

An aerial photograph of a city grid, likely Barcelona, with a teal overlay. The text is centered over the image.

Mobilitat a l'àmbit Triangle del Besòs

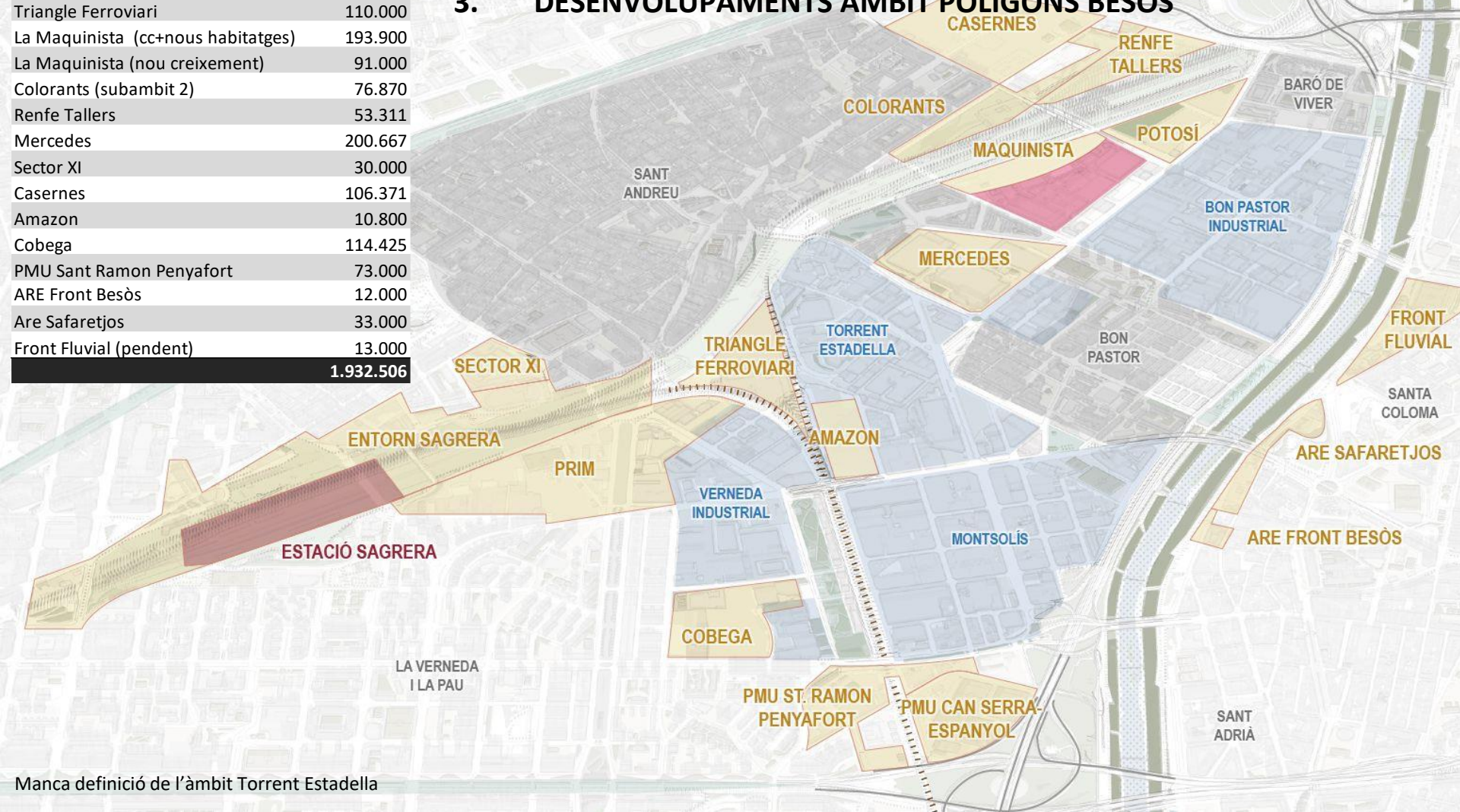
Mobilitat a l'àmbit Triangle del Besòs

1. Quina mobilitat es generarà amb la nova planificació urbanística
2. Quines xarxes de mobilitat són suficients per a la transformació urbana que s'ha de produir
3. Quins canvis de pautes de mobilitat (persones i mercaderies) deriven de la nova transformació del territori

El potencial de transformació urbana

SECTORS EN TRANSFORMACIÓ	sostre (m2)
Entorn Sagrera	286.410
Estació Sagrera	180.000
Prim	347.752
Triangle Ferroviari	110.000
La Maquinista (cc+nous habitatges)	193.900
La Maquinista (nou creixement)	91.000
Colorants (subambit 2)	76.870
Renfe Tallers	53.311
Mercedes	200.667
Sector XI	30.000
Casernes	106.371
Amazon	10.800
Cobega	114.425
PMU Sant Ramon Penyafort	73.000
ARE Front Besòs	12.000
Are Safaretjos	33.000
Front Fluvial (pendent)	13.000
Total	1.932.506

1. SECTORS EN TRANSFORMACIÓ (La Maquinista, Mercedes, Amazon, ...)
2. PROJECTES DE TRANSFORMACIÓ URBANA ESTACIÓ SAGRERA
3. DESENVOLUPAMENTS ÀMBIT POLÍGONS BESÒS



Manca definició de l'àmbit Torrent Estadella

MOBILITAT PRODUCTIVA EN UN ENTORN URBÀ – SITUACIÓ ACTUAL

Àmbit Besòs + barris entorn:

150.000 habitants

(2.500 Baró de Viver)

(13.000 Bon Pastor)

Polígons Besòs:

9.000 treballadors

Clients CC La Maquinista:

44.000 (laborable)

80.000 (dissabtes)

ESTIMACIÓ MOBILITAT:

Barris residencials:

600.000 viatges/dia

Treballadors polígons

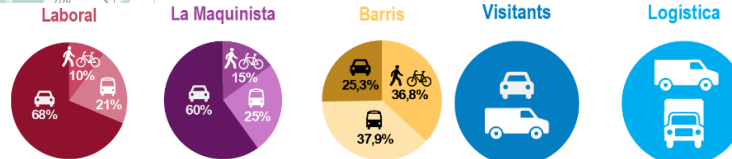
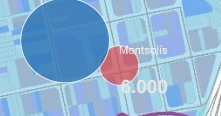
Besòs: **27.000 viatges/dia**

CC La Maquinista:

90.000 viatges/dia (lab)

700.000

viatges/dia



MOBILITAT PRODUCTIVA EN UN ENTORN URBÀ – ESTIMACIÓ DE MOBILITAT FUTURA

POTENCIALS DELS SECTORS EN TRANSFORMACIÓ

HABITATGES

+ 12.500

SOSTRE TERCARI

+ 400.000 m²

+ 31.000 Residents

+25.000 Treballadors

+ 10.000 Visitants La

Maquinista

+ Mobilitat logística

VIATGES DIA

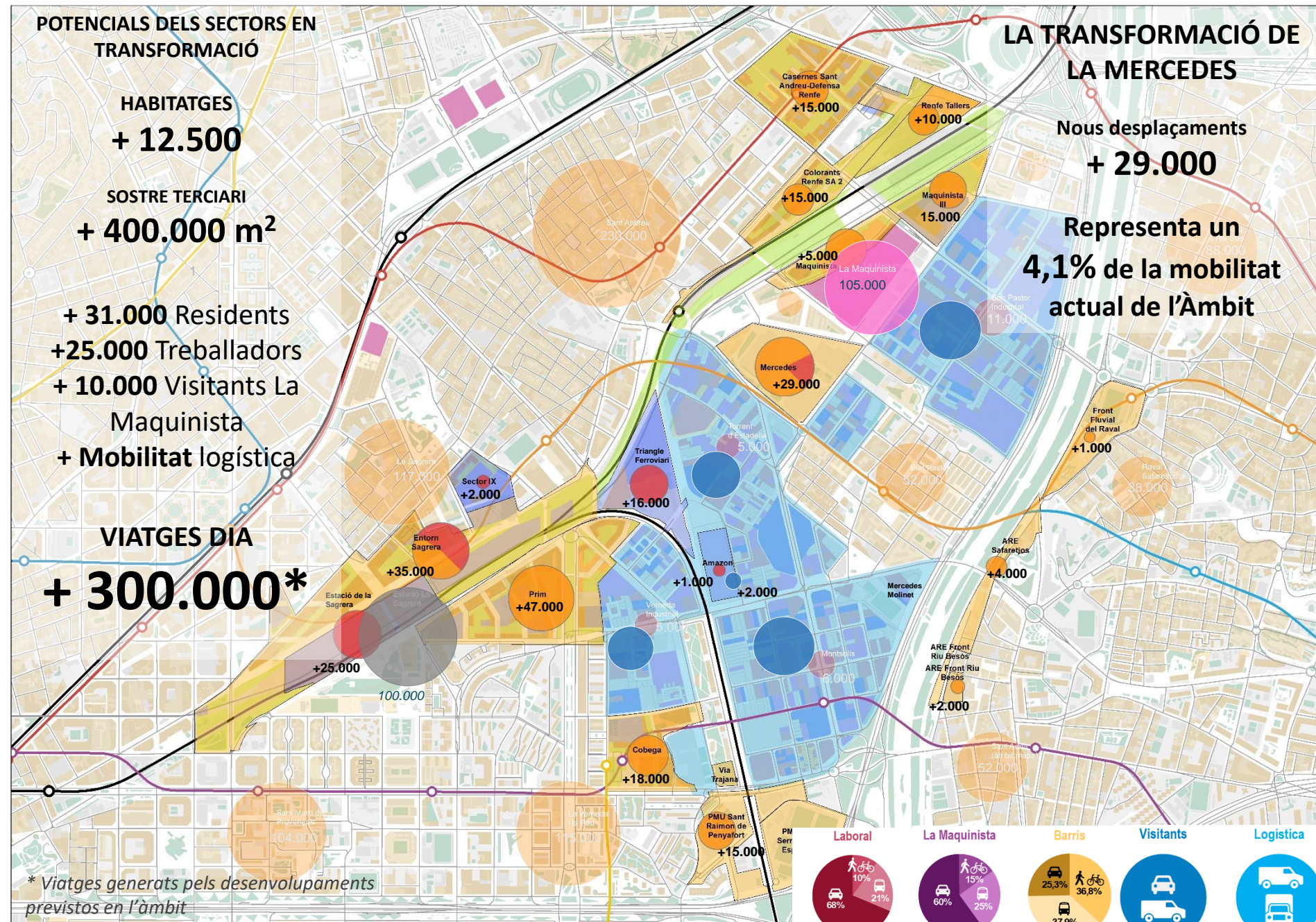
+ 300.000*

LA TRANSFORMACIÓ DE LA MERCEDES

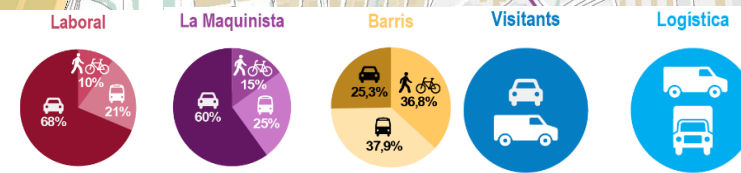
Nous desplaçaments

+ 29.000

Representa un
4,1% de la mobilitat actual de l'Àmbit



* Viatges generats pels desenvolupaments previstos en l'àmbit



Problemàtica actual Poligons del Besòs



ASPECTES A MILLORAR I CORREGIR

- Discontinuitats i fragmentació de l'entorn urbà
- Ús predominant del cotxe en la mobilitat laboral
- Façanes cegues
- Circulació i saturació en certs trams
- Alta proporció de vehicles pesants
- Girs i radis tancats de camions
- Estacionament i operacions C/D en doble filera
- Ocupació de voreres i carrils bici
- Alta oferta de places d'aparcament
- Estacionament i espera de camions
- conflicte de veïns amb alta intensitat de camions
- Restriccions de circulació en carrers residencials per camions
- Inseguretat i accidentalitat
- Mal estat del viari i manca d'urbanització i il·luminació

Mobilitat Poligons del Besòs: què volem?

A
MILLORAR
MOBILITAT
PRODUCTIVA

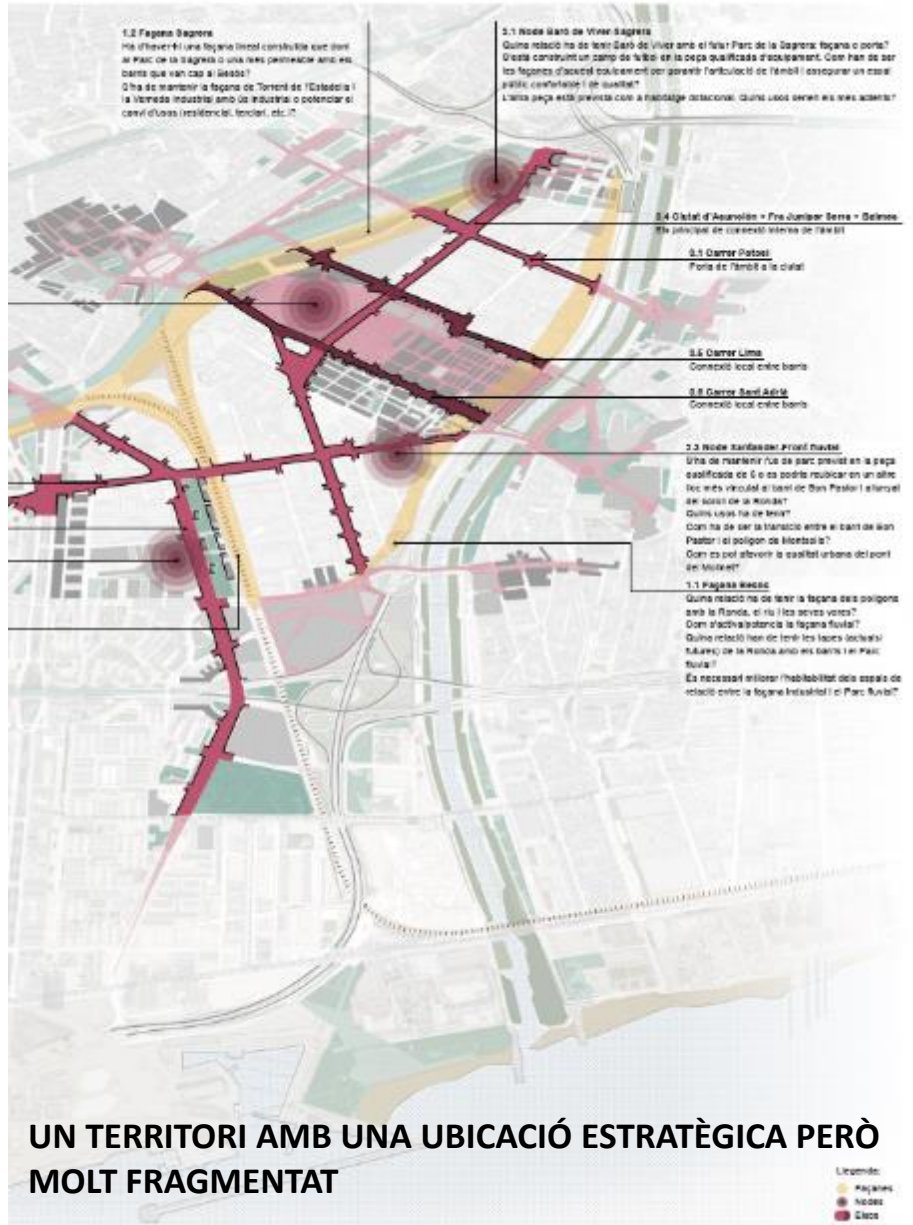
Prioritzar les lògiques de la mobilitat productiva en un àmbit eminentment urbà

B
MÉS
TRANSPORT
PÚBLIC I
MODES
ACTIUS

Aconseguir un transvasament modal cap a la utilització de modes més sostenibles

C
EIXOS
ESTRUCTURA
DORS DE LA
MOBILITAT

Millorar l'accessibilitat i connectivitat a l'àmbit i el seu entorn



Priorització i millores de la mobilitat productiva

A

MILLORAR
MOBILITAT
PRODUCTIVA

- **Revisar ordenança circulació vianants i vehicles per adaptar-la als polígons d'activitat econòmica**
- **Dissenyar i repensar les infraestructures de transport i l'espai viari i de la normativa vigent en relació a la circulació de vehicles i estacionament** prioritant i garantint la mobilitat pròpia de les empreses (mercaderies, logística, etc) en un àmbit amb molta pressió demanda residencial, comercial, etc.
- Com a criteri general, **cal mantenir dos carrils de circulació en els carrers principals dels polígons productius** per garantir la circulació de vehicles pesants, d'acord amb les ordenances vigents.
- Tal com estableix la normativa cal cerciorar-se de que en les noves promocions d'edificis o rehabilitacions dels ja existents localitzats **en els PAEs hi ha espai suficient per a realitzar les operacions de càrrega i descàrrega en l'interior** de les empreses.
- Constitució d'un **òrgan de gestió supramunicipal que englobi els PAEs** dels dos municipis que tingui entre les seves funcions el control, l'ordenació i el seguiment de la distribució de les mercaderies des d'una visió global i no com ara en que està segmentada en diferents àrees i departament dels ens locals.
- Pel que fa a la **senyalització tant vertical com horitzontal** amb incidència en la distribució de mercaderies, tot i que la transcendeix, caldria fer un esforç per **generar un model comú** per a tot el àmbit i més enllà, com a mínim d'abast metropolità.
- Per **reduir la dependència dels camions i furgonetes per a fer el transport de mercaderies**. Es podrien buscar modes alternatius promovent la mobilitat sostenible, així com la intermodalitat, entesa com l'ús de diferents modes per fer diversos trams d'un únic desplaçament.
- **Buffers de transició entre sòl industrial i ciutat**. En els espais frontera cal col·locar buffers per millorar la transició cap a l'espai més de ciutat. Poden ser buffers vegetals o d'economia de transició (tallers petits).
- **Garantir mínim recorregut vehicles pesats per carrers interiors**. Empreses que necessiten vehicles pesats (tràilers) s'han d'ubicar en eixos més amplis per facilitar la seva maniobrabilitat i prop de les rondes així com per garantir el mínim recorregut pels carrers interiors de l'àmbit carrers.

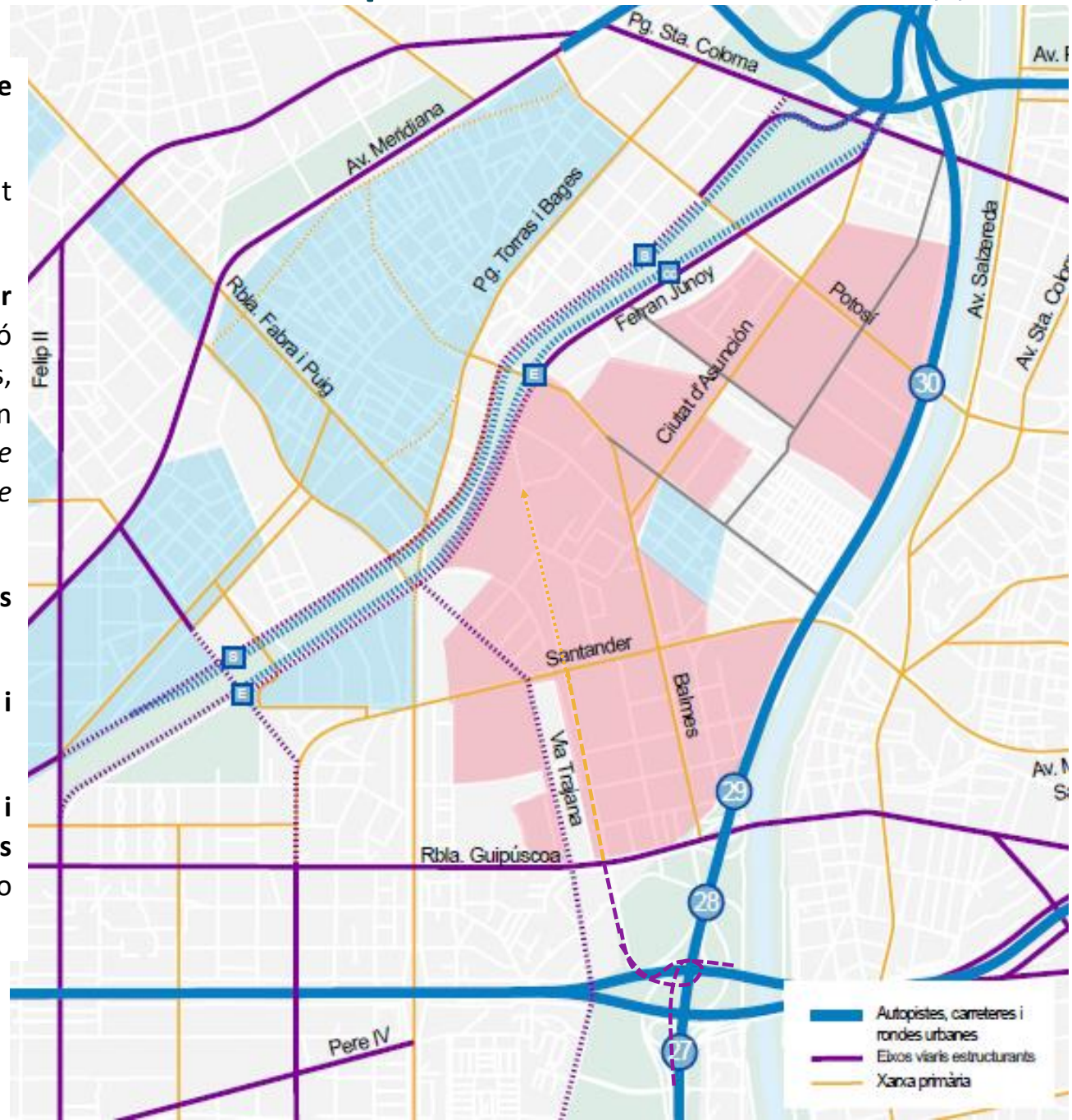


Priorització i millores de la mobilitat productiva



La mobilitat productiva **requereix de capacitat viària.**

- Garantir la capacitat i funcionalitat dels nous vials de Sagrera
- **Eixos primaris amb dos carrils per sentit** per garantir la circulació més fluida de vehicles pesants, furgonetes i transport públic en superfície (*Ordenança de circulació de vianants i de vehicles*).
- Disseny amb **radis de gir suficients** per accedir les naus.
- **Regulació i control de la parada i aparcament** a la via pública.
- **Incorporació d'espais de logística i aparcament** dins les pròpies parcel·les, en planta baixa o alçada (planejament).

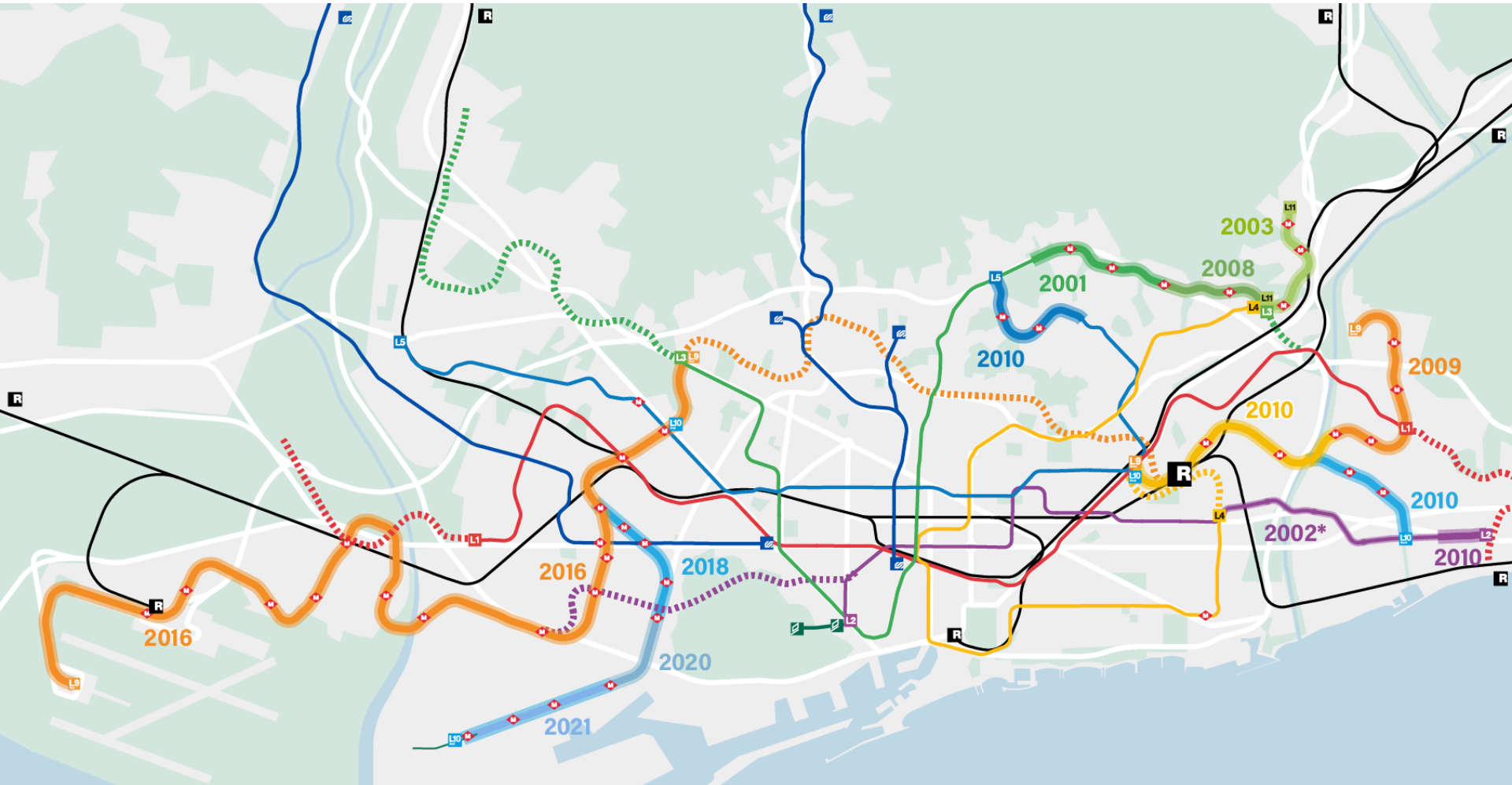


Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

B

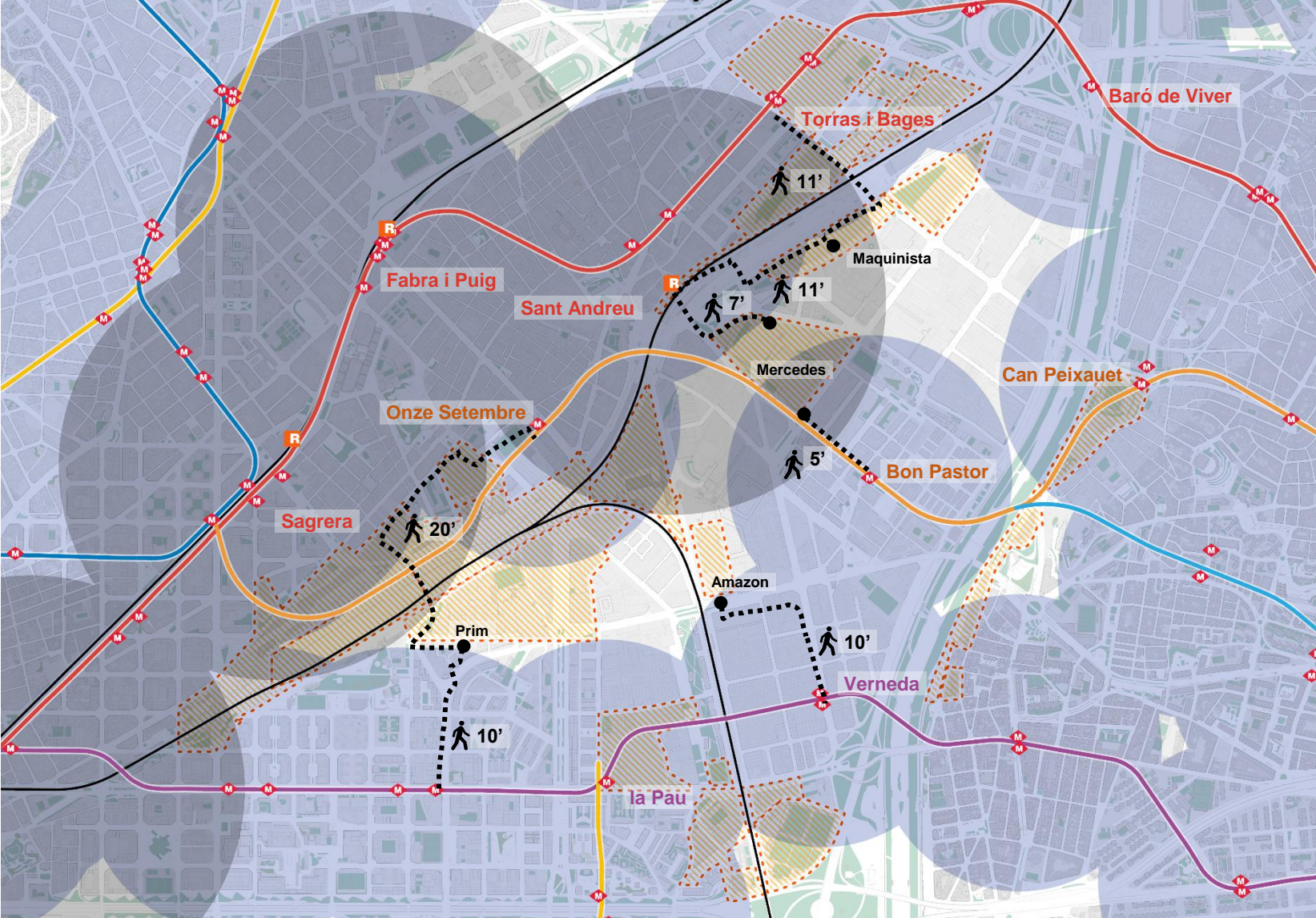
MÉS
TRANSPORT
PÚBLIC I
MODES ACTIUS

Priorització de les actuacions pendents: Rodalies i Metro



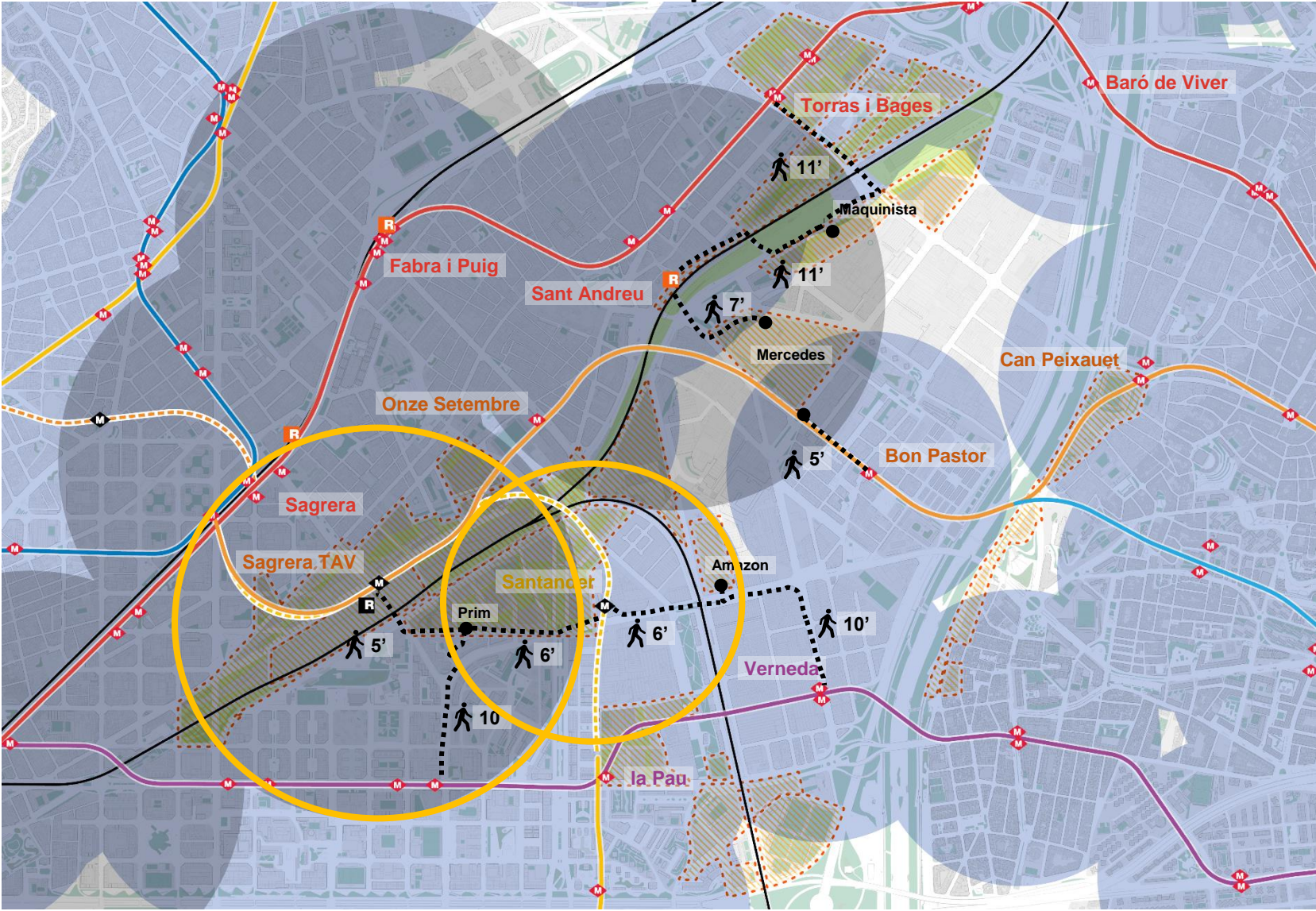
Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

Cobertura de les xarxes ferroviària d'alta capacitat: Rodalies i Metro: Actual



Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

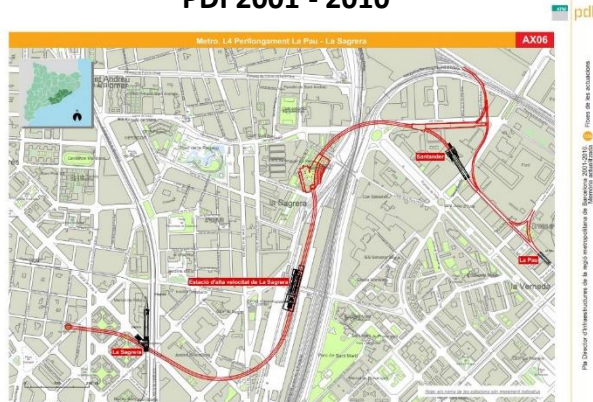
Cobertura de les xarxes ferroviària d'alta capacitat: Rodalies i Metro: Noves estacions



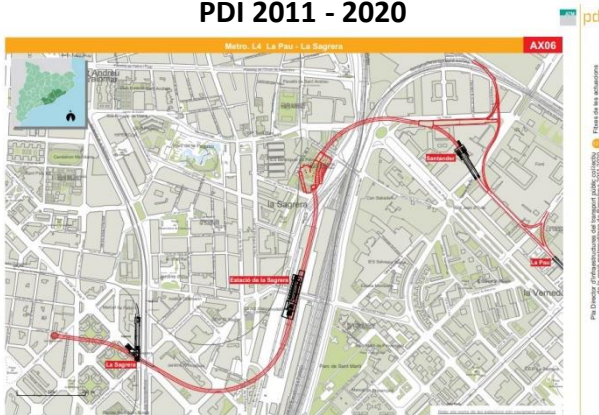
Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

Priorització de les actuacions pendents: Rodalies i Metro (L4 i L9)

PDI 2001 - 2010



PDI 2011 - 2020



PDI 2021 - 2030



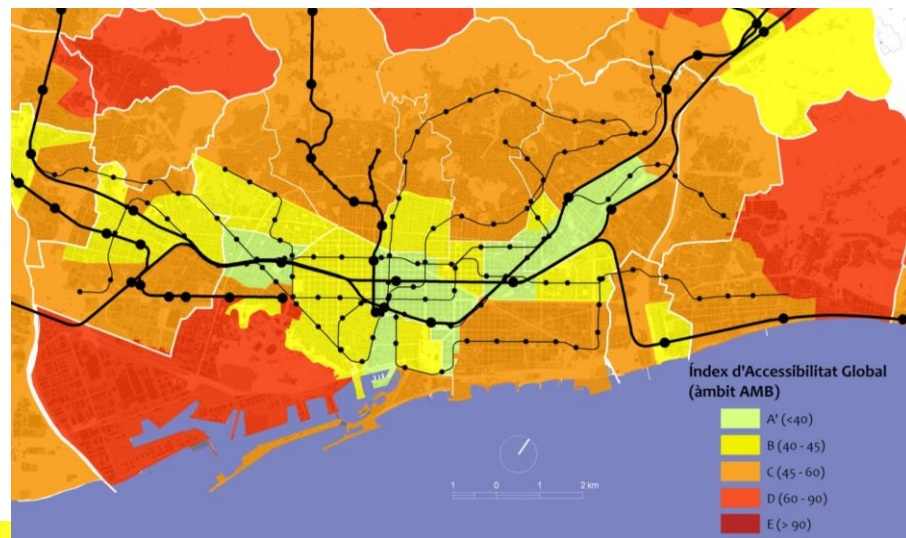
Termini i fites

Actualment està pendent d'iniciar el projecte constructiu de l'estació Santander i desafectació de la línia L9/L10.

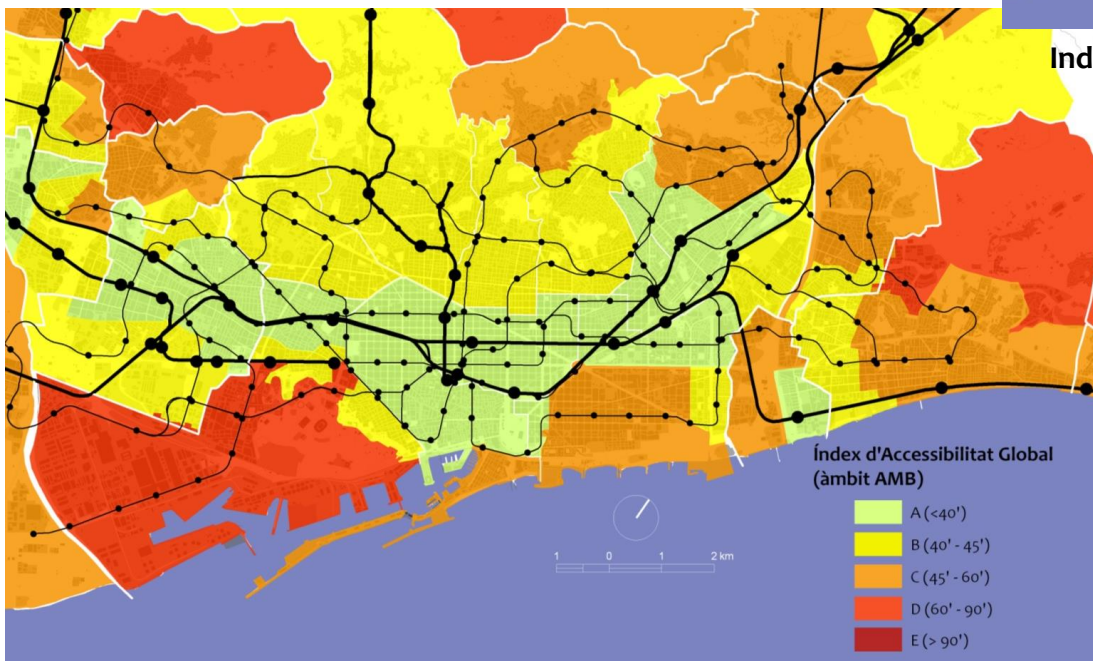
Aquesta actuació pot estar operativa a partir de l'any 2024.

Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

Nivell d'accessibilitat ferroviària: Rodalies i Metro



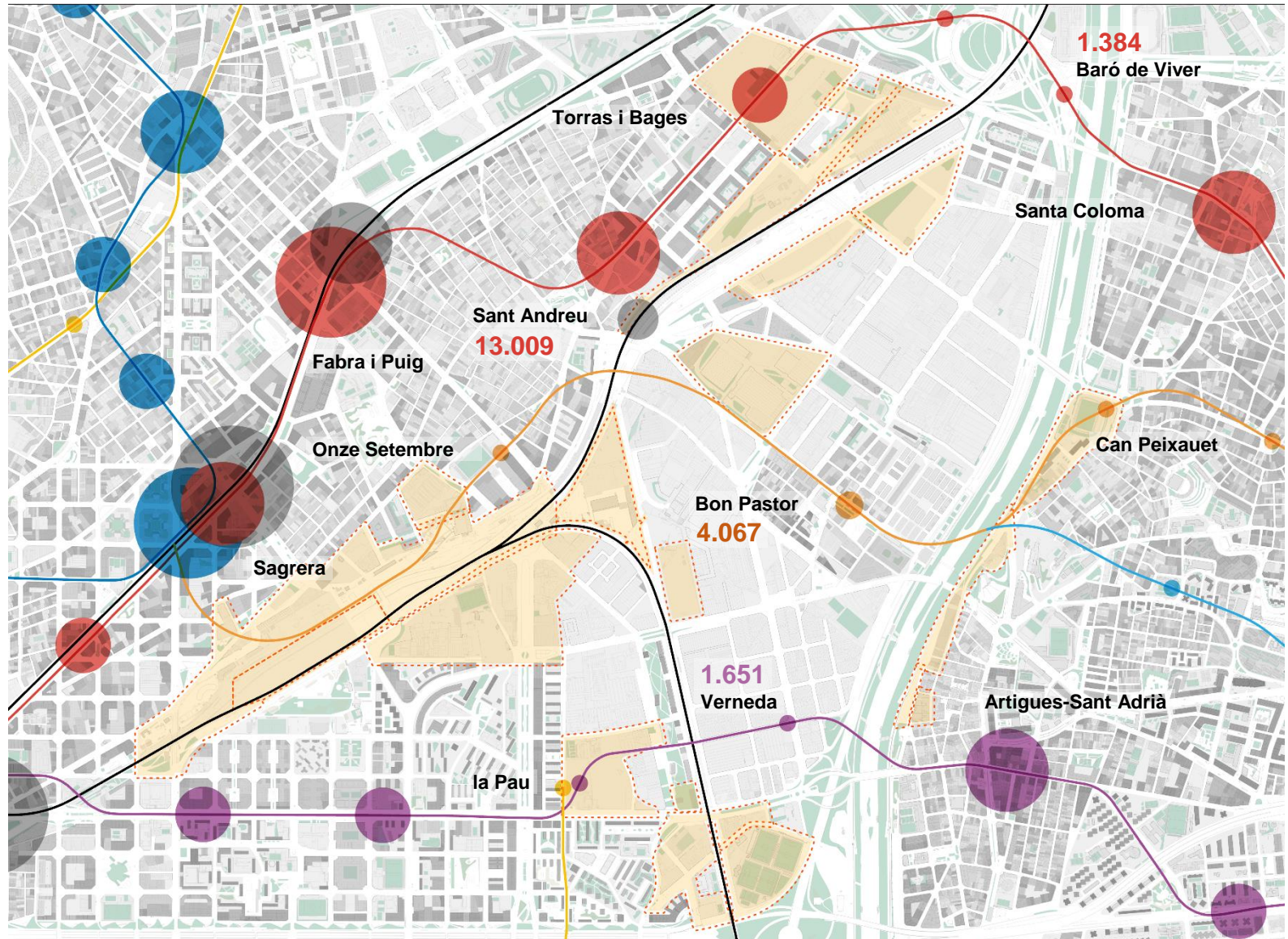
Índex d'accessibilitat Global de l'AMB 2009 Font: Elaboració pròpia



Índex d'accessibilitat global de l'AMB Futur Font: Elaboració pròpia

Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

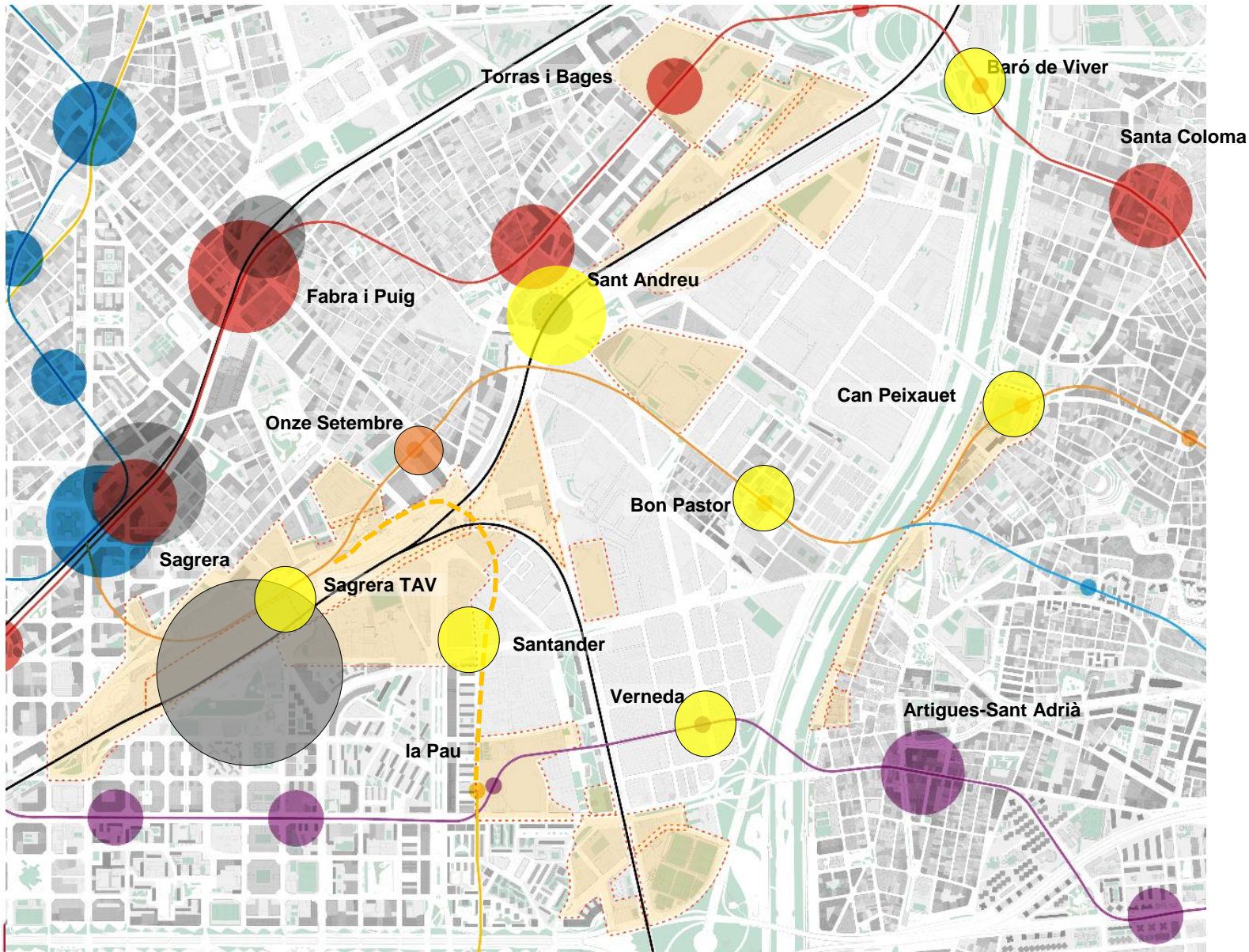
Aprofitar la capacitat infrautilitzada de les estacions de metro



Dades demanda
Maig 2019

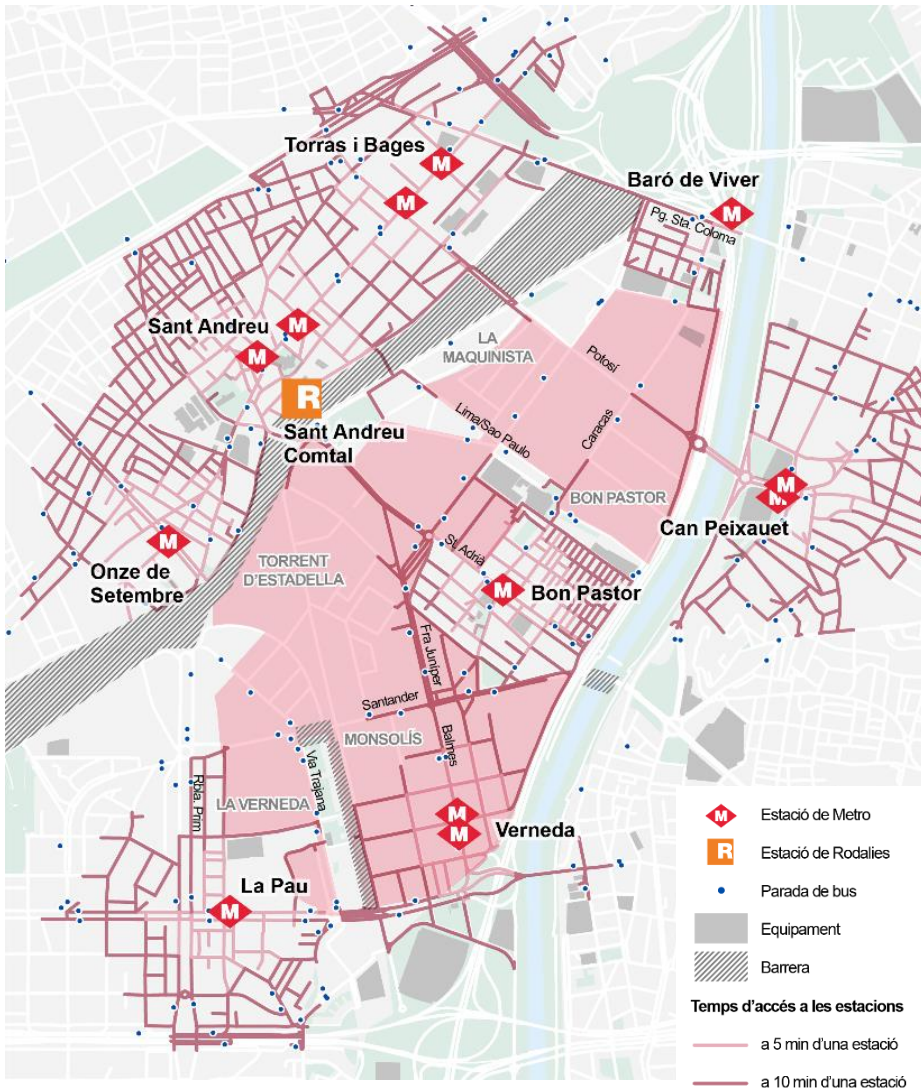
Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

Consolidar les estacions de metro com a principals portes d'entrada



Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

Consolidar les estacions de metro com a principals portes d'entrada



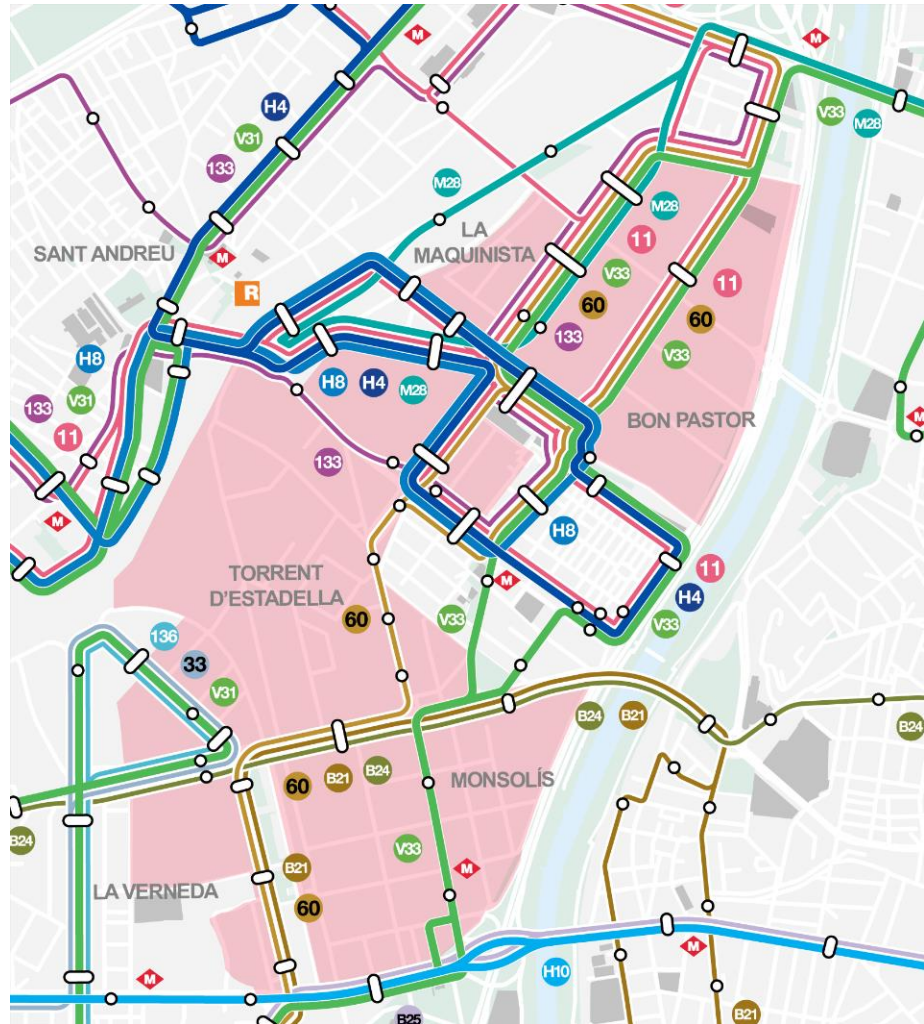
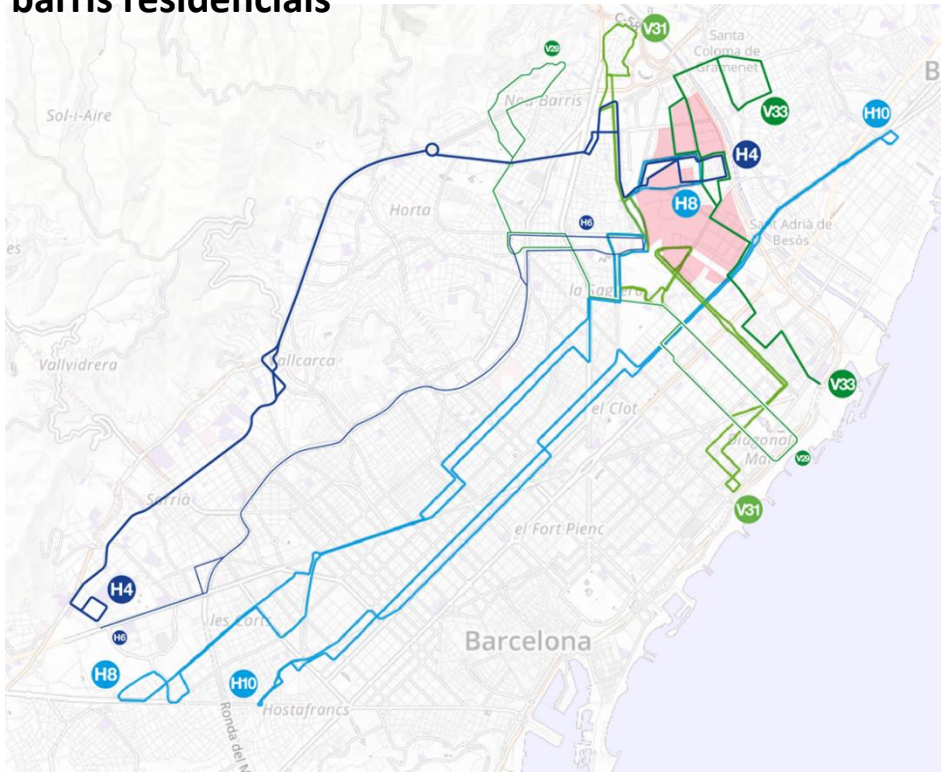
- A prop de les estacions de Metro cal col·locar empreses amb alta demanda de Llocs de treball. Si és necessari cal densificar en alçada.
- També habitatge.
- Potenciar la intermodalitat amb el bus.
- En aquest sector cal que els carrers siguin adequats per anar a peu i bicicleta.
- Millora de la qualitat de l'entorn urbà; voreres, continuïtats, seguretat, ...



Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

Replantejament estratègic del servei d'autobús

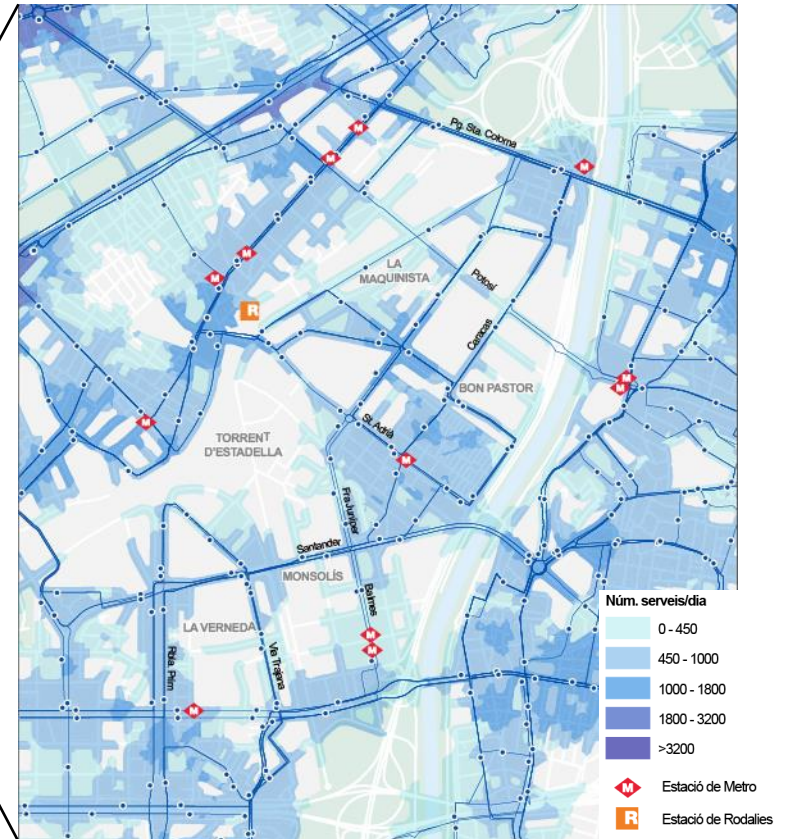
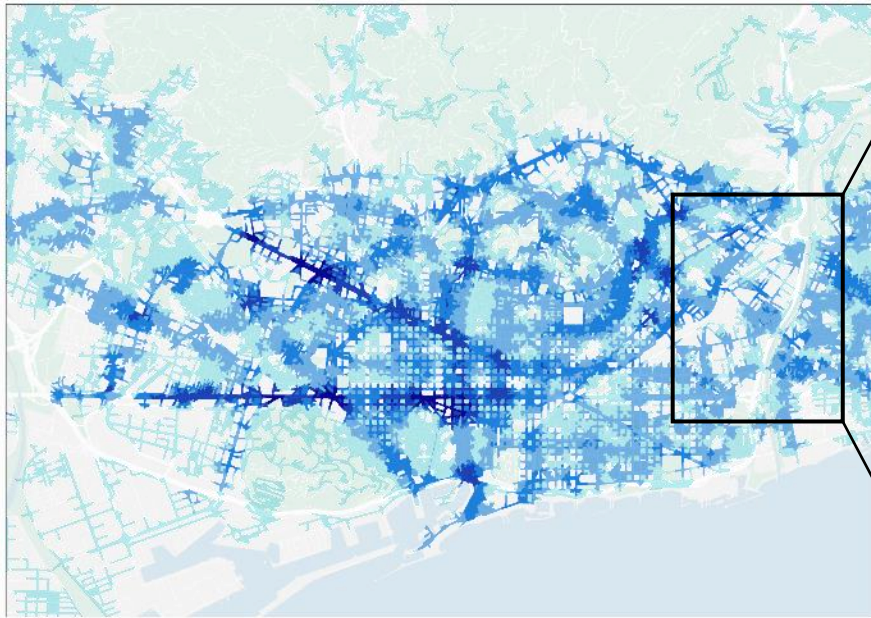
L'oferta d'autobús que dona servei a l'àmbit està pensada principalment per als barris residencials



Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

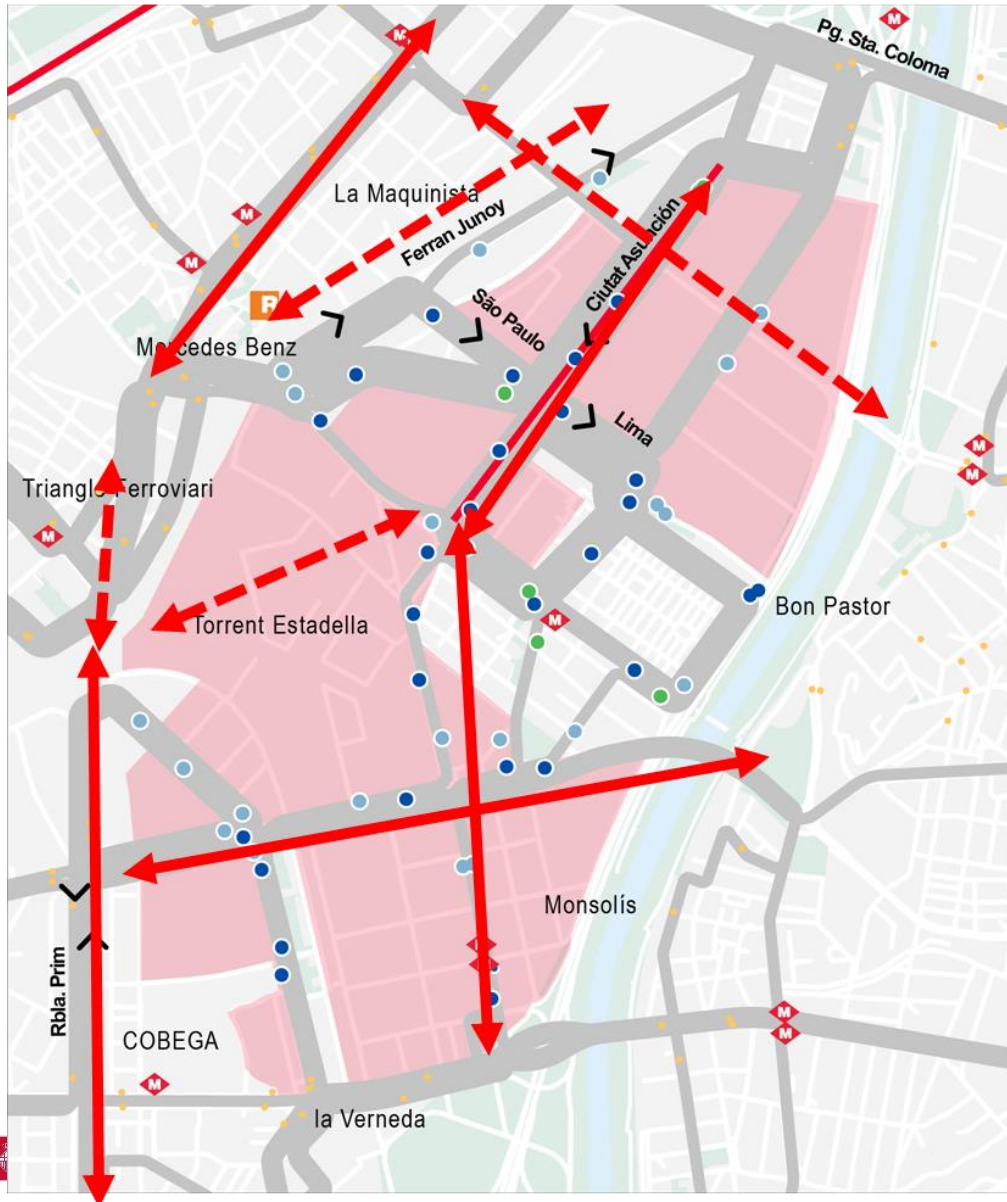
Replantejament estratègic del servei d'autobús

L'oferta d'autobús que dona servei a l'àmbit està pensada principalment per als barris residencials



Potenciar els desplaçaments en modes sostenibles

Replantejament estratègic del servei d'autobús



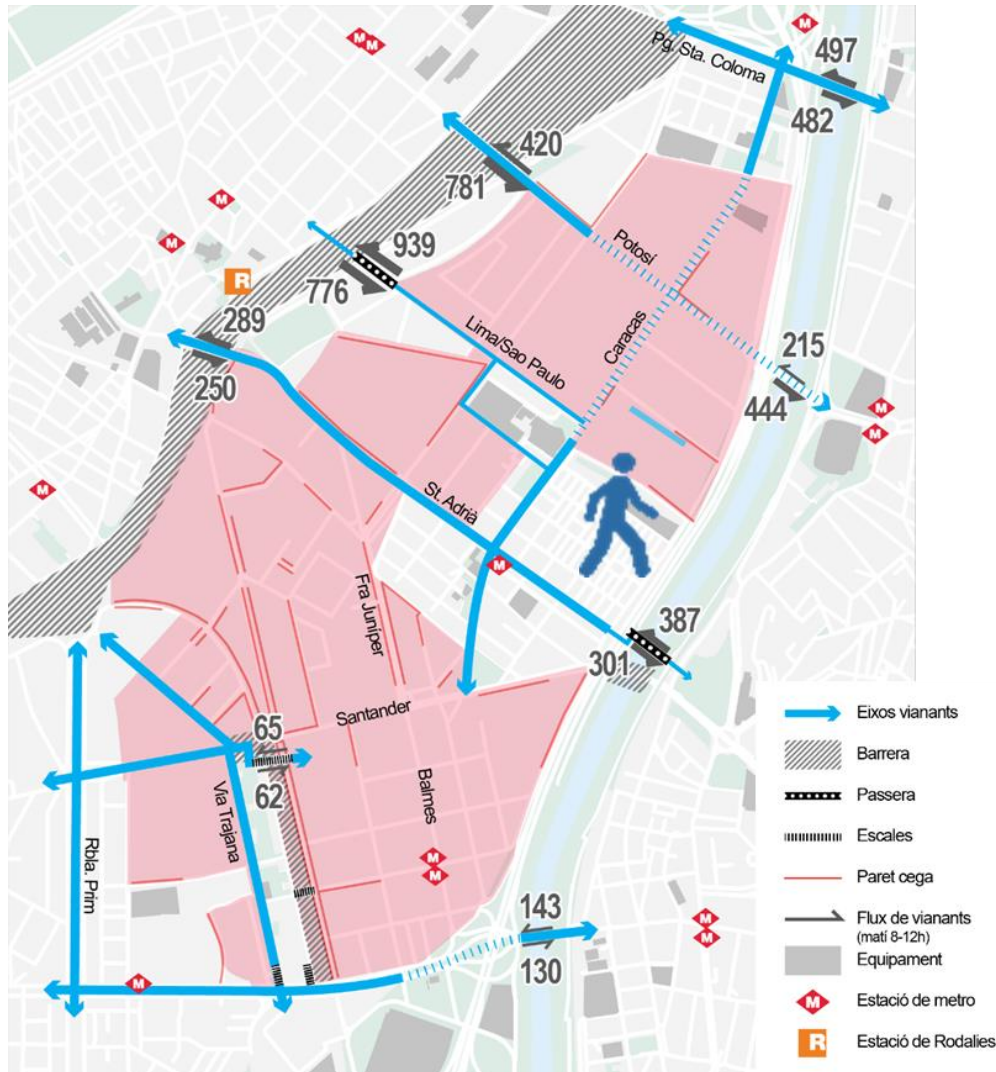
- **Reconfiguració dels eixos de transport públic** en superfície a partir dels nous eixos viaris.
- Nous carrils bus.
- Potenciar l'intermodalitat amb les estacions de metro i rodalies (Bus de barri)
- Implantar serveis a demanda/bus de polígon en hores on el bus de ciutat té baixa o nul·la freq. (Nitbus). Serveis coordinats entre empreses.
- Millora de la qualitat de l'entorn urbà; voreres, continuïtats, seguretat, enllumenat
- Noves marquesines i panells digitals d'informació

Mobilitat activa: millorar l'accessibilitat i connectivitat a l'àmbit i el seu entorn

Manca d'eixos de vianants continus, segurs, agradables i ben definits

C

EIXOS
ESTRUCTURA
DORS DE LA
MOBILITAT



Un espai encaixonat entre grans infraestructures amb mancances importants de connectivitat interna i externa per la mobilitat activa.

- Discontinuitats en els recorreguts
- Poca i mala connectivitat transversal amb els àmbits urbans veïns.
- Mala connexió entre teixits urbans.
- Mala qualitat de l'espai públic i manca d'usos actius i atractius per traçar itineraris a peu.
- Manca de façana
- Manca de confort

Mobilitat activa: millorar l'accessibilitat i connectivitat a l'àmbit i el seu entorn



1b) EIX POTOSÍ

- Millores en els itineraris interns i de connexió.
- Urbanització de l'espai públic amb perspectiva de gènere
- Major confort, arbrat i il·luminació.
- Creació de façana
- Connectivitat prioritària amb transport públic
- Continuitat amb recorreguts externs

Millores en els itineraris i recorreguts de vianants



Mobilitat activa: millorar l'accessibilitat i connectivitat a l'àmbit i el seu entorn

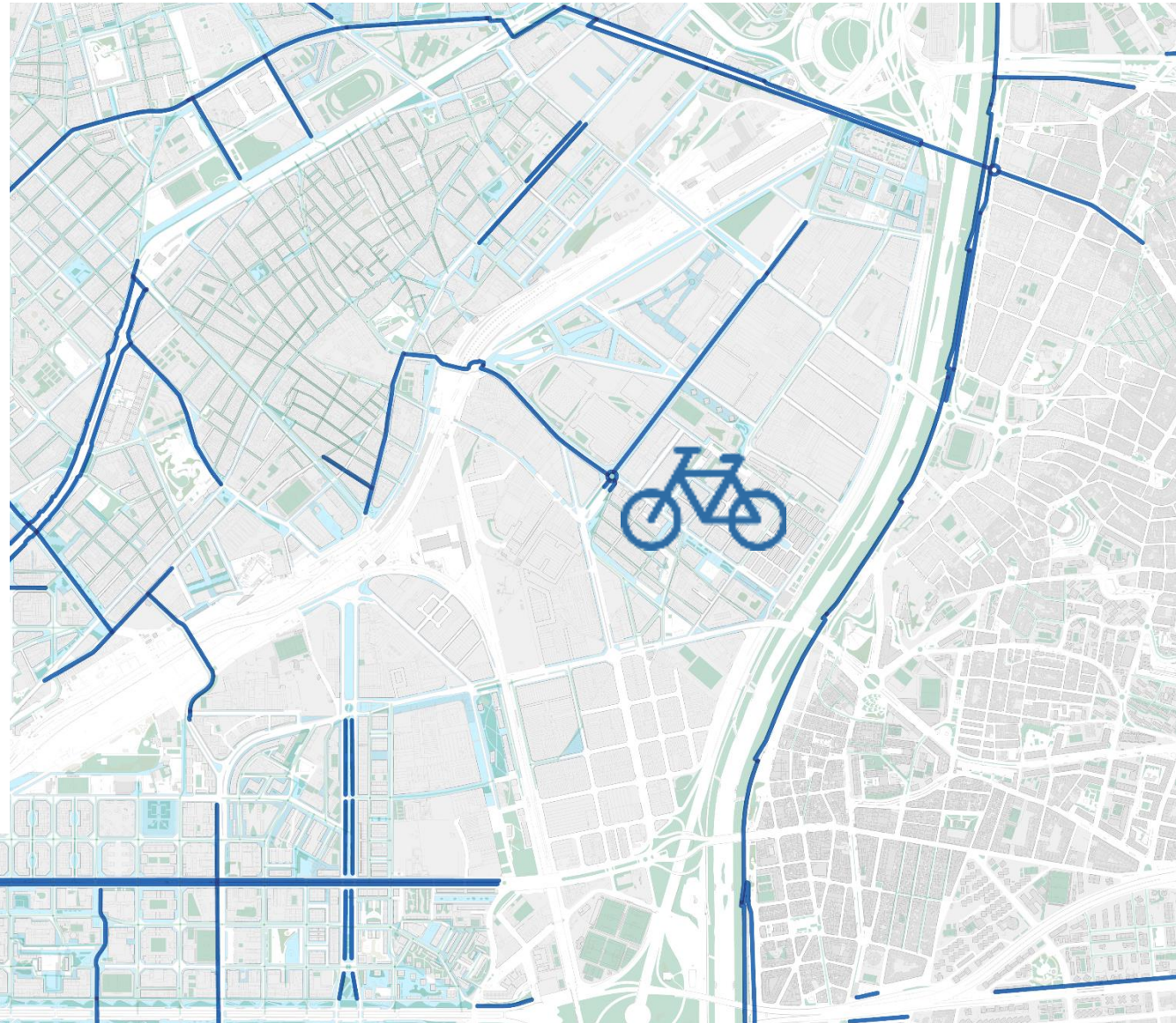
Dèficits de continuïtat en els itineraris ciclistes actuals.

La infraestructura que dona servei a la bicicleta està pensada principalment per al teixit residencial i la Maquinista

Manca de connexió amb l'entorn proper degut a les barreres físiques que suposen les grans infraestructures i el riu. Les passeres i ponts que les permeabilitzen es troben allunyades i no disposen de carril bici. Hi ha ponts que travessen la ronda i el riu Besòs cada 750m, i entre el pont del carrer de Sant Adrià i el del Treball hi ha 1,5 km per travessar la platja de vies.

La xarxa viària interna als polígons no disposa d'una xarxa ciclable contínua i estructurada que permeti circular-hi amb seguretat

Poca oferta d'estacions de Bicing, i de punts d'ancoratge segurs per la bicicleta.



Mobilitat activa: millorar l'accessibilitat i connectivitat a l'àmbit i el seu entorn

- La transformació de la Sagrera millorarà l'accessibilitat longitudinal i cap a Sant Andreu, però no la interna dels polígons.



Mobilitat activa: millorar l'accessibilitat i connectivitat a l'àmbit i el seu entorn

- Nous carrils al carrer Santander que trenquen la bretxa de Ferrocarril
- Nou eix Balmes-Fra Juniper Serra que permet connectar Sant Andreu i Mercedes amb Sant Adrià.
- Calen noves connectivitats que superin la Ronda Litoral i el riu Besòs.

Conflicte entre carril bici actual i la mobilitat productiva. El carril bici es ocupat per la càrrega i descàrrega i la circulació de vehicles pesants en alguns punts (rotonda).

És important la integració bicicleta amb la mobilitat pròpia de l'activitat industrial.

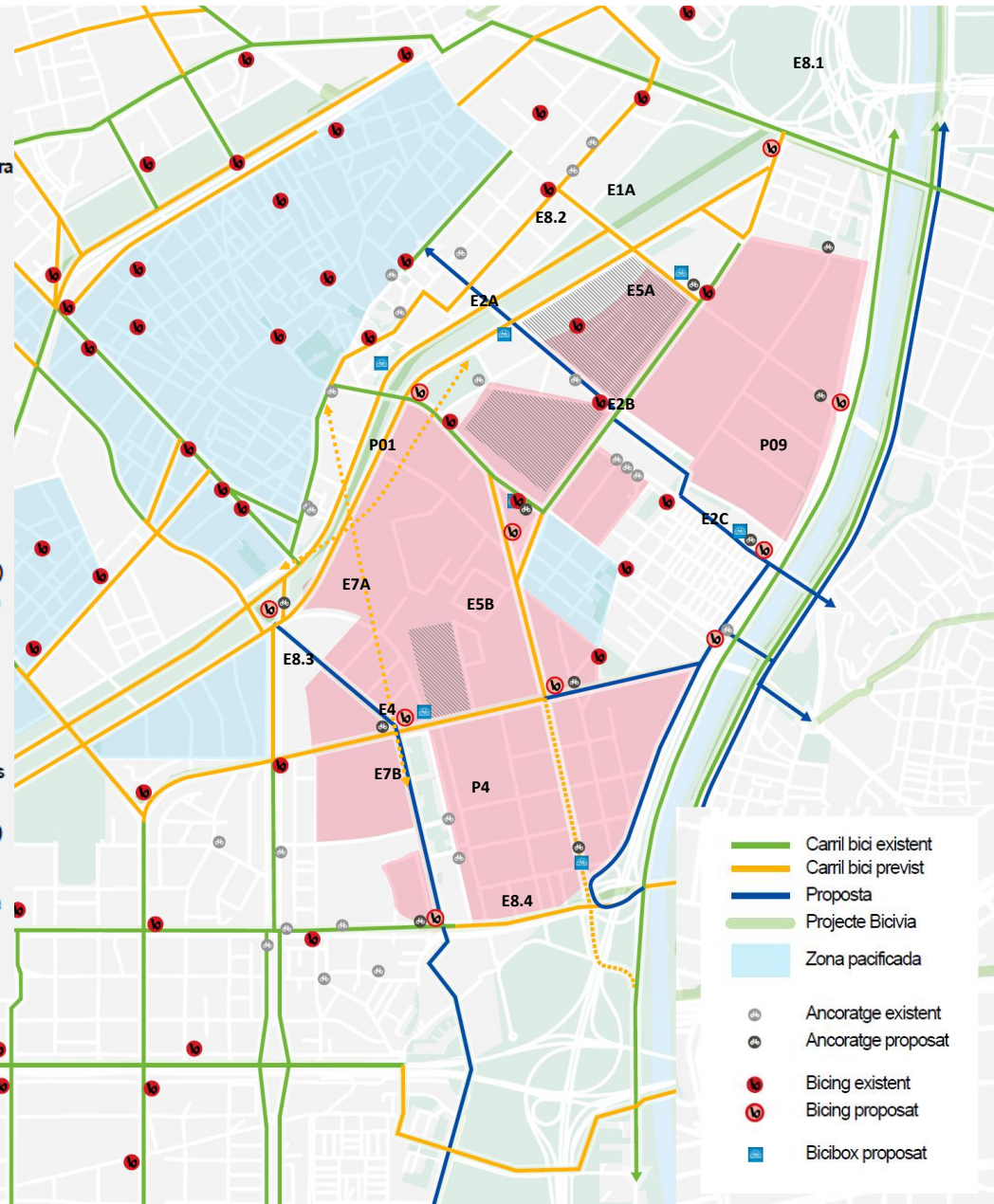


PROPOSTES INTERVENCIÓ EIXOS:

- E1A** Nou carril bici c. Potosí entre Ciutat d'Asunción i pg. Torras i Bages
- E2A** Nou carril bici en vorera
- E2B** Nou carril bici/servei compartit
- E2C** Ampliació voreres i c. bici. Nova passera sobre el riu per a vianants i bicis
- E4** Nou pont c. Santander amb carril bici i pas vianants. Nou carril bici (BiciVia)
- E5A** Revisió traçat carril bici c. Asunción entre Potosí i Lima i rotonda St. Adrià
- E5B** Nou carril bici a c. Fra Juniper Serra
- E7A P01** Obertura c. Ferrocarril per sobre c. Santander fins al c. Sant Adrià i desenvolupament planejament Torrent de l'Estadella
- E7B P04** Urbanització c. Ferrocarril i actualitzar passeres per sobre de les vies i urbanització del polígon Monsolis
- E8.1** Nou carril bici Pg. Sta. Coloma (BiciVia)
- E8.2** Nou carril bici c. Ferran Junoy (BiciVia)
- E8.3** Nou carril bici Via Trajana (BiciVia)
- E8.4** Donar continuïtat al carril bici c. Guipúscoa (BiciVia)

ALTRES PROPOSTES:

- P09** Estudiar millora connexions vianants i bicicletes amb Parc riu Besòs
- P11** Implantar noves estacions Bicing (11)
- P12** Implantar nous estacionaments per a bicicletes (10 punts), i Bicibox a estacions tren

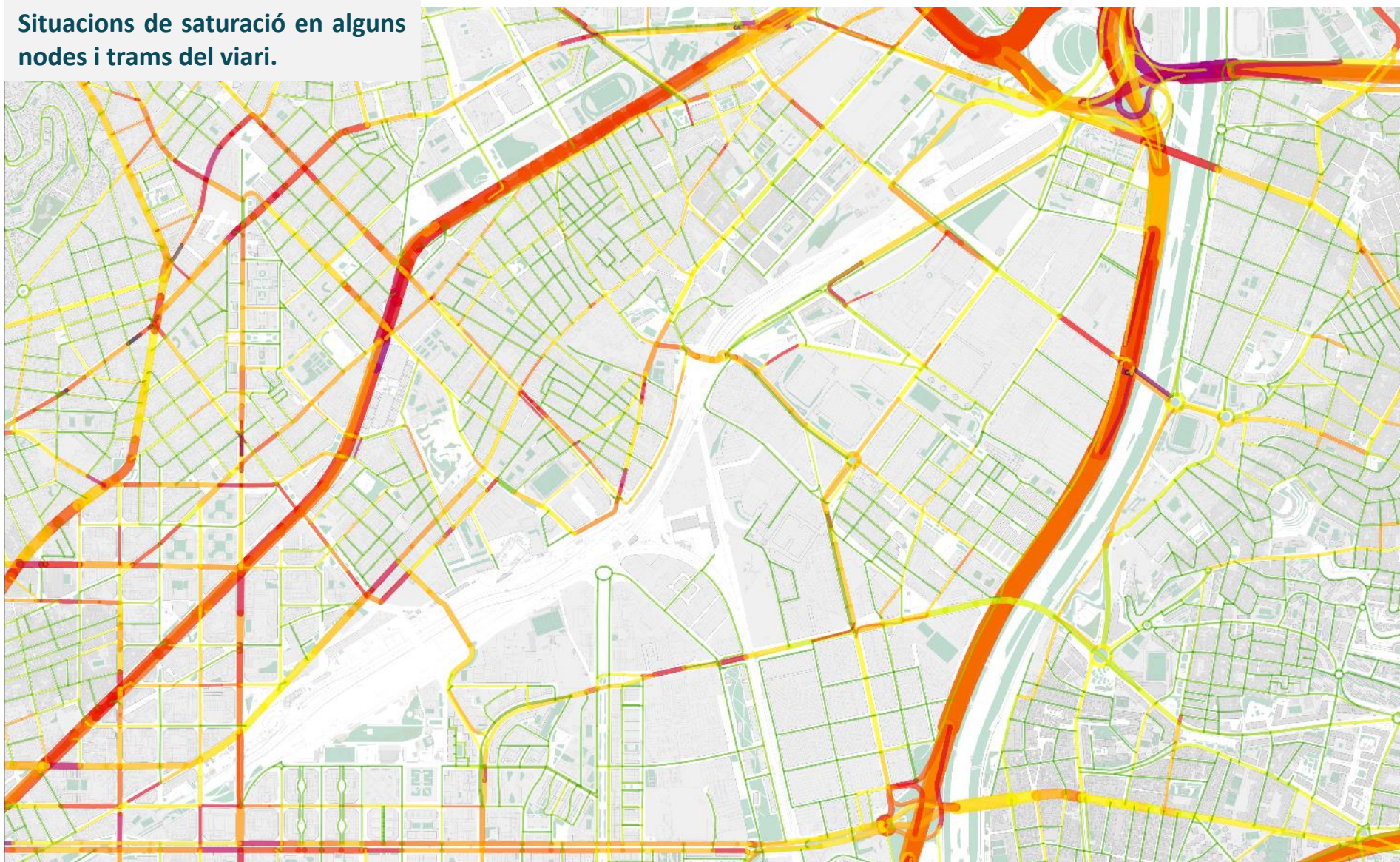


- Carril bici existent
- Carril bici previst
- Proposta
- Projecte BiciVia
- Zona pacificada
- Ancoratge existent
- Ancoratge proposat
- Bicing existent
- Bicing proposat
- Bicibox proposat

Aparcament i circulació: connectivitat i capacitat viària



Situacions de saturació en alguns nodes i trams del viari.



Aparcament i circulació: connectivitat i capacitat viària



Nous eixos viaris que milloren la connectivitat i augmenten la capacitat de transport.

