

## **A LA COMISSIÓ TERRITORIAL D'URBANISME DE L'ÀMBIT METROPOLITÀ DE BARCELONA**

Adrià Ramírez Papell, en nom i representació de l'entitat Associació per a la Promoció del Transport Públic amb CIF G60353398 i domicili social al carrer Indústria 220 entresòl, 08026 Barcelona

### **EXOSO**

Que l'entitat que represento ha analitzat la documentació del Pla Director Urbanístic del Front Litoral en l'àmbit de les Tres Xemeneies (exp. 2016/060920/M), aprovat inicialment el passat 7 d'agost i exposat al públic per a la presentació d'al·legacions.

Que, en temps i forma, presenta les principals consideracions i apreciacions que al seu entendre haurien d'ésser incorporades com a conseqüència del tràmit d'informació pública i cara a l'aprovació definitiva del Pla, en concret:

#### **A. En relació al Pla Director:**

##### **DIR\_02.1**

S'hauria de contemplar en tot moment la prolongació del Tramvia des de l'Estació de Sant Adrià fins a l'Estació de Badalona, donant cobertura no només al Port de Badalona, com està previst, sinó també a tot el Front Litoral de Badalona i donar l'opció de connexió amb el Centre de Badalona d'una manera directa i amb un sistema ferroviari l'àmbit de les Tres Xemeneies. Tot i que l'ampliació de la xarxa de tram estigui contemplada en el PMU, una part de l'àmbit s'ubica al terme municipal de Badalona i cal servei ferroviari fins al centre del municipi.

##### **DIR\_02.2**

Dimensionament de la secció del carrer d'Eduard Maristany. En l'EGM no queda clar quina secció se li donarà al carrer. En el Pla Director Urbanístic pels plànols no s'intueix prou bé. Atenent a que el carrer suportarà la major part de la mobilitat de l'àrea es demana que es dimensioni adequadament tant a les necessitats que preveu el PDU com en els futurs usos de l'espai de les Tres Xemeneies i la Sala de Turbines.

##### **DIR\_02.3**

Millora de la permeabilitat entre les dues bandes de la via ferroviària especialment focalitzada al vianant i modes de transport no motoritzats. Analitzar si és viable aprofitar el

viaducte que s'ha de fer per la via del tren per salvar el canal del port de Badalona per millorar la permeabilitat entre el port i l'àmbit de les Tres Xemeneies.

**Millora de la permeabilitat transversal a la línia de costa amb nous passos plenament accessibles, amplis i lluminosos, per garantir qualitat urbana i un urbanisme inclusiu.** A tal efecte cal atendre al següent a l'hora de determinar les solucions òptimes:

- Els passos inferiors permeten creuar la línia ferroviària amb menys desnivell, ja que només han de tenir l'alçada òptima per a permetre el pas de persones; és a dir, permeten travessar amb menys rampes i menys esforç per a les persones. Però en aquests casos cal evitar un efecte cova, generant passos prou amples i ben il·luminats i ventilats. Si s'opta per aquesta solució a la majoria de passos és preferible separar les vies de Rodalies de les del tramvia i permetre l'entrada de llum i rampes accessibles, amb un urbanisme creatiu que eviti l'efecte cova i garanteixi una accessibilitat i comoditat als passos.



- Els passos superiors tenen l'avantatge d'estar a cel obert però l'inconvenient de tenir més desnivell per salvar la catenària, provocant una pèrdua d'accessibilitat i/o increment del desnivell. Si s'opta per aquesta solució a la majoria de passos és preferible adossar les vies del tramvia a les de Rodalies.

**Idear les parades del perllongament del tramvia pensant també en la banda muntanya del sector,** associant-les als passos transversals a la via ferroviària. Cal tenir en compte que el desenvolupament dels polígons també generarà demanda al tram i cal garantir l'accessibilitat des d'ambdós costats a les parades.

Dotar d'una passera per a vianants l'actual pont de Sant Lluç per tal de minimitzar l'itinerari als vianants que, des d'Eduard Maristany, han de creuar la infraestructura ferroviària.

**REC-01.4**

Es demana que la Millora urbana de l'avinguda del Maresme com a Via Cívica, millorant la permeabilitat en sentit mar a través del pas per sota les vies sigui una directiu i no pas una recomanació. En aquest sentit cal dir que l'avinguda és l'únic accés des del terme municipal de Badalona i és una peça clau per aconseguir un canvi d'usos als dos polígons.

## **B. En relació a l'EAMG annex**

L'anàlisi de la mobilitat i les propostes són prou correctes. Però es proposa fer esment dels següents punts:

1. Tenir present un futur trasllat de la línia ferroviària a l'interior entre Montgat i Barcelona
  - a. Garantir un transport ferroviari amb cobertura i capacitat similar a l'actual R1 al seu pas per l'estació de Sant Adrià de Besòs amb connexió a l'R1 des de i cap al Maresme i cap a la Sagrera/Barcelona. Aquesta tipologia de servei podria ser similar a un Tren-tram.
2. En l'apartat 5.4 referent al vehicle privat es descriuen les característiques dels punts de recàrrega pensats per vehicle privat. D'acord al darrer estudi de l'ATM, Estratègia per a la definició, desenvolupament i explotació de la infraestructura elèctrica per a xarxes d'autobusos de la RMB, l'àmbit del PDU presenta unes condicions tècniques de partida per l'avaluació de la implantació d'espais de recàrrega per autobusos. Més concretament, l'emplaçament de dues subestacions elèctriques a l'àmbit i la situació perifèrica- idònea per a la càrrega d'oportunitat- són dos elements claus que cal analitzar amb profunditat i d'acord als plans d'expansió de la mòbil elèctrica de les administracions implicades (TMB i AMB).
3. A l'apartat 2.3.3. referent al transport públic d'autobús fa referència a la proposta de xarxa però no infraestructura dedicada a la pròpia xarxa. En aquest sentit es demana que es tingui en consideració en el dimensionament de la xarxa viària la infraestructura dedicada (carrils bus exclusiu, semaforització) així com espai per ubicar punts de regulació d'origen final de les línies que actualment regulen a l'entorn de l'estació de Rodalies.
4. Es demana que en l'apartat de bus es tingui en compte la Plataforma reservada per autobusos en el marge esquerre del Besòs, proposada en el PDI 2011-2020 atenent a que servirà per acostar a l'àmbit de l'estació de Rodalies línies verticals de bus amb una velocitat major.
5. Els càlculs de mobilitat generada no es poden donar com a vàlids si no es coneix l'ús final i efectiu de l'àmbit en estudi. En qualsevol cas si manca determinar l'ús en alguna peça de l'àmbit (sala de turbines i conjunt patrimonial) cal dimensionar a nivell de capacitat les infraestructures per acollir serveis de mobilitat amb alta capacitat.
6. Recomanació de la ubicació de la dotació d'aparcaments de motocicletes i bicicletes (apartat 2.5) dins dels habitatges o edificis de l'àmbit.

7. Preveure una via d'apartador del tramvia que permeti explotar serveis parcials entre Barcelona i l'àmbit de les tres xemeneies en el cas que hi hagi esdeveniments amb gran demanda o hores que s'hagi de reforçar el servei.

8. Desenvolupar un sistema de Càrrega i Descàrrega amb una microplataforma de distribució d'última milla a tot l'àmbit de les Tres Xemeneies.

En virtut de l'exposat

**SOL·LICITO:** Que tingui per presentades al·legacions, en temps i forma, al Pla Director Urbanístic del Front Litoral en l'àmbit de les Tres Xemeneies (exp. 2016/060920/M); les tingui en consideració i incorpori per tal de millor el document que s'hagi d'aprovar amb caràcter definitiu.

Barcelona, 20 d'octubre de 2020



Signat: Adrià Ramírez Papell