



PROCÉS PARTICIPATIU 2018
PDU 3 XEMENEIES
SEMINARI 3 CONNECTIVITAT I ACCESSIBILITAT

Objectius de la Sessió segons els organitzadors:

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

Idees a transmetre als participants (píndoles motivadores)

1.- Seguim insistint en que **la definició dels usos de la tèrmica ha de ser prèvia a qualsevol desenvolupament urbanístic i, per tant a la definició de connectivitat i mobilitat**

2.- El Front Litoral té actualment una posició de centralitat metropolitana que, amb els nous usos es veurà incrementada considerablement. **Aquesta centralitat generarà una mobilitat que pot col·lapsar certs punts de la xarxa viària** actual a l'estil del que està passant amb l'efecte de "La Maquinista" sobre els seus accessos a les rondes. Aquesta situació es pot veure més agreujada encara si finalment es fan els 1.700 habitatges, les 600 places hoteleres i tota l'activitat econòmica i comercial que preveu el primer document del PDU. El col·lapse viari, a més, incidiria en la contaminació ambiental en una zona ja prou castigada per aquest fenomen.

3.- **Cal ampliar l'àmbit del PDU** per tal de solucionar l'important coll d'ampolla del port de Badalona, que dificulta la continuïtat del futur passeig marítim de Sant Adrià i la mobilitat rodada del litoral per l'Av. Eduard Maristany. També caldria ampliar-lo cap als ponts del ferrocarril i del tramvia i incloure la part final del marge dret del Parc del Litoral per definir una adequada connectivitat del sector amb el riu i amb el Fòrum i el passeig marítim de Barcelona.

LA CENTRALITAT DEL FRONT LITORAL

Sant Adrià té menys centralitat urbana que Badalona però més centralitat metropolitana:

Temps de recorregut en vehicle privat sense embussos (en minuts)

	3 xemeneies	Marina Badalona
Facultat d'economia UB	21	30
Facultat de comunicació UAB	15	23
Can Ruti	13	18
Aeroport	20	26
Ikea Badalona	9	14
Plaça de Catalunya	17	24

Els llocs amb més centralitat metropolitana haurien de destinar-se a usos on predomini el **benefici col·lectiu per damunt del privat**.

CONNECTIVITAT AMB TRANSPORT PRIVAT

Aquesta centralitat metropolitana del Front Litoral requereix una bona connectivitat. Les principals vies de comunicació són les **rondes** i la **C31** (Gran Via - autopista de Mataró).

La mobilitat generada pel nou Front Litoral pot suposar el col·lapse de certs punts de la xarxa viària actual. Per exemple, el carrer Olímpic, La Catalana, la sortida 26 de les rondes o el carrer Jumilla haurien d'absorbir un volum de trànsit per al qual no estan suficientment dimensionades les seves vies.

Anàlisi de la connectivitat amb aquestes vies suposant l'existència d'un pas inferior a l'alçada de l'Avinguda del Maresme:

Accés al Front Litoral des de...

Ronda Litoral provinent del Llobregat → ben resolta per E.Maristany

Ronda Litoral provinent de la Trinitat → a través de La Mina i E.Maristany (probable col·lapse)

Gran Via **C31** → ben resolta per Av.Maresme

Maresme per **C31** → per C/Jumilla (probable col·lapse) i Av.Maresme

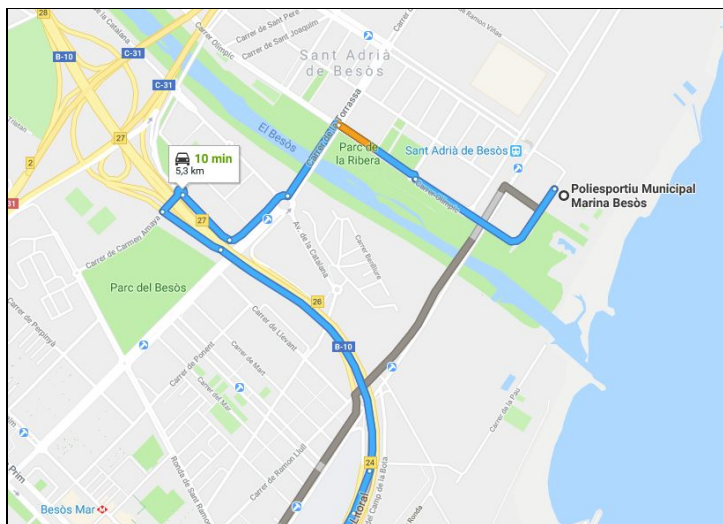
Des del Front Litoral a...

Ronda Litoral direcció Llobregat → **no està ben resolta** itinerari complicat i possible col·lapse C/Olímpic i La Catalana

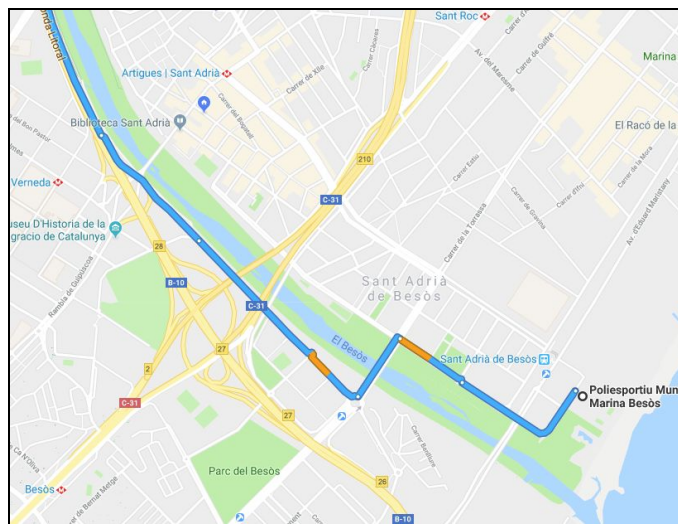
Ronda Litoral direcció Trinitat → **no està ben resolta** possible col·lapse C/Olímpic i La Catalana

C31 direcció Barcelona → ben resolta per Av.Maresme

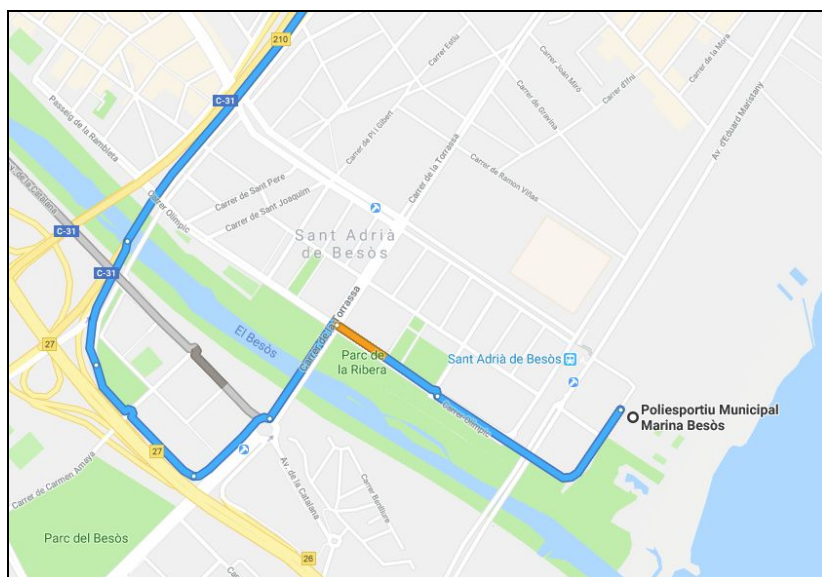
C31 direcció Mataró → **no està ben resolta**, cal travessar La Catalana o anar fins a Gorg travessant el barri de Sant Roc



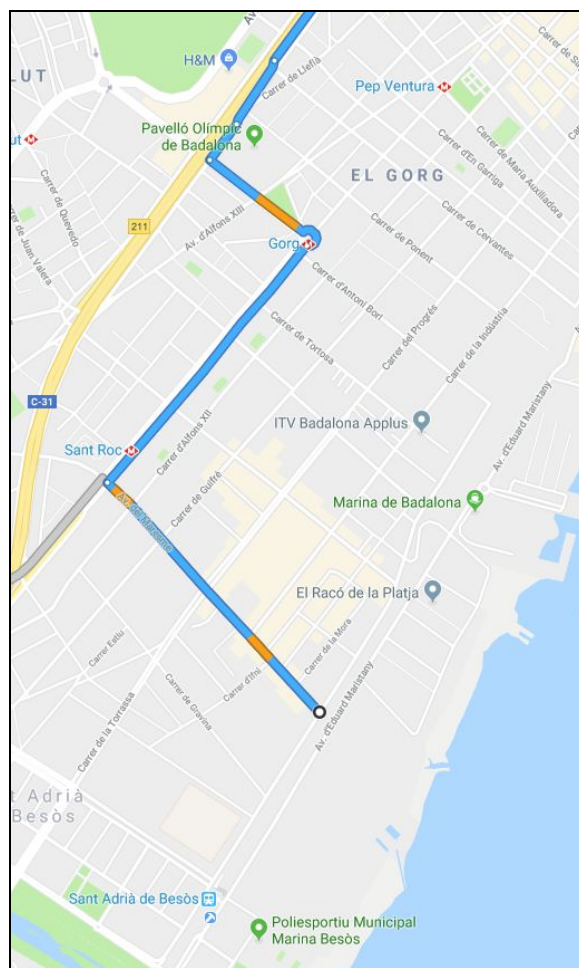
Del F.Litoral a la ronda direcció Llobregat



Del F.Litoral a la ronda direcció Trinitat



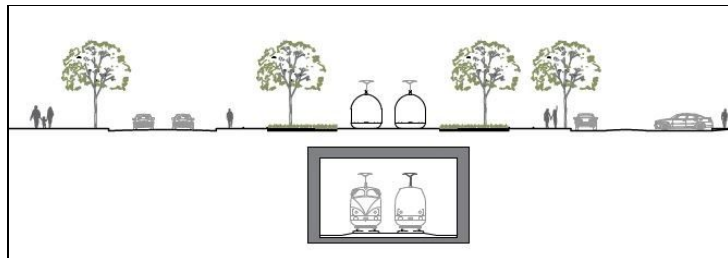
Del F.Litoral a la C31 direcció Mataró per C/Olímpic



Del F.Litoral a la C31 per Av.Maresme

LA BARRERA DE LA LÍNIA DE FERROCARRIL R1

La previsió de desplaçament cap a l'interior, com preveu el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), no la veiem factible a curt termini.



La millor opció seria el soterrament de la línia. No veiem adequat fer-la passar de forma elevada ja que tindria un efecte similar al de l'autopista C31 al seu pas pel centre de Sant Adrià.

ELS PONTS SOBRE EL BESÒS

Pont del ferrocarril



Si nos es pot fer el soterrament de la línia de RENFE, caldrà **eleva la seva cota** per damunt de la coronació dels murs de canalització per evitar l'efecte tap en cas de riuada. Aquesta actuació també permetrà millorar l'accessibilitat peatonal des del Parc Fluvial.

Pont d'Eduard Maristany



Actualment, l'espai destinat a peatons i bicicletes és conflictiu i del tot insuficient. **Proposem afegir pel costat mar una estructura lleugera en forma de voladís exclusiva per a peatons i bicicletes.**

Aquesta estructura hauria de servir de connector del passeig marítim entre el Front Litoral, el Fòrum i el passeig marítim de Barcelona. Una altra funció que oferiria seria la connexió entre els dos marges del Parc Fluvial i la instal·lació d'aguait (punts d'observació de la fauna) per a l'educació ambiental.

ELS PASSOS ENTRE LA TRAMA URBANA I EL FRONT LITORAL

Pel carrer Olímpic



Cal millorar el pas sota les vies i la seva tendència a la inundació quan plou.

Caldria obrir un **nou pas per a vianants i bicicletes** situat entre el pas actual i el mur de canalització del riu. Un pas segregat de la calçada per vehicles i amb una amplada suficient. L'elevació de la cota de les vies de Renfe afavoriria aquest nou pas.



Per l'avinguda de La Platja

Pas exclusiu per a vianants i bicicletes. La millor opció seria el pas sota les vies però això es veu condicionat per la galeria de serveis d'Endesa i per la prolongació del tramvia al port de Badalona.

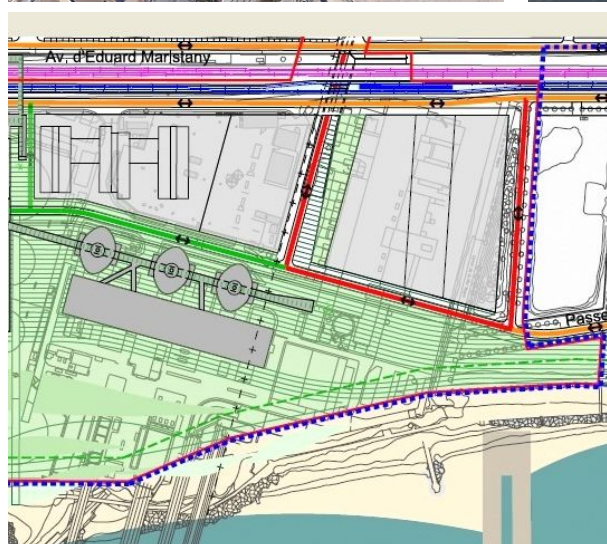
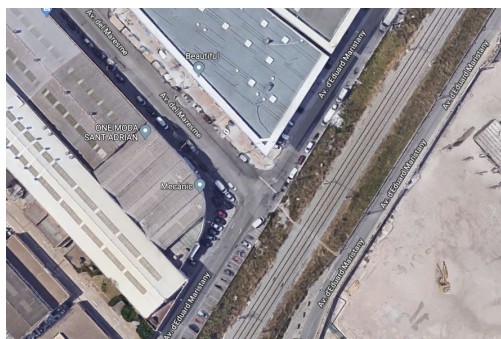
Sembla doncs que només queda l'opció del pas elevat



Si el pas és elevat, caldria que fos dissenyat de tal manera que sigui prou accessible a totes les persones (mínim pendent) i que redueixi al màxim l'impacte visual i sobre la vialitat als seus trams inicial i final.

Per l'avinguda del Maresme

Per a vehicles, vianants i bicicletes. Preferible un pas sota les vies abans que un d'elevat. Més fons per a vehicles i el mínim necessari per a vianants i bicicletes



Apostem per un model similar al de la confluència de la Riera de Canyadó amb el passeig marítim de Badalona. Aquesta solució ofereix un accés directe a l'Av. Eduard Maristany que evitaria als vehicles la trajectòria circular per dins del sector

LA CONNEXIÓ AMB EL PARC FLUVIAL

Des del marge esquerre

Per a vianants i bicicletes. **Cal assegurar una via amable** (sense grans pendents ni ziga-zagues) entre la llera del riu i el Parc del Litoral salvant el mur de canalització i els dos ponts (ferrocarril i tramvia) per tal que l'accés **dissuadeixi prou als usuaris d'envair la zona naturalitzada de la desembocadura.**

Des del marge dret

Fer una rèplica del que es proposa pel marge esquerre i **connectar els dos marges a través del voladís del pont del tramvia**

EL PASSEIG MARÍTIM

No ha de travessar el Besòs per la zona naturalitzada de la desembocadura. **Descartem una passera per aquest lloc.** L'opció proposada és a través d'una estructura lleugera en voladís pel costat mar del pont del tramvia. Aquesta opció permetria la instal·lació d'aguaites per observació de la fauna i l'educació ambiental.



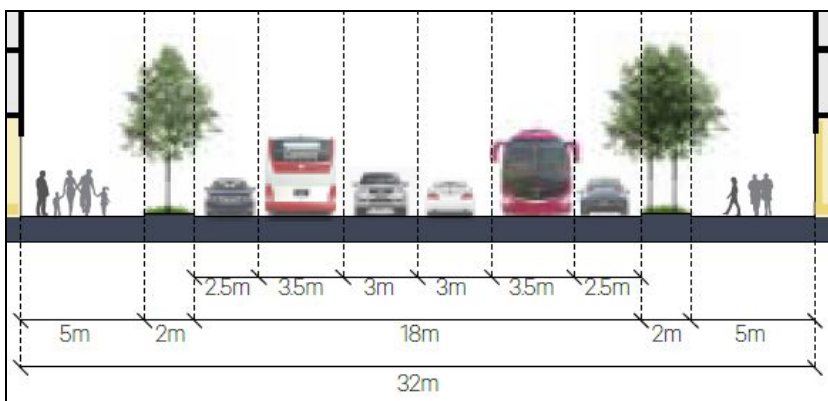
Per la banda de Badalona caldrà resoldre el **coll d'ampolla que suposa el port de Badalona** ja que dificulta considerablement la connexió amb el passeig marítim de Badalona. **Caldrà ampliar l'àmbit del PDU** per tal de trobar una solució a aquest problema dissenyant una connexió amable i amb una imatge de continuïtat entre els dos trams de passeig.

Pel que fa al seu recorregut per l'interior de l'àmbit, dependrà fortament dels nous usos de la tèrmica.

LA MOBILITAT A L'INTERIOR DEL FRONT LITORAL

La mobilitat interior dependrà dels nous usos de la tèrmica i de la posterior ordenació del territori. Només fem dues propostes:

Av. Eduard Maristany



Ha de ser l'única via important pel trànsit de vehicles privats i de transport públic.

Hauria de ser del tipus "prioritat pel transport públic"

La zona industrial és deficitària en serveis d'autobús (especialment la part baixa de l'Av. Maresme i això es podria solucionar amb línies que circulessin entre el C/Olímpic i l'Av. del Maresme.

Aquesta via principal es troba amb un **cul de sac quan arriba al port de Badalona**, la qual cosa dificulta la connexió amb el centre de Badalona pel litoral i això és un motiu per **ampliar l'àmbit d'actuació del PDU**.

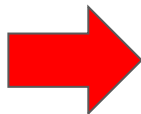
Aparcament públic

En funció dels nous usos de la tèrmica (i també de les activitats de tot el sector), caldrà preveure una zona d'aparcament públic (preferiblement subterrani) apta també per a autocars

1



DEFINIR NOUS USOS

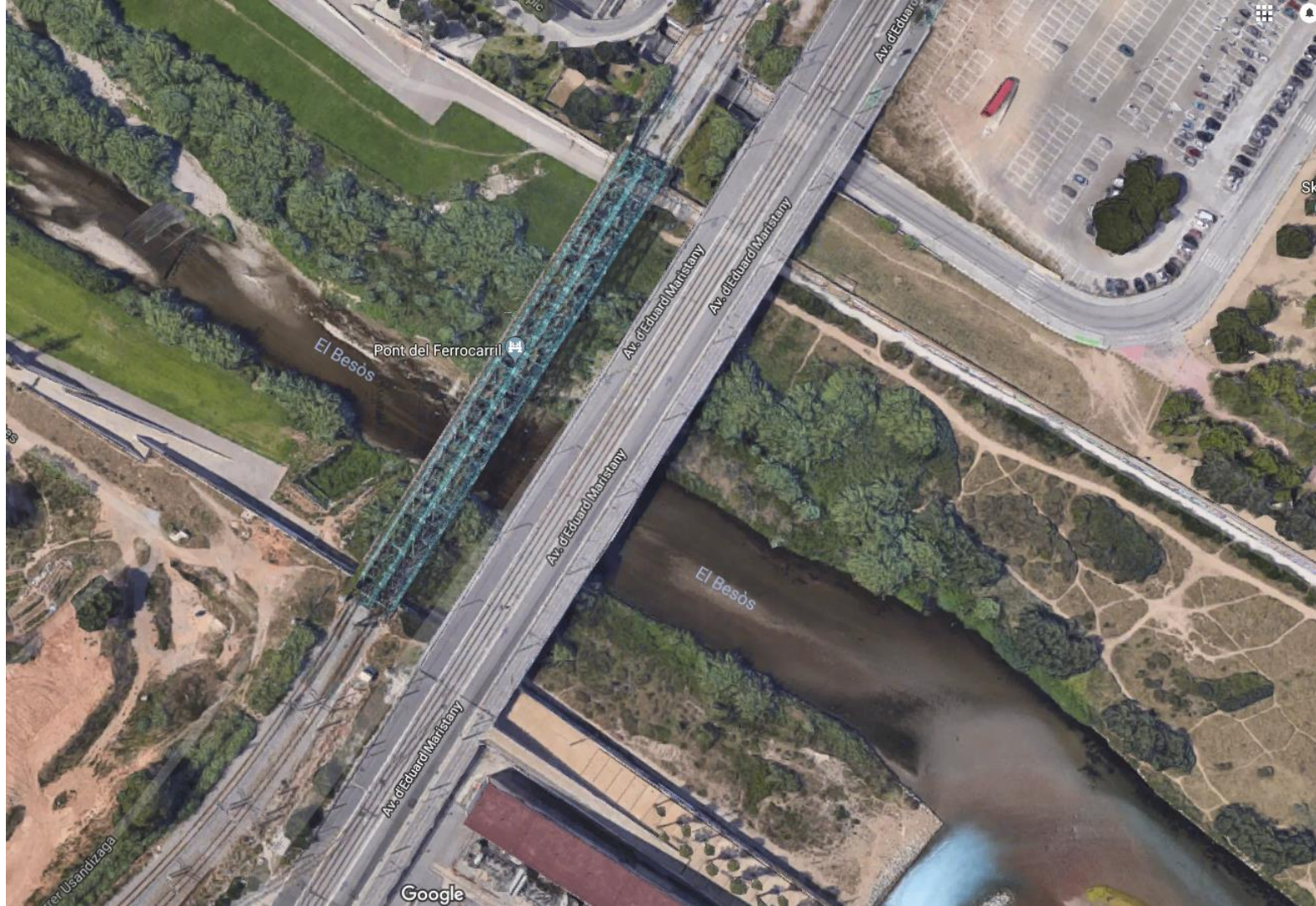


2



PDU
(ordenació territorial)





El Besòs

Pont del Ferrocarril

Av. d'Eduard Maristany

Av. d'Eduard Maristany

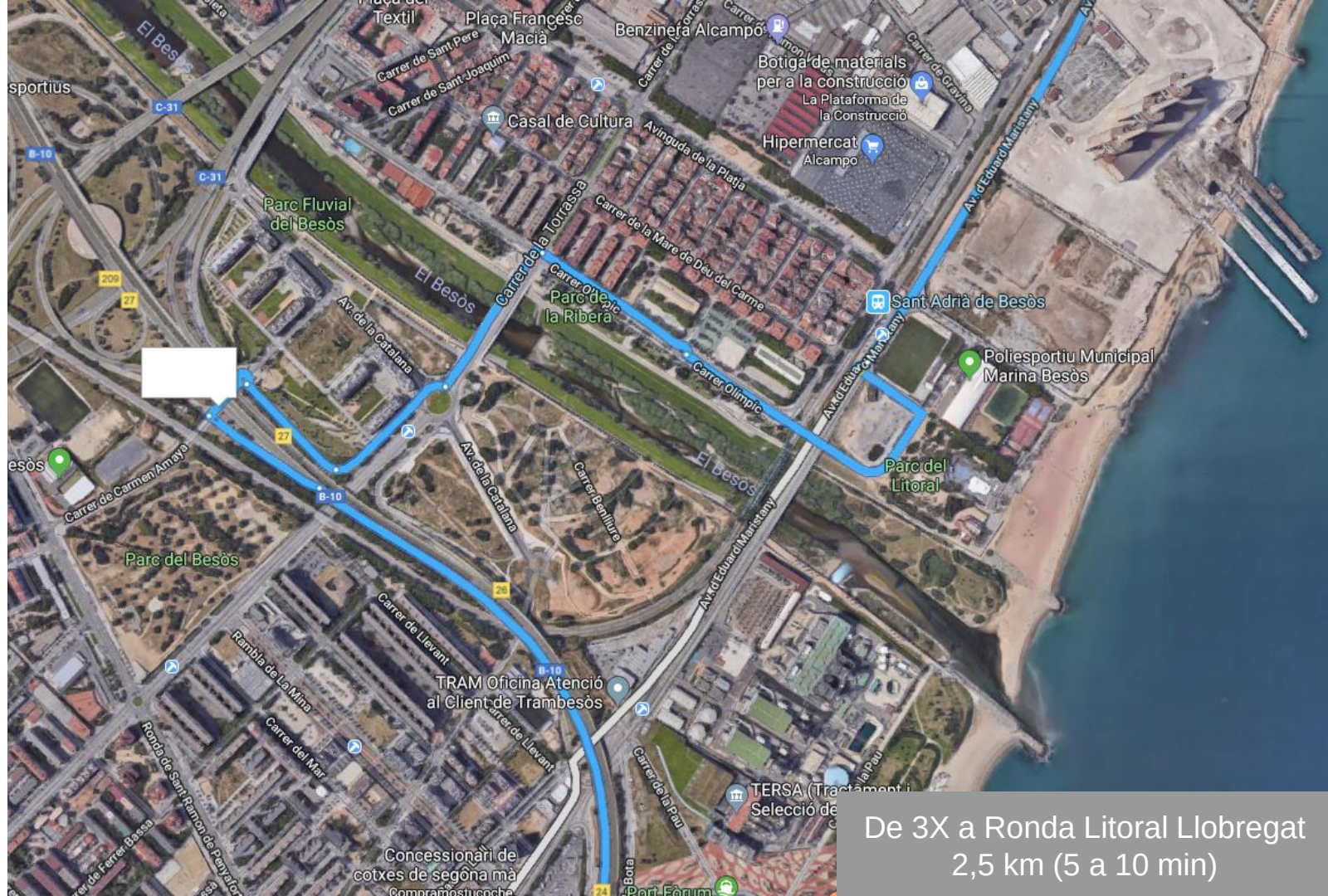
Av. d'Eduard Maristany

El Besòs

Av. d'Eduard Maristany

Google

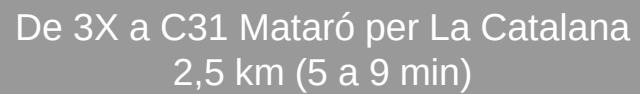


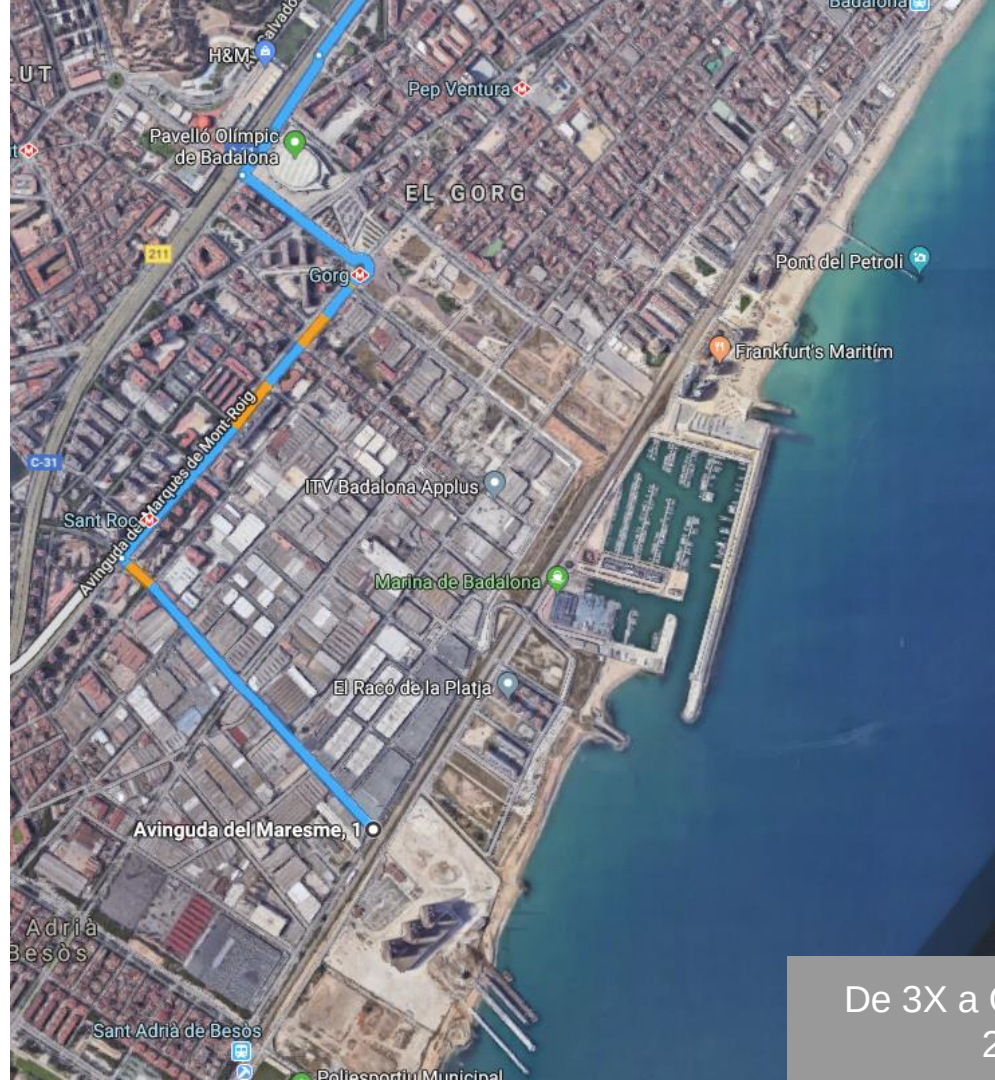


De 3X a Ronda Litoral Llobregat
2,5 km (5 a 10 min)



De 3X a Ronda Litoral Trinitat
3 km (6 a 10 min)





De 3X a C31 Mataró per Sant Roc
2,5 km (5-12 min)









