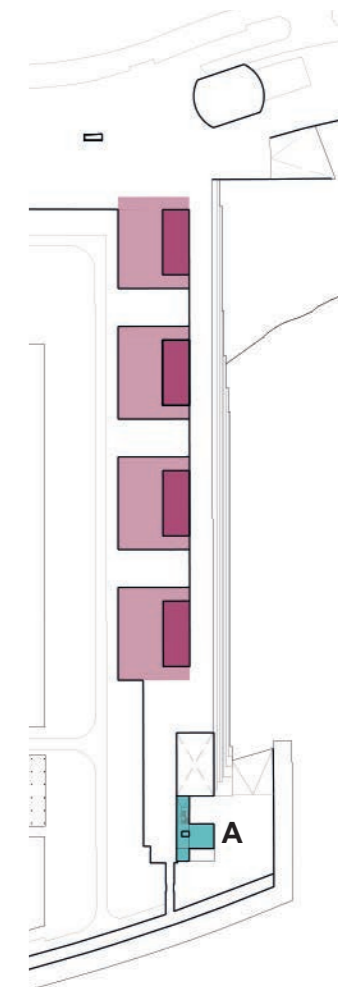
Per altra banda, es reservarà i adequarà un espai multifuncional en aquest moll per a empreses tecnològiques vinculades a la navegació i l'esport, amb oficines, sales de reunions, showrooms, coworking... Aquestes mateixes instal·lacions milloraran l'oferta de serveis als navegants del port.

La implementació del nou model d'usos i activitats requereix una adequació de les edificacions actuals i de l'espai públic. Les principals actuacions previstes són:

- **Impuls a l'economia blava**
Reforma locals del moll de Mestral, Marina i dic de Recer.
- **Promoció dels esports nàutics**
Millora del Centre Municipal de Vela, incloent un espai polivalent a cota de ciutat.
Habilitació dels espais situats sota el moll de Marina per a la implantació del nou Centre Municipal d'Esports Nàutics.
- **Millora dels serveis per a navegants**
Ampliació de l'oferta de serveis i reordenació de la flota.
- **Reforma de l'espai públic**
Més espai per a vianants, millora de l'accessibilitat i del confort. i foment del joc i de la pràctica esportiva.
- **Centralització, reformulació i actualització dels espais tècnics, logístics i de serveis dels port (reformulació de l'espai de gestió de residus, nou edifici serveis, sales tècniques, etc.)**

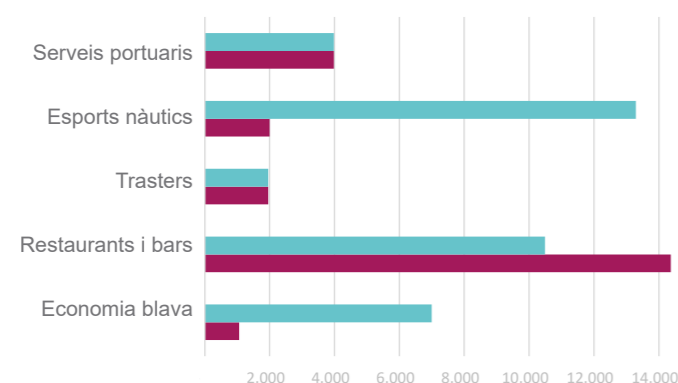


Cota port



Moll de Gregal Cota ciutat

Comparativa usos **actuals** i **futurs**



| | | |
|--|--|--|
| LOCALS COMERCIALS 18% | ESPORTS I EDUCACIÓ 32% | ALTRES 9% |
| Economia blava Mestral 3.733 m ² | 1 Centre municipal de vela.....3.051 m ² | Instal·lacions i escales.....3.038 m ² |
| Economia blava Marina..... 2.556 m ² | A Espai polivalent (cota ciutat).....123 m ² | 4 Gestió de residus (en planta).....831 m ² |
| Economia blava Dic de Recer...1.209 m ² | Espais exteriors.....5.000 m ² | Aparcament Av. Litoral.....6.240 m ² |
| TRASTERS 6% | 2 Centre municipal esports nàutics..3.000 m ² | TOTAL SUP. CONSTRUÏDA33.372 m² |
| Trasters Dic de Recer..... 2.474 m ² | Espais exteriors.....2.140 m ² | (inclòs aparcament Av.Litoral) |
| RESTAURACIÓ 26% | SERVEIS PORTUARIS 9% | TOTAL EXTERIOR14.946 m² |
| Restaurants 6.286 m ² | Capitania.....477 m ² | ÀREES DE POTENCIAL CREIXEMENT |
| Terrasses restaurants..... 4.655 m ² | Lavabos i altres serveis..... 227 m ² | 1-. Reforma/ampliació Escar.....4.080 m ² |
| | Benzinera..... 127 m ² | 2-. Àmbit futur edifici serveis i Capitania |
| | Escar.....3.151 m ² | (sostre màx aprox) 8.000 m ² |

NOTA % Sobre el total sup Int + exterior sense incloure sup de l'aparcament Avg. Litoral

Impuls a l'economia blava

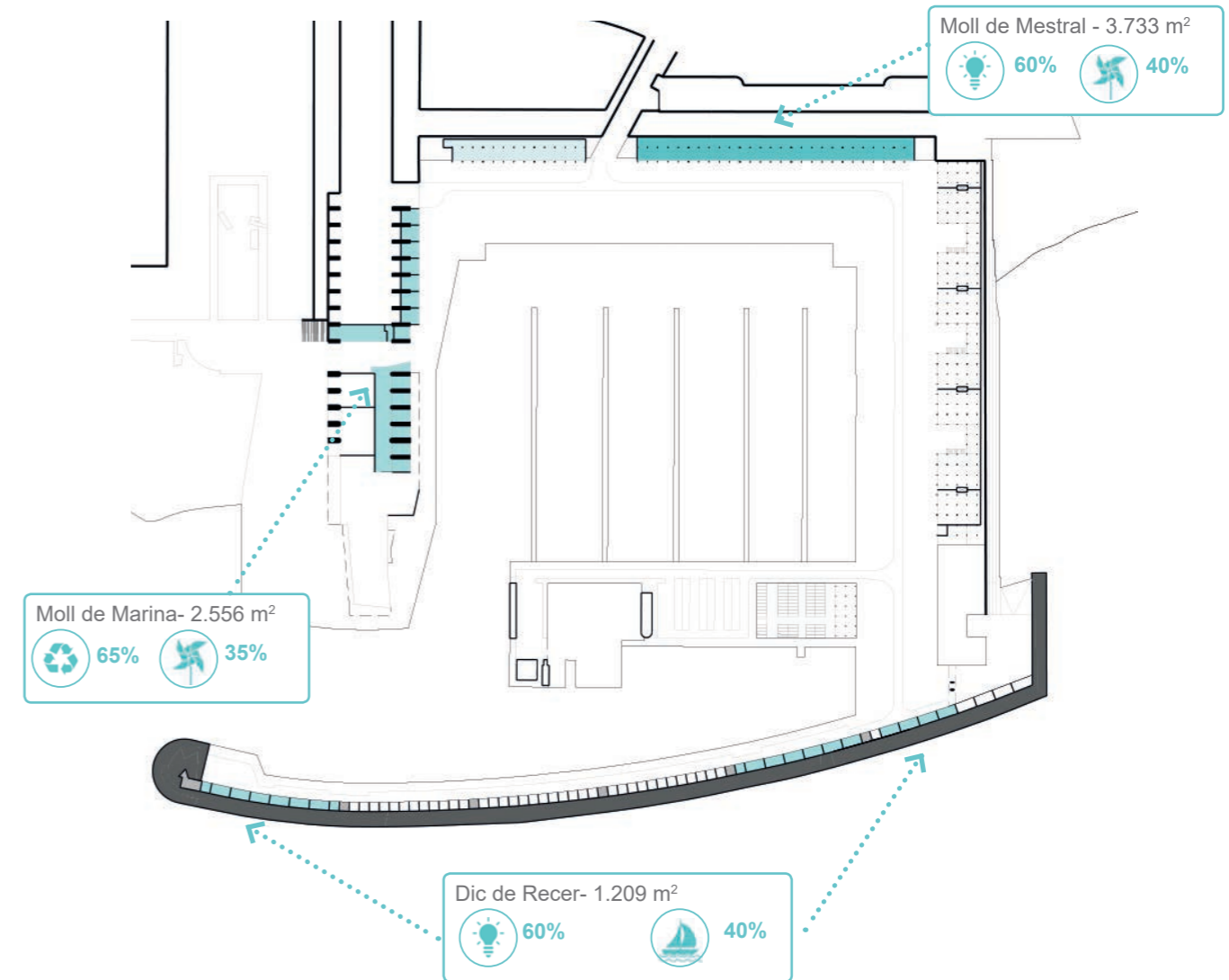
El mar Mediterrani representa un actiu increïblement valuós per al desenvolupament social i econòmic de la regió (activitats portuàries, turisme i pesca). Aquests beneficis depenen en gran mesura de la bona conservació i gestió dels ecosistemes, que actualment estan sota pressió. Davant d'aquests reptes, diferents institucions estan acordant i implementant plans i polítiques per protegir el medi ambient marí i costaner i promoure una economia sostenible.

L'economia blava que volem promoure des de l'Ajuntament de Barcelona inclou el conjunt d'activitats econòmiques vinculades de manera exclusiva o molt majoritària amb l'àmbit marí que es porten a terme de manera compatible amb la conservació del bon estatus ambiental dels ecosistemes aquàtics i afavoreixen un desenvolupament social i econòmic sostenible allà on es porten a terme. Aquest nou model ha de permetre una activitat diària productiva, sostenible i innovadora que el converteixi en:

- Un Port Viu
- Un Port obert 365 dies de l'any
- Un Port amb activitats accessibles per a tothom
- Un espai connectat amb la ciutadania
- Un motor per l'activació de la economia blava a la ciutat
- Un pol d'activitat emprenadora innovadora vinculada amb el mar

En l'actualitat la Gerència d'economia, mitjançant Barcelona Activa i BSM estan treballant l'estratègia del desenvolupament de l'economia blava tant a nivell del global de la ciutat com a la seva aplicació al Port Olímpic.

A l'esquema de la dreta es presenta una proposta de distribució dels espais destinats a l'economia blava a cota de port, agrupats en quatre tipus d'activitats econòmiques diferenciades.



INNOVACIÓ I TECNOLOGIA

Superfície: 2.965 m² -> **39,5%** del total activitats

Espai: Locals per allotjar noves empreses innovadores, unitats d'I+D de grans empreses, espais polivalents de banc de proves i exposició de nous productes i serveis, espais de coworking, espais formatius i de networking per a l'ecosistema vinculat amb l'Economia Blava. S'estudiaran models de col·laboració pública privada per a la configuració i gestió d'aquest espai.

Àmbits innovació:

- Indústria nàutica (productes i serveis)
- Economia sostenible (Energia, Economia circular)
- Noves tecnologies relacionades amb l'Economia Blava.



ACTIVITATS NÀUTIQUES I RECREATIVES

Superfície: 2.388 m² -> **31,9%** del total activitats

Espai: locals per empreses dedicades a activitats nàutiques i recreatives que utilitzin productes de baixes emissions i fomentin codis de conducta sensibles amb l'entorn marí (per exemple lloguer vaixells ecològics, esports subaquàtics i nàutics amb materials sostenibles).

Ús: Lúdic, diürn entre setmana i cap de setmana



ECONOMIA SOSTENIBLE

Superfície: 1.661 m² -> **22,2%** del total activitats

Espai: Locals per a l'exposició i venda de productes coherents amb models d'Economia sostenible i circular per la pràctica de l'activitat i els esports relacionats amb el mar.

Ús: Diürn entre setmana i cap de setmana



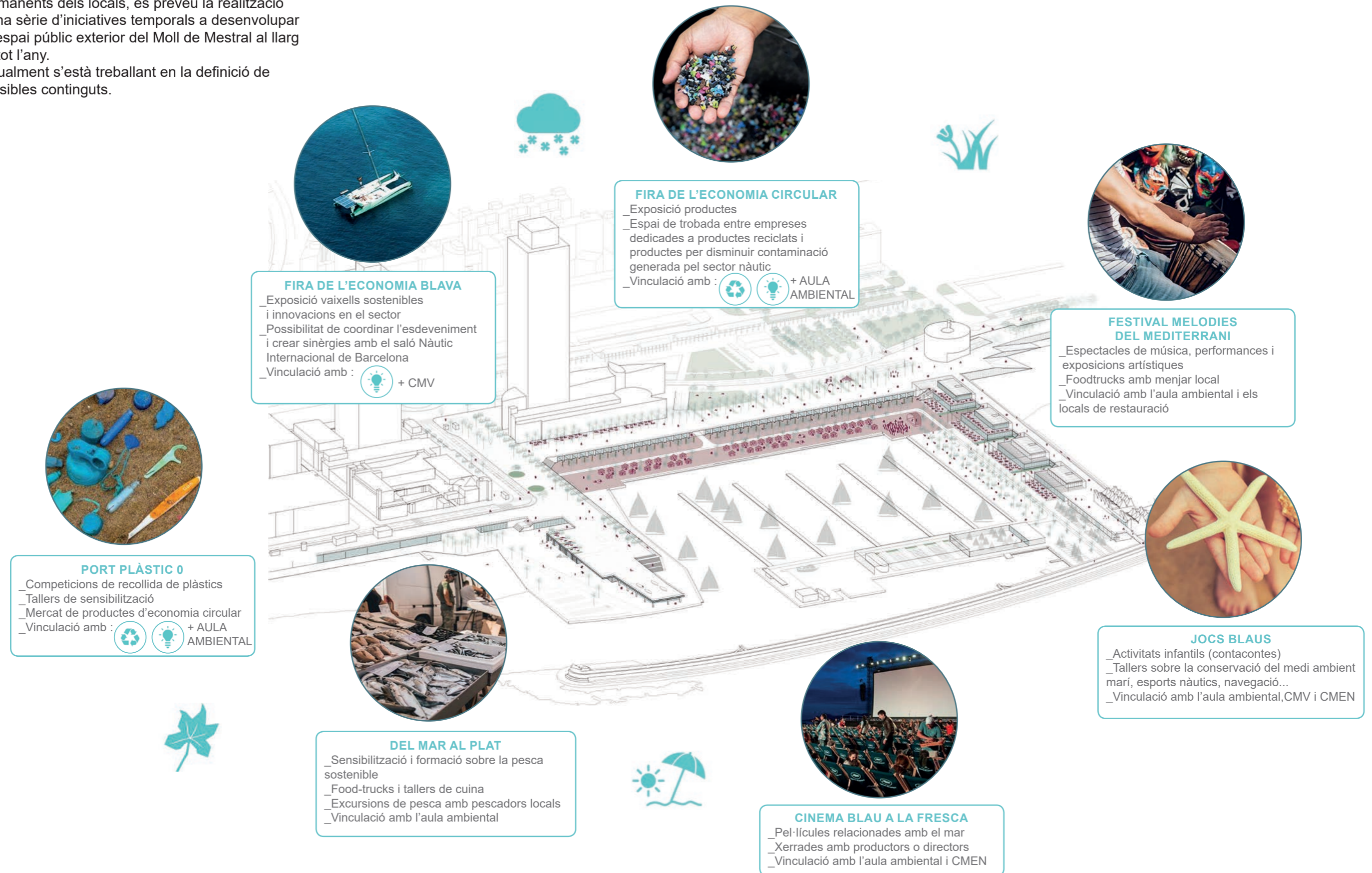
SERVEIS NÀUTICS I PRODUCTES ECO-FRIENDLY

Superfície: 484 m² -> **6,4%** del total activitats

Espai: locals per empreses B2B i B2C dedicades a la venda de productes de proximitat i fets amb materials de baixes emissions. També oficines d'assessorament per contractar serveis de conversió, reparació i/o manteniment d'embarcacions.

Ús: Diürn entre setmana i cap de setmana

Per complementar les activitats econòmiques permanents dels locals, es preveu la realització d'una sèrie d'iniciatives temporals a desenvolupar a l'espai públic exterior del Moll de Mestral al llarg de tot l'any. Actualment s'està treballant en la definició de possibles continguts.



Promoció dels esports nàutics

Per tal d'apropar el port a la ciutadania i popularitzar la vela des de les escoles s'aposta per donar un major impuls i presència en el final del Moll de Gregal al **Centre Municipal de Vela**, multiplicant la seva activitat per a iniciar, especialment als nens i nenes, amb les escoles i joves, a la navegació, per a la formació per a l'obtenció de títols reglamentaris per a embarcacions de lleure i per a la realització de pràctiques de navegació.

Per altra banda, al final del Moll de Marina, donada la proximitat amb la platja, es vol fomentar i potenciar la pràctica d'altres esports nàutics, a través del **nou Centre Municipal d'Esports Nàutics** que complementarà i ampliarà el Centre Municipal de Vela. En concret s'aposta pel rem en totes les seves disciplines (rem de mar, pàdel surf, caiac, etc.), la natació en aigües obertes i activitats esportives de salut i de sorra. El centre podrà interactuar tant amb port com amb les platges, i els futurs estudis de detall sobre aquest nou equipament hauran de fer una reflexió sobre l'accessibilitat al mar, tenint en compte tant les condicions i usos del Port com les de la platja del Somorrostro.

També es vol donar impuls a temes de sensibilització i formació relacionats amb el mar a través d'una **nova aula ambiental**. Es vol convertir al Port en un agent actiu per a la divulgació de la cultura del mar i l'educació ambiental.



CENTRE MUNICIPAL DE VELA

Sup. interior útil actual.....2.660m²
Sup. exterior actual6.081 m²

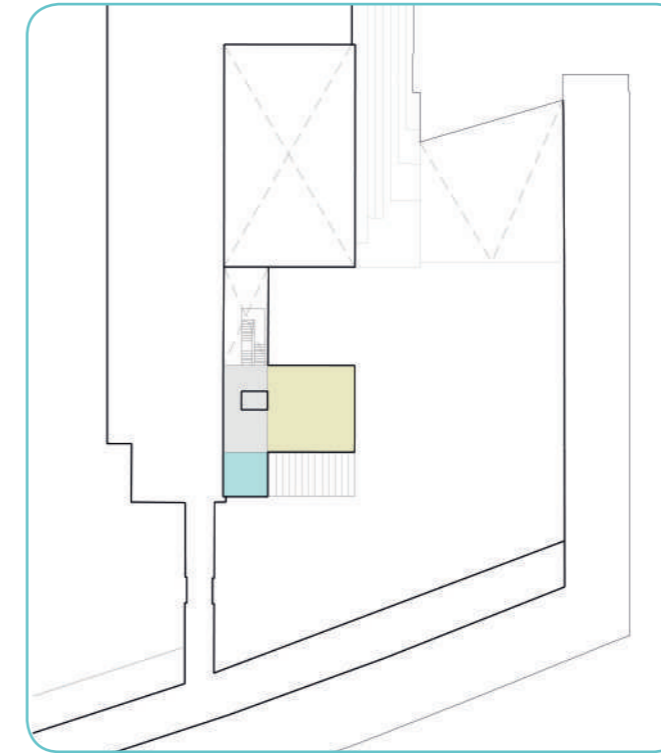
Planta primera

| | | |
|---|------------------------|--------------------|
| ■ | Accés..... | 75 m ² |
| ■ | Espai Polivalent | 123 m ² |
| ■ | Lavabos | 27 m ² |
| ■ | Terrassa..... | 30 m ² |

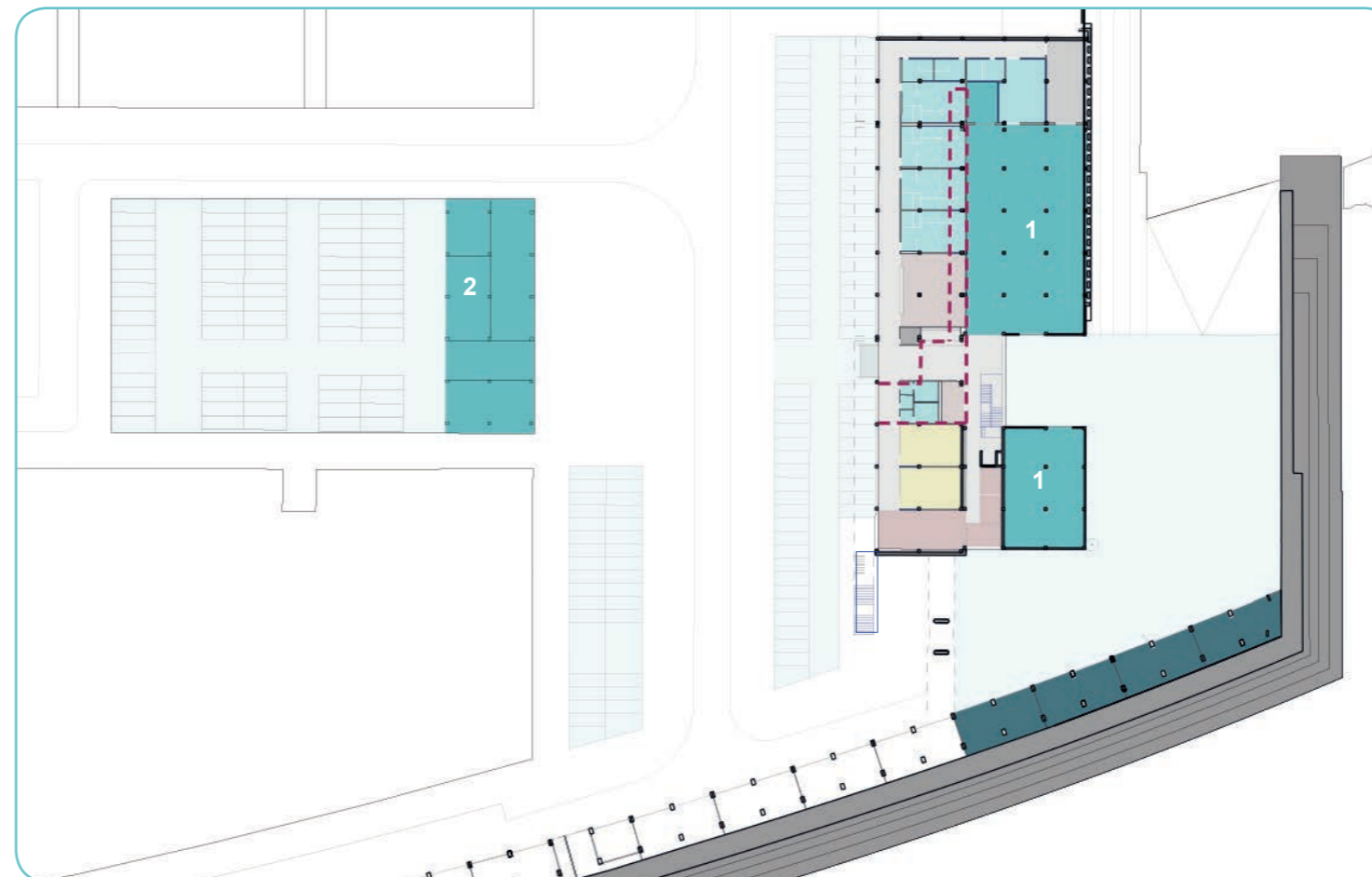
Planta baixa

| | | |
|---|-------------------------------|--------------------|
| ■ | Accés i circulacions | 445 m ² |
| ■ | 1 Hangars i tallers | 780 m ² |
| ■ | Vestuaris i infermeria | 276 m ² |
| ■ | Gimnàs | 100 m ² |
| ■ | Formació | 100 m ² |
| ■ | Administració..... | 131 m ² |
| ■ | Instal·lacions/Magatzems..... | 80 m ² |
| ■ | 4 pallols Dic de Recer..... | 300 m ² |
| ■ | 2 Nou edifici Xaloc..... | 420 m ² |

| | | |
|---|-----------------------------|----------------------------|
| ■ | Total espai interior | 2.889 m² |
| ■ | Total espais exteriors..... | 5.000 m² |







Planta primera (cota ciutat)

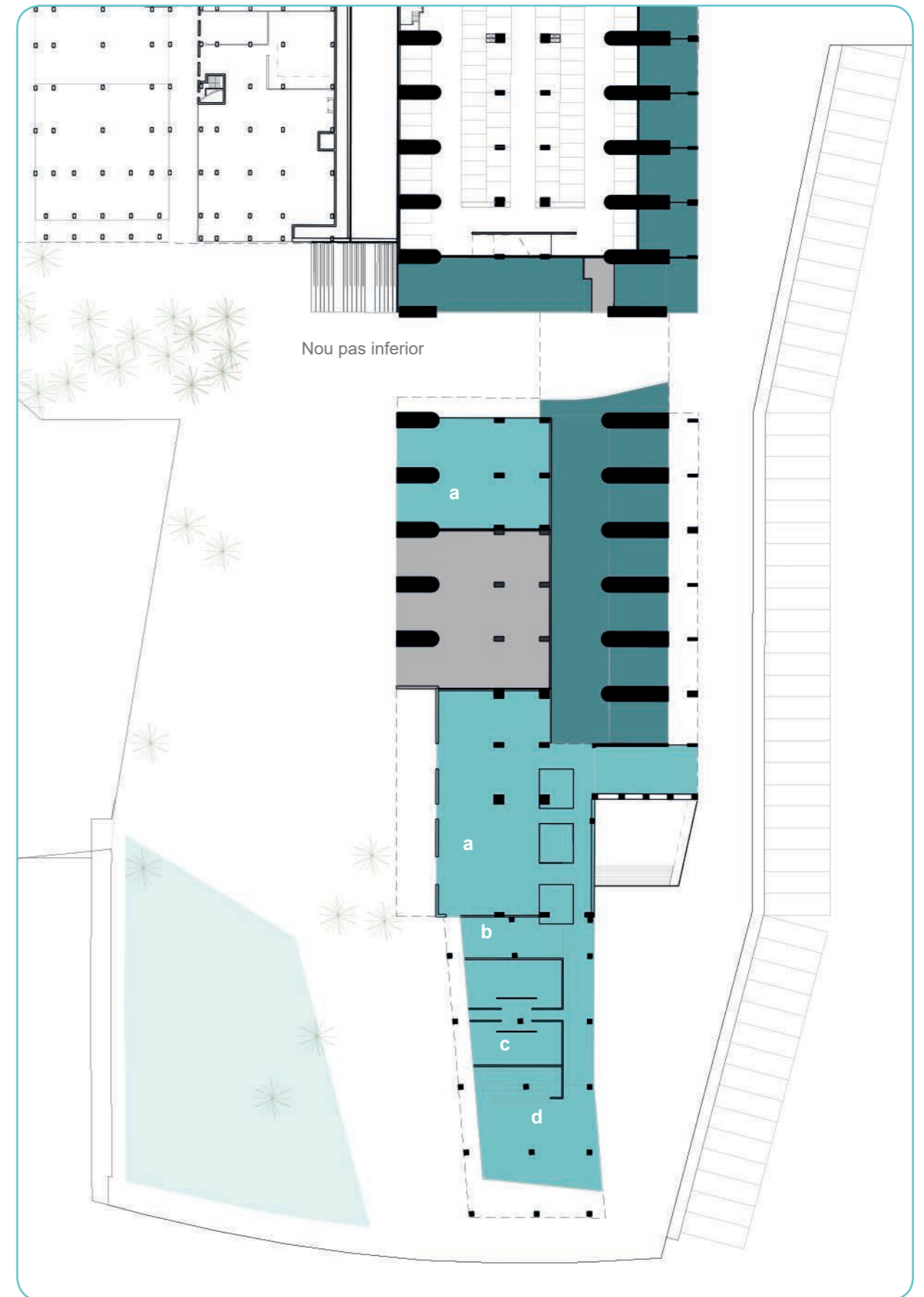
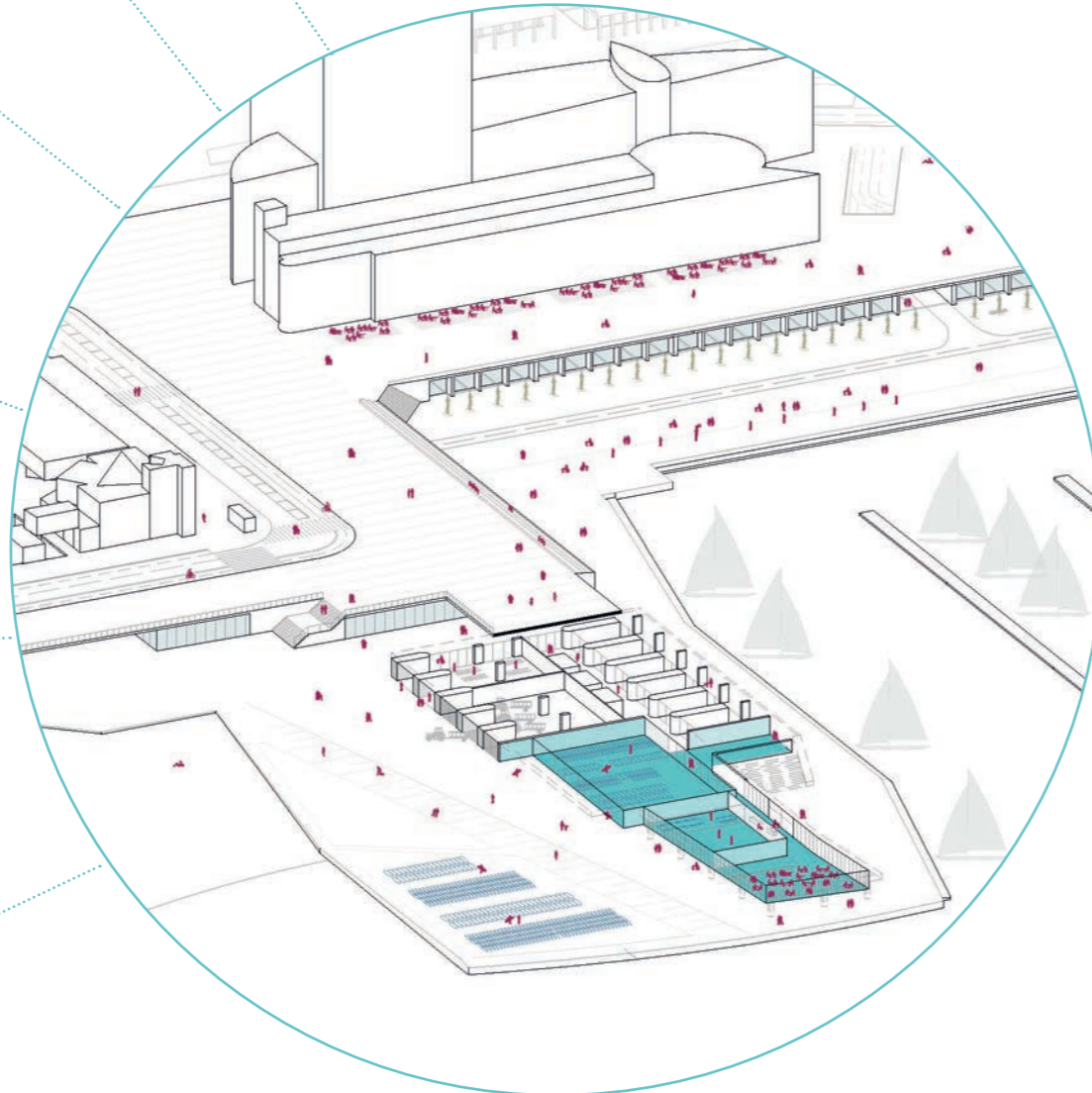


Planta baixa (cota port)
- - Distribució actual (passadís central)
— Obra nova (passadís tocant a façana)



CENTRE MUNICIPAL D'ESPORTS NÀUTICS

| | |
|--|--|
|  | Centre esports.....3.000 m ² |
| | a) Hangars i tallers embarcacions |
| | b) Oficines i aules |
| | c) Vestuaris |
| | d) Cafeteria |
|  | Locals economia blava2.556 m ² |
|  | Central residus port831 m ² |
| | (no es computa possibles altells) |
| | Total interior6.367 m² |
|  | Espais exteriors CMEN 2.140 m² |



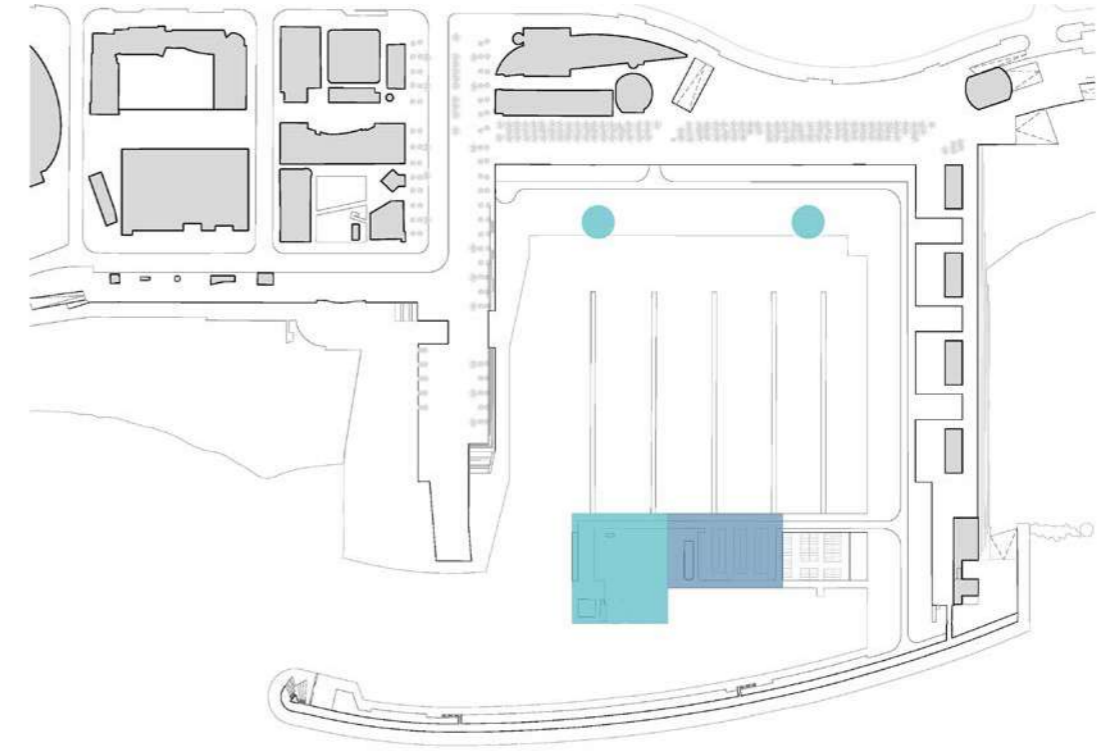
Millora dels serveis per a navegants

Es preveu la millora dels serveis a navegants i usuaris en la zona de l'actual aparcament del moll de Xaloc per a un futur desenvolupament d'aquesta zona. És la zona amb major facilitat per a noves construccions i ampliacions dels serveis del port, tant per la seva posició central a la làmina d'aigua, com pel fet de la seva configuració actual d'aparcament amb superfície.

El baix índex d'edificació actual (d'un 0,3 aproximadament) permetria la construcció d'una gran peça de serveis de planta baixa i pis (amb un semisoterrani per aparcament) que donaria l'alçada de referència del conjunt d'edificacions del port actual (cota 7,30 projecte constructiu 1989) amb un volum puntual de més alçada que podria reubicar les instal·lacions de capitania. L'actual edifici de capitania no pot ampliar-se amb facilitat ni pot tenir cap actuació en matèria de adequació a recorreguts adaptats.

Es planteja doncs en una futura actuació un nou edifici que permeti la centralització de tots els serveis i edificacions actuals de serveis a la zona de Xaloc (capitania, edifici serveis i bugaderia, etc) que alhora, permetrà també l'ampliació i millora de la zona de l'Escar.

D'altra banda també s'ha previst que tot i la centralitat d'un gran edifici logístic al moll de Xaloc amb accés a pantalans centrals i als molls de Gregal i de Recer, caldria un reforç en la zona del moll de Mestral. En aquest sentit es planteja la possibilitat de situar unes edificacions lleugeres, de fusta i de planta baixa, que donarien serveis a usuaris d'amarraments del moll de Mestral, però també actuarien de zones de magatzems logístics de suport a possibles activitats ciutadanes desenvolupades al moll de Mestral (concerts, fires...).



Àrees de potencial creixement per a la millora de serveis per a navegants

- Possible nou edifici de capitania i de serveis per a navegants
- Millores a l'escar
- Possible construcció auxiliar de serveis per a navegants (bugaderia, banys i dutxes).



Possibles construccions auxiliars a Moll de Mestral
Font: Barcelona Regional



Construccions auxiliars a ofelia Plads, Copenhagen.
Font: Visit Copenhagen



Possibles construccions auxiliars a Moll de Xaloc
Font: Barcelona Regional

Amarratges Port Olímpic

El Port Olímpic ha de ser un port per a la pràctica esportiva, pel contacte amb el mar i el motor del pavelló blau, per tal de conformar un front litoral amb usos i equipaments vinculats a l'esport de mar i de platja.

Des del Port es vol donar impuls a la pràctica esportiva relacionada amb la vela i els esports nàutics, facilitant la integració de col·lectius d'entitats vinculades amb el foment de les pràctiques esportives relacionades amb el mar, on s'ofereixen espais de formació relacionats amb les tècniques i titulacions nàutiques i una nova oportunitat per a la generació de noves indústries relacionades amb la nàutica i els esports de mar.

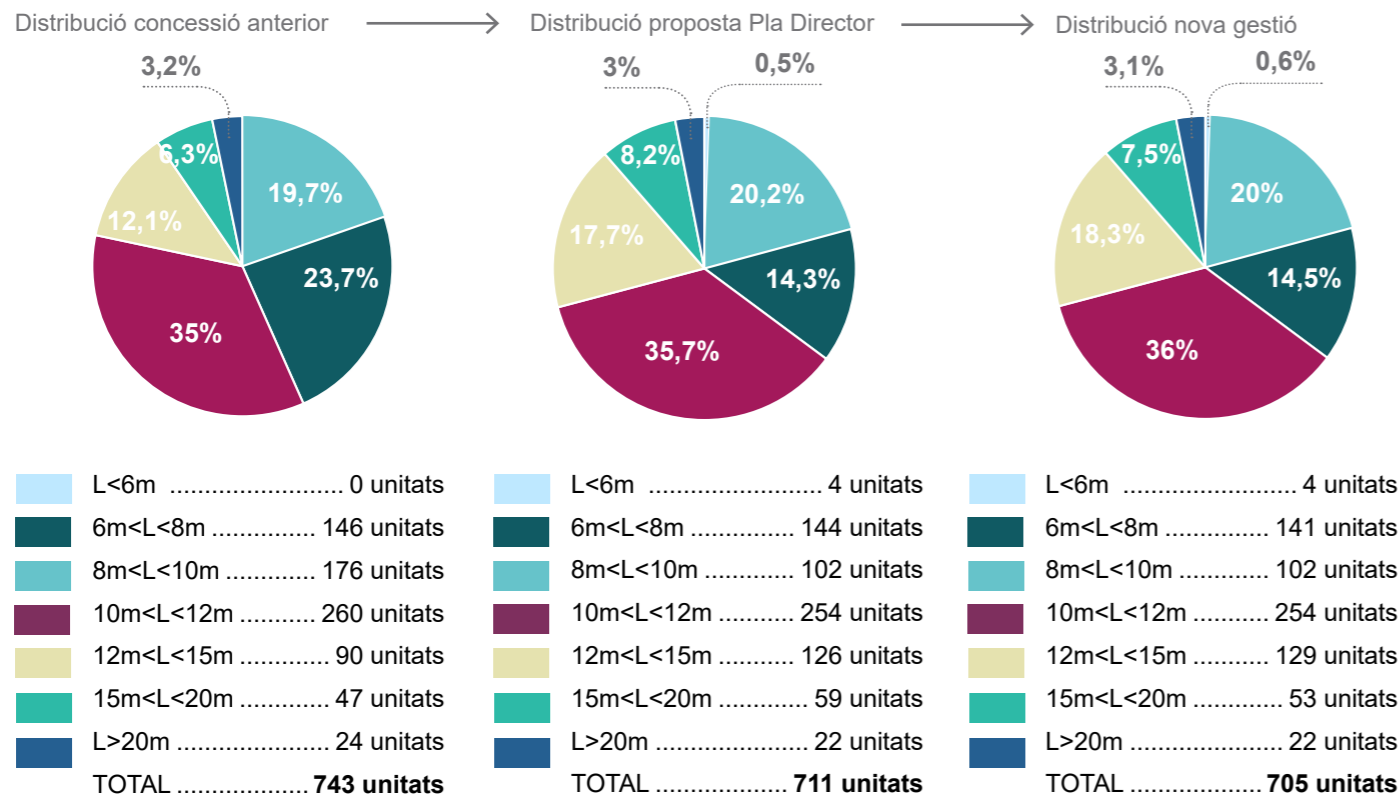
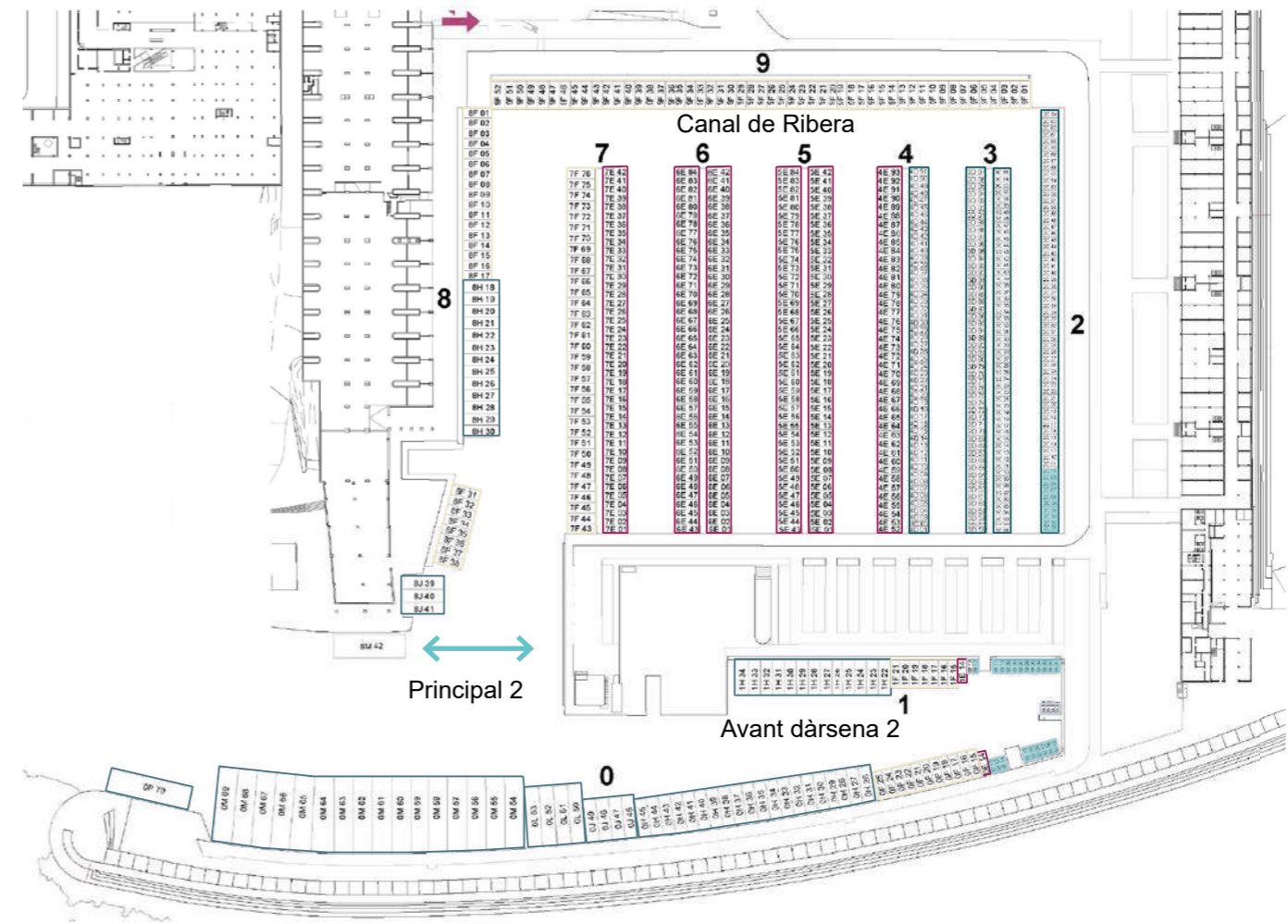
És per aquest motiu que s'ha realitzat una nova distribució d'eslores amb una política tarifària que doni resposta a aquests objectius tot potenciant una nàutica popular que acosti la ciutadania a la pràctica quotidiana, tenint en compte:

- S'ofereix com un servei públic per cobrir demandes esportives i d'oci del ciutadà, fomentant la nàutica popular.
- S'incentiven vaixells ambientalment respectuosos i de baixes emissions, potenciant i prioritzant aquells que no generen emissions.
- Generació d'una oferta inclusiva amb serveis, espai públic i amarratges completament accessibles.

- Gestió pública amb un model de contracte de curta a mitja durada, per preservar els usos establerts i la convivència.
- Es potencia l'oferta de vaixell compartit que s'alinea amb la política de disminució de tinença del vehicle privat, la reducció de la contaminació i la generació d'igualtat d'oportunitats cap a una ciutat més inclusiva.

A més a més, ha estat necessari perdre alguns dels amarratges actuals i inclús previstos en el Pla Director per tal de donar una major qualitat de servei als usuaris ja que en els darrers anys les mànegues dels vaixells han anat augmentant considerablement i l'encaix geomètric es feia complicat, sobretot tenint en compte les maniobres de les embarcacions al amarrar i desamarrar. Dels 743 amarratges que disposava el Port Olímpic a l'abril del 2020 s'ha passat a 705 amarratges, generant eslores de 4 m, augmentant les eslores de 12 m i reduint algunes eslores més grans.

Tenint en compte que el nou model tarifari bonifica les embarcacions més petites i menys contaminants i que s'aplica sobre l'ocupació de l'embarcació en la làmina d'aigua permet incentivar i promoure una nàutica més popular i assequible. Aquesta nova distribució suposa que el 89,4% del Port Olímpic són eslores inferiors a 12 m.



6m<L<8m
 6m<L<8m
 10m<L<12m
 12m<L<15m
 >15m

Amarraments actuals del CMV

El 20% serà d'ús públic tarifat i el 80% concessionat, tal com marca la Llei de Ports vigent.

Reforma de l'espai públic

Arran de les deficiències detectades es proposa una reordenació de l'espai públic per guanyar espai per a vianants.

El projecte posa la vida quotidiana al centre i per tant busca connectar la vida als barris amb el Port Olímpic i facilitar el dia a dia de les persones que hi treballen.

Les intervencions a l'espai públic han d'assegurar els següents aspectes:

- **Millora de la percepció de seguretat:** garantir una bona il·luminació en els llocs de pas, facilitant la permeabilitat física i visual de l'espai, una bona llegibilitat i promovent diferents activitats i presència de persones als espais, durant les diferents hores del dia, de la setmana i diferents èpoques de l'any.
- **Facilitació de l'autonomia:** Els infants i les persones amb mobilitat reduïda poden transitar-hi i estar-hi de forma autònoma i això significa més temps i tranquil·litat per a les persones cuidadores d'aquests grups.
- **Accessibilitat:** hi ha pendents adequats, paviments i segregació dels fluxos segons els diferents modes de moviment (caminar, bicicleta, patinet, etc.) que permetin la circulació segura.
- **Foment del joc i l'activitat física:** l'espai públic fa protagonista el joc entès com una activitat espontània, experimental i col·lectiva. La ciutat jugable amplia la mirada respecte als llocs de joc i concep també el ventall de possibilitats que s'obren als entorns de les àrees designades per al joc, així com a l'entorn urbà. El projecte també potencia l'activitat física facilitant que es pugui passejar, córrer, nedar, practicar calistenia ...
- **Facilitació de la cura:** s'introdueixen equipaments bàsics com els lavabos, espais de canvi de bolquers, aixetes, fonts, bancs i taules adaptades, etc. També es possibilita la cura comunitària dels infants o altres col·lectius facilitant el control informal i comunitari a través d'espais multifuncionals on conviuen diferents activitats, diferents perfils, en diferents moments del dia i que proporcionin el confort ambiental necessari para el desenvolupament de les diferents activitats.

Es proposen 3 àmbits d'intervenció:

- Potenciació eix Marina
- Reordenació espai a cota de port
- Recuperació passeig del moll de Gregal a cota de ciutat amb connexió al Dic de Recer a cota ciutat que disposarà de noves connexions amb un nou passeig a cota port.

Proposta distribució espais a cota de ciutat

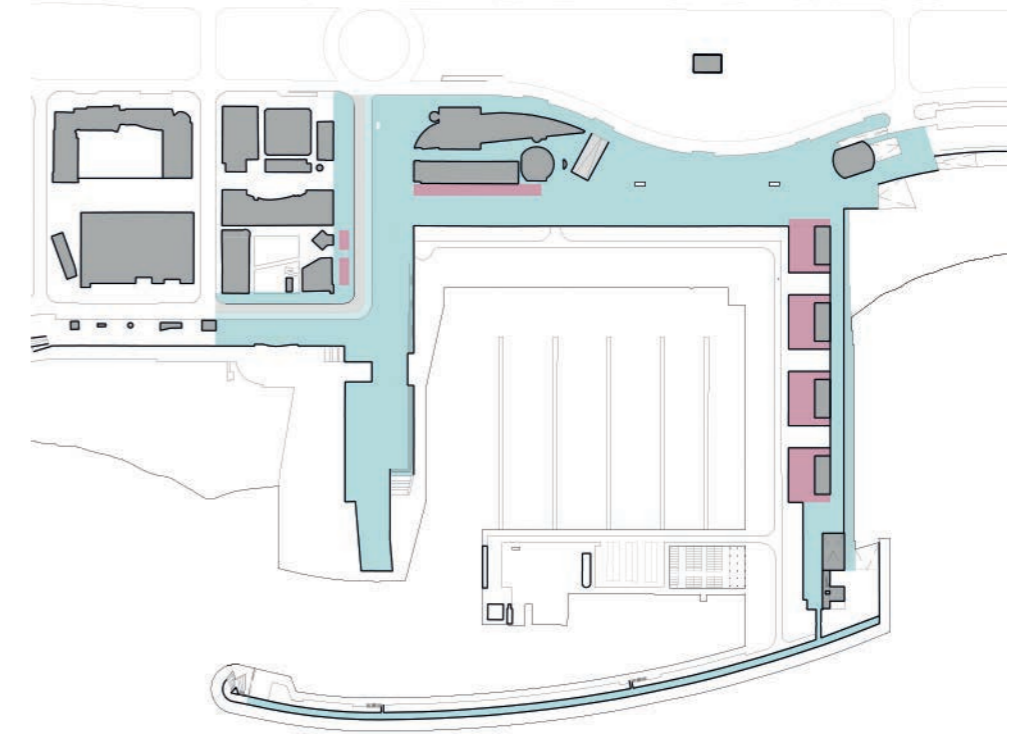
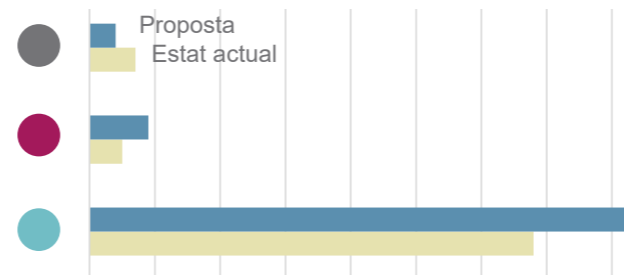
84.7% Espai públic (52.000 m²)

2.5% Bici (1.500 m²)

9% Terrasses (5.400 m²)

3.8% Espai de viari i aparcament (2.300 m²)

Comparativa proposta - estat actual



Proposta distribució espai a cota de port

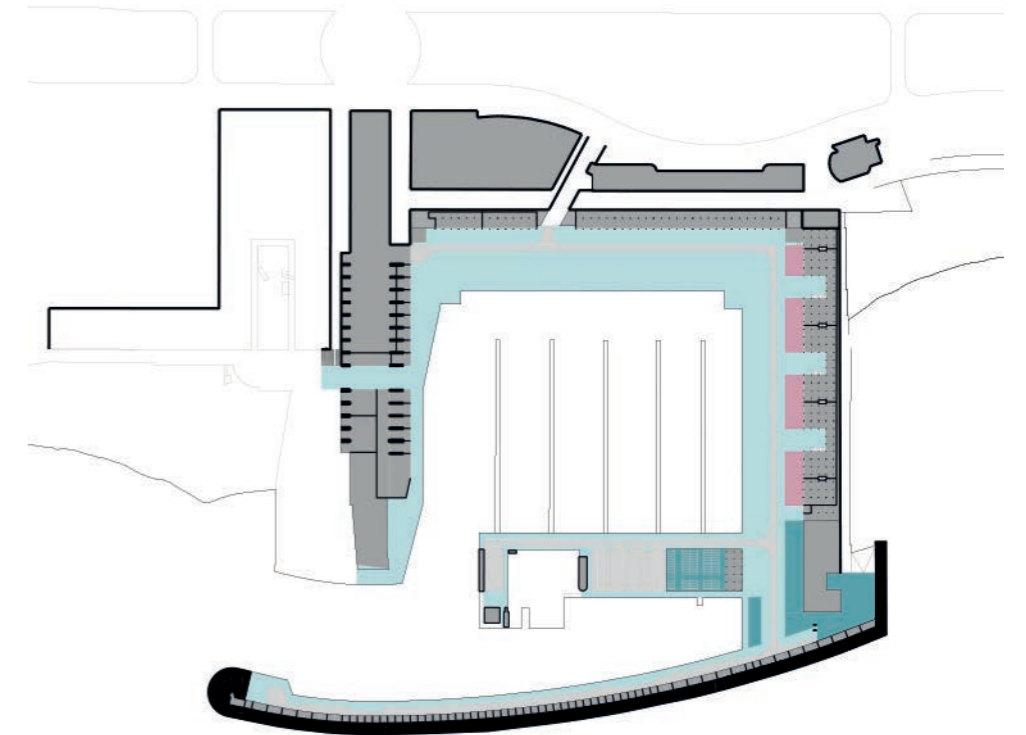
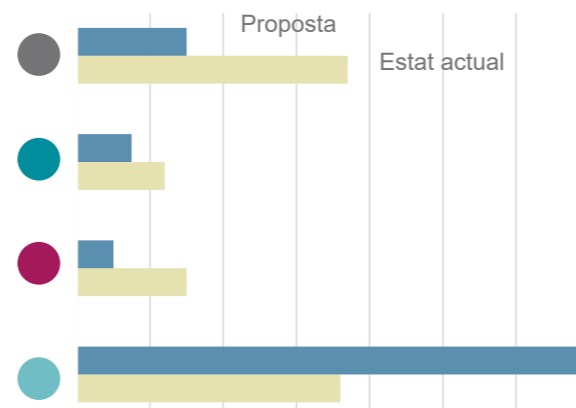
74% Espai públic (51.500 m²)

3.4% Terrasses (3.500 m²)

7,6% Varada escola de Vela (5.300 m²)

15% Espai de viari i aparcament (10.300 m²)

Comparativa proposta - estat actual



Potenciació eix Marina

La reordenació dels vials del moll de Marina permetrà generar una plataforma uniforme entre l'antiga passera de fusta davant l'escultura del peix de Gehry i l'actual passeig al moll de Mestral, dibuixant un espai continu entre els dos punts

A part d'aquesta continuïtat longitudinal, a nivell transversal també es proposa facilitar l'accés al final del moll de Marina i millorar-ne la qualitat. Per tal de potenciar l'ús d'aquest espai es planteja:

- Increment de la dotació de verd
- Espais d'estada amb ombra
- Nou enllumenat
- Noves comunicacions verticals entre moll de Marina i la cota port

Reordenació de l'espai a cota de port

En el moll de Mestral el canvi d'usos permet la eliminació de les terrasses i de l'aparcament en superfície, generant un nou espai públic multifuncional on es puguin organitzar fires, mercats, celebracions...

En el moll de Gregal es reordenen les terrasses, desplaçant-les arran de les façanes dels locals, eliminant així l'actual passadís de servei per guanyar espai de passeig i estada. També s'elimina el cordó d'aparcament i es reordena l'àmbit de varada del CMV per assegurar la continuïtat del passeig cap al Dic de Recer. També es planteja una nova connexió entre la platja i el port en la zona propera al Centre Meteorològic.

En el moll de Marina, s'amplia l'espai de pas en els punts que eren més estrets i s'obre un pas inferior per connectar el port amb la platja del Somorrostro, evitant així que aquest moll sigui un cul-de-sac.

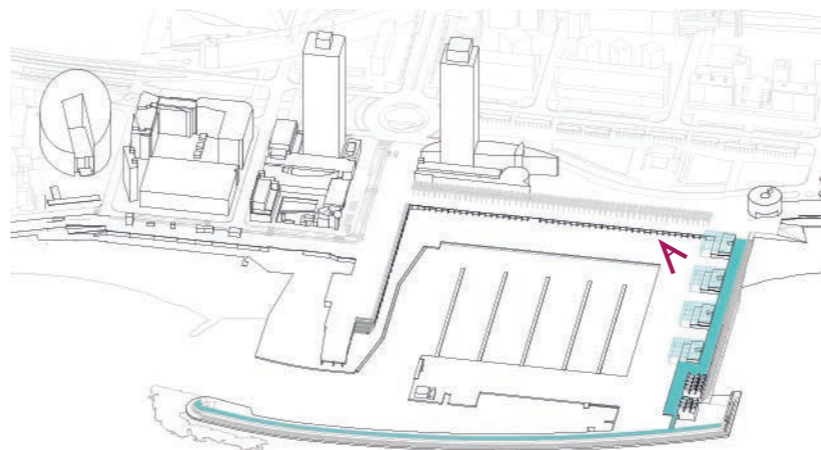
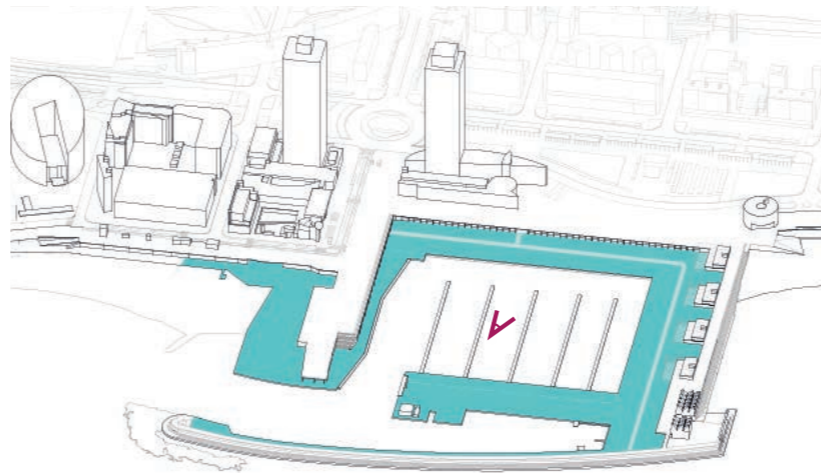
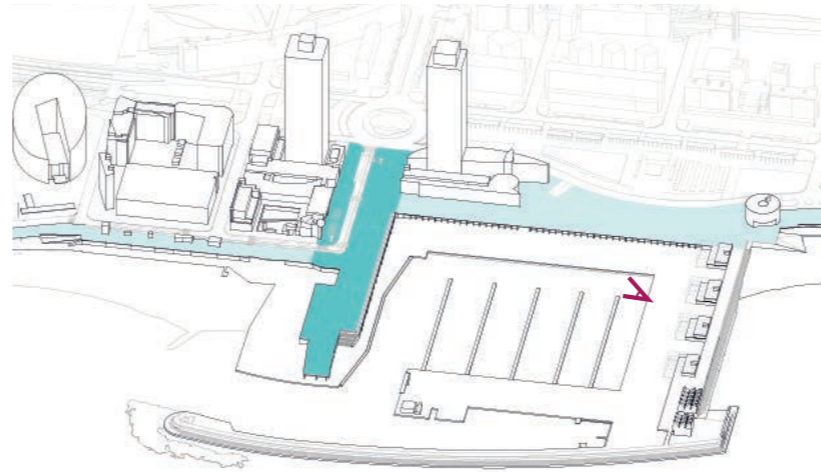
En el dic de Recer s'instal·len dues noves escales per comunicar la cota de port amb el passeig a cota de ciutat. També es planta vegetació i es creen zones d'estada al llarg del dic i a les grades del final del moll.

Recuperació passeig del moll de Gregal a cota de ciutat

Es proposa la reordenació de l'espai públic del moll de Gregal a cota ciutat col·locant els restaurants reformats cap al costat del port per generar una rambla contínua de 10m d'amplada donant a la platja de Nova Icària

Aquesta nova ordenació permet la creació de places quadrades a cota de port on s'ubicaran escales per connectar els dos nivells. Aquesta configuració amb places permet augmentar la quantitat de façana.

També es proposa la implantació de 4 pèrgoles fotovoltaïques de gran magnitud sobre els restaurants i les terrasses d'aquests a cota de ciutat i a cota de port.



Catàleg de materials

Annexat al Màster pla (Annex 2) es presenta el “*Llibre blanc de materials i elements d’urbanització*” que fixa els criteris de qualitat, ambientals i estètics dels materials i elements d’urbanització, enllumenat, etc, que es poden utilitzar en la construcció del nou Port Olímpic. Aquest document està basat en els criteris de projecte i materials que actualment ve desenvolupant la Direcció de Model Urbà de l’Ajuntament de Barcelona en diferents actuacions de la ciutat. El present catàleg de possibles solucions permetrà guiar tant la redacció d’avantprojectes que en l’actualitat s’estan realitzant, com també la redacció de futurs concursos d’idees en els àmbits més de ciutat o d’espai públic dels entorns de ciutat del port o, del propi Port Olímpic.

En aquest sentit el llibre blanc vol ser una guia viva que incorporarà noves aportacions i solucions de projectes, però també directives d’altres serveis de l’ajuntament (com és el cas dels criteris del verd urbà ja incorporats a l’annex) o de criteris de manteniment que pugui determinar el nou gestor o altres agents municipals. El llibre blanc de materials, elements d’urbanització, d’enllumenat i de criteris del verd urbà de l’annex 2 es completa amb una col·lecció de projectes de referència amb casos i solucions similars en zones portuàries i de l’espai públic en general. Es destaquen els següents punts:

Criteris generals

- Disseny de l’espai públic que donin protagonisme als vianants, al verd i als usos cívics.
- Nova visió infraestructural de l’espai, amb atenció al cicle de l’aigua, al verd, la biodiversitat i a l’energia.
- Espais de trobada inclusius i confortables, amb vegetació i ombra, accessibles i segurs.
- Promoció del joc espontani i l’exploració.
- Espais públics flexibles que permetin la realització d’esdeveniments o fires.
- Posada en valor dels elements existents, el paisatge i el patrimoni.
- Plantació d’espècies de flora autòctona o bambú, joncs, albardí, tritoma, vinca petita o similar.
- Espais interiors amb fals terra tècnic registrable i instal·lacions de sostre vistes.

Criteris per als materials

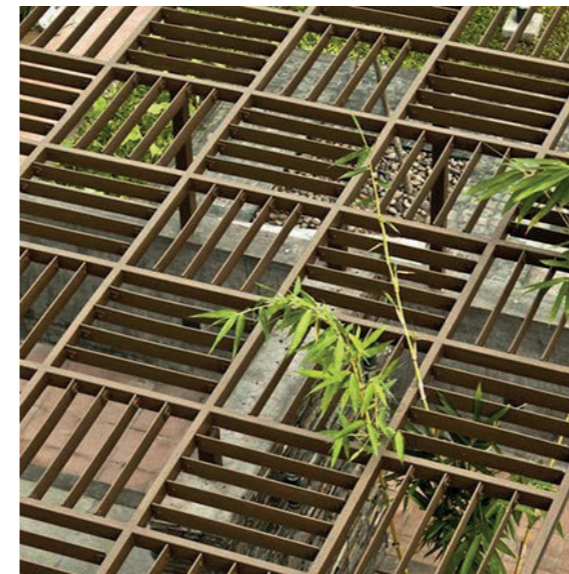
- Durables i de baix manteniment
- Reciclat, reciclable o valoritzable.
- Renovables.
- De proximitat.
- De baixes intensitats energètiques i baixes emissions de contaminants.
- Resistent a l’ambient marí, durables i amb baix manteniment.
- No tòxics.
- Amb certificació ambiental
- Paviments:
 - Reflectants per tal d’aconseguir una certa reducció en la temperatura mitjana de l’aire.
 - De colors clars per reduir la necessitat d’enllumenat nocturn.
 - Amb propietats fotocatalítiques per reduir la contaminació de l’aire.
 - Evitar paviments continus per facilitar el manteniment fora d’àmbits de rodadura. Els paviments continus es plantegen de formigó amb àrids reciclats, acolorits i/o estampats tipus Aripaq o similar amb els gruixos corresponents als trànsits sol·licitats.
- Mobiliari urbà accessible, durable i ergonòmic. De producció de baix impacte ambiental.



Passeig de Sant Joan_Lola Domènech



Casa de botes WMS, Chicago_Studio Gang



D stijl garden, Kangayum, India_Karthikeyan



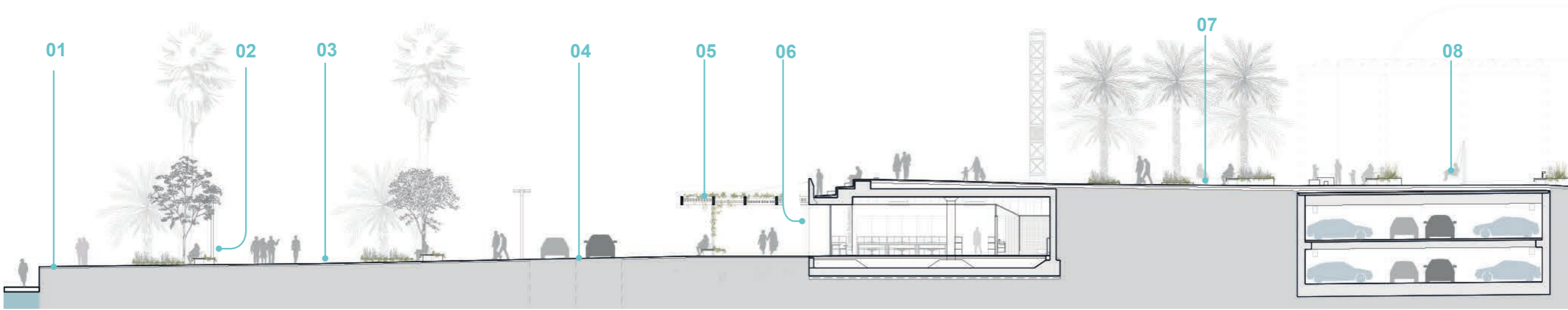
Centre d’esports nàutics. Formentera_M. Castelló



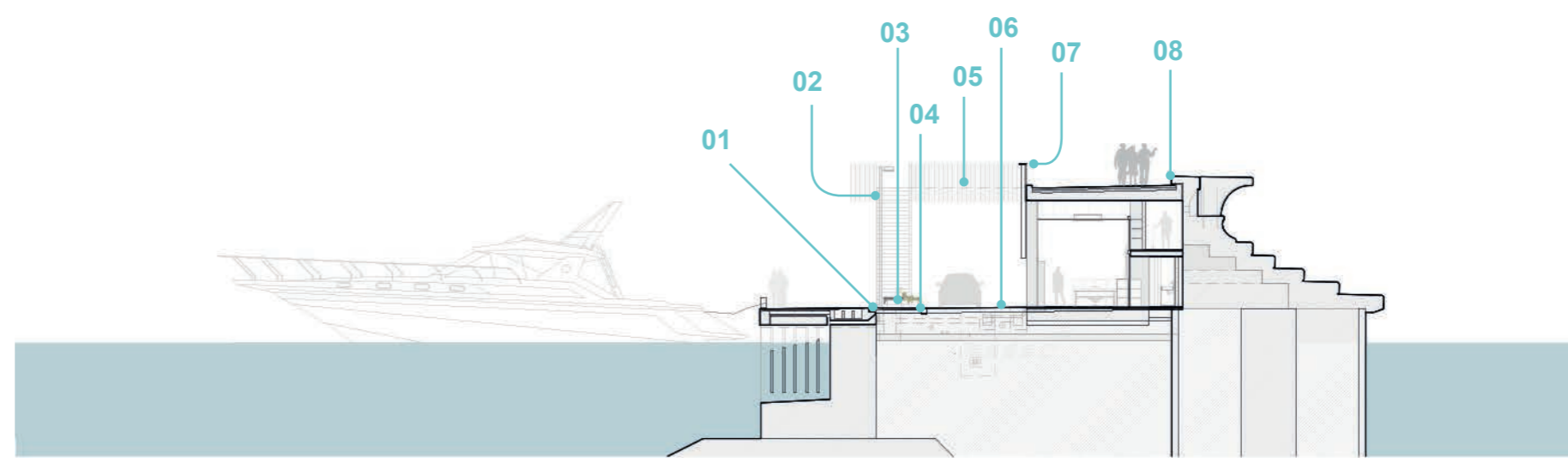
Delfland Water Authority, Holanda_Mecanoo



Platja Tel Aviv, Israel_Mayslits Kassif Architects

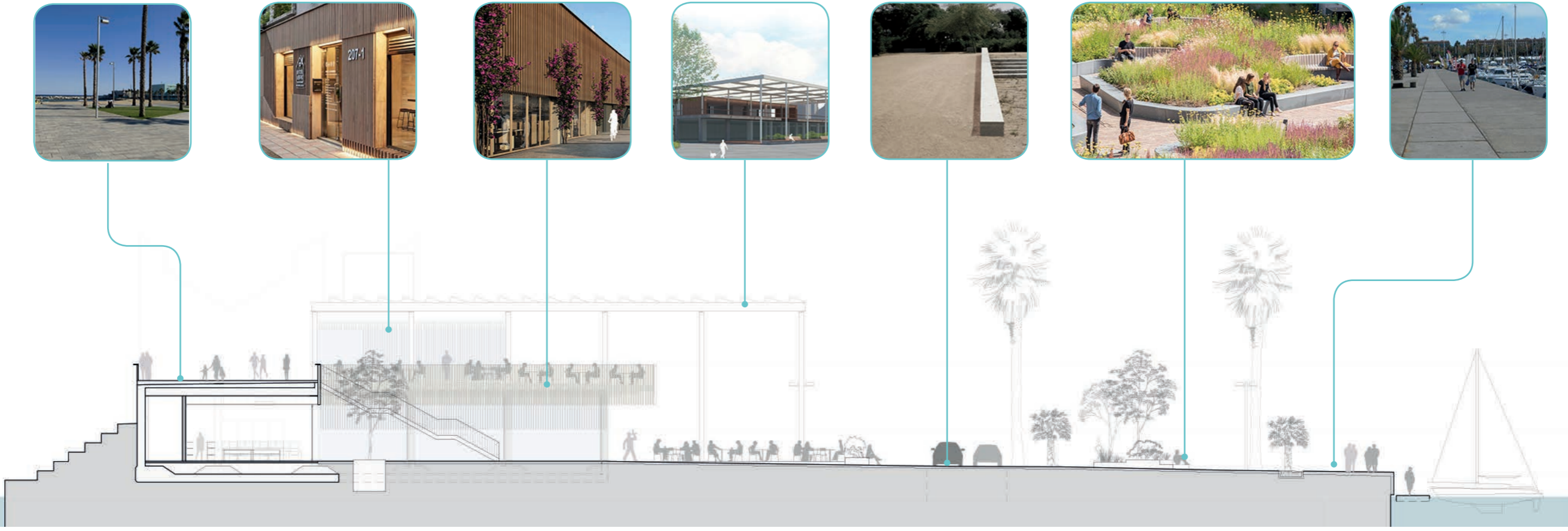


MOLL DE MESTRAL

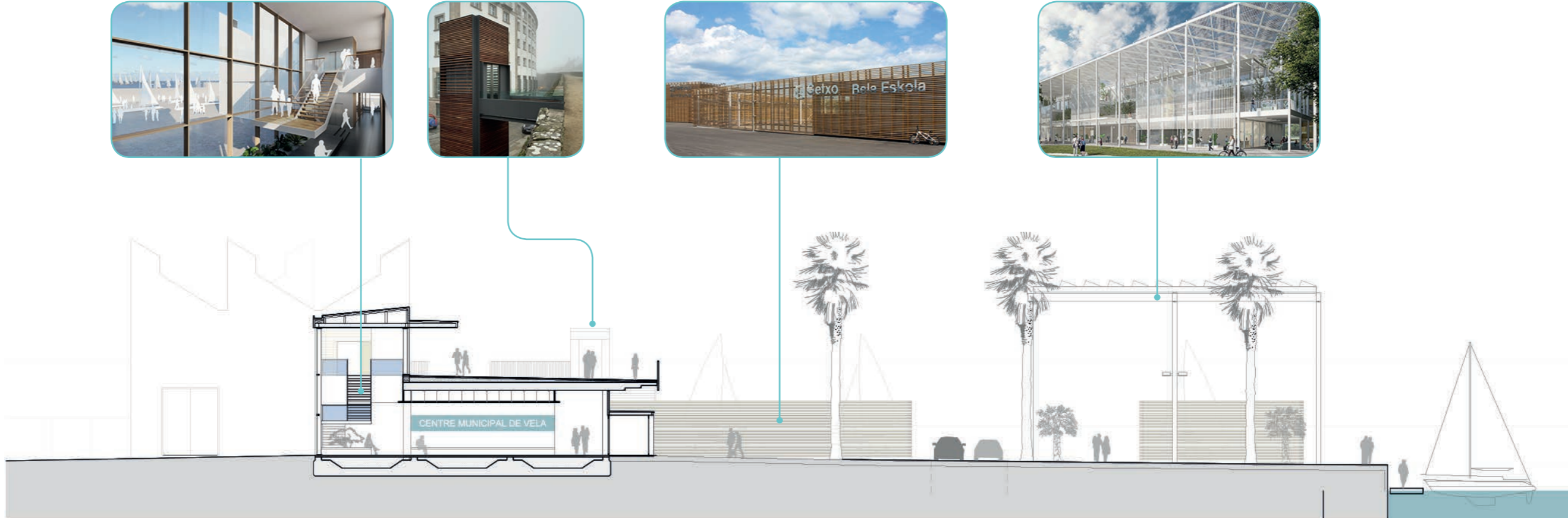


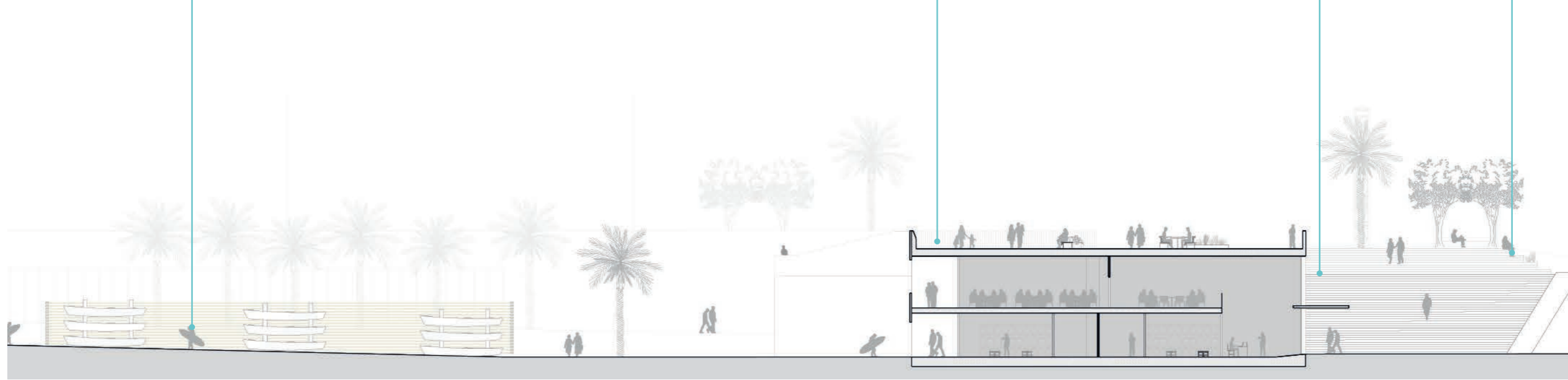
DIC DE RECER

MOLL DE GREGAL- Restaurants

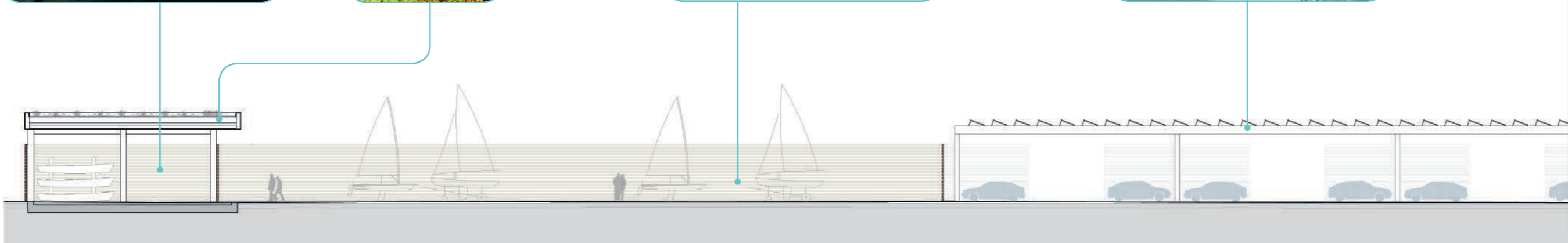


MOLL DE GREGAL- Centre de vela





MOLL DE MARINA



MOLL DE XALOC

Il·luminació

Al llarg dels anys, els locals d'oci, restauració i serveis han anat complementat la seva il·luminació sense unificar els mètodes lumínics, generant molt desordre i dissonàncies en el mateix espai.

Annexat a aquest document es presenta el *Llibre blanc d'elements d'il·luminació* que descriu de quina manera s'ha d'orientar el projecte lumínic per al nou port.

Temes que es tracten en el document:

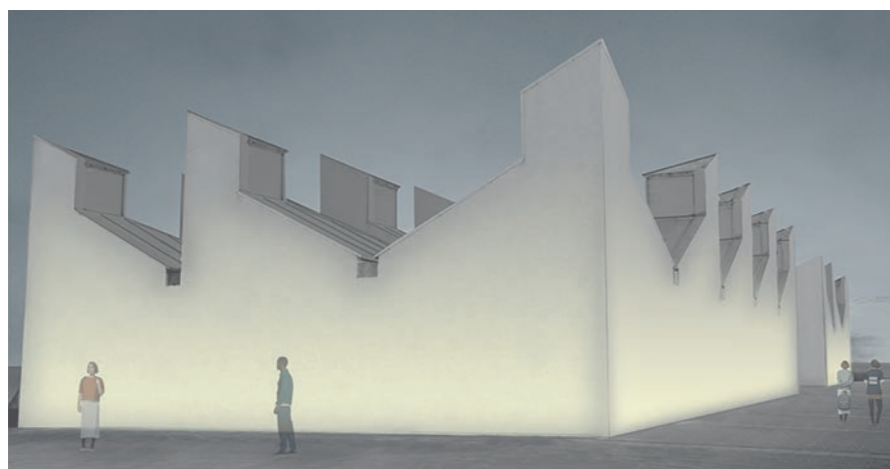
- Els punts de vista principals
- Allò que es vol ressaltar
- Elements d'interès que es volen reutilitzar
- La proposta dels nivells lumínics, dins dels paràmetres normatius
- Els elements que incorpora el nou projecte d'urbanisme.
- La relació entre els usos de cada zona i el mètode lumínic més adient.

Característiques lumíniques ambientals :

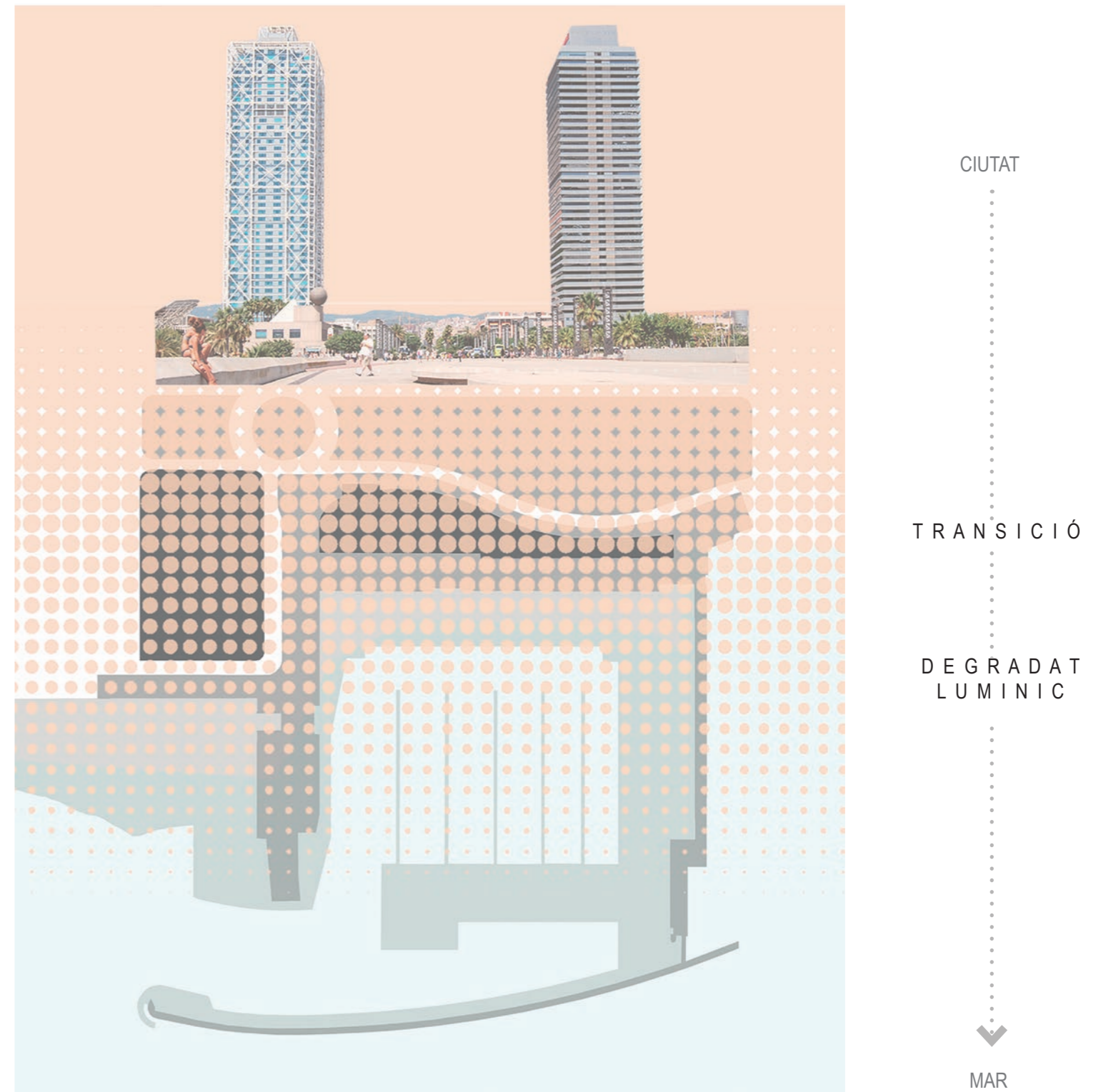
- Procurar una atmosfera que connecti amb l'essència mediterrània del Port així com el caràcter de cada moll, posant en valor els elements d'interès destacables (Torres Mapfre, escultura Peix Olímpic, edifici centre de vela..)
- Procurar un entorn amable que convidi a la contemplació del mar i on el ciutadà es senti còmode i segur.

Característiques lumíniques formals:

- Evitar la contaminació lumínica, així com l'enlluernament molest.
- Utilitzar temperatura de color càlida que afavoreixi la biodiversitat.
- Ajustar nivells lumínics (també revisar els nivells de l'entorn més immediat per aconseguir una transició gradual).
- Aconseguir un rendiment òptim, amb poc manteniment.
- Organitzar i unificar criteris lumínics per a cada zona segons els usos.
- Reutilització i adaptació dels elements lumínics existents d'interès patrimonial (BCN92).
- Adequar nivells per les zones més transitades, i preveure els espais on es poden realitzar esdeveniments.



Centre municipal de vela



Pacificar la il·luminació i permetre una bona visió cap al mar evitant elements verticals i enlluernaments invasius.

Nivells lumínics estat actual

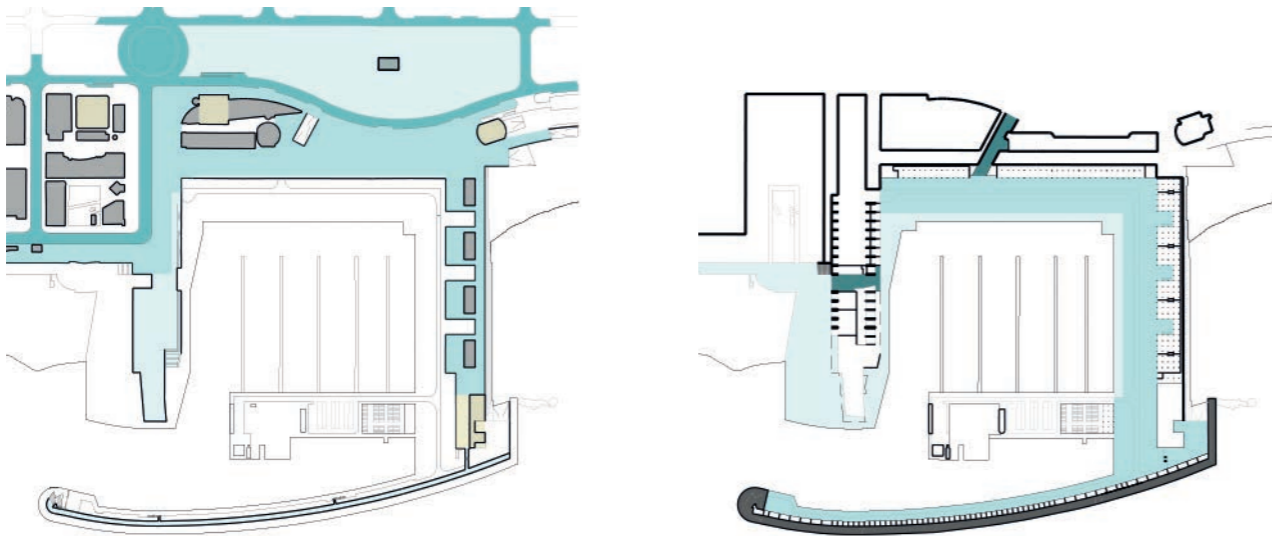


Cota ciutat_Moll de Marina

Cota ciutat_Moll de Mestral
Cota port_vora de l'aigua 8,5 lx

Parc del Port Olímpic
Camí entre la vegetació 2 lx

Nivells lumínics proposta



Cota ciutat

Cota port

| Classe d'enllumenat | Il·luminància mitjana Em (lx) | Il·luminància mínima Em (lx) |
|--|-------------------------------|------------------------------|
| S2 | 7,5 | 3 |
| S1 | *15-10 | 5 |
| ME2 | 15 | - |
| CE0 | **50 | - |
| CE1 | **30 | - |
| Projecte d'il·luminació específic (CMV, torres Mapfre, Centre meteorològic, escultura peix...) | | |

* Sobredimensionar els nivells dels S1 preveient possibles esdeveniments puntuals.

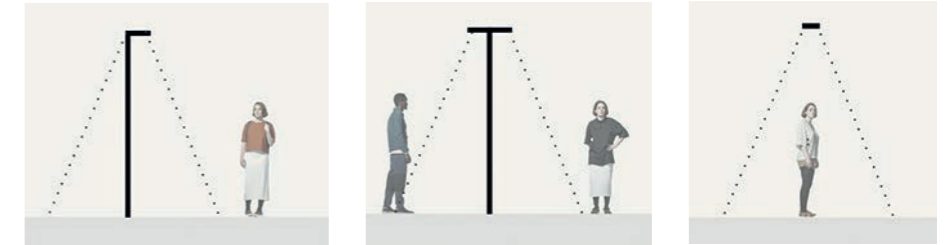
** Enllumenat per els passos inferiors CE1 amb uniformitat del 0,5.
Es pot canviar a CE0 per incrementar la seguretat mantenint uniformitat.

Mètodes d'il·luminació

LLUM ZENITAL

Columnes de diferents alçades, amb projectors de diferents potències i òptiques. En general es descarta l'ús de columnes baixes per excés de condicionants d'us d'espai o manteniment.

Usos: espais lúdics, serveis del port, passeig i esdeveniments



LLUM GUIA

Llum a cota més baixa il·luminant recorreguts i marcant els límits d'aquests.

Usos: límit vorera ha-ha



LLUM RASANT

Il·luminació incorporada en el mobiliari urbà o en l'arquitectura.

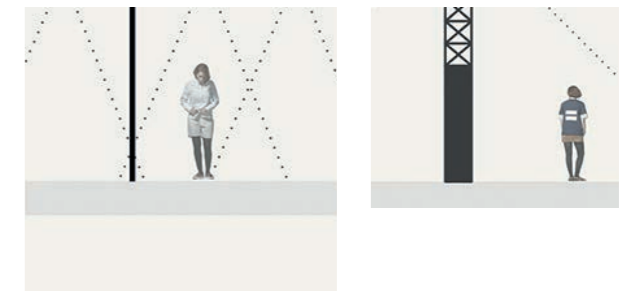
Usos: façana del dic de Recer límit vorera i ha-ha



LLUMINÀRIES RE-UTILITZADES

Re-adaptació de models originals adequant-los a les noves tecnologies i procurant una llarga durada amb el mínim manteniment.

Usos: passeig i esdeveniments (Marina i Mestral), espais lúdics del moll de Gregal.



2. Millora connectivitat ciutat-port

Millora accessibilitat vianants

Les principals línies d'actuació a desenvolupar, arran de les deficiències detectades per la millora de la connectivitat entre la ciutat i el port són:

→ Millora continuïtat longitudinal

El projecte preveu la continuïtat entre el Passeig Marítim de la Barceloneta i el Passeig Marítim de la Nova Icària tant davant l'escultura d'El Peix Daurat com als entorns de l'edifici de l'AEMET.

Davant de l'escultura es proposa recuperar tota la secció i amplada del passeig marítim del somorrostro fins al Moll de Marina, donant sortida cap la Barceloneta al viari del moll actual. Aquesta intervenció farà que la secció del Passeig de la Barceloneta es mantingui fins al moll de Marina, eliminant la passera de fusta actual. També s'ordena l'esplanada de Marina alliberant espai per a vianants per tal de facilitar la continuïtat longitudinal. A cota de port es proposa l'obertura d'una nova connexió per sota el moll de Marina donant continuïtat al passeig a cota platja.

També a l'entorn de l'AEMET, s'eliminen els esglaons que separaven les diferents cotes i es descongestiona l'espai de mobiliari urbà garantint la continuïtat entre el barri i el passeig del Dic de Recer mitjançant un passeig renovat sobre el Moll de Gregal. Es planteja també la continuïtat del passeig a cota port en direcció a la platja de la Nova Icària, tot i que la cota d'aquest nou pas ve condicionada pels ultrapassaments amb els escenaris de canvi climàtic i temporals.

→ Millora connexions transversals

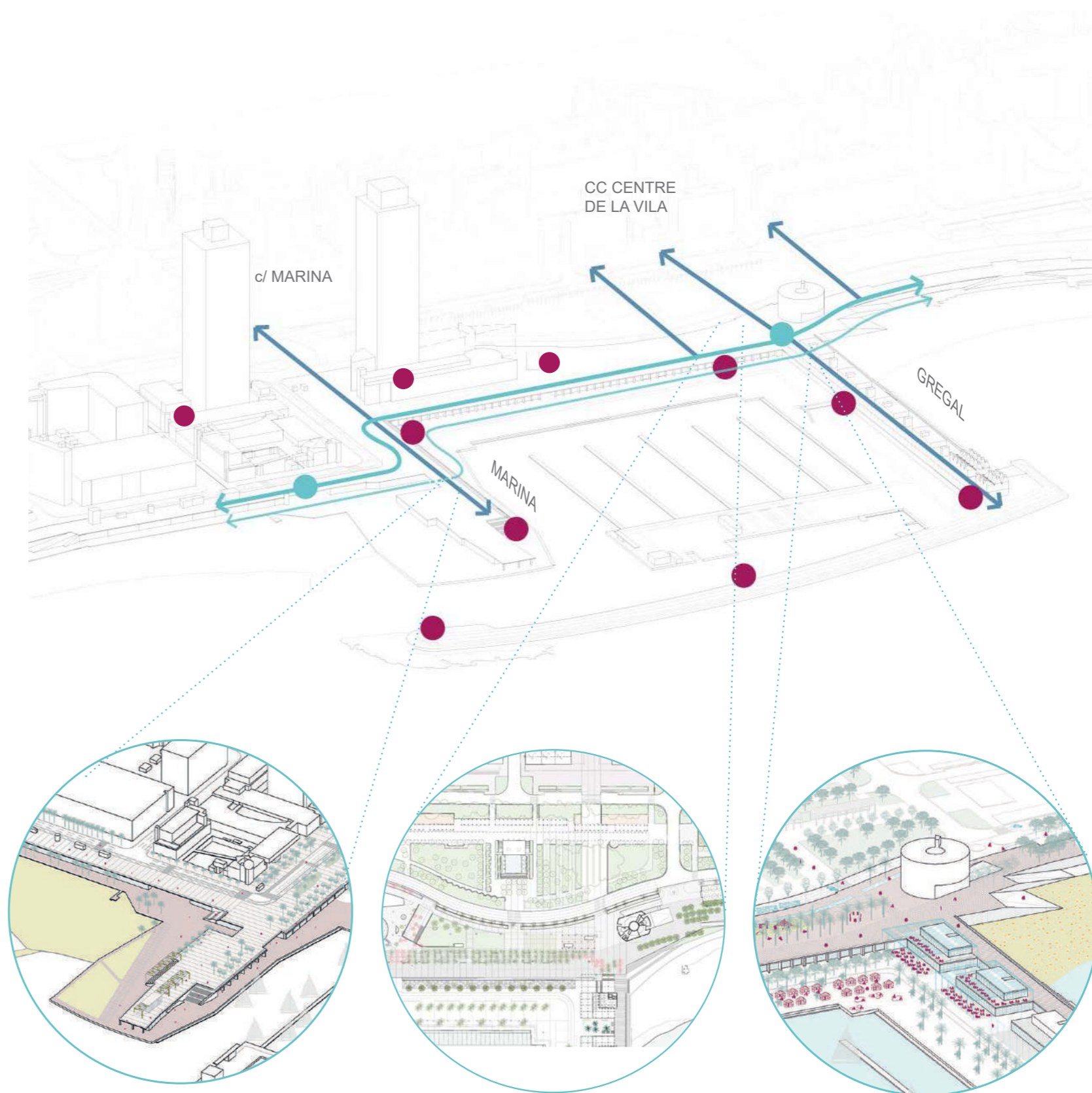
Es prioritza la millora de dues connexions barri-port: eix Marina i eix moll de Gregal. L'eix Marina es millorarà amb la simplificació de vials i s'augmentarà l'espai públic de l'esplanada entre les torres, de tal manera que es faciliti la transició a través de la Plaça dels Voluntaris Olímpics. L'eix Gregal es millorarà amb l'obertura visual i l'eliminació d'obstacles físics (terrasses, massa vegetal molt densa, escales) entre el centre comercial el Centre de la Vila i el pont que comunica amb el dic de Recer. Paral·lelament també es preveu la millora de les connexions locals amb els carrers de Joan Miró (a través de la nova rampa d'accés al port per l'Av. del Litoral) i amb el carrer de l'Arquitecte Sert.

● Milliores en l'accessibilitat a la cota port

El projecte també preveu la millora dels accessos per a vianants a la cota Port. A l'encreuament entre el nou vial del Pg. Marítim i el del moll de Marina es preveu la creació d'unes noves escales que comuniquin la cota superior del moll amb el passeig a la cota platja, coincidint amb la continuïtat d'aquest passeig dins el port.

Als dos extrems del moll de Mestral s'han plantejat dues noves escales fixes i unes mecàniques que tindran molta més visibilitat que les actuals. Aquests accessos també disposaran d'ascensor. La nova configuració dels locals de restauració al moll de Gregal també permetrà fer molt més visibles els accessos verticals existents. També es preveuen noves connexions verticals al moll de l'escullera i al final del moll de Marina.

L'accés per persones amb mobilitat reduïda estarà garantit amb els ascensors i, eventualment, amb la vorera segregada en el nou accés al Port. La definició en fase de constructiu del projecte del nou accés al port garantirà l'accés per a vianants i PMR tot estudiant amb detall les afectacions sobre els serveis en el costat de la torre Mapfre introduint la possibilitat de garantir l'accés per a bicicletes amb circulacions segregades del trànsit de vehicles.



Reordenació dels usos de mobilitat a l'entorn del port

L'obertura del nou vial al Passeig Marítim i el trasllat de les rampes d'accés als aparcaments i al Port, obren l'oportunitat de reordenar els usos de mobilitat de l'entorn. Aquest vial permet donar prioritat al transport públic i col·lectiu i millorar-ne les circulacions actuals així com traslladar determinats usos a nous indrets on provoquin un menor impacte. La proposta va en la línia d'augmentar l'espai disponible per als vianants, les bicicletes i els vehicles de mobilitat personal, tot alliberant el moll de Marina del màxim d'activitat relacionada amb els vehicles. A continuació es comenten les línies generals de la proposta:

Consolidació i millora del servei d'autobusos de TMB

Les línies generals de la proposta per als autobusos serien:

- La consolidació del node d'autobusos als c. Trelawny, Ramon Trias Fargas, Pg. Marítim de la Barceloneta i Av. del Litoral.
- El trasllat d'algunes parades terminals d'autobús del Pg. Marítim al carrer Trelawny i entorns.

Eventualment el nou vial permet també ampliar la cobertura de l'autobús al Port i al front litoral mitjançant la circulació d'autobusos pel Moll de Marina i el nou vial del Pg. Marítim.

Aquestes línies generals es podrien concretar amb les següents actuacions sobre les línies actuals:

- Trasllet de les parades terminals de les línies V21 i 136 del Pg. Marítim al carrer Trelawny. La V21 podria ocupar l'espai actual del D20 i la 136 es podria situar davant de la plaça de Charles Darwin.
- Trasllet de la terminal de la línia D20 al final del vial del moll de Marina. Per garantir el servei actual es proposa que la línia pari també a la parada 413 de l'Av. del Litoral.

El trasllat d'aquestes terminals permetria dotar-les de més espai per a la regulació dels autobusos, incrementar la cobertura de l'autobús al port i al front litoral i alliberar el Pg. Marítim de l'estacionament d'autobusos tot donant major fluïdesa a la circulació d'aquests vehicles i al trànsit general, que s'incrementarà degut a les noves circulacions procedents del vial del moll Marina.

Aquesta proposta permetria també crear un carril exclusiu per a les circulacions dels autobusos i els taxis als carrers Ramon Trias Fargas, Trelawny i Pg. Marítim.

Per la seva banda, la implementació del carril bici en calçada al Passeig Marítim farà necessari retirar les jardineres actuals i reordenar els edicles dels locals a peu de platja tot donant una major visibilitat a l'autobús. Per acabar de potenciar aquest important node de transport públic, caldria millorar també les connexions a peu amb la parada de Ciutadella-Vila Olímpica del metro i el tramvia.

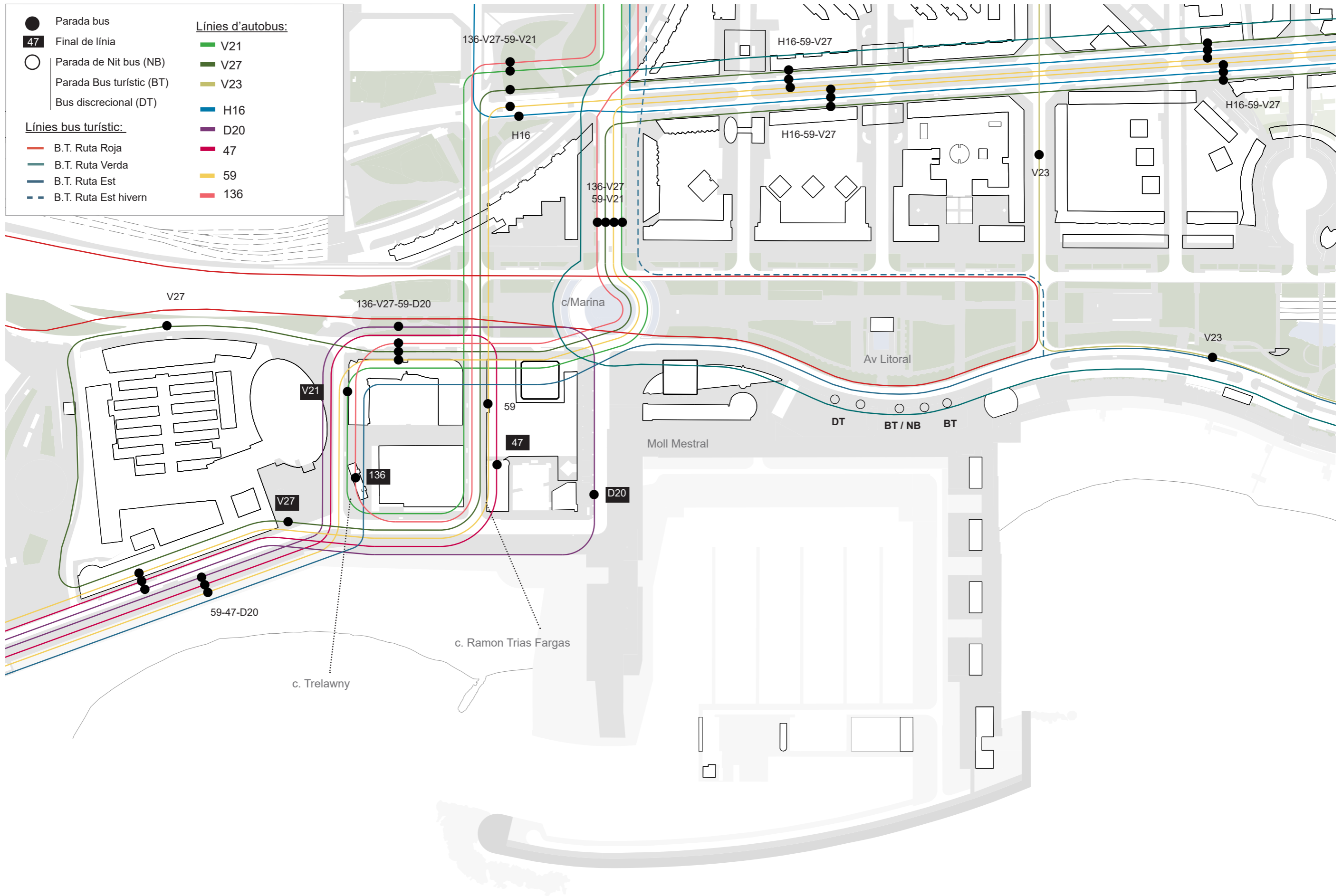
Trasllet de les circulacions d'autobusos discrecionals, turístics i nocturns a un nou espai a l'Avinguda del Litoral

Aquesta proposta permet diversificar els fluxos d'entrada al Port i alliberar el moll de Marina de la circulació d'aquests autobusos i sobretot de l'estacionament d'autobusos discrecionals. Per dur-la a terme caldria la transformació de les 25 places d'estacionament d'Àrea Blava en una plataforma d'espera i accés a l'autobús. Els autobusos pararien al carril mar de l'Av. del Litoral.

La reordenació dels autobusos en aquest nou espai requeriria:

- El trasllat de la parada de la ruta Est de City Tour i de les parades de la Ruta Verda i Vermella operades per TMB al costat nord de la nova plataforma d'autobús. En aquest espai i en horari nocturn una de les places s'hauria de destinar als autobusos nocturns.
- L'ús del costat sud de la plataforma per als autobusos discrecionals turístics, amb capacitat per a dues places més.

Els projectes que acabin definint la configuració definitiva de l'espai públic d'aquest entorn, hauran de tenir en compte les possibles modificacions dels recorreguts dels autobusos actuals, tant de la xarxa de TMB com de l'AMB i del Bus Turístic. Els anàlisi de mobilitat que acompanyin aquests estudis de detall acabaran definint la ubicació definitiva de les parades dels autobusos de la xarxa de transport públic i el repartiment de l'espai destinat als autobusos a l'Av. del Litoral, que en qualsevol cas s'hauran de consensuar amb els actors competents.



Consolidació del servei de taxi al moll de Marina

La proposta preveu mantenir el servei de taxi al moll de Marina. La parada de l'hotel Arts es quedaria en la mateixa ubicació, mentre que la parada que dona servei al Port es reduiria com a conseqüència de la menor demanda provocada pel canvi d'usos. El nombre de places passaria de 22 a 14 places de parada i es retirarien les places d'estacionament. En funció de l'horari, les 7 places de càrrega i descàrrega de la vorera Besòs també es podrien convertir en places de taxi, tal i com passa en l'actualitat. Al Passeig Marítim, les 16 places destinades a càrrega i descàrrega es podrien destinar també al servei de taxi nocturn tant per al propi port com per als locals d'oci i restauració situats a peu de platja.

Reserva de càrrega i descàrrega al moll de Marina i concentració de la resta de places al Pg. Marítim

La proposta preveu mantenir les 7 places de l'àrea DUM situades al costat Besòs del moll de Marina, compatible amb una possible utilització per part del servei de taxi durant la nit, tal i com passa en l'actualitat. Aquestes places també es podran utilitzar per donar servei als edificis amb façana a l'Av. del Litoral (actualment les places habilitades per aquest ús tenen un ús molt baix). Les del costat Llobregat del Moll de Marina passarien de 5 a 3. Al Passeig Marítim es crearia una franja habilitada per la CiD amb un total de 16 places que substituirien algunes de les actuals del Moll de Marina costat Besòs, les del Pg. Marítim i les de Ramon Trias Fargas que s'eliminen amb el pas del carril bici per aquest carrer. En horari nocturn aquestes places es podrien fer servir com a parada de taxi que donaria servei als locals d'oci i restauració situats a peu de platja i al propi port.

Manteniment de les places d'Àrea Verda i reserves especials

Les places d'Àrea Verda es podrien quedar en la mateixa ubicació que les actuals, que es podrien mantenir en unes 9 places. Aquest cordó també concentraria les places habilitades per a PMR, en total unes 10. La reordenació prevista al moll de Marina també permetria mantenir la reserva actual de l'hotel Arts.

Reubicació de les places d'estacionament per a motocicletes en calçada

Tal i com s'ha comentat a la diagnosi, el moll de Marina és utilitzat indiscriminadament per a l'estacionament irregular de motocicletes. Els cordons de servei que es proposen permeten mantenir aproximadament el mateix nombre de places en calçada però la resta caldrà que utilitzin els aparcaments de l'entorn. Els projectes posteriors que defineixin la configuració formal d'aquest àmbit hauran de tenir en compte aquesta situació, per tal d'evitar que el moll sigui ocupat per les motos. Paral·lelament les mesures de gestió i de control de la indisciplina així com la promoció dels aparcaments de l'entorn, tant públics com privats, també seran un factor clau per evitar l'ocupació de la motos al moll.

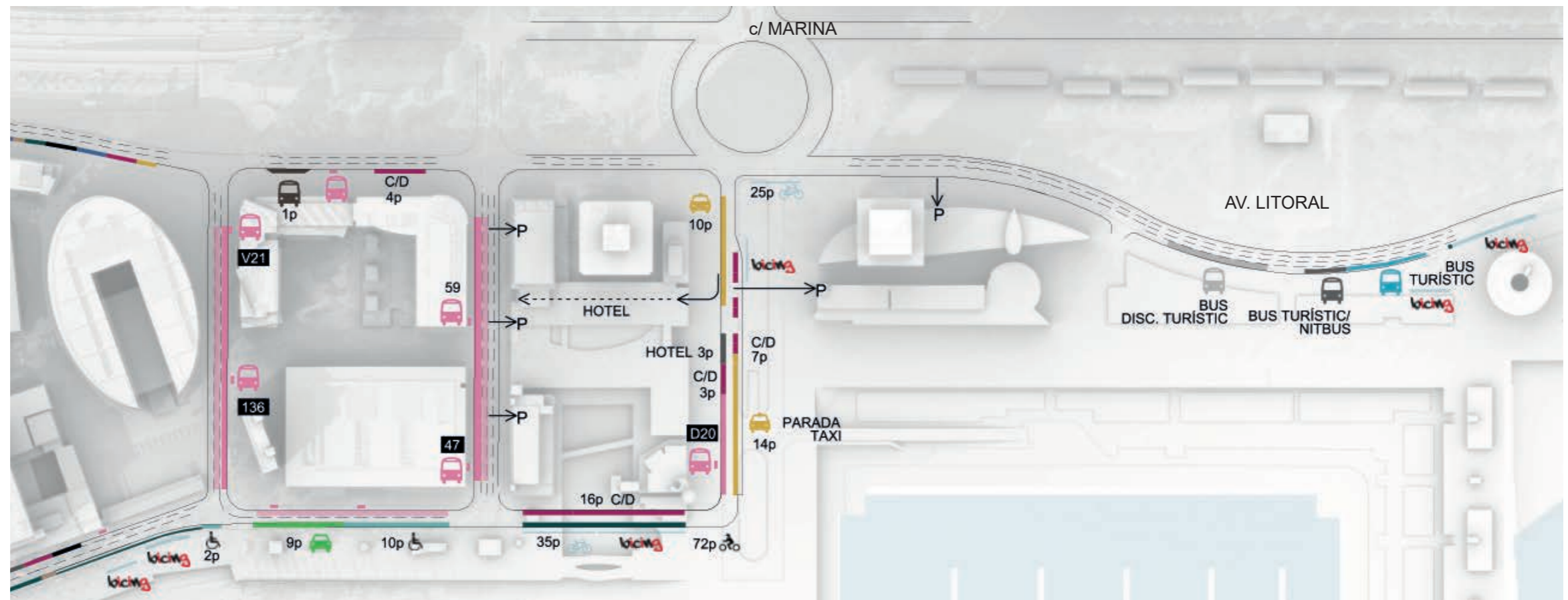
L'anàlisi de la mobilitat d'aquest entorn que acompanyarà els projectes de detall acabarà definint les necessitats i la ubicació definitiva de les places destinades als diferents usos. La ubicació i el nombre de places destinades al taxi, a la càrrega i descàrrega, a l'àrea verda, a les persones amb mobilitat reduïda (PMR), a les reserves especials i a les motocicletes podran variar en funció d'aquest anàlisi. En qualsevol cas, caldrà prioritzar l'ús dels espais en el següent ordre: vianants, bicicletes i VMP's, autobús, PMR, taxis, DUM i vehicle privat (moto i cotxe).

Estacionament i càrrega i descàrrega del Moll de Marina

| | |
|-------|---------------------------|
| Taxi | 24 places + 7 (nocturnes) |
| C/D | 10 places |
| HOTEL | 3 places |

Estacionament i càrrega i descàrrega del Moll de Marina i entorns

| | |
|----------------|----------------------------|
| Taxi | 24 places + 23 (nocturnes) |
| C/D | 30 places |
| PMR | 11 places |
| HOTEL | 3 places |
| ÀREA RESIDENTS | 9 places |



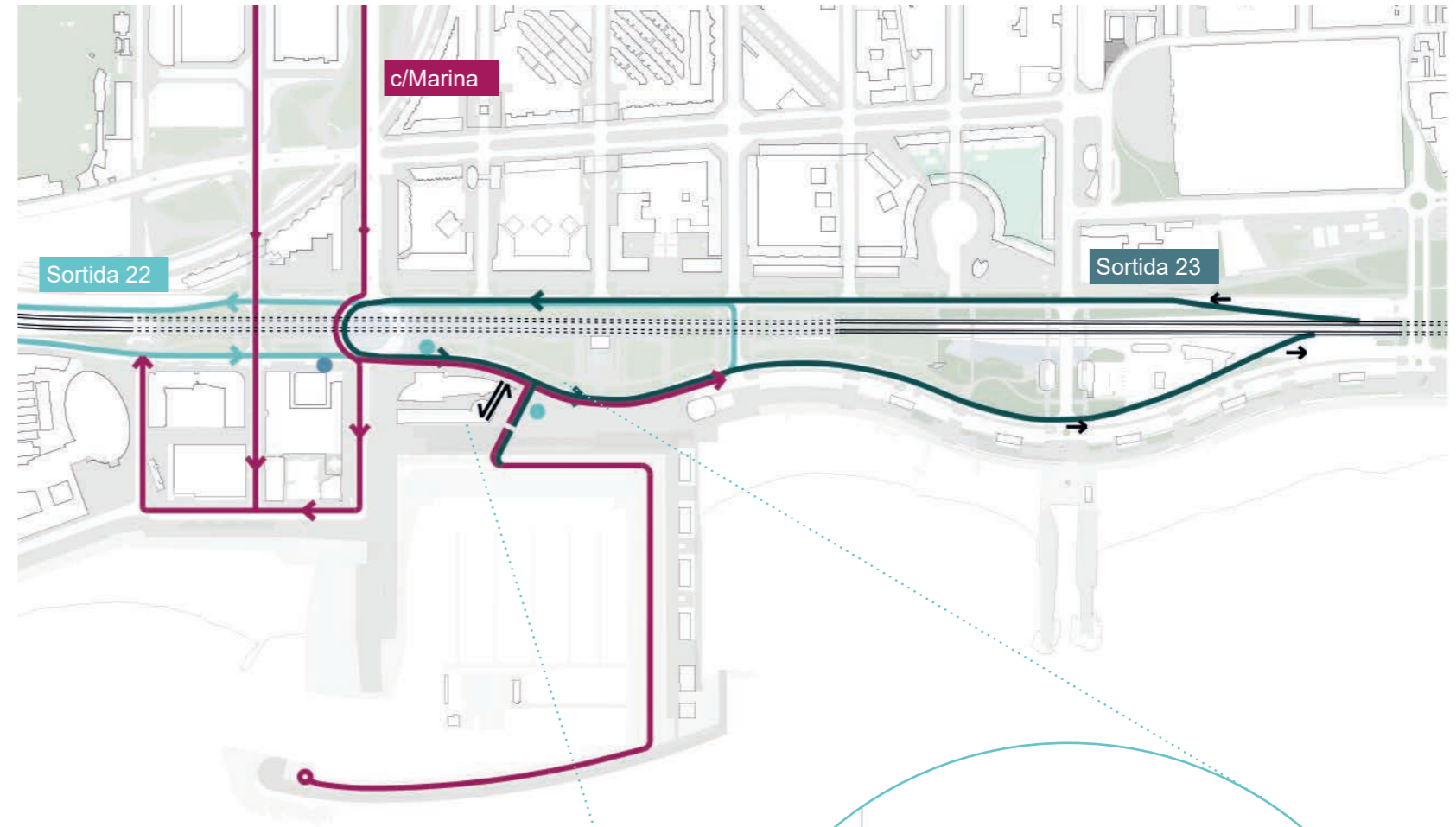
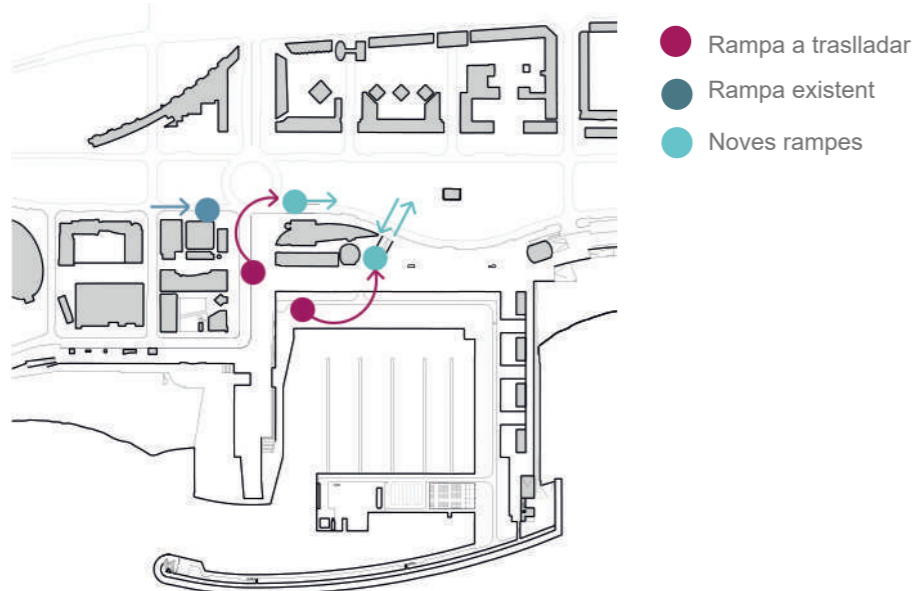
Accessibilitat vehicle privat

El projecte proposa el desplaçament dels accessos rodats existents a una nova rampa des de Av. del Litoral, on el flux de vianants és molt menor i on el lateral té capacitat suficient per absorbir la nova demanda. D'aquesta manera s'eliminen les interferències actuals amb els vianants al moll de Marina.

Aquesta rampa se situaria al mateix indret on se situen actualment els accessos a l'aparcament de Litoral Port de B:SM, que es veurien modificats, així com una part de l'aparcament. Aquesta rampa haurà de permetre la circulació de vianants i PMR i caldrà estudiar bé l'encaix per tal que també sigui possible l'accés en bicicleta, tal i com s'ha comentat en punts anteriors.

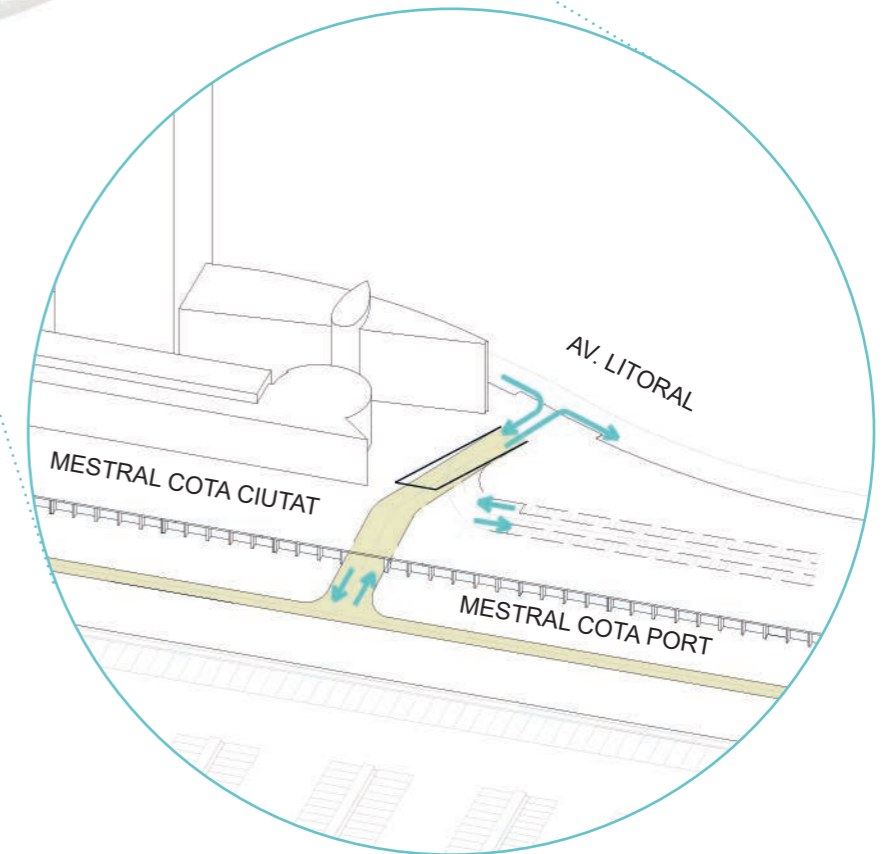
El projecte també preveu modificar les entrades i sortides de l'aparcament de Marina Port de B:SM. L'entrada es produiria per l'actual rampa d'accés des de l'Av. del Litoral, just abans de la plaça dels Voluntaris Olímpics, i la sortida per una nova rampa situada a la mateixa Av. del Litoral, però al costat esquerre, just passada la plaça. Per als vehicles que accedeixin al port, els itineraris afectats seran les connexions amb la Ronda Litoral costat Llobregat i amb el carrer Marina i en menor mesura l'accés a la Ronda en direcció Besòs. La modificació d'aquests itineraris suposa un lleuger augment del recorregut, sobretot en direcció Llobregat i centre ciutat, però sense grans implicacions a nivell de trànsit.

Per als vehicles que accedeixin al port, els itineraris afectats seran les connexions amb la Ronda Litoral costat Llobregat i amb el carrer Marina i en menor mesura l'accés a la Ronda en direcció Besòs. La modificació d'aquests itineraris suposa un lleuger augment del recorregut, sobretot en direcció Llobregat i centre ciutat, però sense grans implicacions a nivell de trànsit.



Proposta itineraris vehicles privats

- Des de/cap a c.Marina
- Accés Besòs
- Accés Llobregat
- Rampa existent Av Litoral
- Noves rampes Av Litoral



— Nova rampa a l'Av. Litoral

Aparcament i càrrega i descàrrega

El projecte del nou Port preveu la retirada de 394 places d'aparcament en superfície, deixant-ne tant sols 162. Aquesta actuació respon a la necessitat de guanyar espai de terra al moll de Xaloc per a les embarcacions del CMV així com a la voluntat d'alliberar espai públic de qualitat per als vianants als molls de Mestral i Gregal amb la finalitat última d'apropar el Port als ciutadans.

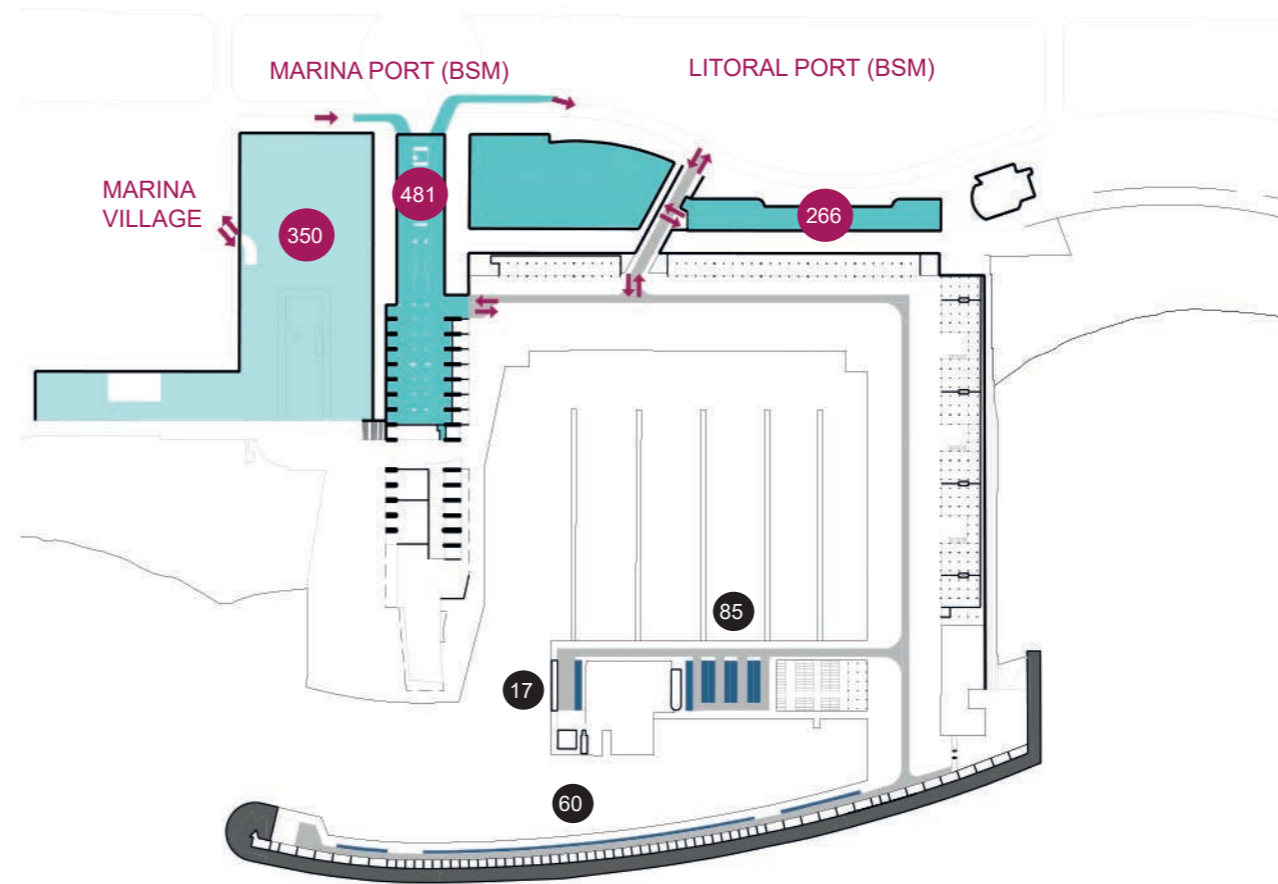
Segons els estudis realitzats en el Pla Director Estratègic del Port Olímpic, la resta d'aparcaments de l'entorn (Marina-Port, Litoral-Port i Marina Village) tindrien places disponibles per acollir bona part de la demanda actual del port. L'anàlisi del funcionament conjunt d'aquests aparcaments va determinar que els dies laborables hi hauria unes 340 places disponibles, valor que s'eleva fins les 420 durant el cap de setmana.




Pel que fa a la demanda actual de l'aparcament del Port, el mateix Pla Director va determinar que els dies laborables la demanda màxima és de 500 places (temporada alta), que descomptades les del port (162), són 338 que es podrien recol·locar en l'entorn (entre setmana la disponibilitat és de 340). Durant els caps de setmana, el màxim és de 520, 358 si es descompten les del port que també es poden recol·locar en l'entorn (la disponibilitat el cap de setmana és de 420).

El projecte del nou port preveu un canvi d'usos important de tal manera que s'elimina l'oci nocturn, i es redueix l'espai destinat a la restauració a canvi d'un increment de l'espai destinat als esports nàutics i a l'economia blava que generaran menys mobilitat i per tant menys necessitats d'aparcament. Per altra banda, el Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat preveu una reducció del 25% de les etapes en vehicle privat, objectiu que també va en la línia de la reducció de l'oferta d'aparcament.

Amb tot, caldrà estudiar de manera més acurada les necessitats reals d'aparcament dins el nou port per acabar definint el nombre final de places i la possibilitat de reequilibrar l'oferta de turismes i motos. També caldria valorar la instal·lació de nous punts de recàrrega per als vehicles elèctrics, tant per cotxes com per motos i la possibilitat d'ubicar aparcaments segurs i protegits de bicicletes i VMP's dins o fora dels aparcaments actuals.

El projecte definitiu també acabarà determinant la ubicació dels espais destinats a la càrrega i descàrrega relacionada amb el port, que caldrà fer a l'interior del seu recinte. En aquesta línia, es podria potenciar l'ús de la galeria de serveis existent, o la delimitació física i/o horària de les operacions per tal que generin les mínimes interferències possibles amb la resta d'usuaris.



| PROPOSTA APARCAMENT | |
|---|---|
|  | Aparcament al port en superfície 162 places |
|  | Aparcament soterrat públic 747 places |
|  | Aparcament soterrat privat 350 places |

3. Millora de la infraestructura portuària

A l'**Annex 3** del present document es pot trobar l'auditoria més recent (*Juliol 2020*) de les actuacions immediates i a curt termini que es recomana fer al Port Olímpic.

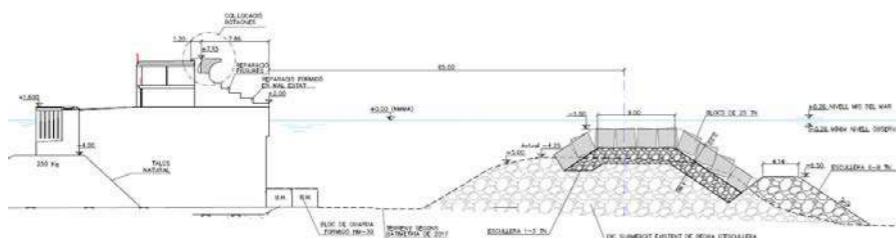
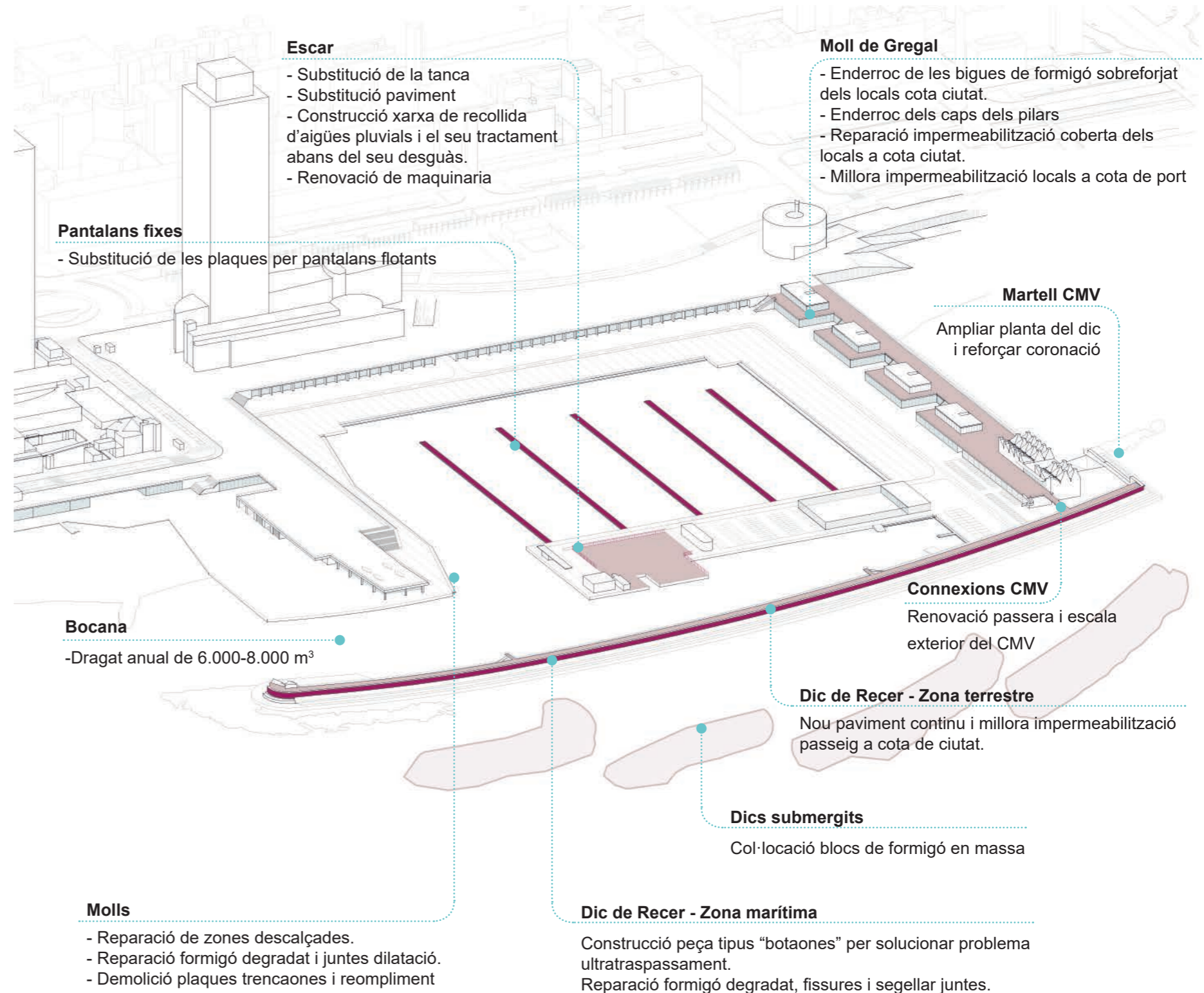
A manera de resum les propostes d'actuació, en base als desperfectes detectats són les següents:

Marítimes

- Actuacions combinades en el Dic de Recer per solucionar el problema de l'ultrapassament i la seva durabilitat.
- Millores en el martell del Centre municipal de vela
- Actuacions en molls i pantalans. A llarg termini es proposa eliminar els pantalans fixes i substituir-los per pantalans flotants. El canvi es justificaria per motius de manteniment i, sobretot, per a fer més resilient la instal·lació de cara al canvi climàtic.
- Manteniment de la bocana i els canals de navegació

Terrestres

- Eliminació prefabricats Moll de Gregal cota ciutat.
- Reformular procediment de reparació formigó (presència clor lliure)
- Protegir formigó armat dels atacs dels clorurs i sulfats
- Realització d'un pla de manteniment
- Millora impermeabilització molls de Marina, Gregal i Dic de Recer
- Nou paviment continu al Dic de Recer
- Actuacions en l'Escar
- Renovació i actualització a la normativa de les xarxes de serveis. En aquest sentit, els projectes a desenvolupar hauran de recollir les solucions a les problemàtiques concretes detectades i les que puguin anar identificant amb estudis de més detall. En el cas específic del sistema hauran d'incorporar les mesures de telecontrol i sensorització que s'apliquen en la resta del municipi.
- Millores en el sistema de sanejament i en el pou de bombament.
- Implementació mesures de seguretat vers incendis.
- Millora i ampliació dels serveis per a navegants
- Actuacions per reduir l'impacte ambiental
- Millores en l'enllumenat
- Implementació mesures de seguretat a les galeries de serveis.



Secció transversal proposada del Dic de Recer per solucionar el problema de l'ultrapassament

Fonts: "Informe de l'estat actual de la infraestructura i instal·lacions portuàries al Port Olímpic. Actuacions de rehabilitació i millora", 2017
 "Projecte de millora funcional (ultrapassament) del Dic de Recer", 2009 i actualització 2018. Tots a càrrec de l'enginyeria Reventós
 "Proposta valorada d'actuacions immediates i a curt termini al Port Olímpic de Barcelona". BSM + IGC BCN. Juliol 2020

Emergència climàtica

Un dels reptes més importants i complexos que caldrà afrontar en els propers anys és l'emergència climàtica on es farà necessari que la societat redueixi dràsticament les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i que s'adapti als canvis que, d'altra banda, ja s'han començat a produir.

Les ciutats tenen un paper destacat en aquesta lluita de mitigació i adaptació contra rellotge ja que per un cantó són grans consumidores de recursos, i per l'altre, acullen gran part de la població i infraestructures estratègiques.

Barcelona és doncs una ciutat vulnerable al canvi climàtic, En primer lloc perquè està situada a un dels llocs del món on es preveu que els efectes seran més destacats (la conca mediterrània) i en segon terme pel fet de ser una ciutat litoral exposada tant als impactes climàtics del món terrestre com als del món marí.

Barcelona però està treballant activament per lluitar contra l'emergència climàtica. L'Ajuntament històricament ha desenvolupat diferents plans sectorials (plans d'energia, plans de rehabilitació, plans de mobilitat, etc) i també plans específics sobre la crisi climàtica. Entre aquests últims cal destacar-ne dos: el **Pla Clima (2017)** i la **Declaració d'Emergència Climàtica (2020)**.

Un dels objectius principals del Pla Clima era assolir una **reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) del 45% el 2030 (respecte al 2005) i arribar a la neutralitat en carboni el 2050**. Però davant la necessitat d'accelerar les accions per no superar l'increment crític de temperatura establert a l'Acord de París (+ 1,5 °C de temperatura mitjana global de la Terra respecte al període preindustrial), l'Ajuntament de Barcelona, acompanyada d'altres ciutats al llarg del 2019 i 2020) va **declarar l'emergència climàtica** el gener de 2020.

La Declaració d'Emergència Climàtica de Barcelona se centra en **7 grans canvis de model i en 2 adaptacions**. A més, incrementa l'ambició de reducció respecte al Pla Clima, **establint un nou objectiu de reduir un 50% les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle respecte als valors del 1992** (-1.950.000 tones de GEH) i mantenint la fita d'esdevenir una ciutat neutra en carboni l'any 2050.

Efectes sobre Barcelona i en l'àmbit del Port Olímpic

Les conseqüències que el canvi climàtic comportarà a la ciutat de Barcelona estan relacionats amb:

- **Incrementos de temperatura importants:** Barcelona experimentarà increments de la calor generalitzats, però principalment en les temperatures més extremes. Amb el canvi climàtic es preveu que en el cas més desfavorable la temperatura mitjana anual de Barcelona s'incrementi en +3,0°C a finals de segle. Això vol dir que a finals de segle, Barcelona tindrà un clima similar a la costa nord-africana.
- **Disminució de la pluja a la ciutat d'entre un 14% i un 26% per a finals de segle per als dos escenaris.** A l'horitzó 2050, i malgrat que s'adoptin mesures importants, es preveu una necessitat de recurs addicional d'aigua potable de 18 hm³/any a tota la ciutat.
- A més, els esdeveniments de pluja extrema seran més freqüents, **incrementant el perill d'inundació**. De manera que el que abans passava cada 50 anys, passarà cada 35 anys.

En el cas del litoral i en concret del Port Olímpic, és un espai encara més vulnerable, ja que al ser l'espai frontera entre el món marí i el món terrestre, es manifesten els impactes climàtics dels dos mons.

Així doncs l'entorn del Port Olímpic es veurà afectat per l'augment del nivell del mar, l'augment dels temporals, l'increment de la calor i l'augment del risc d'inundabilitat per afecció dels sistemes de recollida de les aigües pluvials.

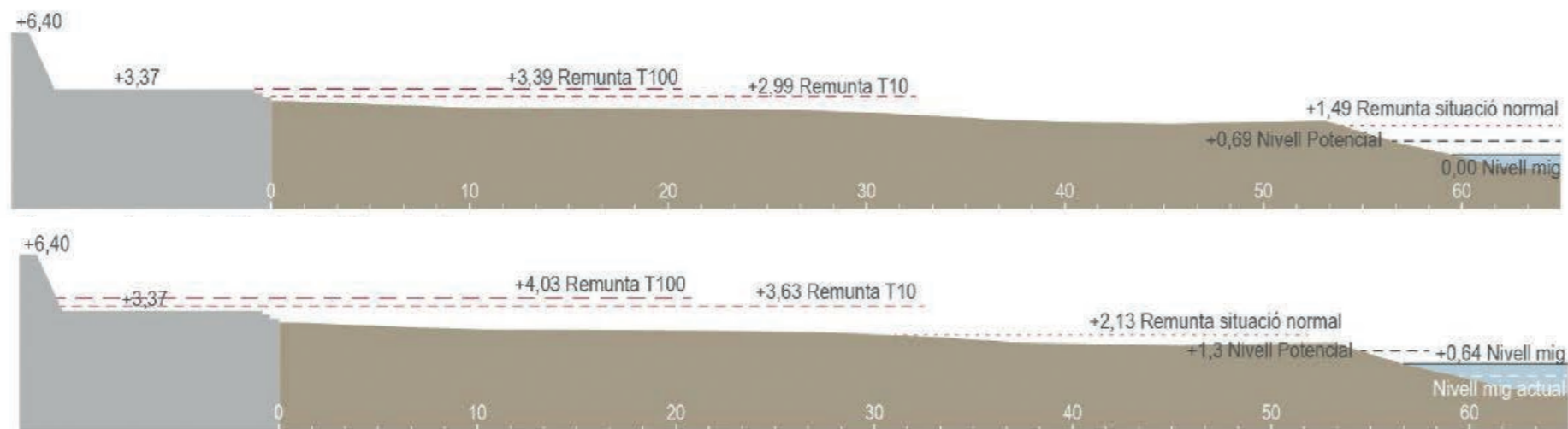
- **Augment del nivell del mar:** això comportarà una major exposició de les infraestructures portuàries i les que es situïn a la franja litoral, canvis en la dinàmica dels moviments de sorres i canvis morfològics a les platges. El Port Olímpic tindrà una major exposició i vulnerabilitat, alhora que hi haurà un retrocés en totes les platges de la ciutat, amb la pèrdua de superfície útil de sorra
- **Augment dels temporals:** amb el canvi climàtic es preveu un increment dels esdeveniments extrems del litoral. Els temporals seran més freqüents i de major magnitud.
- **Increment destacat de la calor, especialment la nocturna:** A l'àmbit litoral de Barcelona, els principals impactes de calor se centraran en les temperatures nocturnes, on l'impacte de les nits tropicals i nit tòrrides serà el més elevat de tota la ciutat. La zona litoral, que durant el dia es veu refrescada per la presència del mar, durant la nit es veu reescalfada per l'alliberament de l'escalfor retinguda pel mar durant el dia.

Les nits tropicals són aquelles on la temperatura mínima no baixa dels 20°C i les nits tòrrides no baixen dels 25°C. Aquestes últimes són aquelles que on és difícil poder descansar per les altes temperatures. Les nits tòrrides, igual com altres paràmetres extrems de temperatura, poden tenir incidència sobre la salut de la població.

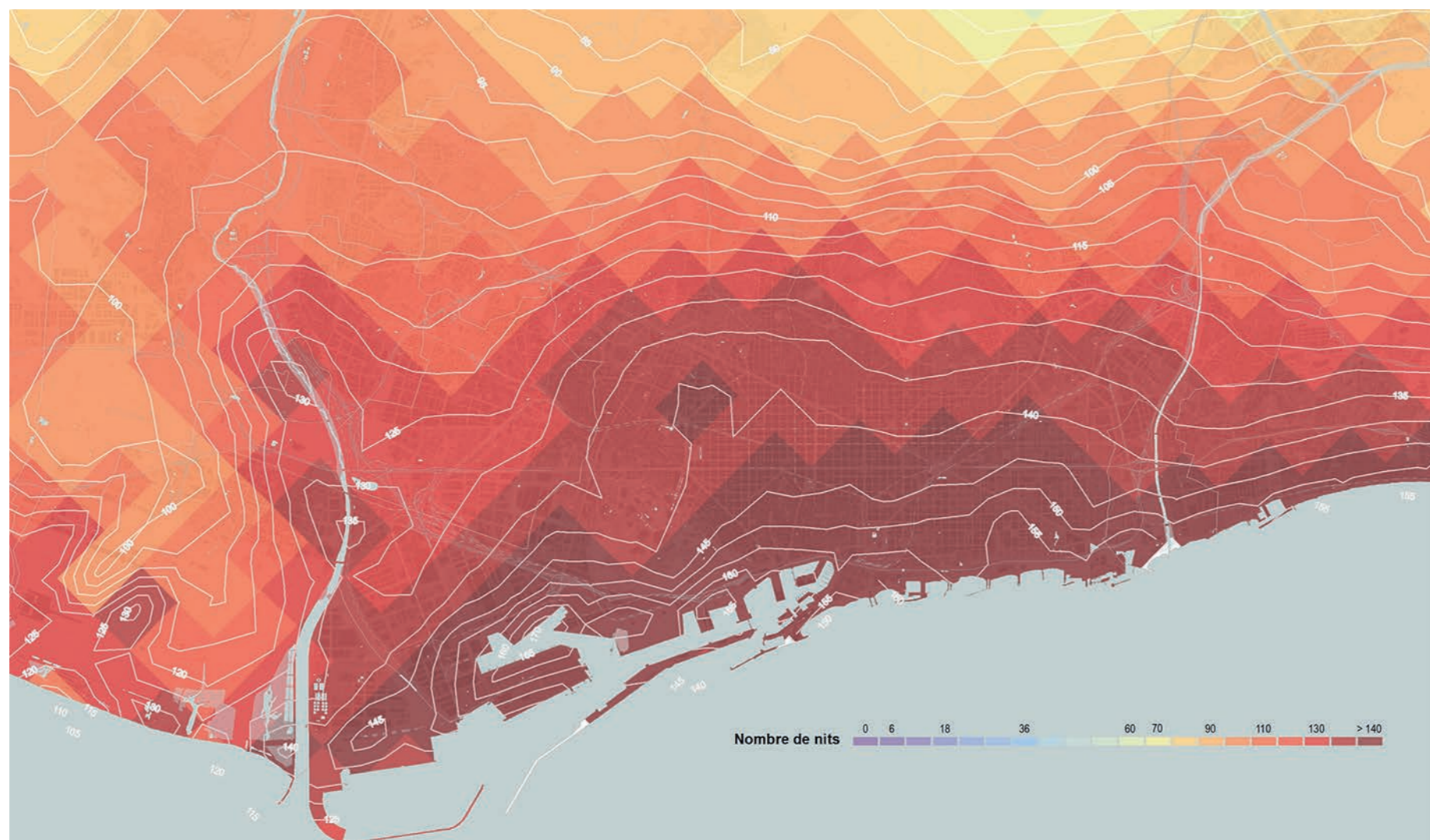
Respecte a les nits tropicals, es passaran les actuals 8-12 a l'any, a les 150-160 a finals de segle en l'escenari més desfavorable. Malgrat aquesta incidència nocturna de la calor, per les característiques pròpies de la infraestructura portuària, en l'àmbit del Port Olímpic s'hi localitza poca població resident, reduint-se la incidència a nivells de salut.



Declaració d'Emergència Climàtica de Barcelona
Font: Això no és un simulacre. Declaració d'Emergència Climàtica. (Ajuntament de Barcelona, 2020).



Estat actual i futur (RCP 8.5 a finals de segle) del nivell del mar a la Platja de la Barceloneta
 Font: Estudi dels impactes del canvi climàtic a Barcelona. Inundabilitat marítima (Barcelona Regional, 2017)



Nits tropicals a l'àmbit litoral a finals de segle, en l'escenari més desfavorable (RCP8.5)
 Font: Barcelona Regional a partir del treball de Generació d'escenaris climàtics futurs regionalitzats a molt alta resolució per a l'àrea metropolitana de Barcelona (Projecte ESAMB), de l'AMB, Servei Meteorològic de Catalunya i Barcelona Regional (2016)

Port Olímpic i la lluita contra l'emergència climàtica

Els escenaris descrits impliquen la necessitat improrrogable d'adoptar mesures que contribueixin a reduir tant la contribució als elements causants del canvi climàtic, com a preparar-nos pels efectes adversos que patirà el litoral en general i el Port Olímpic en concret.

Des de l'òptica del Port Olímpic els aspectes clau per ajudar a combatre l'emergència climàtica s'agrupen en dues grans línies: la reducció de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (mitigació) i amb l'adaptació als efectes adversos previstos, alguns dels quals ja estem començant a patir (adaptació).

Pel que fa a la **mitigació**, el Port Olímpic té previst actuar de forma contundent en la reducció de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle aprofitant aquest procés de transformació i renovació de la infraestructura.

Les propostes ambicioses que es plantegen, i que estan detallades posteriorment a l'apartat de "Port Emissions Zero" van destinades a minimitzar fins al màxim les emissions estructurals del Port.

Pel que fa a les mesures d'**adaptació**, el Port Olímpic està treballant en el projecte de millora de la infraestructura portuària per solucionar els problemes actuals i previstos en el futur associats a l'increment del nivell del mar, d'ultrapassaments, agitació i penetració d'onades. També el Port té previst la millora del dic de recer, amb la construcció d'un botanes.

A l'Annex 1 es detalla l'estudi de l'impacte del canvi climàtic sobre la infraestructura portuària realitzat pel Laboratori d'Enginyeria Marítima – Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), on analitza detalladament la situació actual i els efectes dels escenaris climàtics RCP4.5 (increment del nivell del mar de +0,47 m), RCP8.5 (increment de +0,88 m) i l'escenari extrem (increment de +1,8 m). Totes aquestes mesures ajudaran que el Port Olímpic sigui en el futur un port més resilient davant els temporals.

Per últim una altra mesura d'adaptació és intentar reduir els efectes de l'increment de la calor i l'elevat grau d'insolació dels grans espais oberts que té el Port Olímpic. Com que en aquest àmbit no és viable incrementar notablement la presència de verd urbà (pel propi funcionament del Port), s'han buscat altres estratègies per reduir la insolació d'aquest espai obert, amb la implantació d'uns 7.000 m² de pèrgoles fotovoltaïques.

La implantació de les pèrgoles, plantejada inicialment per a potenciar la presència d'energies renovables i minimitzar les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, ahora serveixen per millorar les condicions tèrmiques de l'espai públic del Port Olímpic, ja que generen espais d'ombres en zones on la insolació és força elevada.

criteris ambientals

- **Port residu zero**

- Disminució de la generació total de residus
- Potenciar la recollida selectiva
- Gestió dels residus del port assimilables a urbans
- Revisió del compliment de la normativa ambiental en matèria de residus

- **Port emissions zero**

- Millora de l'eficiència energètica i reducció del consum energètic
- Aprofitament de les energies renovables en particular la solar

- **Port més respectuós**

- Generador de consciència ambiental
- Sostenibilitat dels materials
- Reducció de les externalitats ambientals del port sobre el medi marí
- Minimització dels impactes sobre el medi marí i control de la qualitat de l'aigua marina
- Seguiment de la qualitat dels sediments dels dragatges
- Menys demanda d'aigua potable
- Utilització del recurs aigua freàtica per usos compatibles amb el port
- Estalvi consum d'aigua
- Evitar afectacions d'inundabilitat al port com a conseqüència del canvi climàtic
- Proporcionar àrees d'ombra per reduir la temperatura

- **Port més verd**

- Dotació de verd
- Potenciar que el port pugui prestar i reforçar els serveis socioambientals que manquen a l'entorn



Port Residu Zero

- Amb la finalització de la concessió del Port Olímpic al 2020 es planteja que a partir d'aleshores la **gestió dels residus** i la operativa de les funcions de neteja, recollida i gestió de residus del Port Olímpic es faci a càrrec del mateix Port Olímpic, a través de l'empresa municipal promotora i gestora B:SM. Tant el servei de recollida com el de neteja s'haurà de fer amb els gestors que B:SM determini en base de les necessitats existents i dels requeriments legals vigents, i en tot cas fora de la contracta de recollida i neteja de la ciutat.

La gestió dels residus dels locals de restauració es farà igual com s'ha fet fins al moment a través de la contractació d'un operador privat que inclogui la recollida comercial.

Caldrà que els locals del moll de Gregal es reorganitzin i s'adaptin a la nova realitat sense el passadís de servei que s'utilitzava fins al moment tant per a la càrrega i descàrrega de materials per abastir els comerços com per la logística inversa d'envasos de begudes i la gestió de residus.

Caldrà que tinguin espai suficient a l'interior per emmagatzemar temporalment aquests elements de forma adequada i segregada segons les diferents fraccions fins a la seva recollida, i també preveure horaris de recollida o recorreguts per efectuar-la recollida sense molestar als usuaris.

- Les funcions de recollida dels residus especials generats al mateix port (olis de motor, bateries, pintures, envasos contaminants, residus d'aparells elèctrics i electrònics, dissolvents, bombetes, biocides, lleixiu, detergents...) que actualment es duen a terme en el punt verd es desenvoluparan en la nova deixalleria del Port Olímpic, canviant de forma expressa el terme per no portar a confusió amb el concepte de punt verd utilitzat per aportar residus generats pels ciutadans.

La deixalleria per a la recollida dels residus especials del Port Olímpic haurà de garantir el compliment de la normativa relativa a la gestió d'aquest tipus de residus, realitzant les comunicacions prèvies pertinents i disposant de gestors de residus autoritzats per l'Agència de Residus de Catalunya per a la totalitat de les fraccions residuals que es generin. Per això, els residus recollits a la deixalleria es gestionaran directament via els gestors autoritzats que correspongui i no es portaran al Punt Verd del Fòrum ni a cap altre punt verd de la ciutat.

Caldrà **posar en normativa la gestió dels residus perillosos**. Actualment es detecten algunes inconformitats en les auditories en relació a aquest aspecte que cal resoldre. Més enllà d'això, ens trobem en un moment de canvis a nivell normatiu i caldrà per tant fer adaptacions per a donar-hi compliment. Cal preveure una aplicació total del RD 180/2015 de trasllat de residus: fent les comunicacions prèvies pertinents i disposant de gestors de residus per la totalitat de les fraccions residuals.

La deixalleria del Port Olímpic estarà vinculada amb l'Aula Ambiental per tal de que més enllà de ser un punt de recollida de residus pugui ser també un espai divulgatiu del compromís ambiental del port i la ciutat, i sigui un centre generador de consciència ambiental. En aquest sentit, es planteja que aquest pugui ser un lloc adequat per implementar un espai d'intercanvi de materials reutilitzables entre els usuaris del port.

Més enllà dels espais necessaris per a la recollida i emmagatzematge temporal de residus es disposarà un espai específic destinat a la neteja viària i als treballadors que la desenvolupin.

Totes les funcions relacionades amb la gestió de residus i neteja viària (sense considerar l'aula ambiental) es desenvoluparan al moll de Marina en un espai de 830 m2 en planta, amb possibilitat de desenvolupar part dels espais en altell. S'estudiarà el dimensionament i encaix dels diferents espais i funcions de manera que es puguin desenvolupar en l'espai disponible a tal efecte.

- Cal que **totes les embarcacions buidin les aigües de sentina** al lloc habilitat per aquest ús per evitar que aquestes aigües contaminades siguin vessades al medi marí a alta mar. En aquest sentit, cal plantejar campanyes de sensibilització i estudiar quin tipus de mesures podrien plantejar-se perquè per defecte les embarcacions utilitzin aquest servei.

També es podria plantejar la obligatorietat de que totes les embarcacions que entrin al Port Olímpic hagin de passar per l'espai de buidat de les aigües de sentina per poder amarrar-hi.

- Creació d'un **sistema DDR per envasos lleugers i vidre, i per gots retornables** per tots els locals i establiments del port Olímpic. Igual com s'ha començat a implementar o s'està plantejant per gots retornables en altres espais delimitats de la ciutat com el Palau Sant Jordi, el Parc d'Atraccions del Tibidabo o el Zoo de Barcelona, es planteja la creació d'un sistema de dipòsit devolució i retorn de gots i en aquest cas també d'envasos lleugers i vidre per tal de reduir l'ús d'envasos d'un sol ús i incentivar la reutilització.

Cal analitzar la implantació de la logística inversa per la gestió dels envasos de begudes en els establiments de restauració, especialment en termes de necessitats d'espai.

Caldrà estudiar la possibilitat d'integrar els diferents sistemes DDR de gots retornables de la ciutat. Caldrà plantejar la possibilitat de fer-ne un de unificat per tots els espais on s'utilitzin a la ciutat.



Port Emissions Zero

El procés de renovació i transformació del Port Olímpic esdevé una oportunitat per alinear aquesta infraestructura amb els objectius de ciutat que des del punt de vista energètic els podem sintetitzar a través dels objectius del Pla Clima:



Les propostes que es plantegen estan encaminades en assolir l'objectiu de tenir un port amb emissions zero o pròximes a zero, però centrant-se a les emissions que són més estructurals del port (sense incloure les corresponents al combustible de les embarcacions).

- **Sistema de gestió energètica**
- **Eficiència energètica en l'edificació**
- **Sistema de climatització centralitzada**
- **Aportació renovable:** Generació amb energia renovable local Contractació energia verda
- **Prevenició d'emissions contaminants**

Sistema de gestió energètica

Per tal de millora l'eficiència i promoure l'estalvi energètic resulta cabdal disposar d'una informació acurada dels consums energètics i per això es plantegen accions encaminades a la monitorització, així com altres actuacions que permetin reduir els consums al Port Olímpic.

- Sistema de monitorització individualitzat i en temps real per poder incidir sobre les tarifes elèctriques i incentivar l'estalvi energètic
- Monitoratge de la quantitat d'aigua calenta procedent dels col·lectors solars tèrmics per ACS, per poder plantejar si és necessari una ampliació
- Il·luminació més eficient. Substitució íntegra de lluminàries a tecnologia LED, i la implantació de sistemes d'encesa i apagada automàtics amb regulació del flux automàtic.
- Punts de recàrrega de vehicle elèctric
- Estudiar la possibilitat de vincular al preu dels amarres la instal·lació de plaques fotovoltaiques per al seu finançament.

La possibilitat de disposar d'un gestor energètic únic pot facilitar la implantació d'aquestes mesures.

Eficiència energètica en l'edificació

Les noves edificacions o la rehabilitació de les existents hauran de maximitzar els criteris d'eficiència energètica i, en la mesura del possible, complir el Protocol REP Energia per a edificis i equipaments municipals el que implica entre d'altres qüestions disposar:

- Qualificació A en el indicador d'energia primària no renovable (EPNR)
- Qualificació B per als indicadors de demanda de calefacció i demanda de refrigeració.
- Caldrà preveure de sistemes de monitoratge

Sistema de climatització centralitzada

S'estima que la demanda tèrmica anuals al Port són uns 1.547 MWh de calor (392 MWh ACS i 1.155 MWh Calefacció) i 480 MWh de fred. Tot i que no són els més rellevants, implementar un sistema d'alta eficiència podria tenir un impacte significatiu sobre les emissions gasos d'efecte hivernacle.

La solució amb menor impacte pel Port seria la connexió a la xarxa de calor-fred de Districlima, que donada la seva alta eficiència, 8 vegades més que un sistema convencional de calor i 2,5 vegades més que un de refrigeració, reduiria el consum d'energia final a 202 MWh per la calor i 93 MWh per la refrigeració.

La connexió a Districlima, que està molt pròxima, minimitzaria la necessitat d'infraestructures, però el Port està fora de l'àmbit de concessió de la xarxa i caldrà valorar si és possible aquesta connexió.

Com alternativa es pot implementar una xarxa pròpia, però això implica la necessitat d'espai per una central i la implantació d'un sistema de captació d'aigua de mar i caldrà valorar la seva viabilitat. En cas de la implantació d'un sistema propi la disponibilitat d'un gestor energètic únic ho podria facilitar.

Tant en el cas de connexió a Districlima com en un sistema propi caldria definir unes infraestructures capaces de subministrar 5.985 kW de calor i 2.172 kW de fred. Si la connexió es fes a Districlima, aquest opció podria suposar un estalvi d'unes 359 tones de CO_{2e} respecte a una solució convencional descentralitzada el que suposa una reducció del 12% sobre el total.



Xarxa urbana de calor i fred. Font: Districlima(dades 2019)

Aportació renovables

Generació amb energia renovable local

Com es menciona en el primer punt es proposa col·locar un sistema per monitoritzar instal·lació solar tèrmica existent i analitzar si es requereix una ampliació. En l'edifici dels serveis per navegants es podrien ampliar 35 m². Aquest possible ampliació permetria aproximadament la generació d'uns 12 MWh anuals i poder cobrir unes 24 dutxes diàries.

| | | |
|--|-------------------------------|----------------|
| | Radiació total | 21 MWh |
| | Producció energia solar | 12 MWh |
| | Aigua calenta sanitària..... | 24 dutxes /dia |

També s'aposta per l'autosuficiència energètica i per tant en un augment de la generació renovable local. És per això que s'ha procurat maximitzar els espais de generació renovables en la línia dels objectius del Pla Clima i la "Instrucció per a la incorporació de l'objectiu de la generació d'energia renovable en les actuacions municipals relacionades amb la redacció de projectes d'obres i d'instruments de planejament urbanístic". En aquest sentit es proposen superfícies tant a l'espai públic com a les cobertes dels edificis que podrien ser aptes per la instal·lació de mòduls fotovoltaiques:

En total es preveu que pugui haver entre 8.000 i 10.125 m² de superfície disponible per a la implantació de sistemes de generació fotovoltaiques la majoria en pèrgoles pensades per proveir d'ombra i contribuir a fer front els episodis de calor que cada vegada seran més severos degut al canvi climàtic.

Per les instal·lacions fotovoltaiques a ubicar en aquestes pèrgoles i per garantir una millor integració urbana s'ha considerat una inclinació de 10° i un azimut d'uns 50°, a excepció dels elements singulars que es suposa inclinació 20° i azimut 0°.

Les noves estructures vials (pèrgoles) de generació han d'estar conceptualitzades com elements independents la part d'estructura i la part de generació i en la mesura del possible:

- S'ha de poder efectuar el manteniment de la part de generació des de la part inferior i de manera fàcil.
- En el cas d'haver de fer alguna intervenció puntual des de la part superior caldrà dotar a l'estructura de les mesures de seguretat que es requereixin a nivell de PRL.

Si es considera la màxima superfície de generació possible El escenari de màxims generarien uns 988 MWh un 7% sobre el consum convencional total i un 34% sobre la part elèctrica. Aquesta generació representaria una reducció de 356 tones de CO_{2e} el que representa un 12% del total i un 58% sobre la part elèctrica.

Cal valorar aquesta generació en quina modalitat s'implementaria i això anirà vinculat al model de gestió global i en específic dels temes energètics.

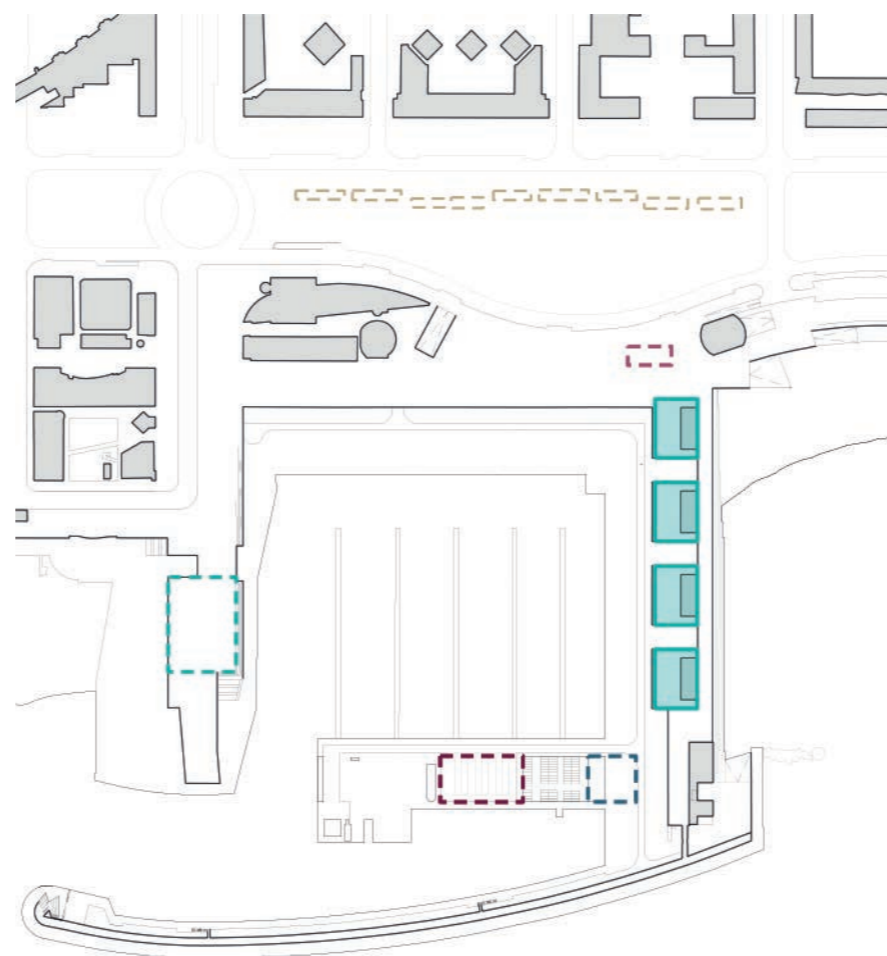
Donada la dimensió del Port Olímpic, la generació projectada d'entorn d'1MW i el fet de que la urbanització és una única referència cadastral es considera oportú pensar i projectar en clau de comunitat energètica (generació – consum) .

La possible unificació de la gestió energètica podria facilitar les alternatives que aposten per l'autoconsum de renovable i la possible creació d'una comunitat energètica

A continuació es plantegen els **possibles escenaris de gestió** amb els que es podria plantejar la generació renovable del Port, en ordre de preferència:

| Escenaris | Inversió | Gestió |
|---|---|--|
| 1. DE MÀXIMS Gestió unificada dels subministraments i la generació elèctrica | Ajuntament fa inversió en estructures, però la inversió en generació la fa un tercer (via concessió o similar). | Gestió externa a l'Ajuntament. Es fa via concessió o encàrrec de gestió. Cal definir les relacions a establir i condicionants jurídics. |
| 2. Autoconsum compartit a nivell de consums de gestió municipal (CMNV + CMEN + Serveis Port) | Ajuntament fa inversió en estructures i en generació. La inversió pot ser amb fons propis o a través de finançament. | La gestió i operació de les instal·lacions de generació es fa a través de TERSA. La gestió de l'autoconsum compartit es fa a través de BE*. |
| 3. Creació d'una comunitat energètica vinculant actors públics i privats | Ajuntament fa inversió en estructures i una part en generació. La resta de generació la fan els privats a través d'una quota. Inversió amb fons propis o a través de finançament. | Creació figura comunitat energètica (propietària i usuària). Necessitat d'un gestor (valorar paper BE). cal definir relacions. |
| 4. DE BASE Autoconsum directe i excedents a xarxa + Generació a xarxa on no hi hagi possibilitats d'autoconsum directe | Ajuntament fa inversió en estructures i en generació. La inversió pot ser amb fons propis o a través de finançament. | La gestió i operació de les instal·lacions de generació es fa a través de TERSA i els excedents es venen a través de BE. |

* La gestió través de BE es podria fer a partir de la definició d'uns coeficients de repartiment, inicialment estàtics, però amb la voluntat d'optimitzar-los de cara a optimitzar l'autoconsum. En tots els escenaris es necessari un monitoratge i seguiment per a una bona gestió.



Espais on es podrien implementar sistemes de captació fotovoltaica:
L'escenari de generació fotovoltaica presenta un cas base constituït per el conjunt de superfícies A, B i C i un escenari de potencial màxim on també s'inclouen les superfícies D, E i F.

| | Sup m² | m² FV | kWp | MWh |
|---------------------|---------------|--------------|--------------|------------|
| A. Gregal | 4x1.325 | 3.605 | 527 | 506 |
| B. Gregal port | 680 | 463 | 68 | 65 |
| C. Xaloc | 2.015 | 1.371 | 200 | 191 |
| TOTAL BASE | 8.000 | 5.439 | 795 | 762 |
| D. Mestral | 430 | 293 | 43 | 41 |
| E. Marina | 700 | 630 | 92 | 88 |
| F. Parc | 1.000 | 680 | 99 | 95 |
| TOTAL MÀXIMS | 10.125 | 7.042 | 1.029 | 988 |

Contractació energia verda

S'ha d'establir com a criteri necessari que tota l'energia elèctrica consumida a dins de l'àmbit del Port Olímpic sigui energia amb certificat d'origen 100% renovable. Aquesta acció sobre tots els consums elèctrics suposaria un estalvi d'unes 250 Tn de CO2e anuals. Aquest estalvi significa una reducció del 8% sobre el total d'emissions derivades del consum energètic del Port Olímpic i un 41% sobre la part estructural (sense tenir en compte la propulsió de les embarcacions).

En funció del model de gestió pel qual s'opti es podria plantejar o bé que es dugui a terme una compra agregada d'energia verda, prioritàriament a Barcelona Energia o bé si es tracta d'un criteri adicional que formaria part de les condicions de les concessions dins del Port o bé es faria a través d'un gestor únic que també podria gestionar altres aspectes que es deriven de la resta de propostes.

Prevenió d'emissions contaminants

- Reduir l'accés en vehicle motoritzat a l'interior del port en línia amb el Màster pla i les polítiques de mobilitat.
- En les zones d'estada i especialment jocs infantils utilitzar paviments tous. Evitar sauró per tema dispersió de partícules. Acompanyar aquests espais d'estada de superfície de verd.
- Possibilitat de valorar l'aplicació de paviments fotocatalisis i/o sonoredutors.
- Minimitzar l'impacte lumínic i de soroll de les activitats

Port més respectuós

- **Centre de divulgació del medi marí**

El coneixement del mar és un dels valors afegit més importants que poden proporcionar les infraestructures costaneres de la ciutat. En aquest sentit, s'aposta per integrar el Port Olímpic dins el circuit d'espais del litoral per a la divulgació del mar del litoral.

Es proposa consolidar un centre actiu en la divulgació dels valors del mar, l'educació ambiental i la necessitat de la seva protecció.

Es planteja en aquest sentit la creació d'una Aula Ambiental com a un nou espai d'educació per a la sostenibilitat per a millorar el coneixement sobre els efectes del canvi climàtic al litoral de la ciutat i les causes que el provoquen i per a donar a conèixer la riquesa de la biodiversitat marina propera. I per extensió a la resta de la ciutat, s'inclouran també altres àrees temàtiques d'acord amb les polítiques ambientals de l'ajuntament.

El centre de Divulgació del medi marí tindrà com a principals objectius:

- Apropar el coneixement del mar als ciutadans.
- Difondre la situació actual de l'ecosistema mediterrani i els impactes que pateix.
- Divulgar la recerca científica, les accions de les entitats i de l'administració.
- Esdevenir un centre actiu de ciència ciutadana i de transmissió de bons hàbits.

L'Aula ambiental del Port Olímpic inclourà entre altres, activitats per a la divulgació del compromís ambiental del port i l'estratègia residu zero de la ciutat, que poden incloure tallers, espais d'intercanvi, projeccions, conferències i exposicions.

Es plantejarà la possibilitat d'instal·lar compostadors, a l'exterior de l'Espai Ambiental, per a l'autocompostatge d'una part de la matèria orgànica residual dels locals de restauració del Port.

Des de l'Ajuntament s'estan concretant aquests objectius i programa a través d'un estudi específic.

- **Actuació davant de la possible presència de passius ambientals.** Pel passat industrial d'aquest àmbit podrien haver-n'hi. Si se'n detectessin caldria procedir a la seva descontaminació segons la legislació vigent.



- **Millorar la gestió i controlar la qualitat dels sediments de dragatges aportats a les platges**

Tots els dragatges de sorres del port seran coordinats amb el Servei de Gestió Operativa de Platges per garantir la correcta gestió d'aquests sediments.

Per optimitzar els dragatges de la bocana del port se sol·licitarà un permís plurianual al Servei de Ports de la Generalitat per al dragatge de les sorres i al Servei de Costes de la Generalitat i a la Demarcació de Costes de l'Estat per a l'abocament en platges. El tràmit es farà a través de la subcomissió del PGIL.

La qualitat del sediment queda garantida en aquest permís i amb el compliment de la normativa vigent per abocament en platja seca.

Els materials dragats seran abocats en les zones d'aportació de sediments que es considerin necessàries des del Programa de Gestió Intel·ligent de Sediments de la Direcció del Litoral i Platges de BCASA.

- **Ús d'aigua freàtica per netejar l'espai públic i reg**

Cal mesurar els consums dels possibles usos d'aigua freàtica i estudiar l'extensió de la xarxa d'aigua freàtica o la creació d'un dipòsit.

Cal tenir en compte que per motius sanitaris no es permet que l'usuari privat faci ús de l'aigua freàtica.

Si s'aconsegueix utilitzar la xarxa de freàtic, el dipòsit de pluvials és una opció a descartar per la seva duplicitat.

- **Reutilització aigües grises**

Per usos en cisternes al Centre municipal de vela.

- **Monitorització del consum d'aigua**

Es planteja la necessitat d'implantar un sistema de monitorització del consum d'aigua que permeti incidir en la tarificació a les embarcacions i fomentar estalvi d'aigua

- **Millorar la qualitat de l'aigua a l'interior de la làmina d'aigua del Port Olímpic.**

El gestor de Port Olímpic haurà de considerar un pla de seguiment i actuacions per a la millora de la qualitat de l'aigua en el seu àmbit en coordinació amb l'ACA, donat que l'estat de les masses d'aigua costaneres de l'entorn tenen qualitat "dolenta" cap a llevant i "bona amb incertes" cap a ponent, i s'ha detectat afectació per substàncies prioritàries i altres contaminants objectes de regulació en el seguiment i control d'aquestes masses d'aigua (i tenen especial atenció en el programa de mesures del Pla de Gestió del districte de la conca fluvial de Catalunya per a la reducció de la contaminació).

- **Millorar el confort climàtic de l'espai.**

Proporcionar el màxim d'ombres possibles per reduir la temperatura amb la construcció de pèrgoles, utilitzar paviments reflectants, donar prioritat als vianants, dotar al Port d'espais de relació i descans.

- Considerar la **sostenibilitat dels materials** a l'hora d'escollir quins utilitzar per a la transformació del port olímpic

- **Materials reciclats, reciclables o valoritzables.** Fàcilment desmuntables per a la seva reutilització, preferentment simples

- **Materials de proximitat**

- **Materials de baixes intensitats energètiques i baixes emissions de contaminants.** Baix consum d'energia necessària per obtenir i fabricar el producte. Baixes emissions contaminants en el seu procés productiu. Baixes emissions de contaminants problemàtiques en la seva gestió com a residu.

- **Materials durables i amb baix manteniment.** Resistents a l'ús al que estan destinats i al vandalisme, amb baixes necessitats de manteniment. Treballar amb models estàndards de mobiliari o que assegurin el subministrament de peces de recanvi.

- **Materials renovables.** Utilitzant materials renovables es pot aportar un major grau de naturalització i es poden extreure de forma reposada d'explotacions sostenibles. Considerant la seva certificació i l'adaptabilitat dels materials a l'ús i les condicions climàtiques preveient futura reposició.

- **Materials no tòxics.** Saludables per a les persones i el medi ambient durant tot el seu cicle de vida. Considerar persistència, biodegradabilitat, etc.

- Prioritzar l'ús de **materials amb certificació ambiental**

- **Informació i traçabilitat dels materials.** Registre de l'origen i propietats dels materials utilitzats per tal de poder reutilitzar-los més endavant. Passaport de materials.

- **Paviments frescos o reflectants.** Es pot aconseguir certa reducció en la temperatura mitjana de l'aire. En ser paviments més clars comporta que calgui menys enllumenat nocturn (llum incident major reflectivitat) i per tant que s'estalviï energia, i alhora s'aporti millor visibilitat i més seguretat per al vianant.

- Establir un **centre de gestió de materials** al Port Olímpic des del principi de les obres de manera que es puguin emmagatzemar temporalment els materials de forma segregada, triturar, preparar per a la reutilització i gestionar correctament.

Port més verd

- Encara que la manca de sòl i la presència de usos sota rasant dificultin la implantació de vegetació en el Port Olímpic es planteja la necessitat d'aprofitar la seva transformació per configurar un port més verd, d'acord amb les polítiques ambientals de la ciutat i les necessitats de l'entorn.

A l'annex 2 s'inclouen els Criteris de disseny del verd urbà a tenir en compte en el plantejament d'un port més verd. A continuació se'n resumeixen els aspectes més rellevants:

- Increment de la infraestructura verda perquè tingui més protagonisme i aporti més serveis
- Aprofitament de cobertes i pèrgoles
- Repte de ciutat d'incrementar la cobertura arbrada
- Espècies adaptades al canvi global
- Biodiversitat

El concepte de port més verd també es planteja aplicar-lo a la part marina analitzant la possibilitat d'utilitzar nous materials portuaris que permetin la colonització d'espècies marines. Un exemple de material que ja està al mercat és l'Ecoconcret que s'utilitza per esculleres i que permet ser colonitzat i actuar com un biòtop.

- **Potenciar els serveis socioambientals** que actualment es presten menys a l'entorn del Port Olímpic, ja sigui a través del verd o a través de la transformació de l'espai públic o la disposició d'elements de mobiliari urbà.

Els més deficitaris a la zona de contacte amb la ciutat són:

Retenció de carboni

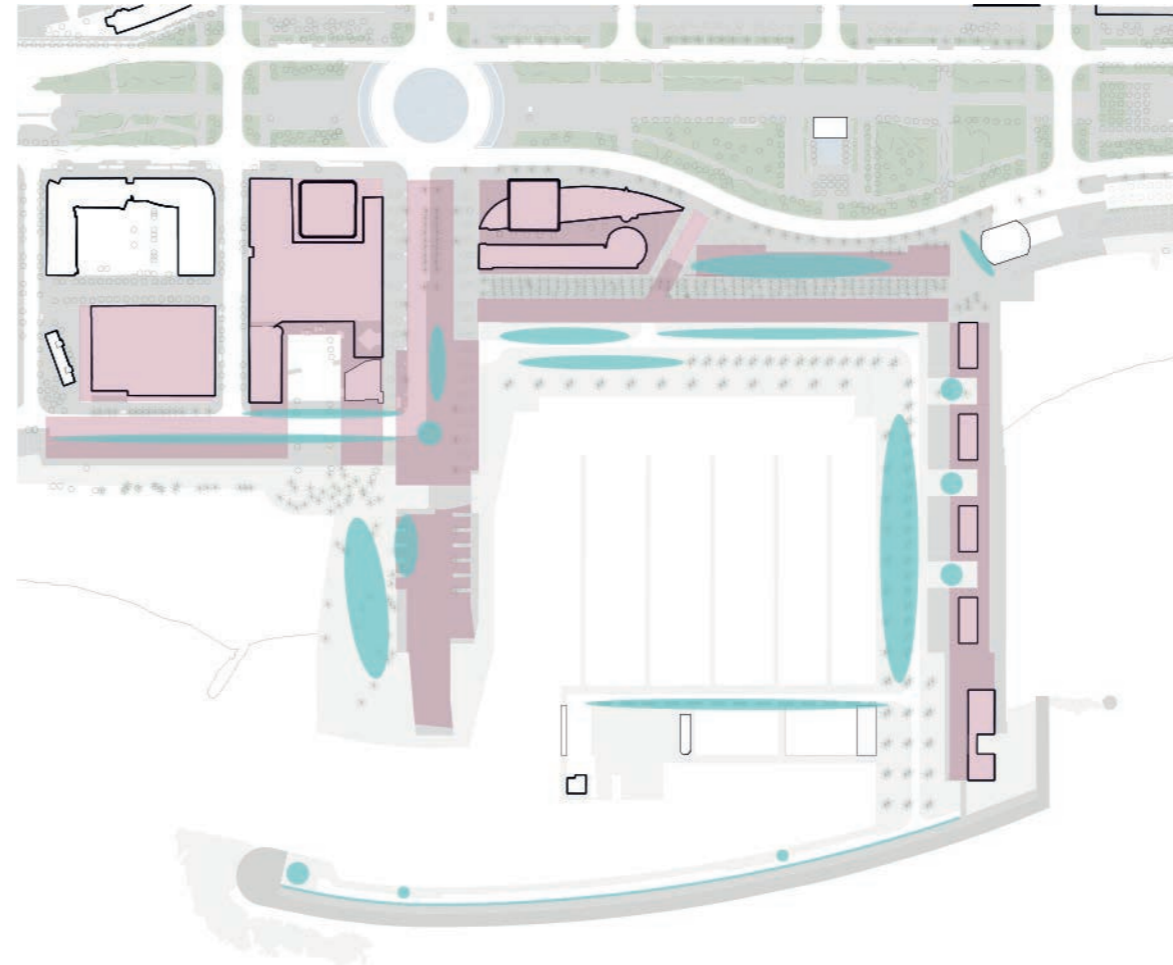
- Incrementar cobertura arbòria a les zones on sigui possible
- Incrementar l'estratificació (vegetació arbustiva i herbàcia)
- En sols impermeables o que no puguin sostenir arbrat per la presència de les vies a sota, pensar en jardineres o parterres amb gespes i plantes.

Jocs infantils

- Creació d'àrees de jocs infantils
- Creació de pistes esportives posant en valor els potencials espais del Parc del Port Olímpic
- Crear espais d'ombra per afavorir el joc a l'estiu, amb vegetació arbrada o pèrgoles vegetades.

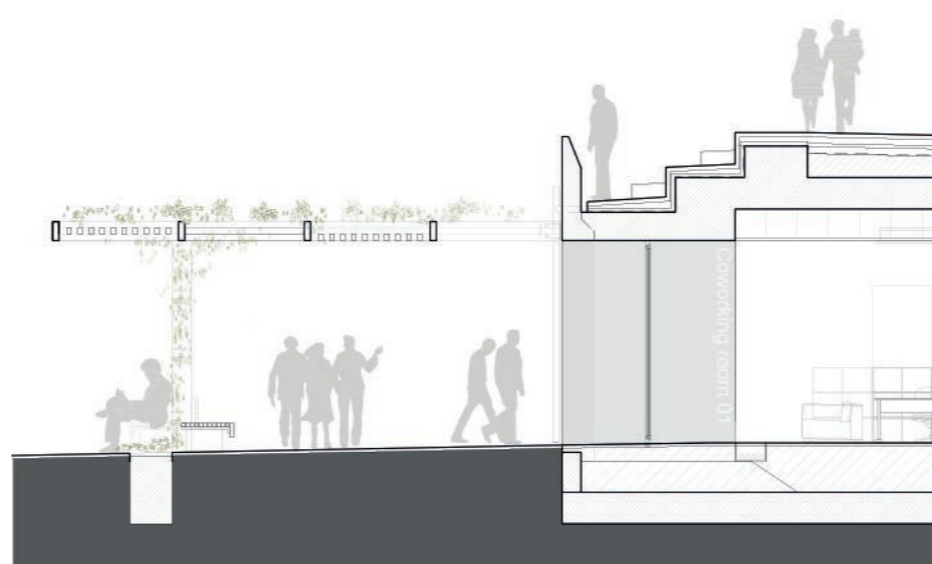
Història

- Panells informatius i educatius als parcs que cobreixen les rondes
- Panells educatius al parc de Carles I sobre passat ferroviari. El moll de Gregal actualment no aporta serveis socioambientals, cal plantejar en la seva transformació que pugui prestar-ne.



ESQUEMA DE POTENCIAL DE VEGETACIÓ

- Arbres existents
- Subsòl amb activitat. Potencial de verd en jardineres
- Àrees a enverdir



Secció transversal nova pèrgola amb vegetació enfiladissa al Moll de Mestral davant nous locals economia blava



4. Model de gestió

La delegació de competències per part de la Generalitat de Catalunya permet a l'Ajuntament de Barcelona assumir directament la gestió del port facilitant des de la proximitat la seva recuperació com espai portuari per la ciutat.

Donada la complexitat i els molts operadors que actuen és clau el lideratge i la coordinació política, vehiculada mitjançant un **Consell Rector** com a màxim òrgan de govern del port, amb clara voluntat de lideratge polític. Aquest consell estarà presidit per la Segona Tinença d'Alcaldia, i en formaran part la Primera Tinença d'Alcaldia i les seves vessants econòmica, de comerç i de restauració, la Regidoria d'Esports pel predomini de l'activitat esportiva que se li vol donar al Port i el Districte de Sant Martí per la vinculació territorial. També hi participaran els serveis municipals necessaris per garantir el bon funcionament del Port Olímpic.

D'altra banda es mantindrà la **Comissió de Seguiment** creada durant el procés de debat previ, i que facilitarà que els grups municipals, les entitats, el veïnat i altres agents implicats col·laborin en el model i n'avaluïn el seguiment i la gestió.

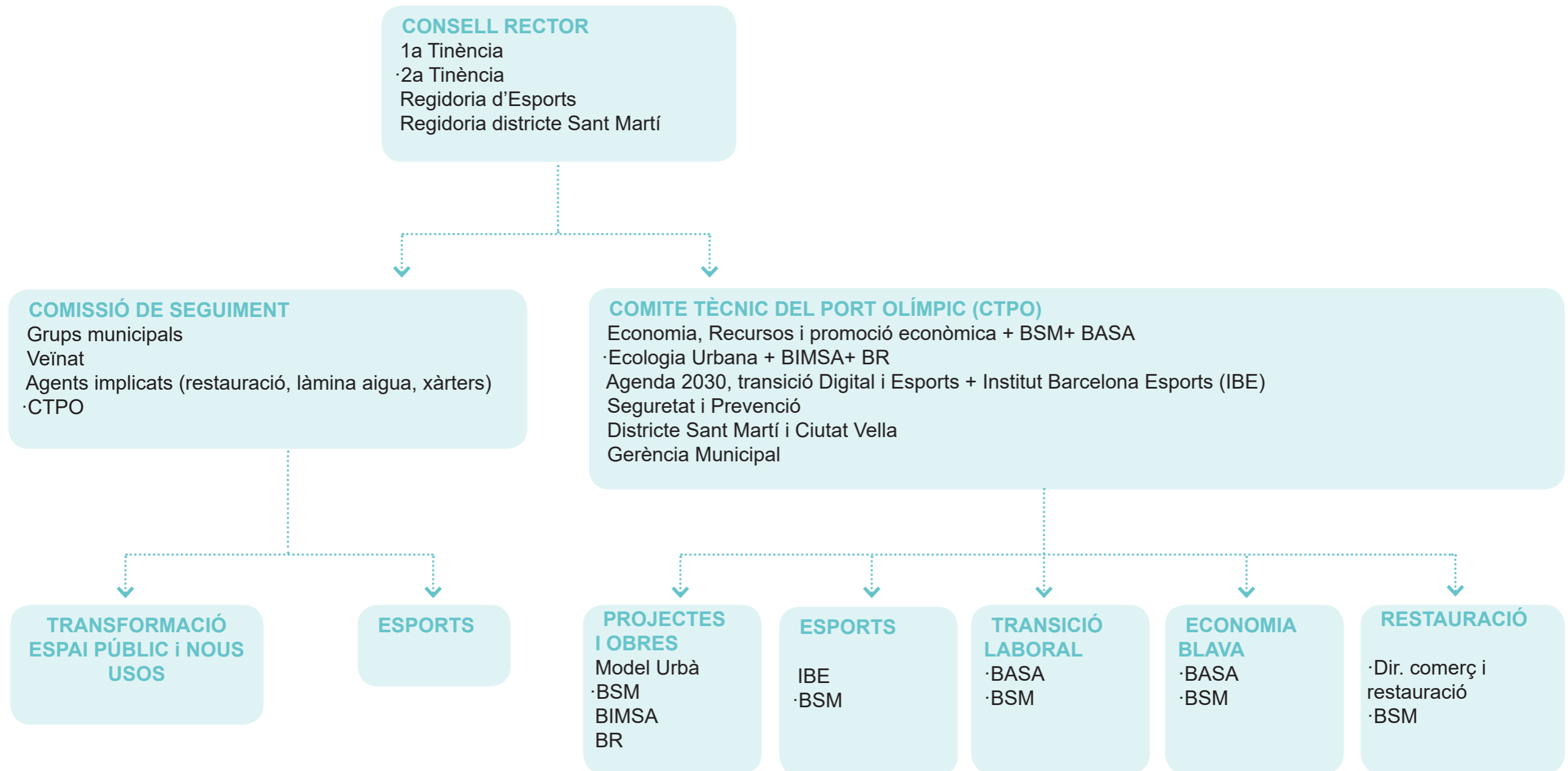
L'empresa municipal Barcelona Serveis municipals (BSM) durà a terme la gestió, explotació, manteniment integral, adequació i administració del Port Olímpic.

El plantejament que vertebrava la nova etapa del Port Olímpic és afrontar el repte de potenciar el caràcter ciutadà d'aquest àmbit del litoral, millorant-ne l'accés i la connectivitat amb el seu entorn, i dotant-lo d'activitat ciutadana, ja sigui de caràcter lúdic, esportiu, comercial o d'esbarjo, amb l'objectiu de transformar el port en un espai de referència del front litoral de la ciutat.

En aquest sentit, dintre de les estratègies d'intervenció s'ha de contemplar un projecte global de dinamització i promoció ciutadana, coordinada amb els agents implicats i amb l'objectiu de generar usos ciutadans, tant locals com de ciutat, posant els equipaments, espais, itineraris i serveis del Port Olímpic en el mapa de la ciutat.

D'aquesta manera, serà necessari proveir aquesta estratègia d'intervenció dels recursos econòmics i materials necessaris per a constituir un òrgan gestor de la dinamització i promoció ciutadana, a fi i efecte de definir, dissenyar, executar i avaluar accions i polítiques que persegueixin l'esmentat objectiu.

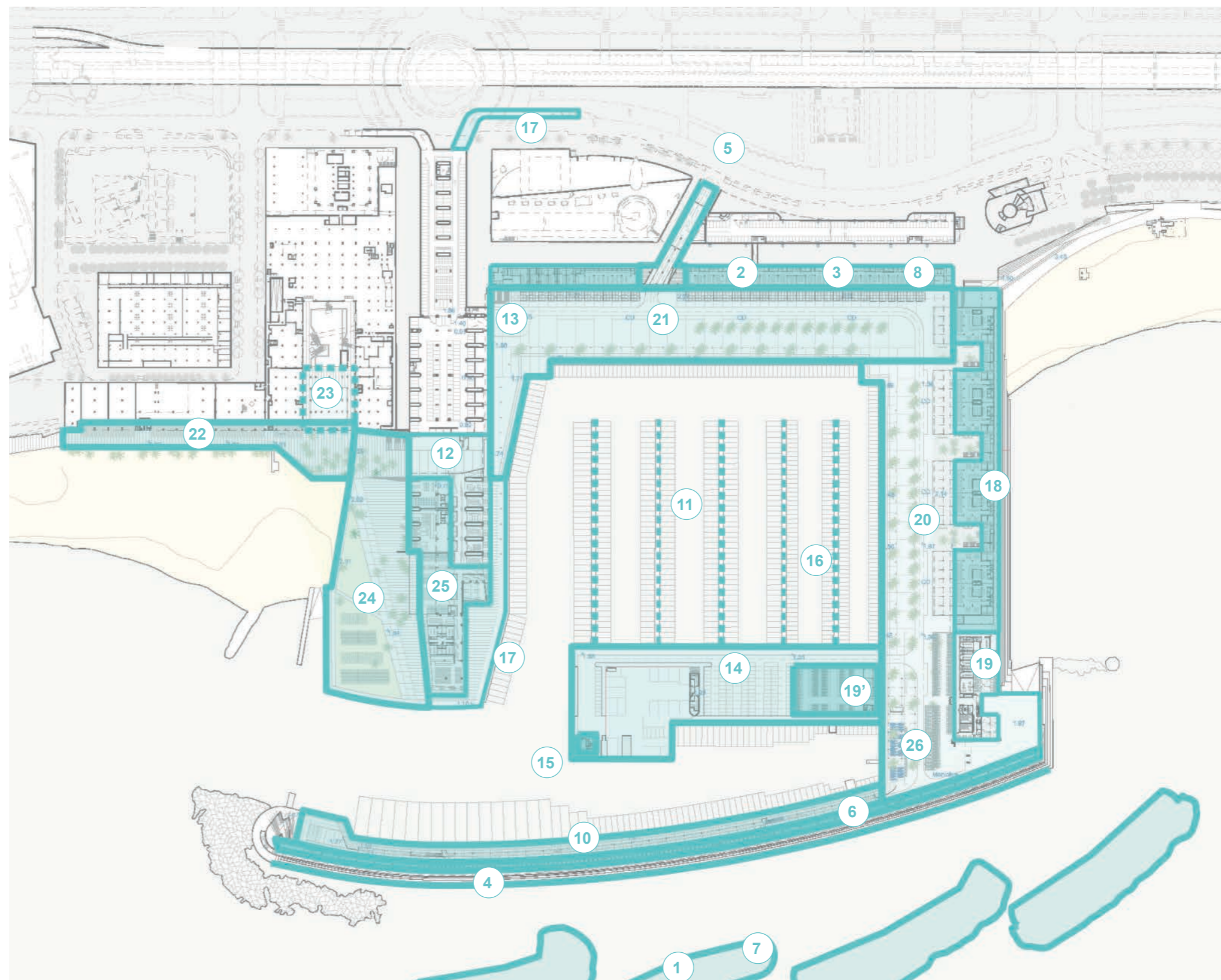
Les activitats esportives seran gestionades per l'IBE en coordinació amb la Direcció del Port.

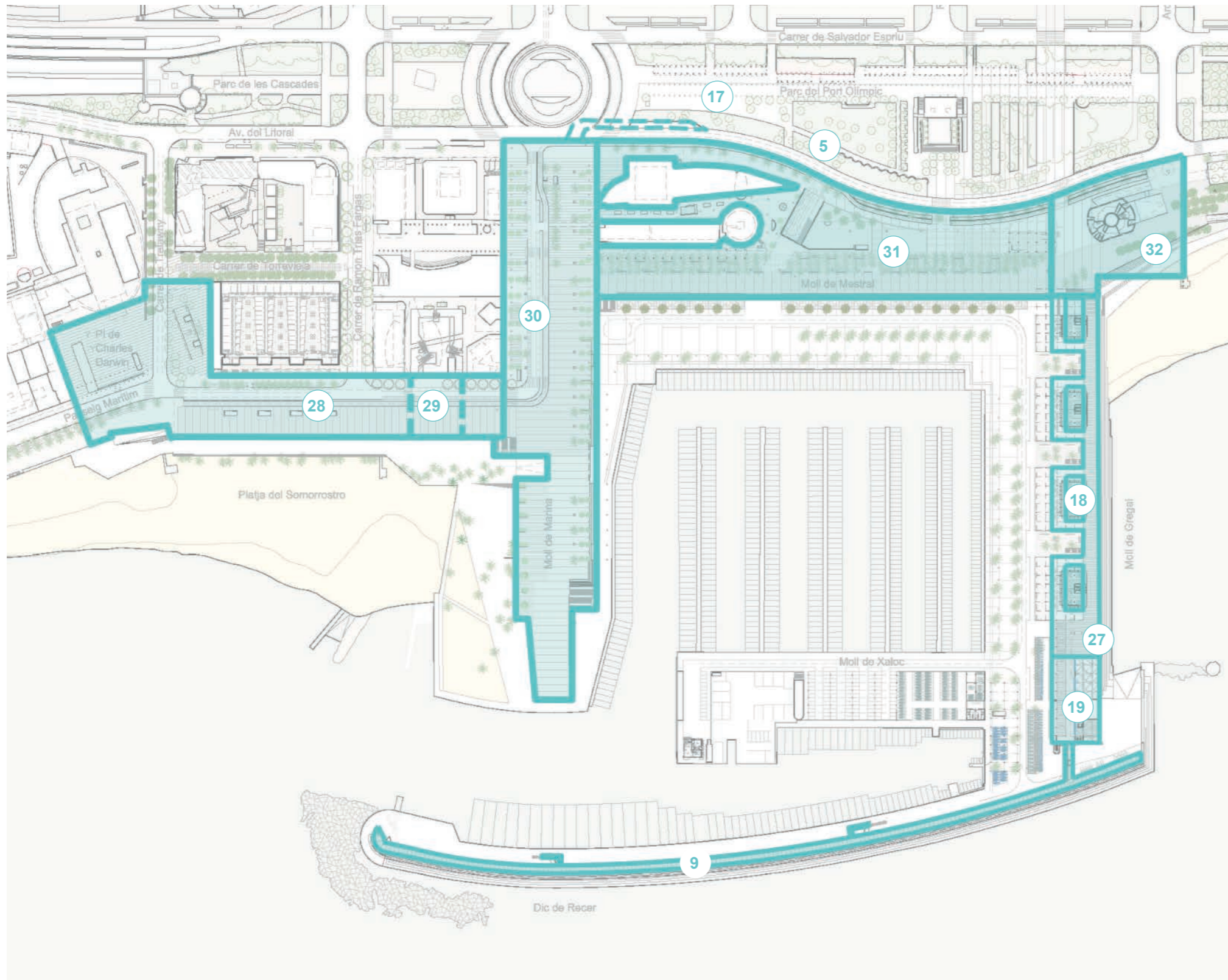


5. Síntesi actuacions

NIVELL PORT

- 1_ DIC RECER Zona marítima
Dics sumergits. Escullera i blocs (Fase 1)
- 2_ MOLL MESTRAL
Enderrocs locals nocturns
- 3_ MOLL MESTRAL
Adequació provisional oficines
- 4_ DIC RECER Zona marítima
Construcció botaones. Sanejament formigó+juntes
- 5_ MOLL MESTRAL
Nou accés port
- 6_ DIC RECER Zona terrestre
Obres adequació pallols
- 7_ DIC RECER Zona marítima
Escullera i blocs (Fase 2)
- 8_ MOLL MESTRAL
Obres nous locals economia blava
- 10_ DIC RECER Zona terrestre
Urbanització de la cota del port
- 11_ MOLL XALOC Zona marítima
Acondicionament pantalans (fase1)
- 12_ MOLL MARINA
Obres connexió Port-Somorrostro i obres nous locals
- 13_ MOLL MARINA
Obres connexió aparcament
- 14_ MOLL XALOC
Urbanització
- 15_ MOLL XALOC
Adequació edifici capitania
- 16_ MOLL XALOC Zona marítima
Acondicionament pantalans (fase2)
- 17_ CARRER MARINA
Nova sortida aparcament existent
- 18_ MOLL GREGAL
Obres locals restauració a cota de port
- 19_ CENTRE MUNICIPAL DE VELA
Condicionament edifici i ampliació edifici a Xaloc
- 20_ MOLL GREGAL
Urbanització a cota de port
- 21_ MOLL MESTRAL
Urbanització a cota de port
- 22_ PG BARCELONETA
Urbanització passeig platja
- 23_ LOCALS SOMORROSTRO
Adequació locals
- 24_ MOLL MARINA
Urbanització entorns CMEN
- 25_ NOU CMEN I SERVEIS TÈCNICS
Obra
- 26_ TOT L'ÀMBIT PORTUARI
Millora xarxes de serveis

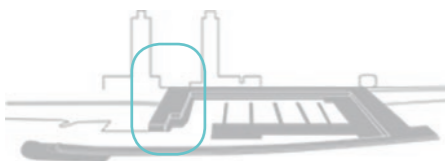




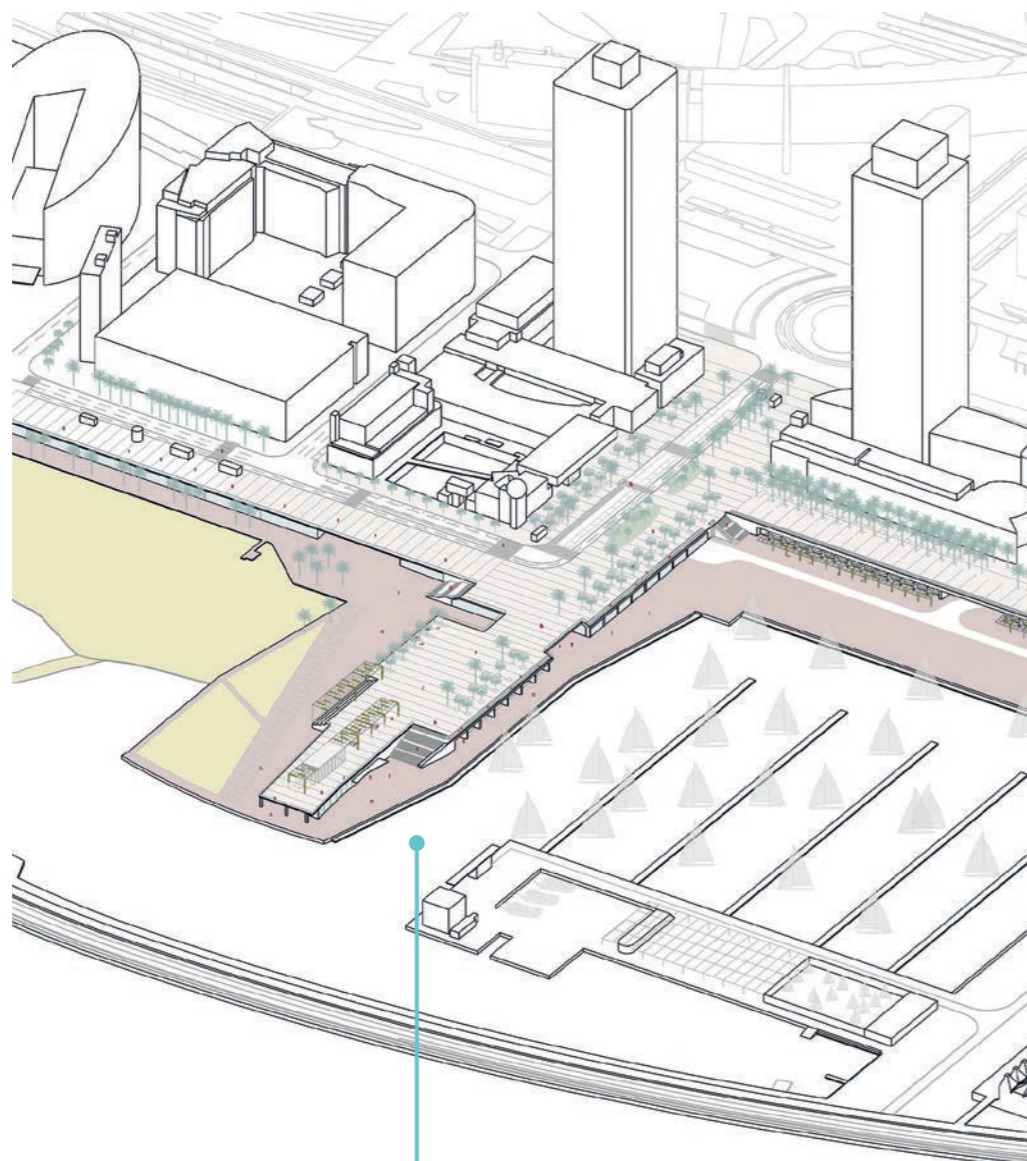
NIVELL CIUTAT

- 5_ MOLL MESTRAL
Nou accés port
- 9_ DIC DE RECER Zona terrestre
Urbanització nivell ciutat
- 17_ CARRER MARINA
Nova sortida a l'Av Litoral de l'aparcament existent
- 18_ MOLL GREGAL
Obres locals restauració a cota de ciutat
- 19_ CENTRE MUNICIPAL DE VELA
Condicionament edifici
- 27_ MOLL GREGAL
Urbanització a cota de ciutat
- 28_ PG BARCELONETA
Urbanització
- 29_ LOCALS SOMORROSTRO
Adequació a nou viari
- 30_ MOLL MARINA
Urbanització i cobertura entrada aparcament
- 31_ MOLL DE MESTRAL
Urbanització, cobertura locals i aparcament Av Litoral
- 32_ ENTORNS CENTRE METEOROLÒGIC
Urbanització àmbit entre Moll de Mestral i Gregal

MOLL DE MARINA



- Continuació Passeig Marítim cotat ciutat
- Pacificació espai públic. Reducció vialitat a sentit únic
- Reordenació de les connexions entre nivells
- Obertura connexió Platja Somorrostro - Port Olímpic
- Nou Centre Municipal d'Esports Nàutics (CMEN)
- Promoció economia blava als locals a cota de port



Redefinició usos

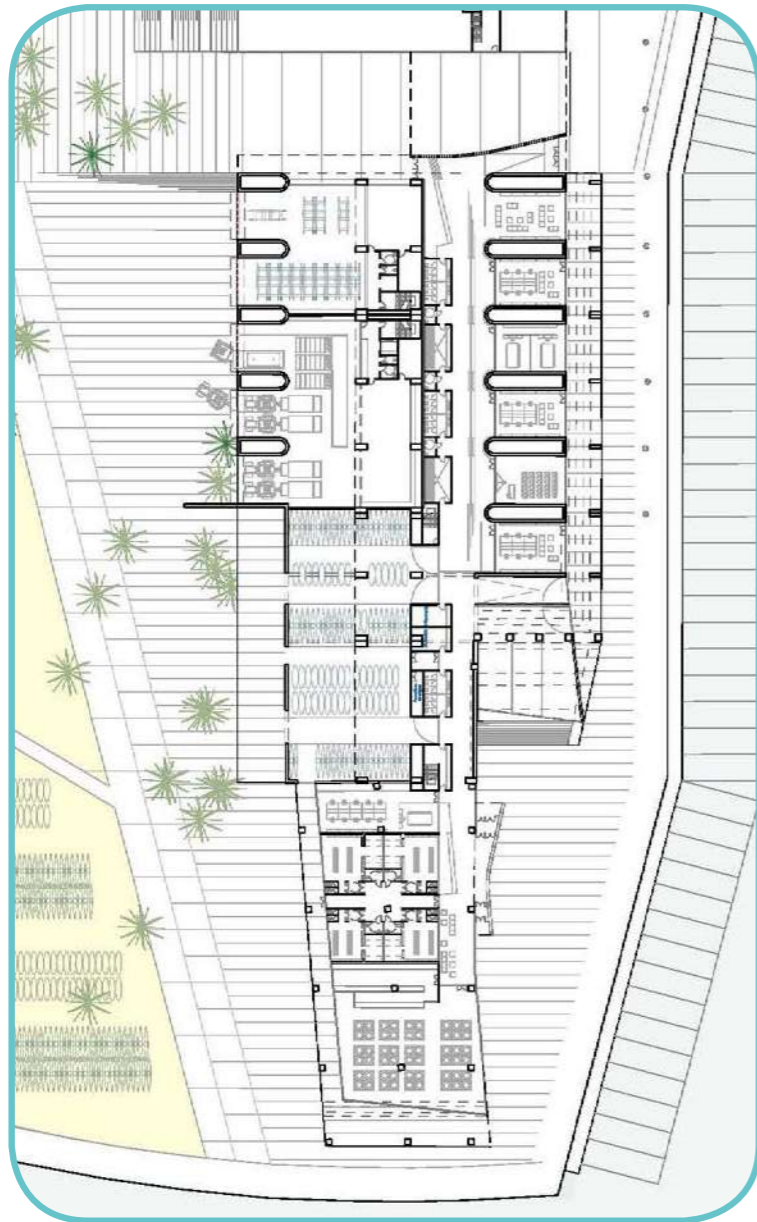
- Nou centre esports nàutics3.000 m²
- Locals economia blava2.556 m²
- Gestió de residus831 m²
- Total sup. construïda interior.....6.387 m²



Estat actual Moll de Marina cota port



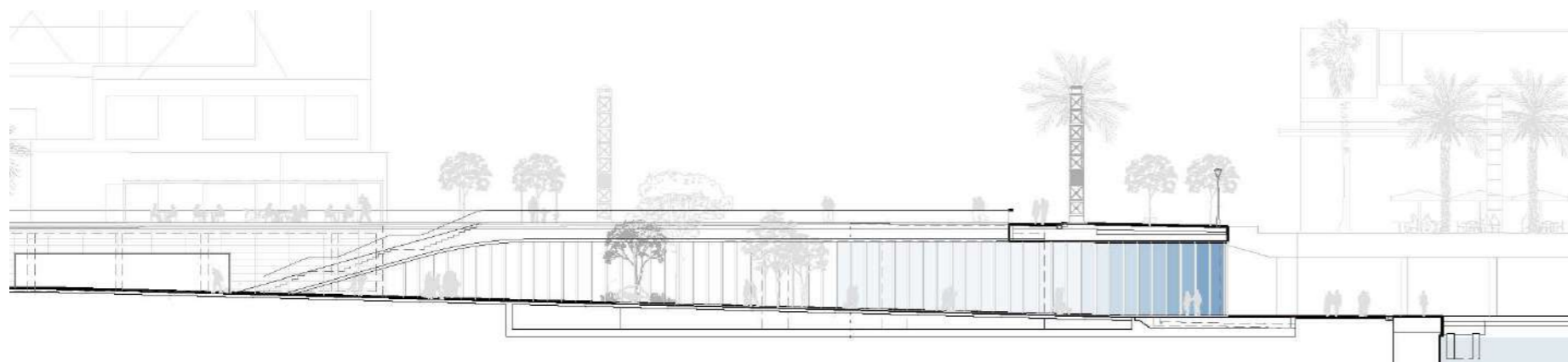
Proposta nova connexió entre platja Somorrostro i Port Olímpic



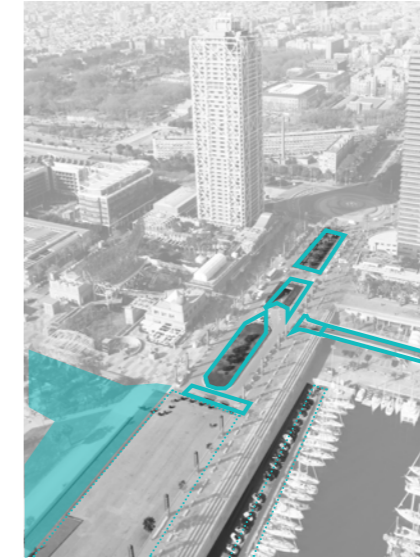
Planta CMEN i connexió Platja Somorrostro amb Port Olímpic



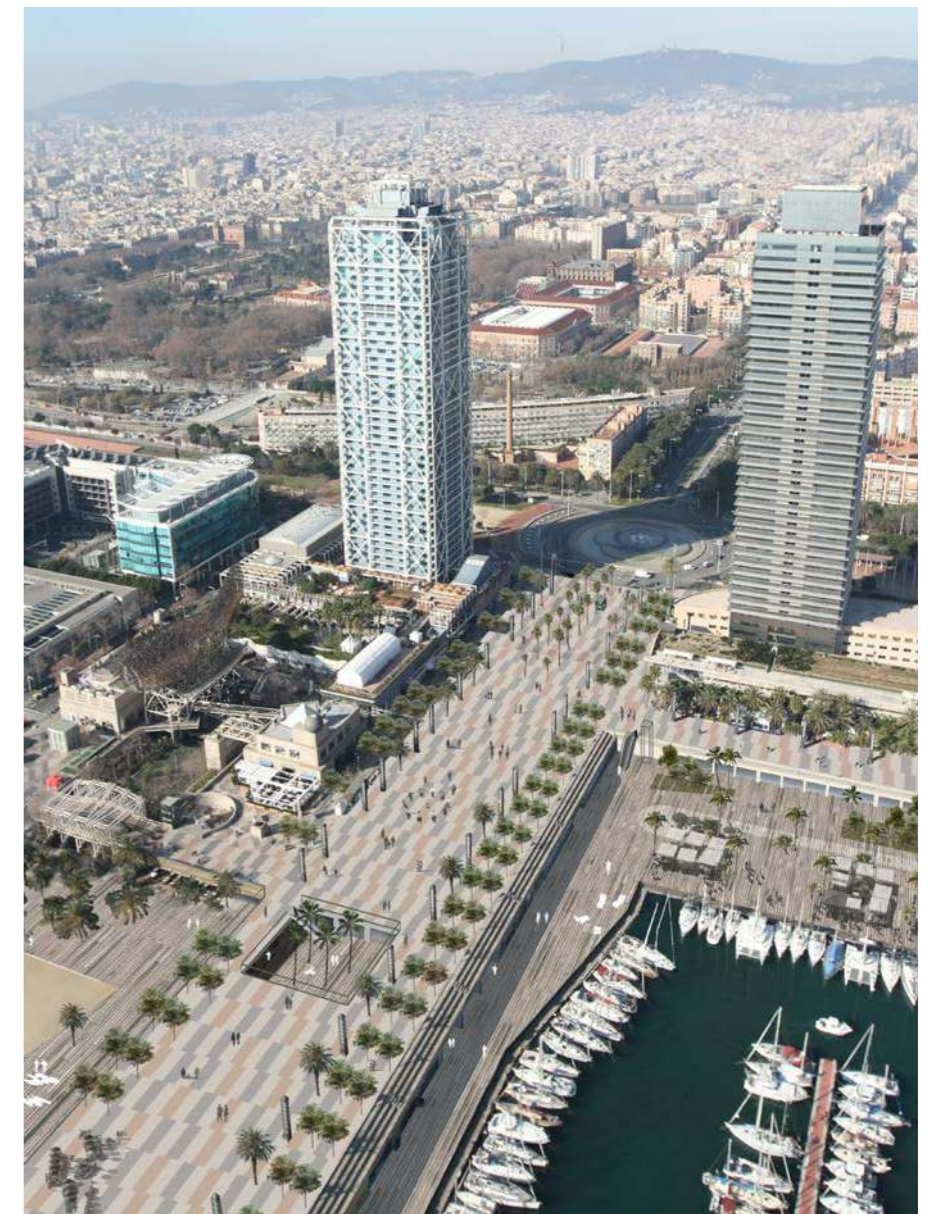
Planta Moll Marina cota ciutat



Secció proposta per nova connexió entre Platja Somorrostro i Port Olímpic

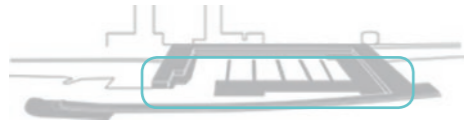


Estat actual



Conceptualització espai Pla Director

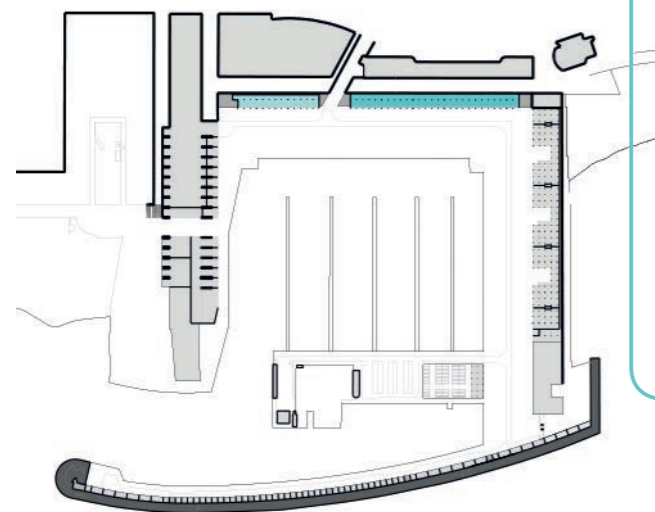
MOLL DE MESTRAL



- Reprogramació dels usos vers una economia blava
- Eliminació terrasses locals d'oci nocturn i aparcament
- Remodelació de l'espai públic
- Millora de la connectivitat entre ciutat-port amb nou accés al Port Olímpic des de l'Av. del Litoral i nova connectivitat passeig marítim amb cota port pel cantó de llevant.



Fotografia actual: Terrasses locals d'oci nocturn i aparcament



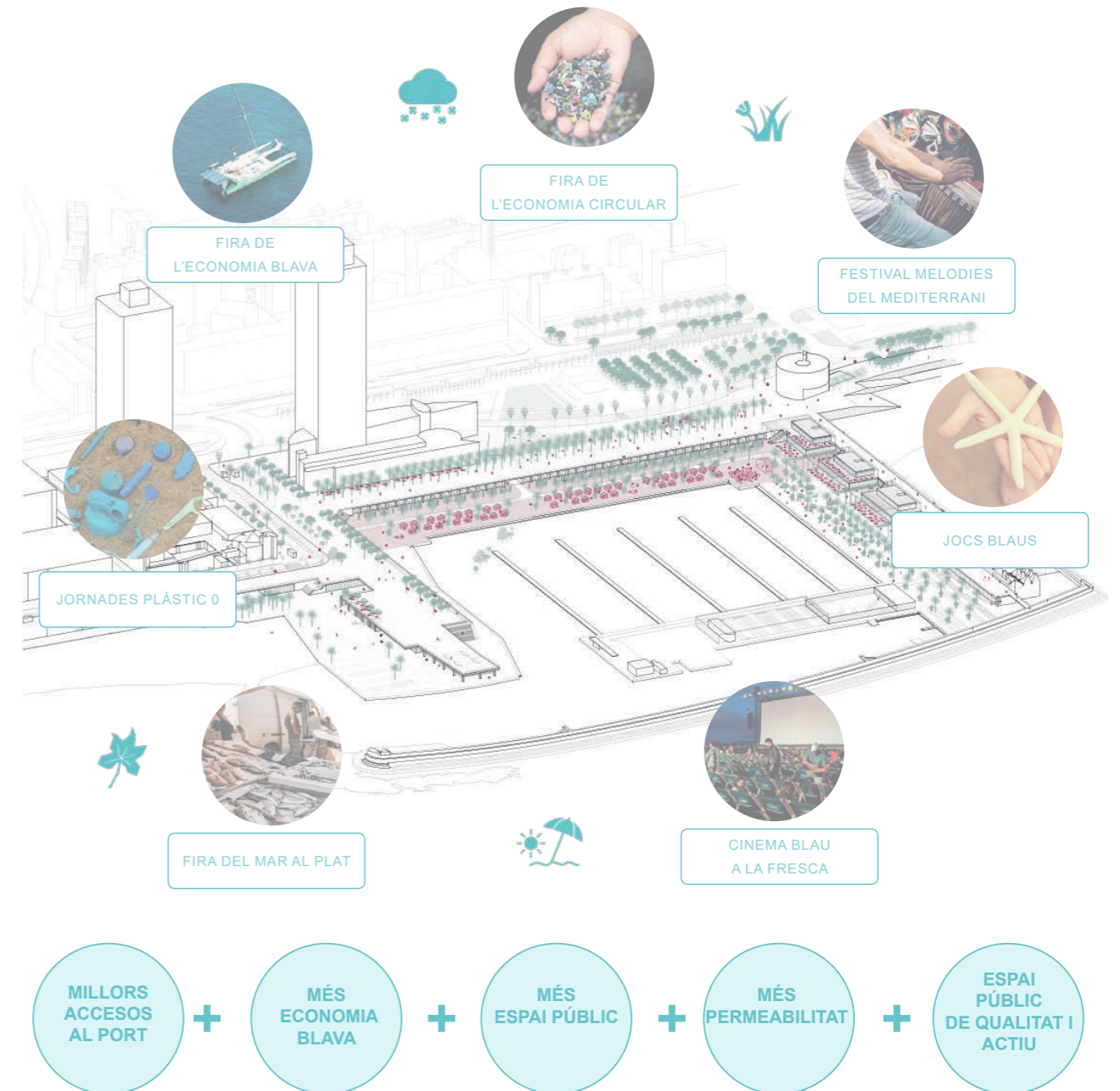
3733 m² per nous locals d'economia blava

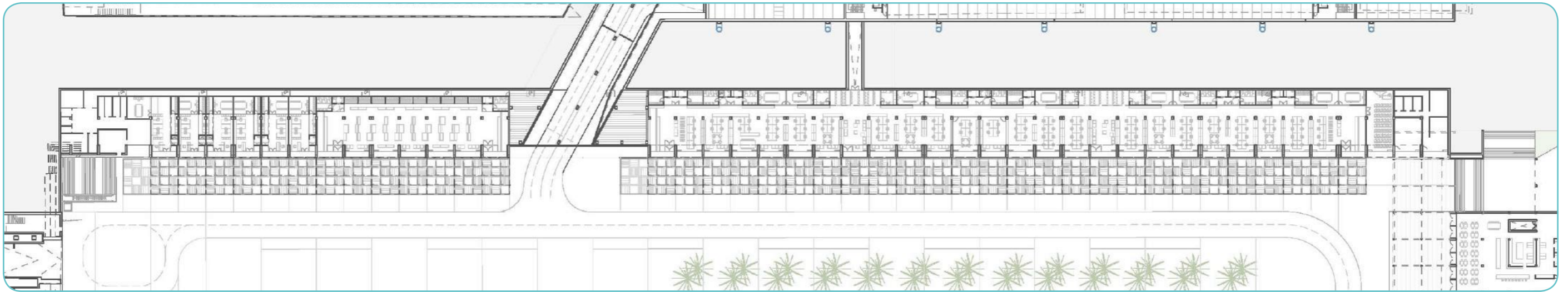
💡 Innovació i tecnologia ->60%

🌊 Activitats nàutiques i recreatives ->40%

Nou accés de vehicles a l'aparcament BSM i al port. Nou accés vianants adaptat i segregat.

Per complementar les activitats econòmiques permanents es preveu la realització d'una sèrie d'iniciatives temporals per activar el nou espai públic del moll de Mestral al llarg de tot l'any. Actualment s'està treballant en la definició de possibles continguts.





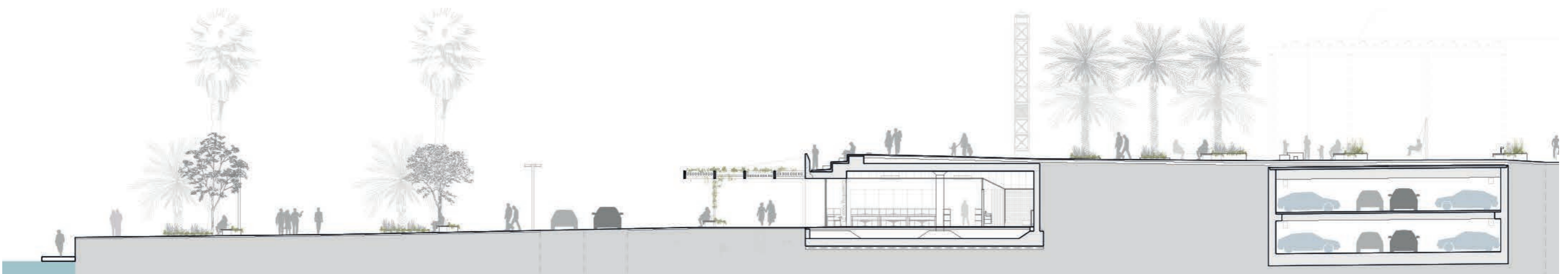
Proposta nous locals d'economia blava



Vista de la nova pèrgola davant nous locals d'economia blava

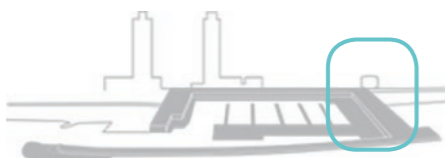


Vista del Moll de Mestral des del Moll de Marina



Proposta secció transversal Moll de Mestral

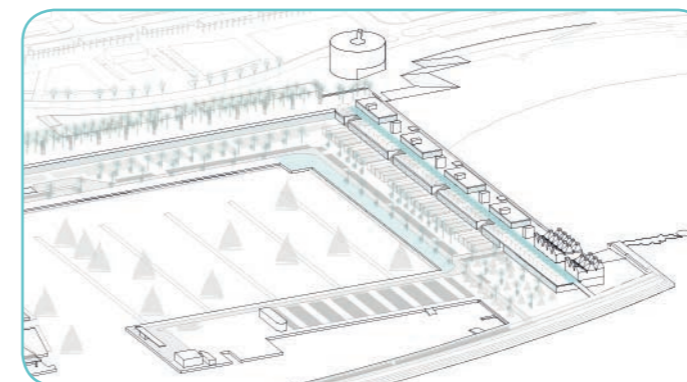
MOLL DE GREGAL



- Nous espais restauració amb reordenació terrasses
- Eliminació aparcament
- Increment espai públic
- Millora comunicacions verticals amb nova connectivitat passeig marítim amb cota port en la cantonada gregal - mestral .
- Nou passeig a cota ciutat de connexió del barri amb CMV i el Dic de Recer obert a la zona de platges
- Remodelació del Centre Municipal de Vela.
- Nou accés cota passeig
- Gran pèrgoles fotovoltaïques amb ombra sobre terrasses a cota passeig i port.

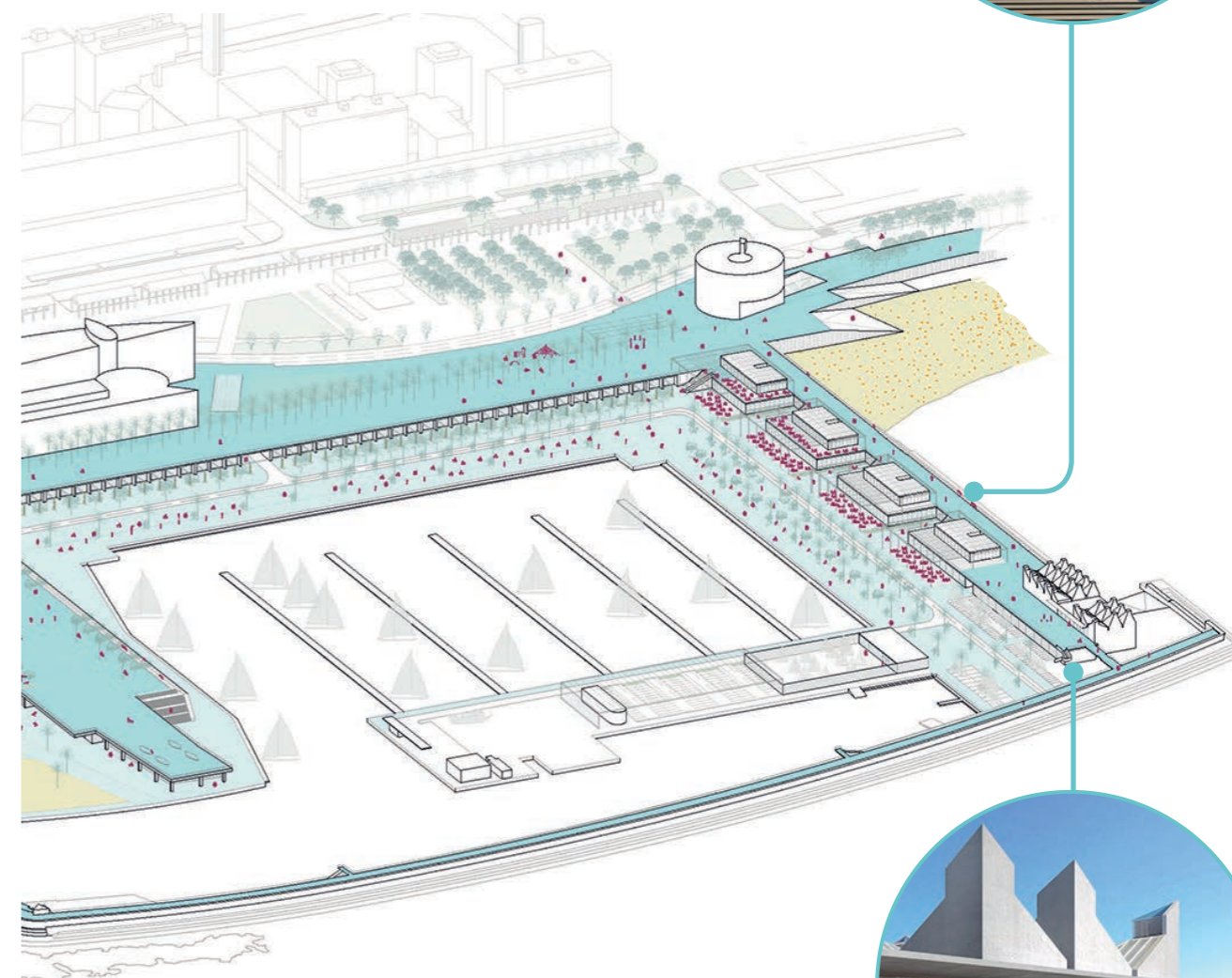


Fotografia actual des de cota port



Estat actual

Nou arranjament passeig al costat platja Nova Icària

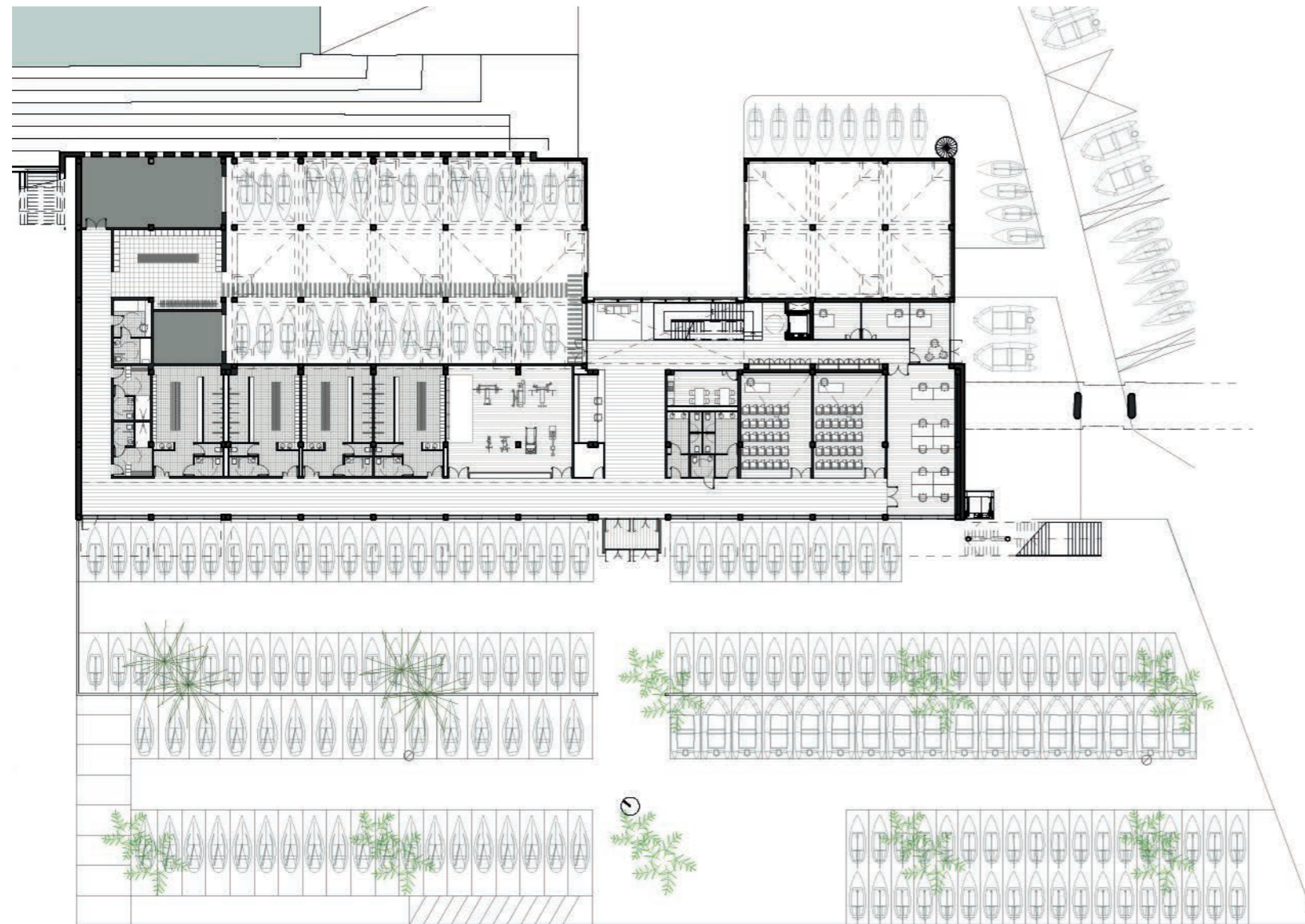


Proposta



Nou accés al Centre municipal de Vela a cota de ciutat





Planta rehabilitació Centre municipal de vela

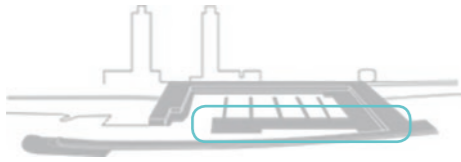


Estat actual i visualització del nou atri del Centre municipal de vela

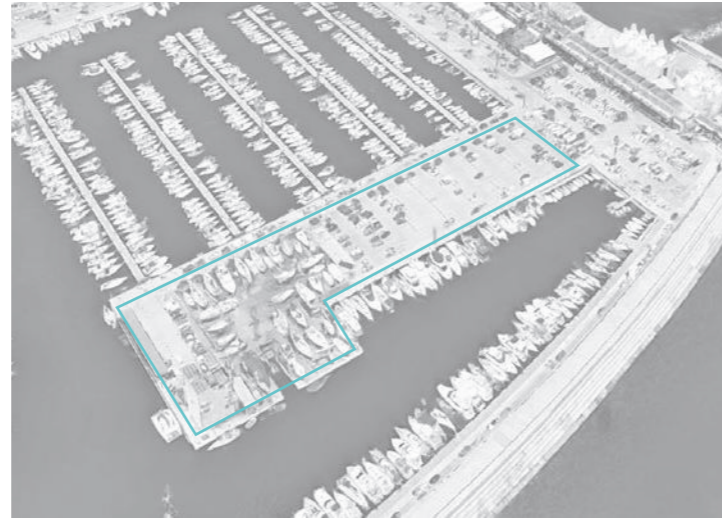


Secció transversal rehabilitació Centre municipal de vela

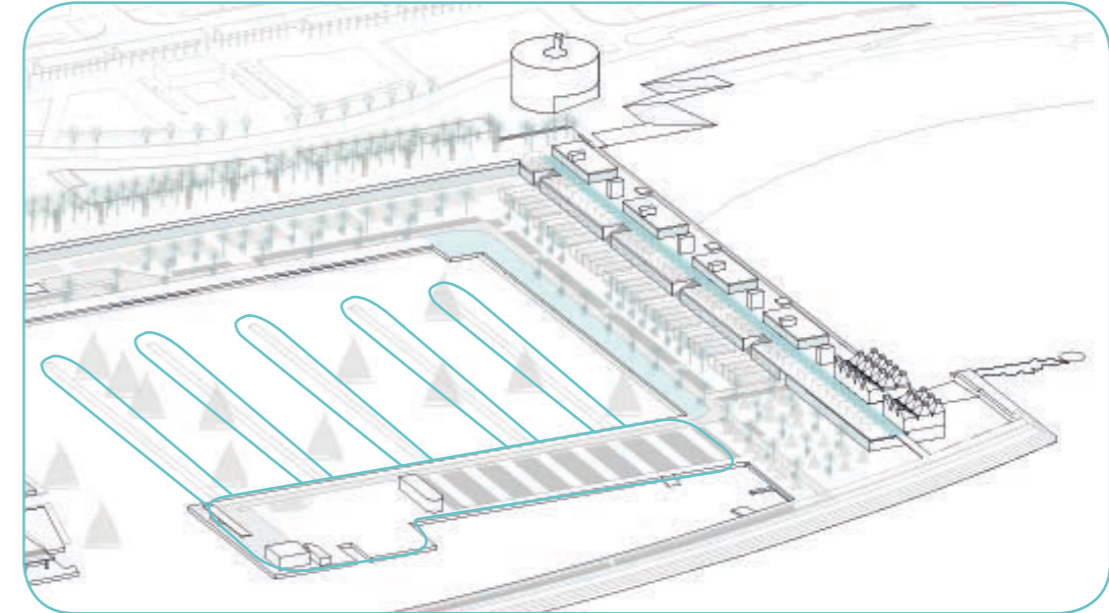
MOLL DE XALOC



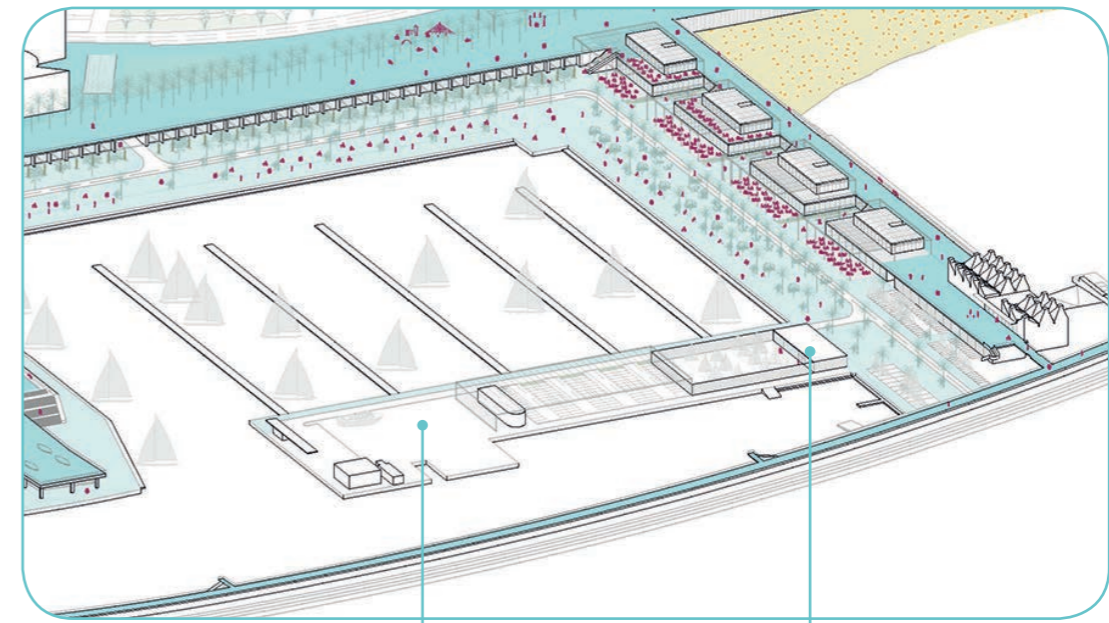
- Àrea de potencial creixement per edifici nous serveis, nova capitania, aparcament i locals.
- Nou edifici per a vestuaris i magatzems pel CMV
- Nou espai d'avarada pel CMV
- Millora infraestructura marítima: substitució pantalans
- Reorganització espai Escar



Fotografia actual: Zona Escar i aparcament



Estat actual



Proposta

Àrees de potencial creixement

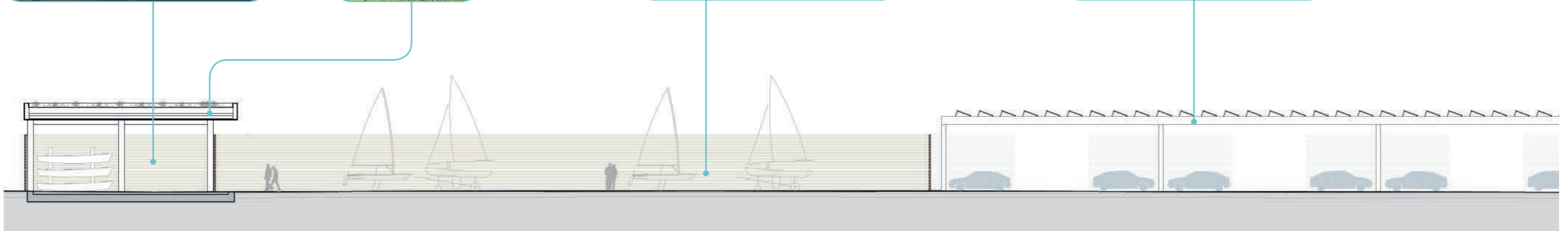
Futura ampliació del CMV



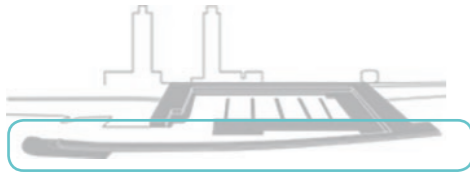
Vista des del Moll de Gregal



Vista des d'un dels pantalans



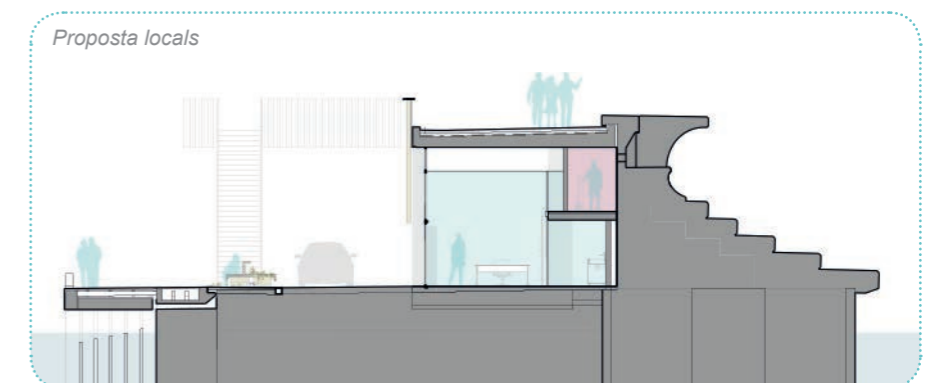
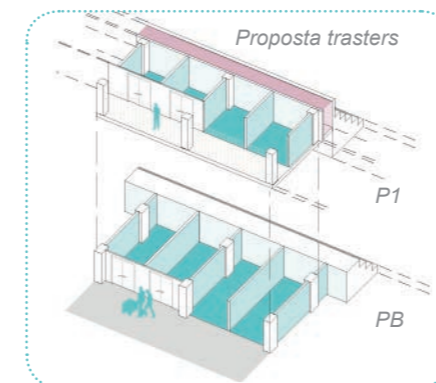
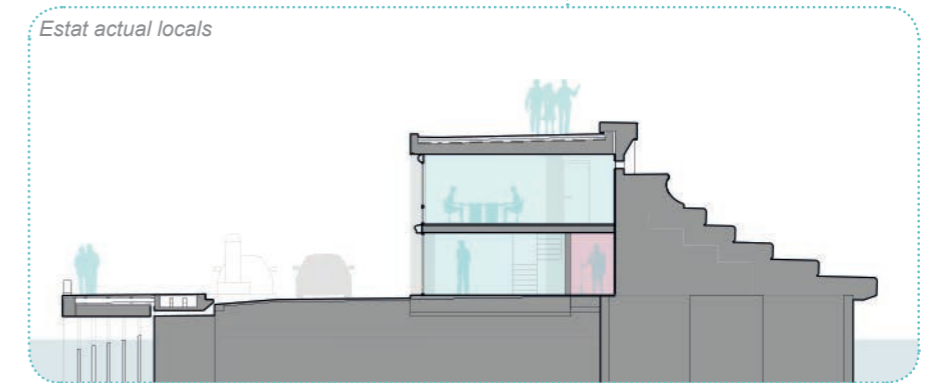
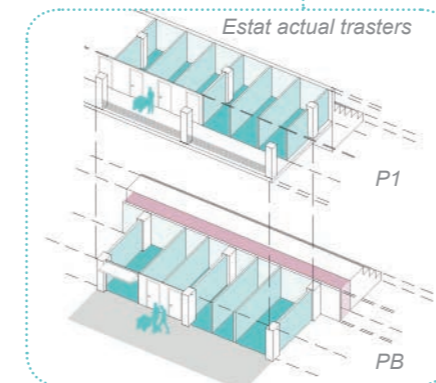
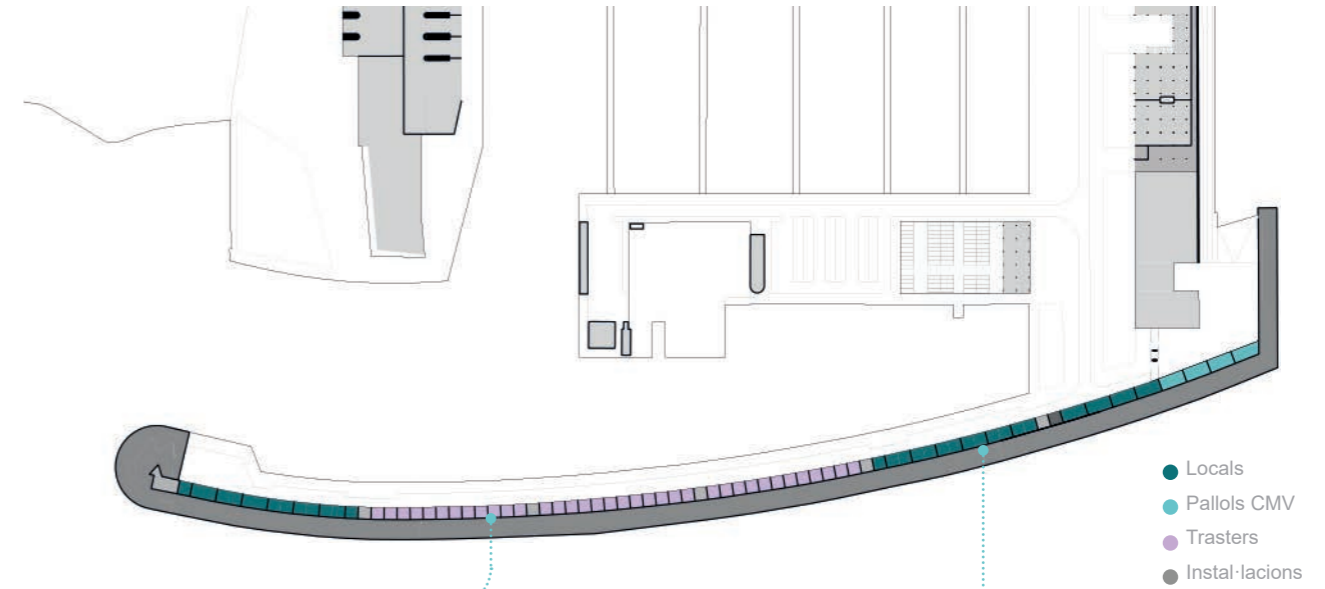
DIC DE RECER

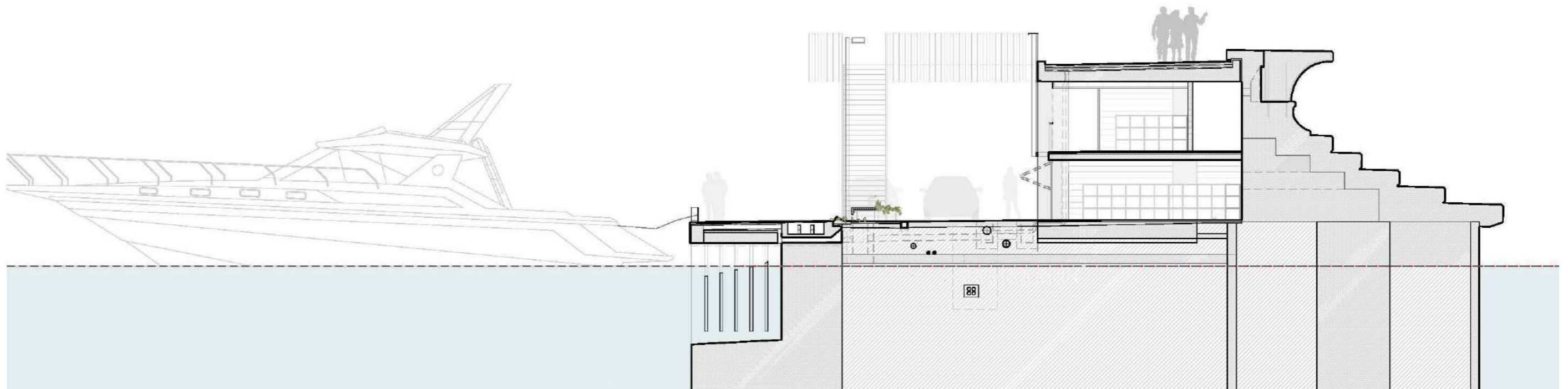


- Intervenció per evitar l'ultrapassament, tenint en compte els escenaris actual i de previsió de canvi climàtic.
- Rehabilitació de totes les edificacions
- Noves comunicacions verticals,
- Actuacions per supressió fenomen ultrapassament
- Rehabilitació integral construccions (locals, pallols, etc)
- Noves urbanitzacions a cota moll i cota passeig (plataforma única)
- Nous serveis, equipaments i accessos entre desnivell passeig.



Fotografia actual: manca de connexió entre cota port-cota ciutat. Espai a cota de port poc agradable i fragmentat per escales.

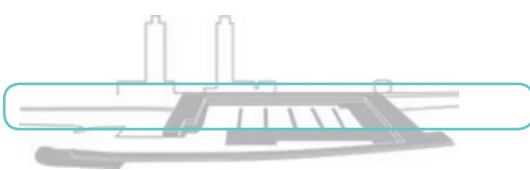




Proposta secció per locals

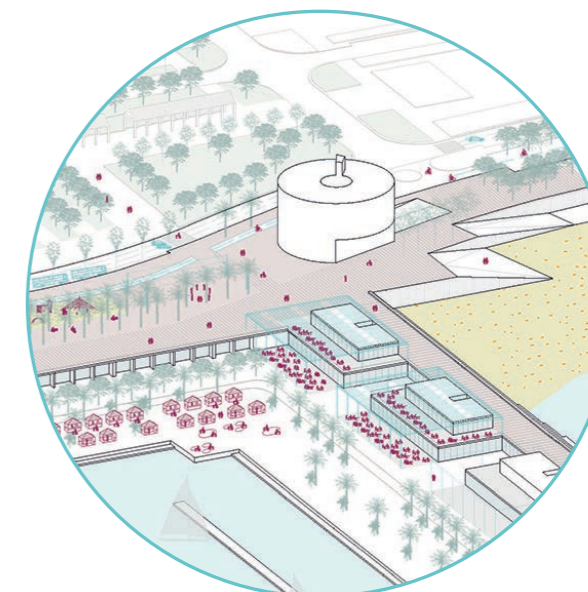
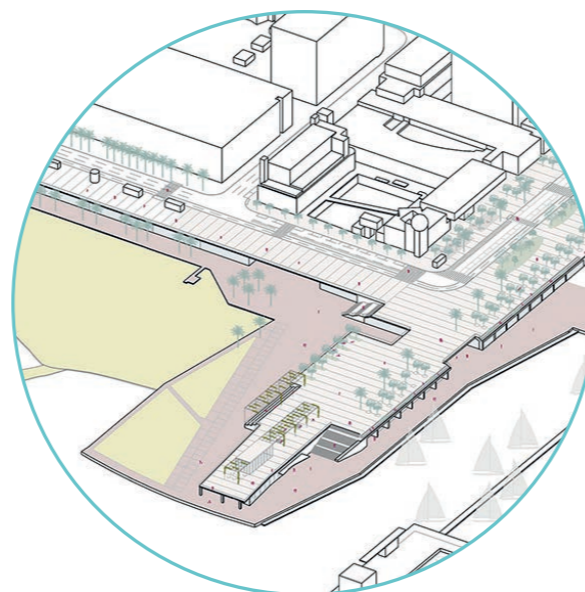
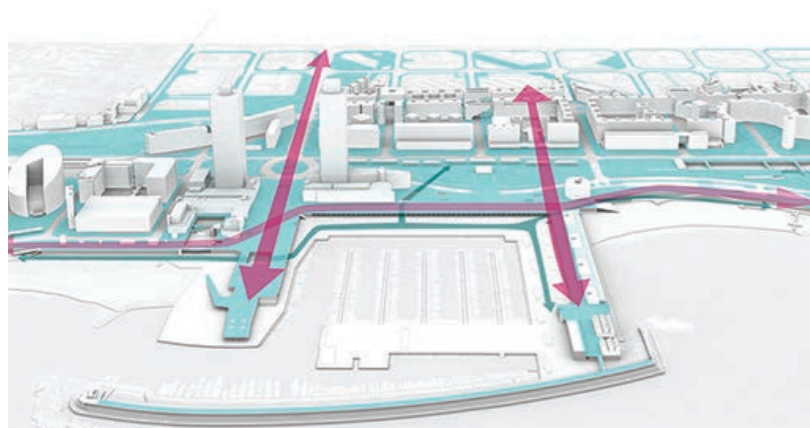
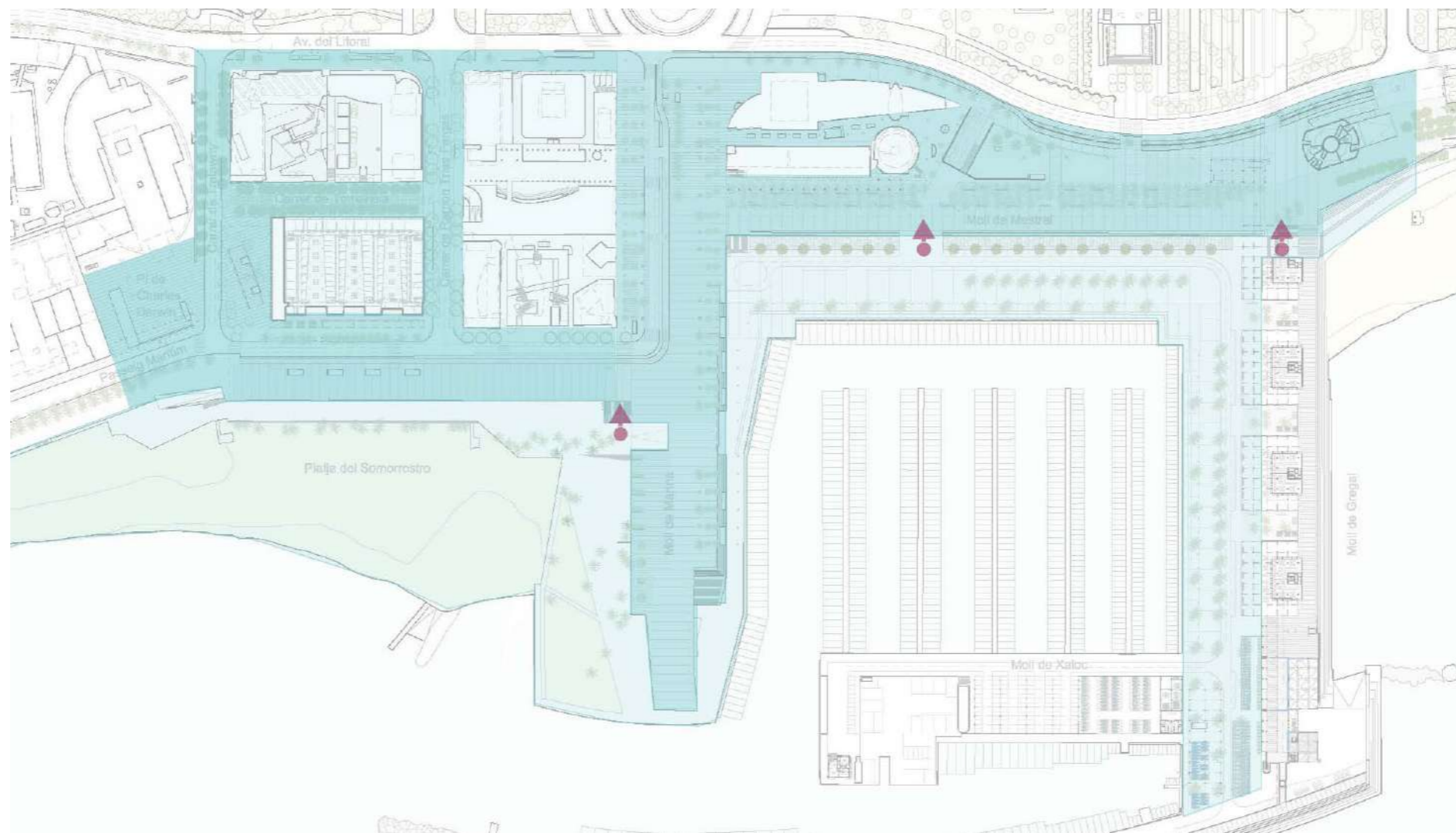


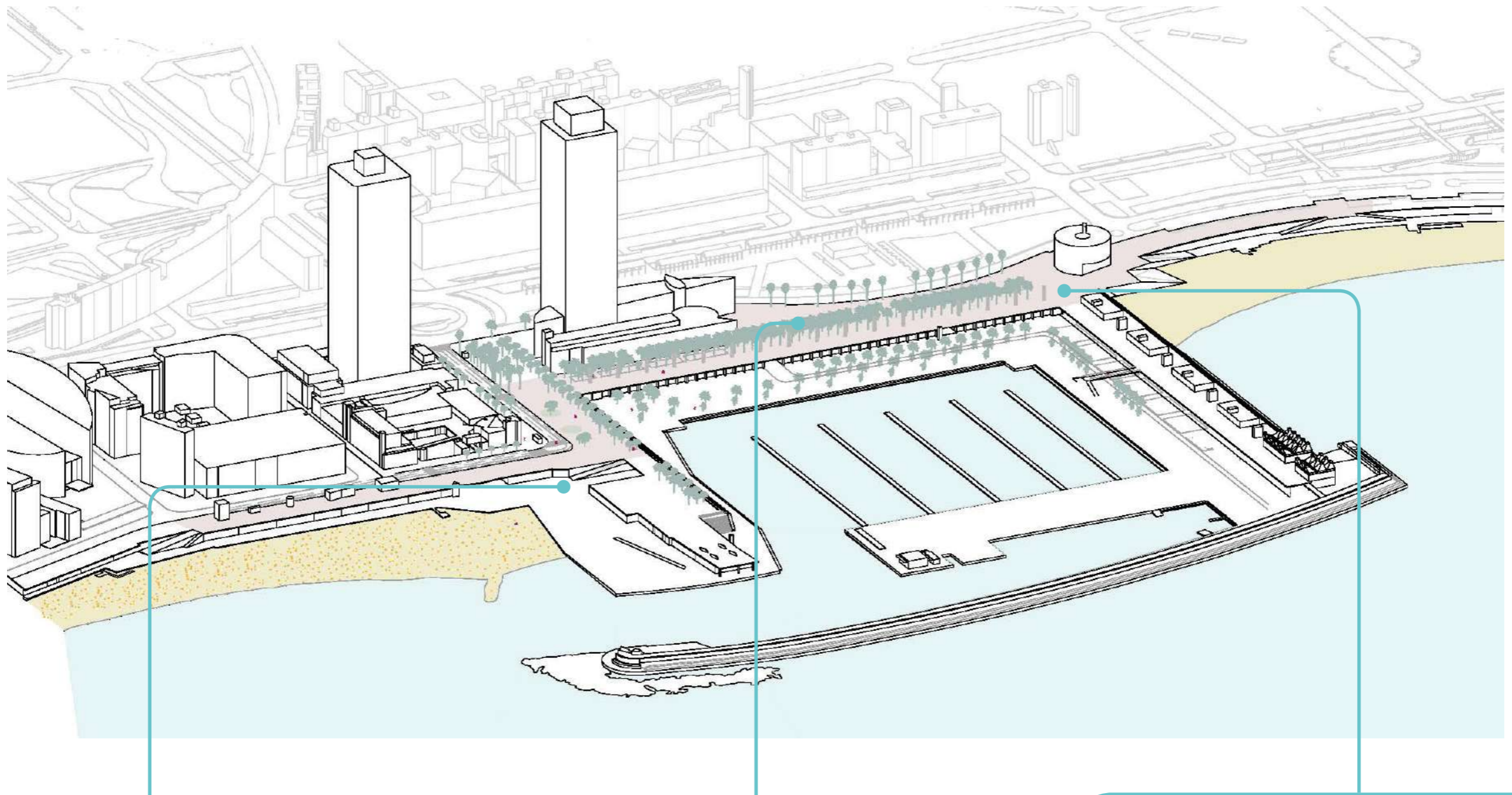
ACTUACIONS AMBITS PORT-CIUTAT



El desenvolupament de solucions en relació amb l'ús ciutadà i l'espai urbà que engloba el Port Olímpic, seran objecte d'un concurs d'idees que plantejarà una proposta de caire general i donarà respostes, entre d'altres als següents espais:

- Continuació del Passeig Marítim entre la Barceloneta i el Port Olímpic. Tant a cota ciutat com a cota platja
- Urbanització de l'espai públic del port olímpic a cota port en les zones de passeig dels molls de Mestral i Gregal amb un nou accés per a vianants des del passeig marítim al port en la zona de llevant del moll de mestral que complementa els recorreguts del passeig a cota de platges
- Adequació nou viari en zona locals Somorrostro
- Urbanització i cobertura entrada aparcament en el Moll de Marina
- Urbanització entorns CMEN
- Obres del CMEN, Patí de Vela i serveis tècnics
- Urbanització, cobertura locals i aparcament d'Av. Litoral en el Moll de Mestral
- Urbanització dels entorns del Centre Meteorològic en l'àmbit entre Moll de Mestral i Gregal





CRONOGRAMA

Cronograma

