



PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA DEL
PDU DE LES TRES XEMENEIES

SEMINARI 3

CONNECTIVITAT I ACCESSIBILITAT

octubre 2018

consorci**besòs**



Amb la col·laboració tècnica de:



Índex

L'escala metropolitana	4
L'àmbit	6
L'accessibilitat de l'àmbit	8
Els condicionants a l'eix Maristany	10
La via de tren	11

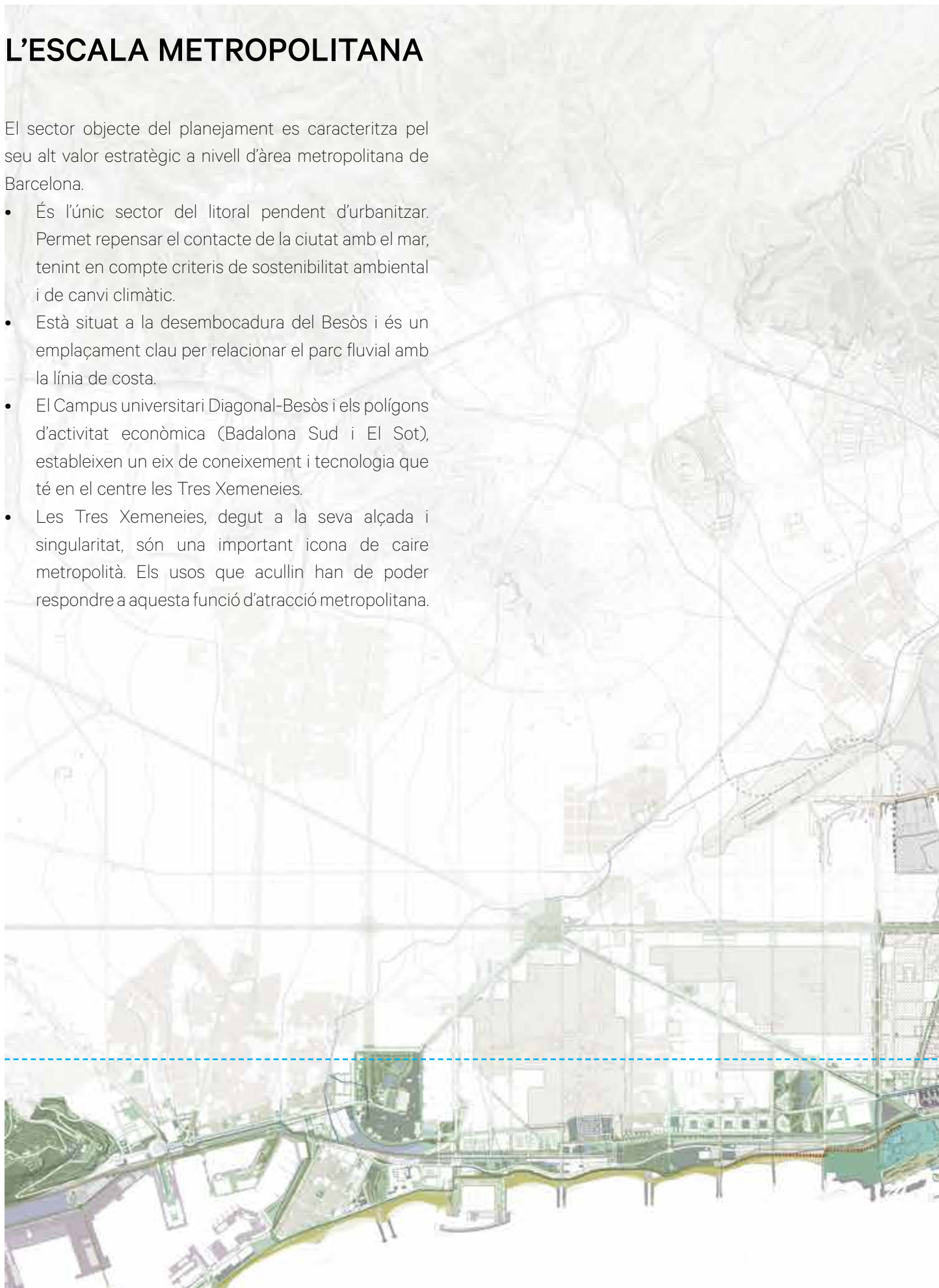
Preguntes que organitzen el seminari

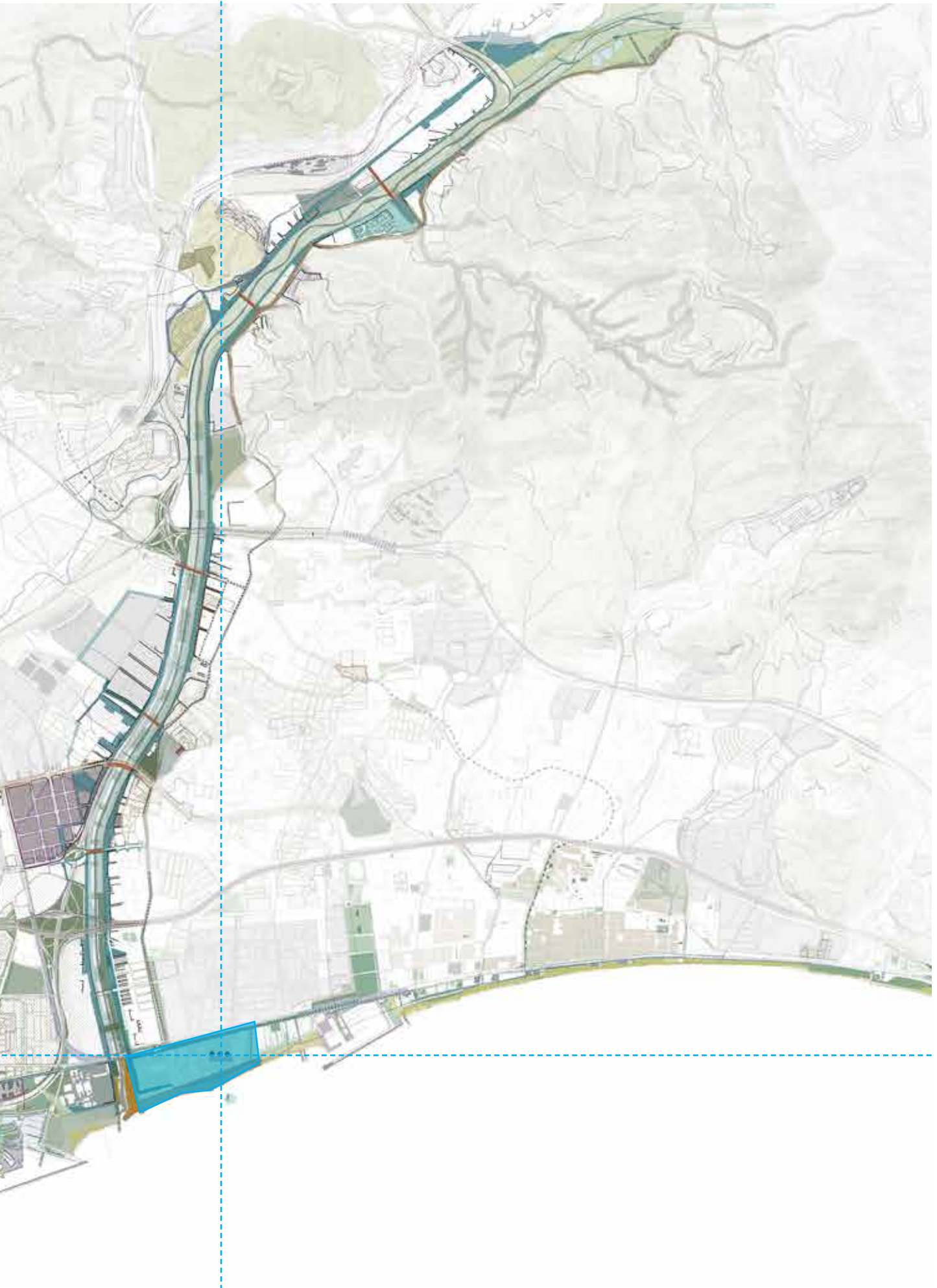
1. Com es podrien assegurar les connexions amb els barris colindants (de Sant Adrià de Besòs i de Badalona)? Quines opcions constructives serien les mes apropiades? (passos soterrats, elevats)	12
2. Com considereu que hauria de ser l'esquema de mobilitat per a vianants i bicicletes?	18
3. Com valoreu les opcions de connexió amb la resta de l'àrea metropolitana?	20

L'ESCALA METROPOLITANA

El sector objecte del planejament es caracteritza pel seu alt valor estratègic a nivell d'àrea metropolitana de Barcelona.

- És l'únic sector del litoral pendent d'urbanitzar. Permet repensar el contacte de la ciutat amb el mar, tenint en compte criteris de sostenibilitat ambiental i de canvi climàtic.
- Està situat a la desembocadura del Besòs i és un emplaçament clau per relacionar el parc fluvial amb la línia de costa.
- El Campus universitari Diagonal-Besòs i els polígons d'activitat econòmica (Badalona Sud i El Sot), estableixen un eix de coneixement i tecnologia que té en el centre les Tres Xemeneies.
- Les Tres Xemeneies, degut a la seva alçada i singularitat, són una important icona de caire metropolità. Els usos que acullin han de poder respondre a aquesta funció d'atracció metropolitana.







L'ÀMBIT

- Cal garantir la continuïtat del passeig costaner entre Barcelona i Badalona, passant per Sant Adrià de Besòs.
- La relació entre el barri de Sant Joan Baptista i la platja, així com la continuïtat del carrer de la platja fins al mar, són dos temes fonamentals per la vida ciutadana a Sant Adrià de Besòs.
- L'actual barri de La Mora a Badalona requereix sortir de l'aïllament i entrar en connexió amb barris de l'entorn.
- L'Avinguda Eduard Maristany és avui una barrera física entre els barris de Sant Joan Baptista i dels polígons industrials, i el front marítim. És imprescindible millorar la seva secció i la qualitat urbana de les connexions transversals.
- La línia ferroviària R1 i el tramvia, amb la seva futura prolongació, són una garantia de connectivitat pels barris del litoral del Besòs.

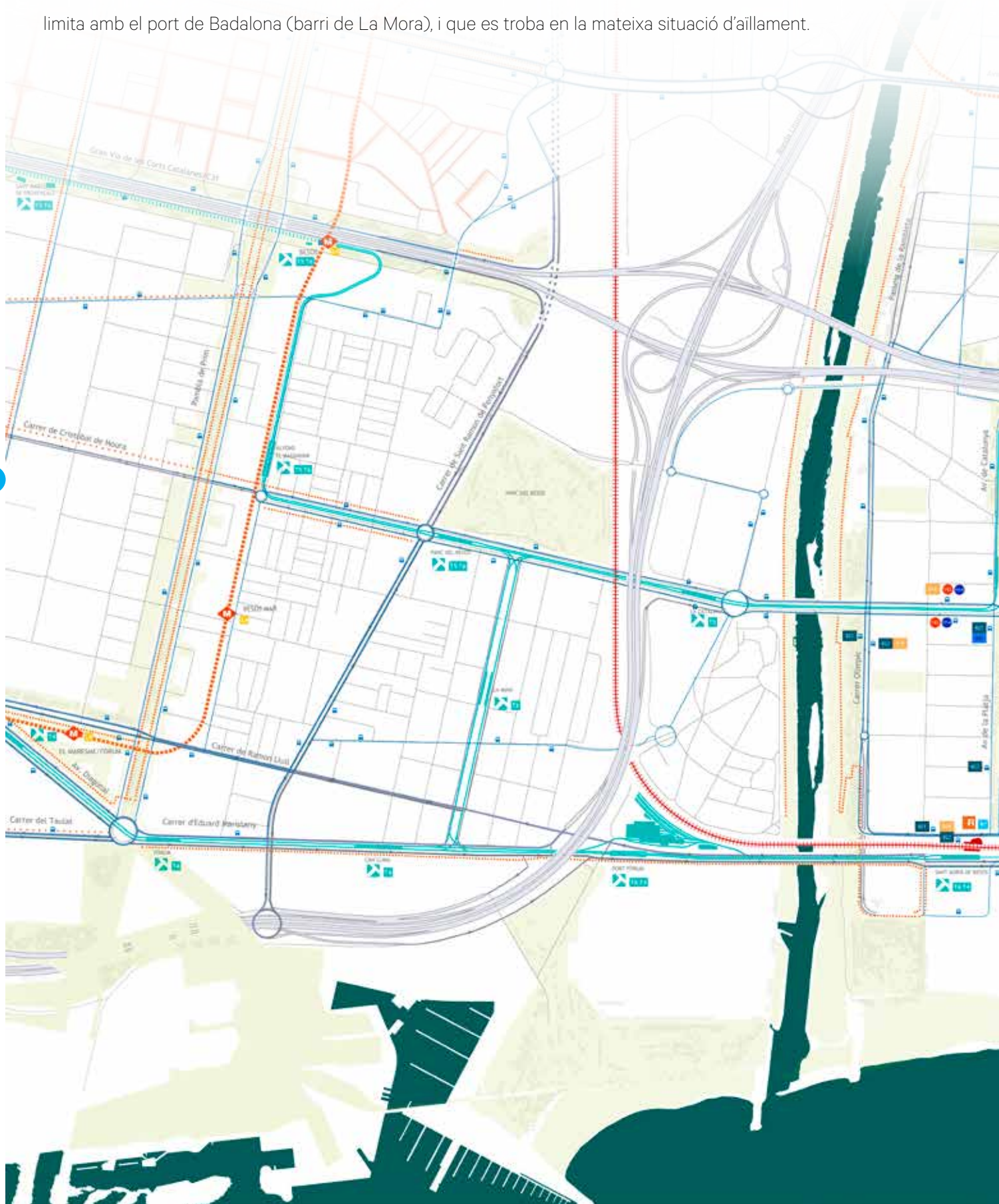


6



L'ACCESSIBILITAT DE L'ÀMBIT

L'àmbit de les Tres Xemeneies es troba emmarcat i limitat per unes fortes barreres físiques: el mar; el riu Besòs; el tren; i el port de Badalona. No limita amb cap zona urbana, exceptuant el barri adjacent de quatre grans blocs que limita amb el port de Badalona (barri de La Mora), i que es troba en la mateixa situació d'aïllament.



Les connexions amb la trama urbana es fan pels seus dos extrems, mitjançant unes vies perpendiculars al mar que salven la línia del tren (una per sota i l'altra per sobre) i dues connexions longitudinals: una que travessa el riu Besòs i l'altra el port de Badalona. Aquesta última mitjançant un pas poc usual a través de l'aparcament de dins del port.

A part de les esmentades connexions, que també permeten el pas de vianants, hi ha un pas inferior per sota el ferrocarril, només per a vianants que posa en contacte els dos costats de l'Avinguda d'Eduard Maristany.



ELS CONDICIONANTS

A l'hora de treballar en les connexions de l'àmbit i millorar la seva permeabilitat en direcció al mar, hi ha tres grans factors a tenir en compte degut a la seva disposició en paral·lel al front litoral que els converteix en obstacles per la nostra voluntat.

Aquests elements són; les vies ferroviàries de rodalies, la galeria de serveis i la línia de tramvia, que tot i que actualment queda interrompuda, es vol perllongar fins al port de Badalona, convertint-se en una potent element de comunicació per aquest àmbit amb els dos municipis colindants.

Aquests factors conclueixen en la necessitat de repensar l'avinguda Eduard Maristany, buscant la millor configuració per què tots els elements que hi intervenen garanteixin la permeabilitat d'aquest àmbit.



La via de la R1

L'Avinguda d'Eduard Maristany queda dividida per la línia ferroviària R1. La solució que es decideixi condicionarà la connectivitat no només de tot l'àmbit de les Tres Xemeneies si no també la dels municipis que en allà s'hi troben: Barcelona, Sant Adrià i Badalona.



Galeria de serveis

La subestació elèctrica es connecta amb la central de cycle combinat del marge dret del riu Besòs mitjançant una galeria de serveis que discorre soterrada resseguint la traça de l'Av. d'Eduard Maristany. Es converteix en un condicionant molt significatiu pel que fa a la millora de la permeabilitat ciutat-mar.



Tramvia

El Trambesòs, avui en dia, és una realitat que permet connectar aquesta part del territori del Besòs amb el centre de la ciutat de Barcelona i, per extensió, a tota la xarxa del transport metropolità. Es per això que s'aposta pel seu perllongament fins al Port de Badalona

LA VIA DE TREN

Respecte a la presència de la línia ferroviària a l'Avinguda d'Eduard Maristany es contemplen en diferents propostes que contribueixen a reduir la frontera que actualment suposa cap al front litoral.

La primera d'aquestes proposta es basa en el desplaçament de la traça de la R1 cap a l'interior recollida a l'Extracte del Pla territorial metropolità de Barcelona*, i aprovat pel Govern de Catalunya el 20 d'abril de 2010:

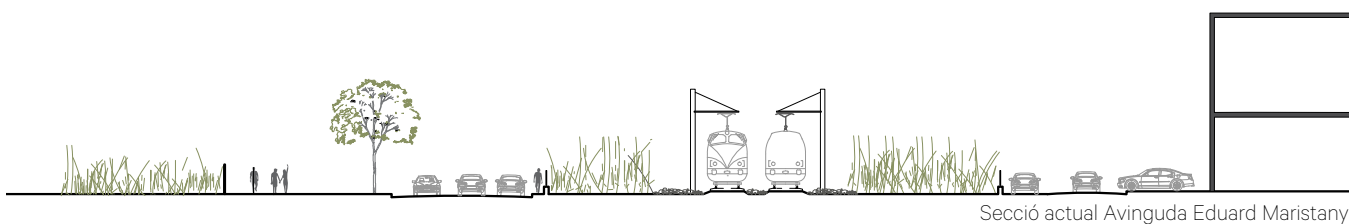
“Pel que fa a les infraestructures de transport, les propostes quant a la xarxa ferroviària es basen en quatre actuacions bàsiques [...] d'altra banda, el trasllat de la línia de rodalia Barcelona-Mataró a l'interior, per tal d'incrementar la cobertura territorial d'aquesta línia sobre uns nuclis urbans que s'han anat estenent cap a l'interior tot millorant la qualitat ambiental de la façana costanera de les poblacions afectades. Al Maresme central entre Mataró i Calella es tracta d'actuar sobre la línia costanera per tal de superar l'impacte que aquesta

línia genera sobre la façana litoral amb operacions de millora ambiental i variants ferroviàries locals o mitjançant un desplaçament de l'actual traçat que possibiliti una variant intermunicipal de més llarg abast amb canvis de localització de les estacions. I, finalment, el desdoblament de la línia de rodalia a l'alt Maresme, necessari per incrementar les freqüències de pas, la qual cosa també planteja noves consideracions sobre la implantació de l'actual traçat costaner i el planteig d'alternatives.”

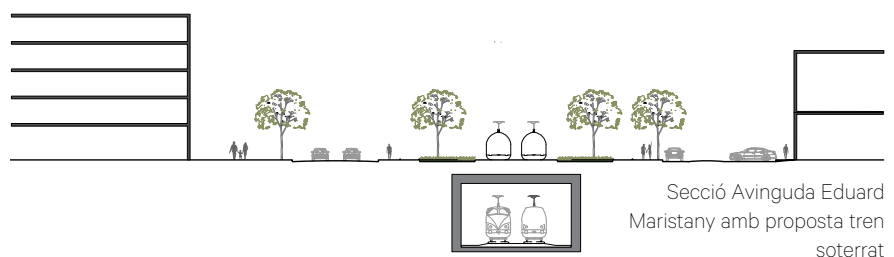
(Memòria General III Propostes, pàgina 186)



11



En el cas de que aquest desplaçament no es produeix, hi hauria la possibilitat de minimitzar l'impacte d'aquesta línia plantejant la seva elevació respecte la cota del carrer, o el seu soterrament, el que suposaria una despesa més important.



PREGUNTES QUE ORGANITZEN EL SEMINARI

1. COM ES PODRIEN ASSEGURAR LES CONNEXIONS AMB ELS BARRIS ADJACENTS (DE ST.ADRIÀ I DE BADALONA)? QUINES OPCIONS CONSTRUCTIVES SERIEN LES MÉS APROPIADES? (PASSOS ELEVATS, SOTERRATS, ...)

La millora de l'accessibilitat i la permeabilitat de l'àmbit de planejament és un dels objectius principals a resoldre amb aquesta proposta. Actualment només hi ha un pas de vianants i vehicles en la continuïtat del carrer Olímpic, un pas per a vianants en la continuïtat de l'avinguda de la Platja que permet l'accés a l'estació ferroviària i un pas elevat per a vehicles i vianants situat a l'alçada del carrer de Sant Lluç a Badalona. En conjunt uns elements totalment insuficients per poder garantir de forma adequada una mobilitat i accessibilitat universal i de qualitat al sector de planejament objecte d'aquest avanç de pla.

La intervenció haurà d'integrar nous passos per tal de garantir aquesta necessària permeabilitat del sector i millorar la relació ciutat-mar que actualment presenta una situació molt precària.

12



Esquemes de connexivitat actual de l'àmbit d'actuació amb els seus voltants.





• EL CARACTER DELS EIXOS

A continuació presentem quatre seccions genèriques per suggerir el futur dels carrers transversals que connecten el sector de planejament :

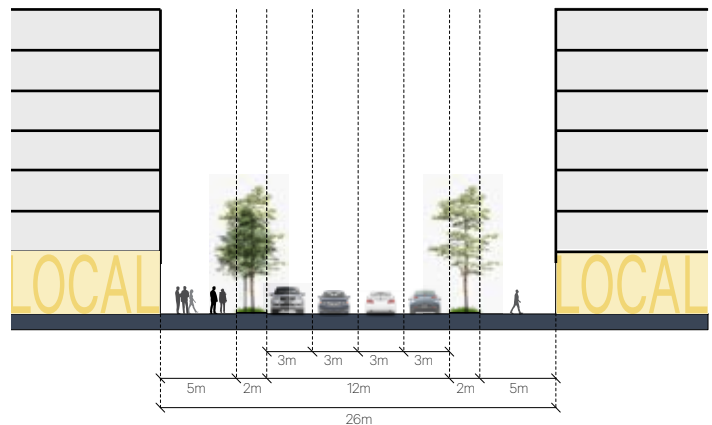
1. El carrer CONNECTOR

Es tracta d'un carrer de protagonisme vianant, amb amples voreres flanquejades per locals, comerços i arbrat, amb dues bandes d'aparcament i un únic carril de circulació pel trànsit rodat.



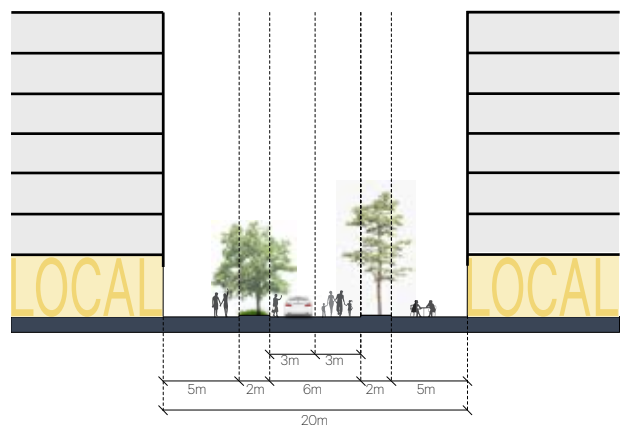
2. El carrer PRINCIPAL

Aquest carrer conserva el mateix espai destinat pels vianants del carrer connector però afegeix un nou carril de circulació, de manera que permet la circulació en doble sentit. D'aquesta manera es genera un carrer amb més importància i més ample que el carrer connector.



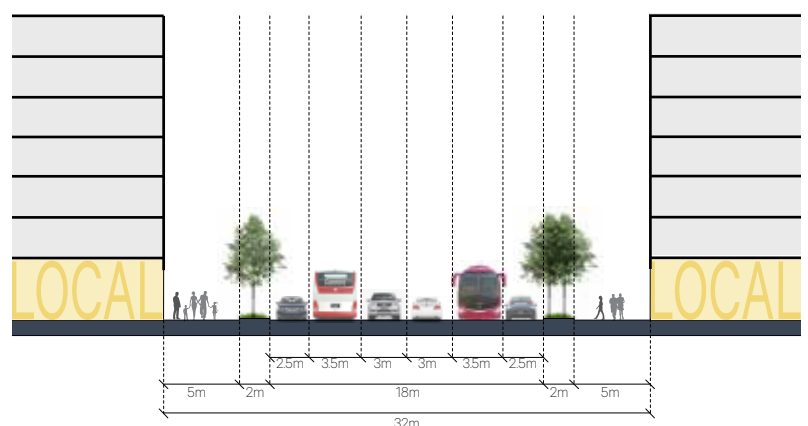
3. El carrer COMPARTIT

De prioritat vianant, el trànsit de tràfic rodat està permès de manera puntual per accedir als habitatges o comerços.



4. El carrer amb prioritat PEL TRANSPORT PÚBLIC

Seràn els carrers en els que el trànsit rodat agafarà més importància i pels quals s'organitzaran les principals xarxes de tranport públic.



- COM HAN D'ÉSSER AQUESTES CRUÏLLES? PASSOS ELEVATS Vs PASSOS SOTERRATS

1. CREUAMENT CARRER OLÍMPIC - AVINGUDA MARISTANY

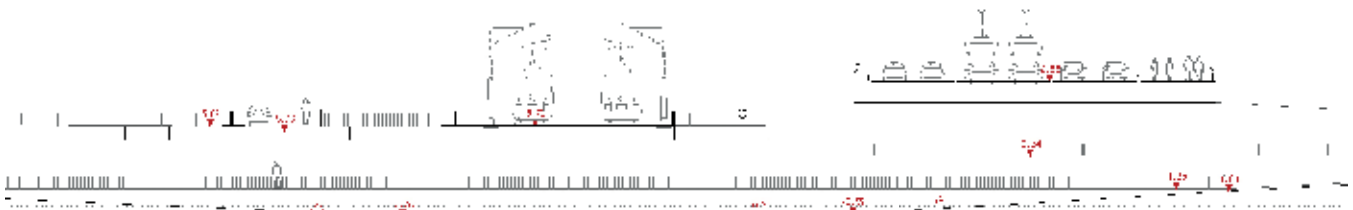


Imatges estat actual pas carrer Olímpic.

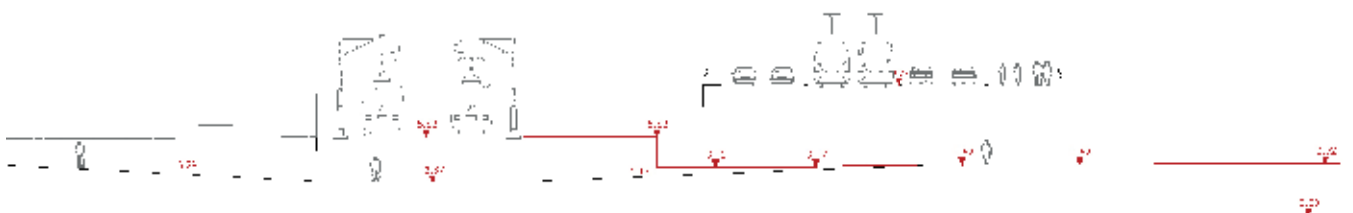
Amb la intenció de millorar la permeabilitat de la zona cap al front litoral es vol perllongar el carrer Olímpic modificant l'actual pas i de manera que es mantingui més clarament el passeig sobre el riu Besòs pels vianants i bicicletes. Però la baixa altura a la que es troba el pont del ferrocarril provoca una interrupció en la continuïtat visual donat el seu brusc canvi de cota.

El que es vol plantejar és mantenir un gàlib més restringit que l'actual tenint en compte que només afectarà a l'espai sota el pont del ferrocarril. Ja que el pont que serveix pel pas del tramvia i la continuïtat de l'avinguda d'Eduard Maristany, ja disposa d'un gàlib suficient que permetrà la continuïtat d'aquest itinerari vora el riu sense la necessitat d'aquest canvi de cota.

15



Secció estat actual pas carrer Olímpic.

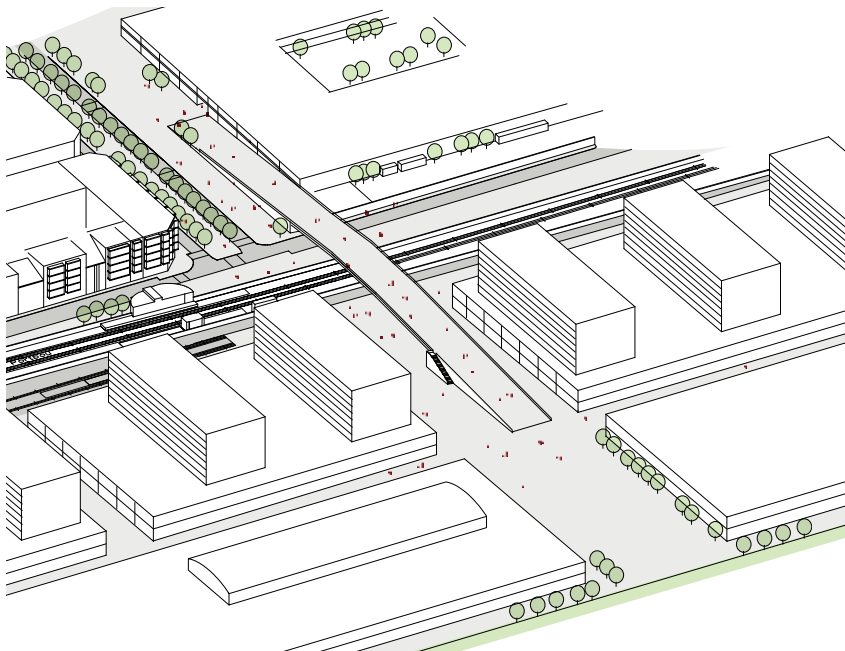


Secció proposada pas carrer Olímpic.

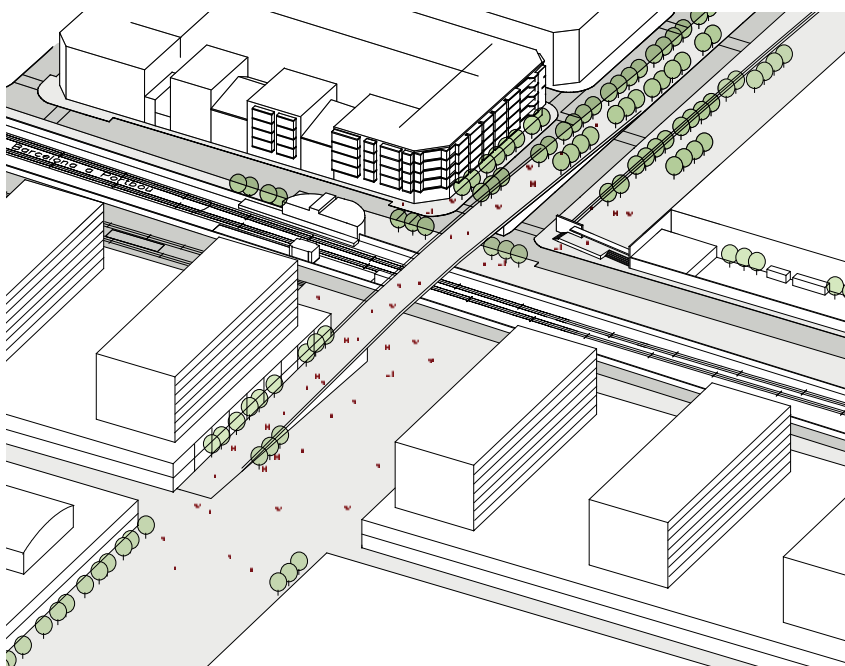
2 CREUAMENT AVINGUDA DE LA PLATJA - AVINGUDA EDUARD MARISTANY



Proposta guanyadora per pas soterrat.



Pas elevat opció 1



Pas elevat opció 2

En el marc del programa de l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) "passages, espaces de transition pour la ville du 21è siècle" el Consorci del Besòs i l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, van dur a terme un concurs internacional anomenat "Passatge del Besòs". L'objectiu del qual era escollir una proposta que millorés el pas soterrat existent sota la via del tren que comunica Sant Adrià amb la platja, amb el tramvia i amb l'àmbit de les Tres Xemeneies.

La proposta guanyadora contempla una solució de forma immediata i viable del passatge situat a l'alçada de l'avinguda de la Platja, per permetre millorar la connectivitat i l'accessibilitat entre la ciutat de Sant Adrià i el front litoral del Besòs. Es mantenia la solució actual de pas soterrat, però es buscaven unes proporcions i materialització més amables per l'usuari.

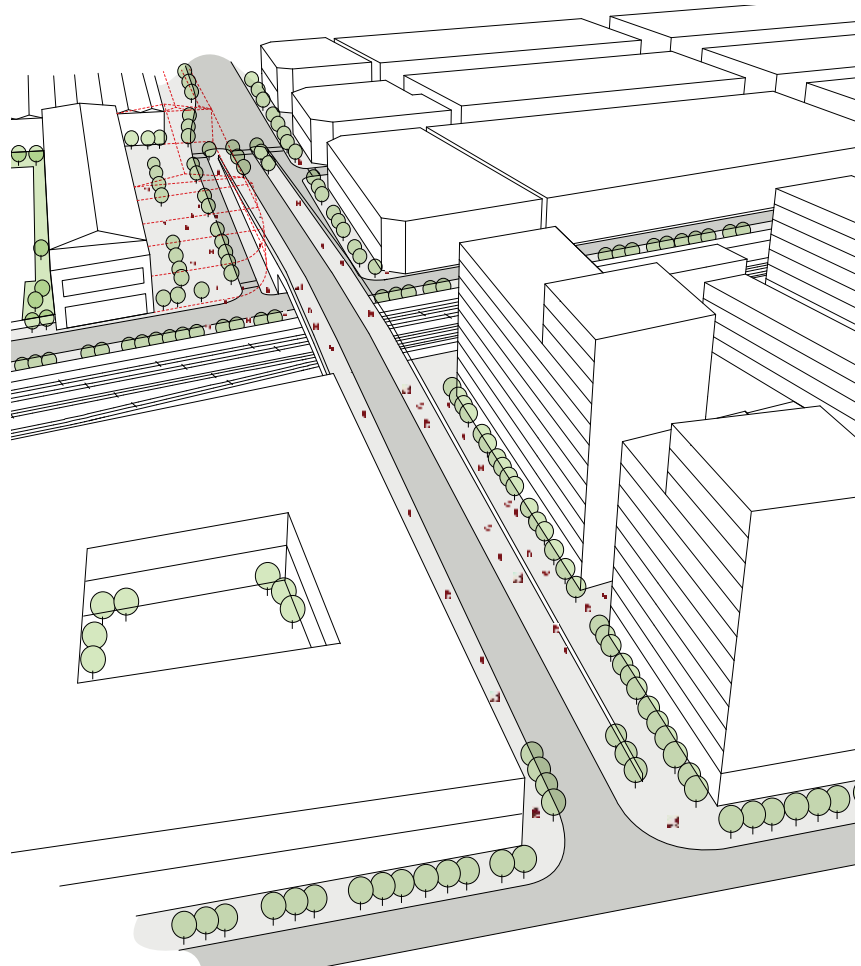
Altres opcions que es proposa és l'ús d'un pas elevat, com a continuació de l'actual avinguda de La Platja. Aquest pas es podria formalitzar de dues maneres, amb una presència central o desplaçant-se cap al lateral, i en funció d'una elecció o altre, es generarien diferents situacions pel trànsit rodat.

3 CREUAMENT AVINGUDA DEL MARESME - AVINGUDA EDUARD MARISTANY

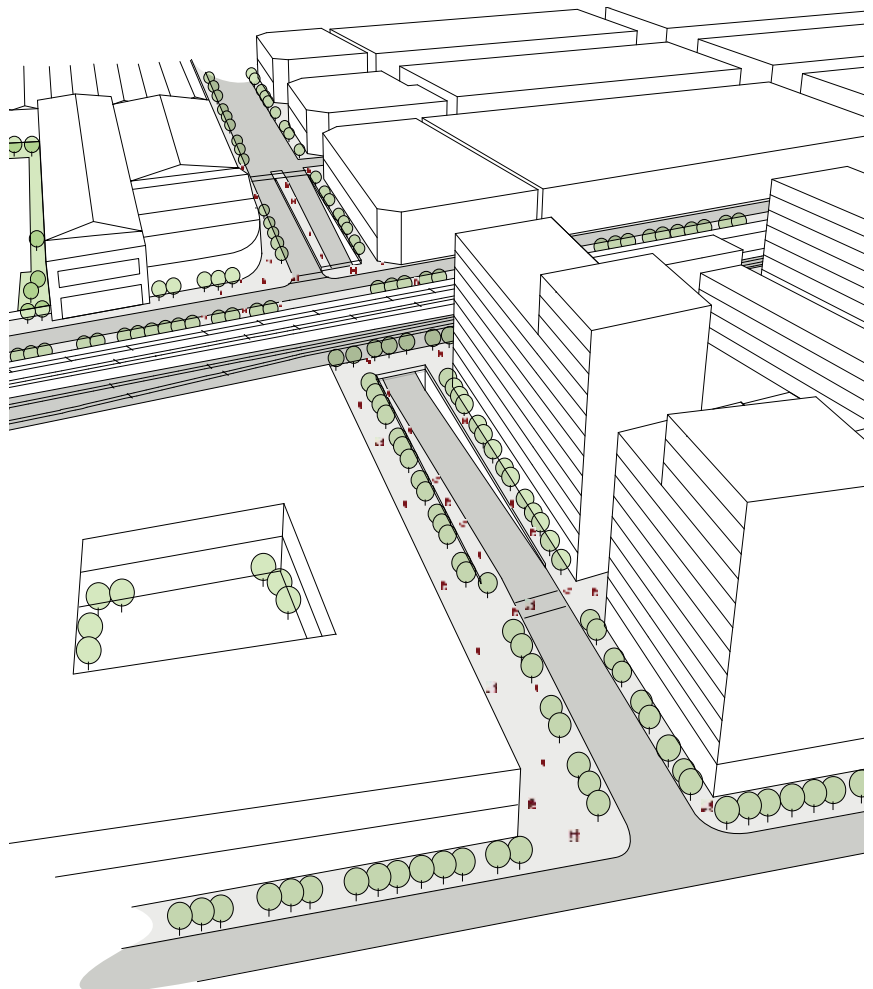
El tercer pas per millorar aquesta permeabilitat ciutat-mar es situa en continuïtat a l'Avinguda del Maresme, límit administratiu dels municipis de Sant Adrià de Besòs i de Badalona, i alhora eix principal estructurador de les activitats econòmiques del polígon industrial d'El Sot i Badalona Sud. És una avinguda vertical de 22 metres d'amplada que ha d'esdevenir una nova porta urbana de llevant del sector de les tres xemeneies.

En aquest cas, el nou pas a executar incorporarà tant trànsit de vianants, com de bicicletes i serà adaptat igualment al possible pas del transport públic i privat. En aquest punt ja no hi ha la servitud de la galeria elèctrica que arriba només fins a l'estació transformadora i, per tant, el gàlib a salvar per aquest nou pas es limita a franquejar per sota el traçat actual de la via del tren i el futur traçat del que ha de ser una prolongació del tramvia, així com l'avinguda d'Eduard Maristany existent a costat i costat d'aquestes vies.

Aquest pas esdevindrà un punt central de l'ordenació viària de la proposta, ja que la continuïtat de l'avinguda del Maresme el converteix en la via que connecta aquest sector amb les grans infraestructures de la mobilitat territorial com és la C 31, sobretot en el sentit de la circulació que el relaciona amb Barcelona, havent de millorar la seva connectivitat amb els municipis del Barcelonès nord i, per extensió, amb els del Maresme. Per una altra part, aquest carrer marca la perspectiva visual del conjunt de les tres xemeneies i la sala de turbines, convertint-se en un eix privilegiat de domini visual de la perspectiva urbana del conjunt fabril existent.



Opció pas elevat



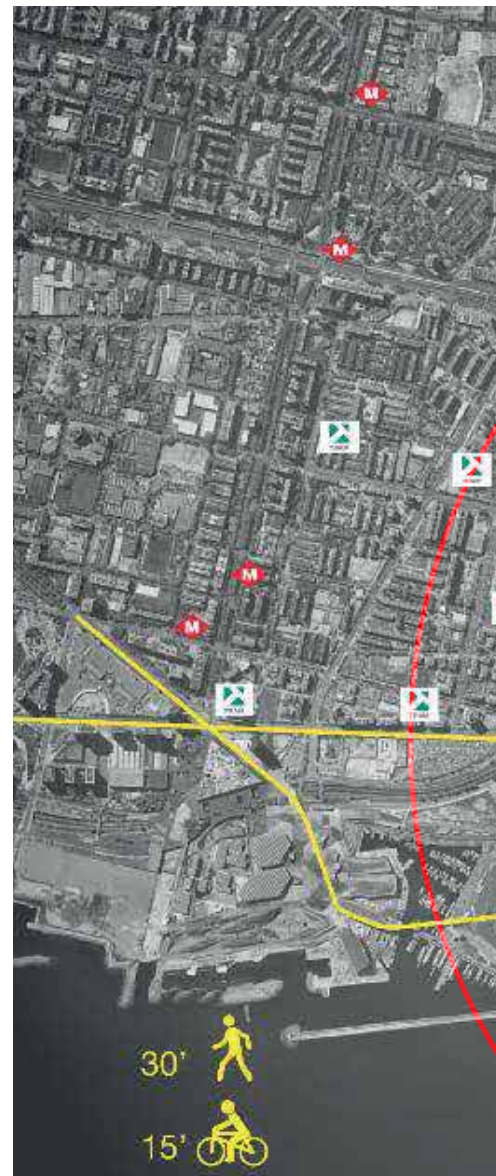
Opció pas soterrat

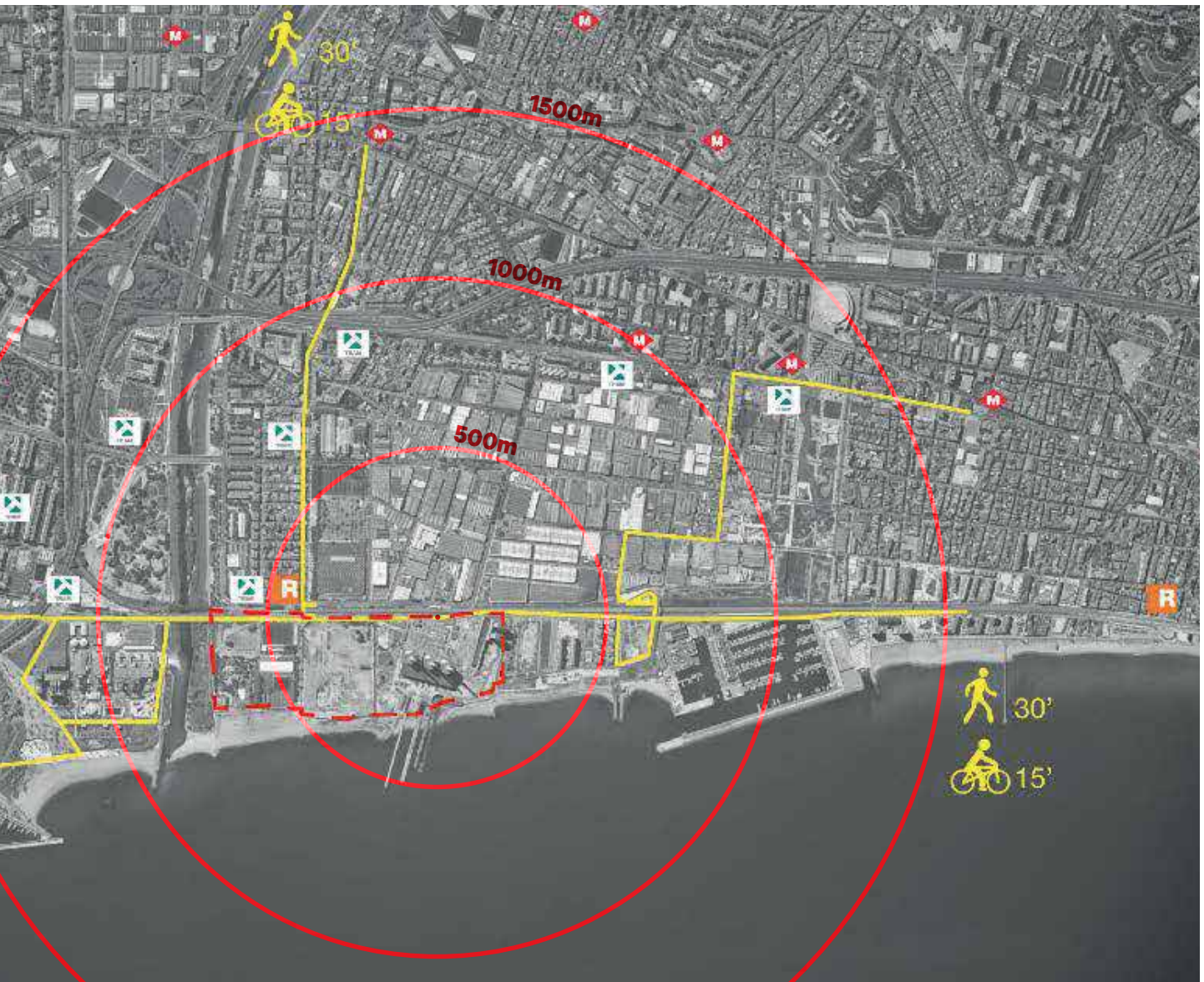
2. COM CONSIDEREU QUE HAURIA DE SER L'ESQUEMA DE MOBILITAT PER A VIANANTS I BICICLETES?

Les dimensions de l'àmbit són relativament petites, uns 400 x 930 metres. Així, els moviments interns a peu i en bicicleta dins el propi àmbit seran molt fàcils, i més tenint en compte que el terreny és pràcticament pla. La mobilitat quotidiana de les compres bàsiques que es produiran dins de l'àmbit no requeriran de mitjans mecanitzats. La situació però, canvia radicalment amb la seva relació amb l'exterior.

Com ja s'ha comentat, l'àmbit té unes barreres físiques molt marcades que dificultaran les connexions cap al seu entorn. Les connexions de proximitat amb els barris adjacents de La Marina del Besòs i Sant Joan Baptista es veuen truncades per la via del tren que genera una barrera només franquejable per tres punts: dos passos inferiors al carrer Olímpic en el límit sud de l'àmbit i a l'avinguda de la Platja i un pas superior de recent construcció que desemboca al carrer de les Teixidores, gairebé 500 metres fora de l'àmbit. Totes tres connexions han de presentar rampes pel pas de bicicletes.

La continuïtat amb el port de Badalona també és complicada. La connexió d'Eduard Maristany amb el carril bici que comença al Port Olímpic és un punt que a hores d'ara continua sense resoldre. La connexió cap al costat Barcelona, també presenta un handicap important donat l'estat d'urbanització de l'actual Avinguda, on només es troben les cotxeres del Tramvia i la Central d'Endesa de Cicles Combinats, dos recintes tancats amb una imatge que no convida a passar.



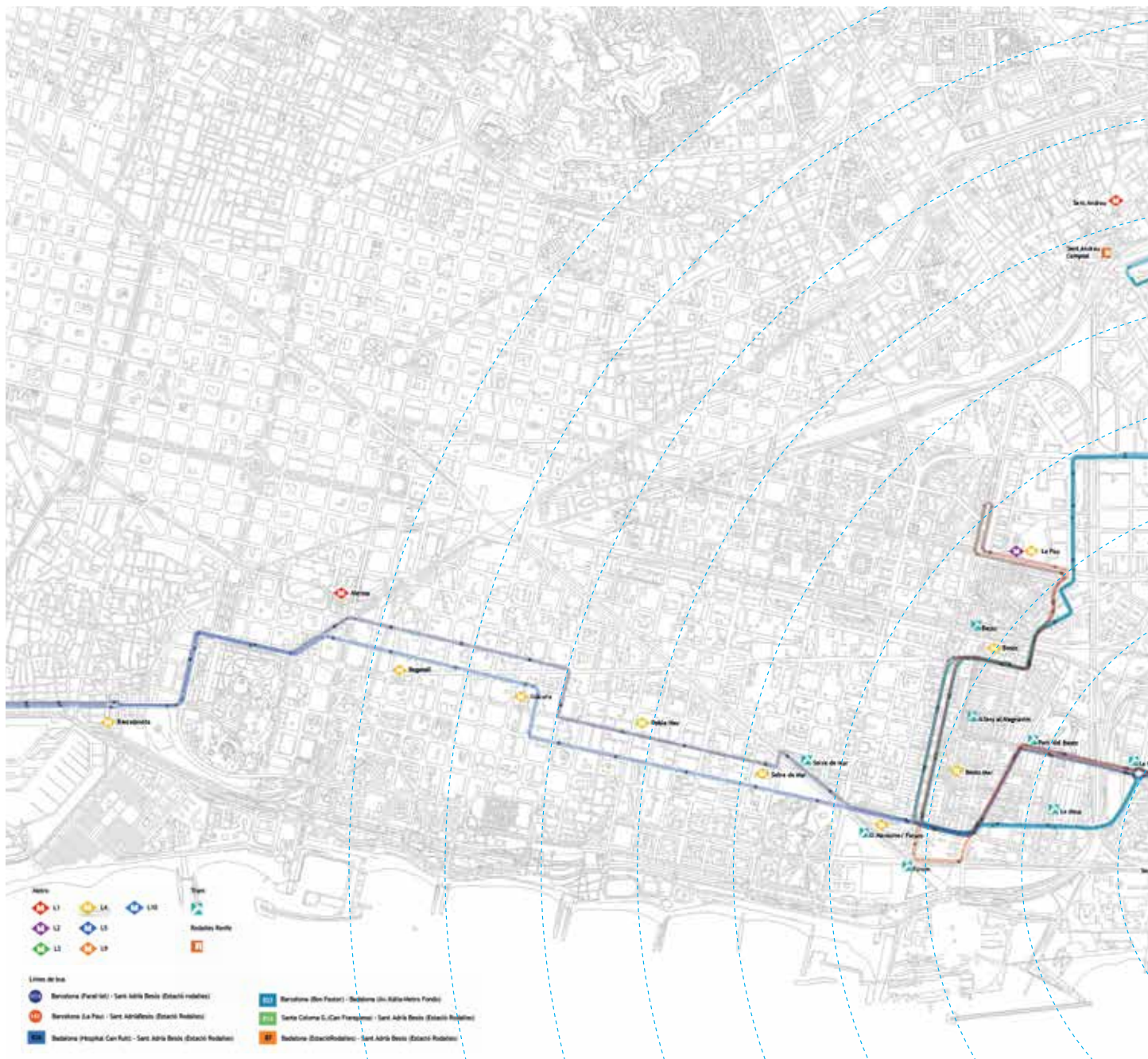


3. COM VALORES LES OPCIONS DE CONNEXIÓ AMB LA RESTA DE L'ÀREA METROPOLITANA?

TRANSPORT PÚBLIC

L'àmbit no té cap línia de metro propera però sí una estació de rodalies (el punt més allunyat de l'àmbit es situa a 800 metres) i una de tramvia que li permeten una bona connexió amb la resta de la xarxa ferroviària. Actualment aquesta és una important estació d'intercanvi entre el tren i el tramvia.

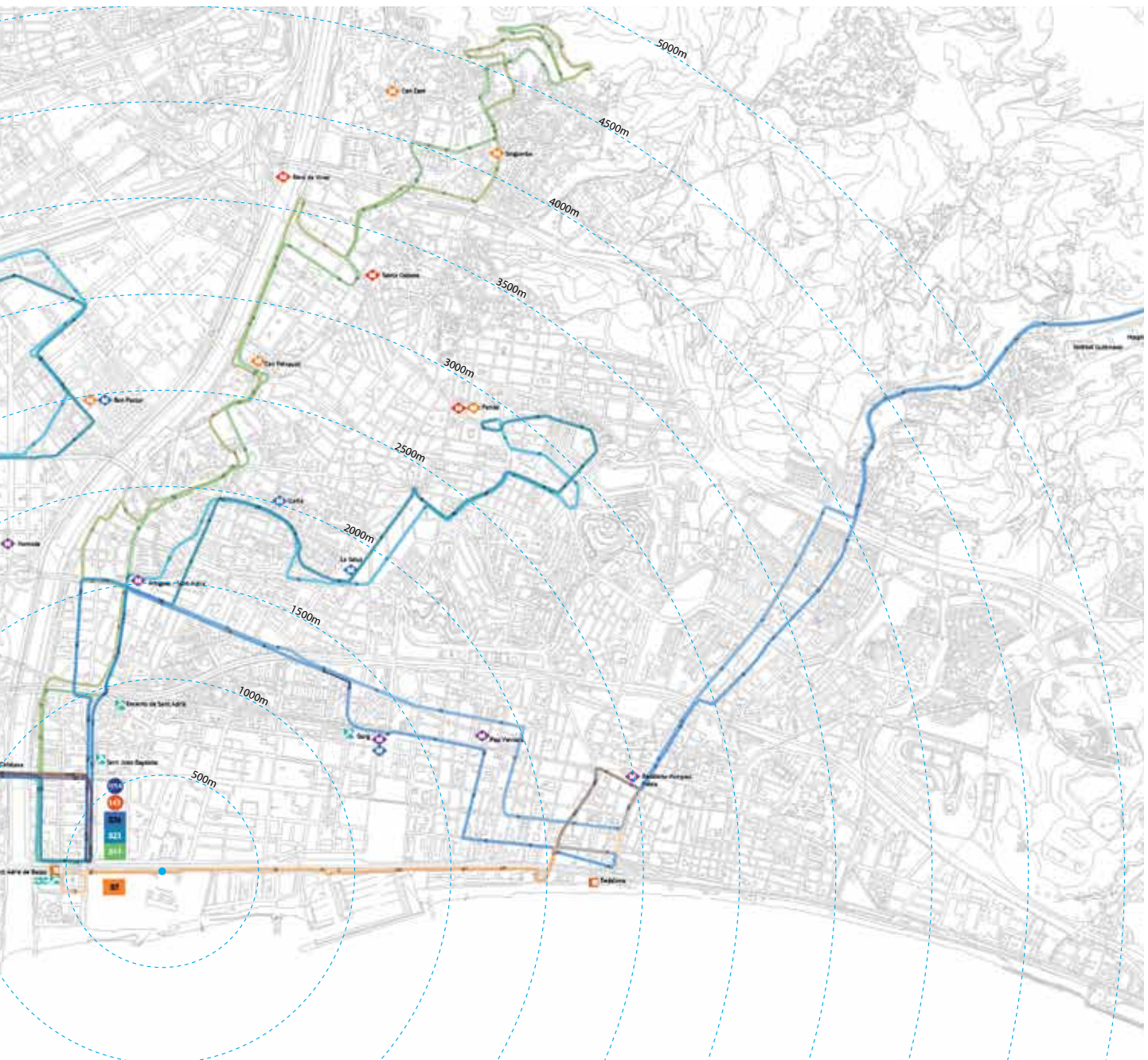
L'estació de rodalies pertany a la línia R1, amb unes freqüències en hora punta de 7'-9' el que permet arribar a Plaça Catalunya amb un temps molt competitiu de 15'-18'; i d'allà connectar amb la resta de la xarxa de Rodalies. A això cal afegir que la construcció de l'estació de la Sagrera a una distància de només 5' permetrà en un futur proper la connexió amb Rodalies, Regionals, i Llarg Recorregut, així com la resta de la xarxa de transport de Barcelona i, també, amb els autobusos interurbans. En direcció contrària, l'estació més propera és Badalona i la línia també permet connectar amb la resta del Maresme.



Des de la mateixa estació de rodalies també es pot prendre el tramvia en direcció Barcelona. Aquest travessa el pont d'Eduard Maristany i puja cap a Glòries per la Diagonal, fent connexió amb la L4 i L1 de metro. El recorregut és d'uns 14'-19', amb freqüències en hora punta inferiors als 8'. Les previsions per part de l'ATM de perllongar en un futur aquest tramvia fins al port de Badalona permetran millorar, encara més, el potencial de connectivitat d'aquesta línia. Aquest perllongament aniria acompanyat de més estacions dins o properes a l'àmbit, el que redundaria, també, en una major accessibilitat.

En el límit de l'àmbit, al costat de l'estació de rodalies, hi ha una important concentració de línies de bus que permeten una connexió fora de l'àmbit, tant amb la resta del municipi de Sant Adrià de Besòs, pujant pel marge esquerre o pel marge dret del riu Besòs, com amb els municipis de Badalona i Barcelona. Les freqüències són, en general, baixes. Tot i això sembla que la connectivitat d'aquestes línies amb la xarxa de metro és bona.

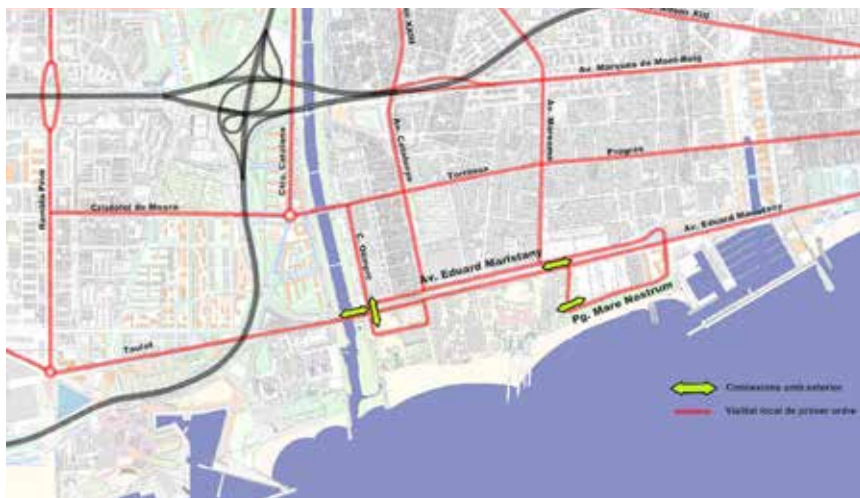
La conclusió seria que caldria que alguna d'aquestes línies d'autobús, amb una freqüència d'entre 8' i 10', pogués passar a l'altra costat de les vies connectant directament dins l'àmbit. Aquesta línia hauria de fer un petit recorregut intern, a més de connectar amb l'estació de Rodalies.



TRANSPORT PRIVAT

La xarxa viària principal a l'entorn de l'àmbit és força potent, amb carrers que generen una malla estructurada.

La problemàtica principal és la manca de connexions rodades amb aquesta malla, dificultat donada per la presència de la línia ferroviària. Actualment els dos únics punts de connexió es troben a la cantonada del c. Olímpic i l'Av. Eduard Maristany i la passera del Passeig Mare Nostrum.



Esquema de connexions amb la xarxa viària

L'àmbit es situa molt a prop de la Ronda Litoral, el que permet des d'aquest punt accedir fàcilment (excepte si hi ha congestió) a la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona. Tot i la seva proximitat a la Ronda, la connexió amb aquesta no és immediata. La situació dels accessos i les seves asimetries fan que els punts de connexió siguin diversos segons d'on es ve o on es vol anar. Tot i això, les distàncies a recórrer no són especialment llargues (uns 2 km - uns 5').

La problemàtica radica en que en bona part del recorregut cal travessar altres barris com el de Sant Joan Baptista i La Catalana.

La línia de tren condiona la connectivitat de l'àmbit amb la resta de la ciutat i l'efecte malla de la xarxa urbana es veu reduïda a 3 punts de connexió: el del carrer Olímpic i el pont d'Eduard Maristany sobre el Besòs, junts, i el del carrer de les Texidores, separats 1400 metres. D'aquestes tres connexions, la del carrer Olímpic caldria millorar-la, ja que la seva secció de pas sota el tren és molt escassa.



Esquema de connexió cap al nus de la Trinitat



Esquema de connexió amb la ronda Litoral

Per millorar la connectivitat amb la trama urbana dels barris de l'entorn seria necessària una nova connexió situada a uns 600 metres de les anteriors. Un bon punt seria sobre l'avinguda del Maresme, però a l'altra costat de les vies la seva amplada no és suficient. En el primer tram d'aquest carrer caldria una amplada suficient per permetre la rampa de connexió en els dos sentits (mínim 7 metres més mur), més un vial que doni accés a les naus de l'entorn (3,5 metres més les voreres i els sobreamples necessaris). L'avantatge d'aquest vial és la connexió amb l'avinguda del Marquès de Montroig i, des d'aquí, la facilitat d'accés a la C-31.



Esquema de connexió amb la Gran Via



Esquema de connexió amb la C-31

