BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

JORNETLLOPPASTOR ARQUITECTES



LA MOBILITAT AL SECTOR DE TÈRMIQUES

Abril 2015

consorcibesòs

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

Ajuntament de Badalona

SITUACIÓ

EL BARRI ES TROBA EMMARCAT PER UNES IMPORTANTS BARRERES FÍSIQUES



Connexions limitades i als extrems

RELACIÓ AMB L'ENTORN

VIANANTS I BICICLETES



Font: © Orto ICC

Les connexions de proximitat són precàries:

- En sentit vertical, hi ha tres passos per travessar el tren però mal distribuïts, que penalitzen els recorreguts
- En sentit horitzontal, cal recórrer trams amb urbanització precària

VIANANTS I BICICLETES



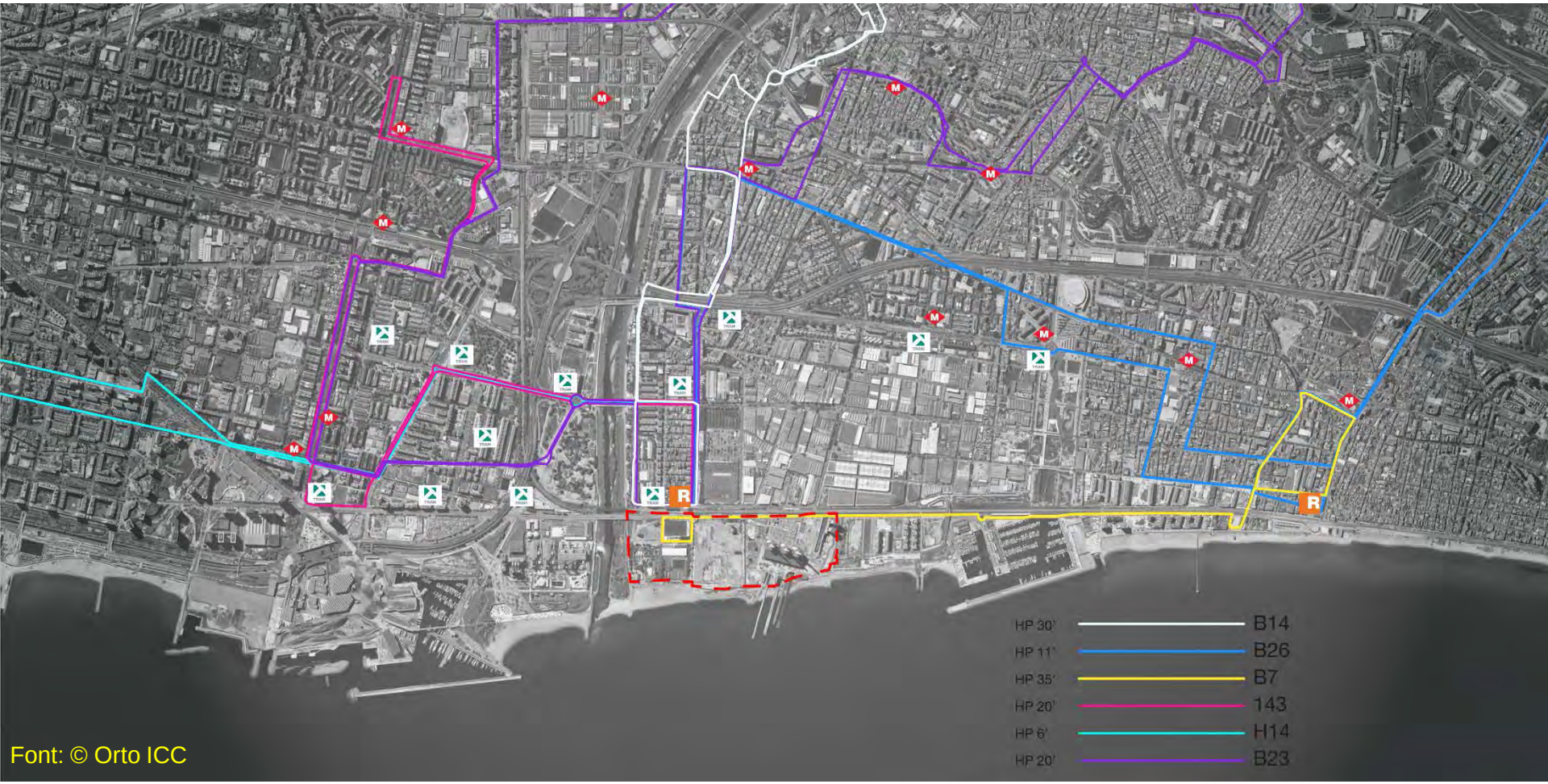




- Internament la distribució de l'espai i la vialitat configuraran els itineraris de mobilitat
- Les distancies són relativament curtes 400 x 900 m i el terreny és pla
- Es proposen uns eixos bàsics on hi haurà carril bici i uns de secundaris tipus zona 30 amb la vialitat compatida



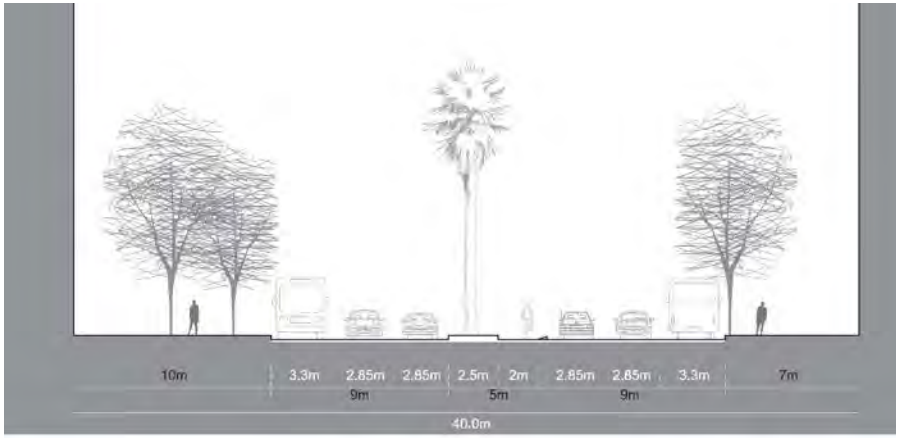
TRANSPORT PÚBLIC – XARXA DE BUS



Per dins l'àmbit només hi passa una línia (BD7 - freq 35')
A l'altre costat de la via, hi ha diverses línies que connecten adequadament amb el metro, els marges dret i esquerre del riu, Barcelona i el centre de Badalona. No tenen freg. Elevades però la combinació d'elles permet connectar amb la L4 Fòrum amb 4' i L2 Artigues amb 6'.

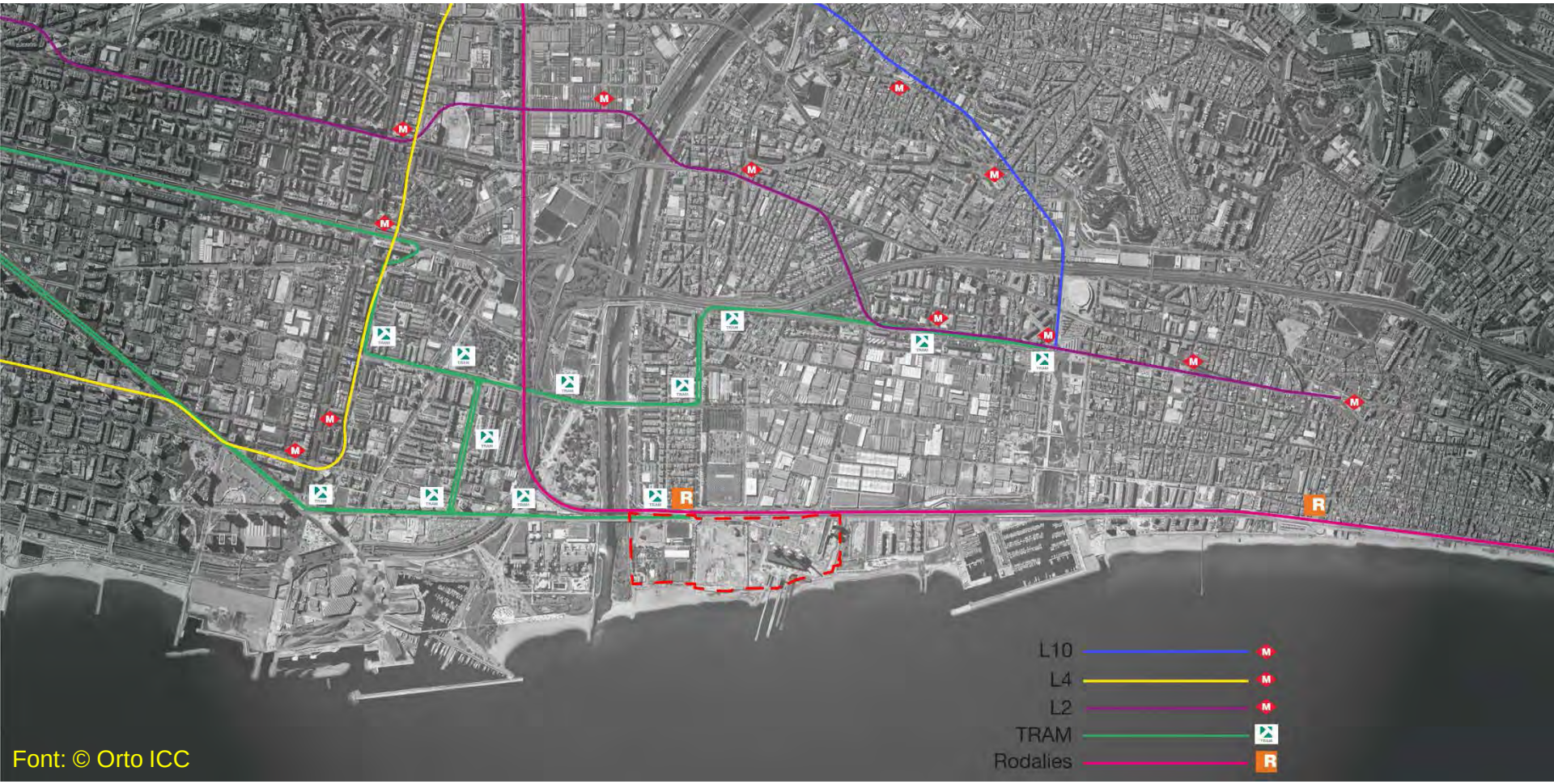
TRANSPORT PÚBLIC – XARXA DE BUS





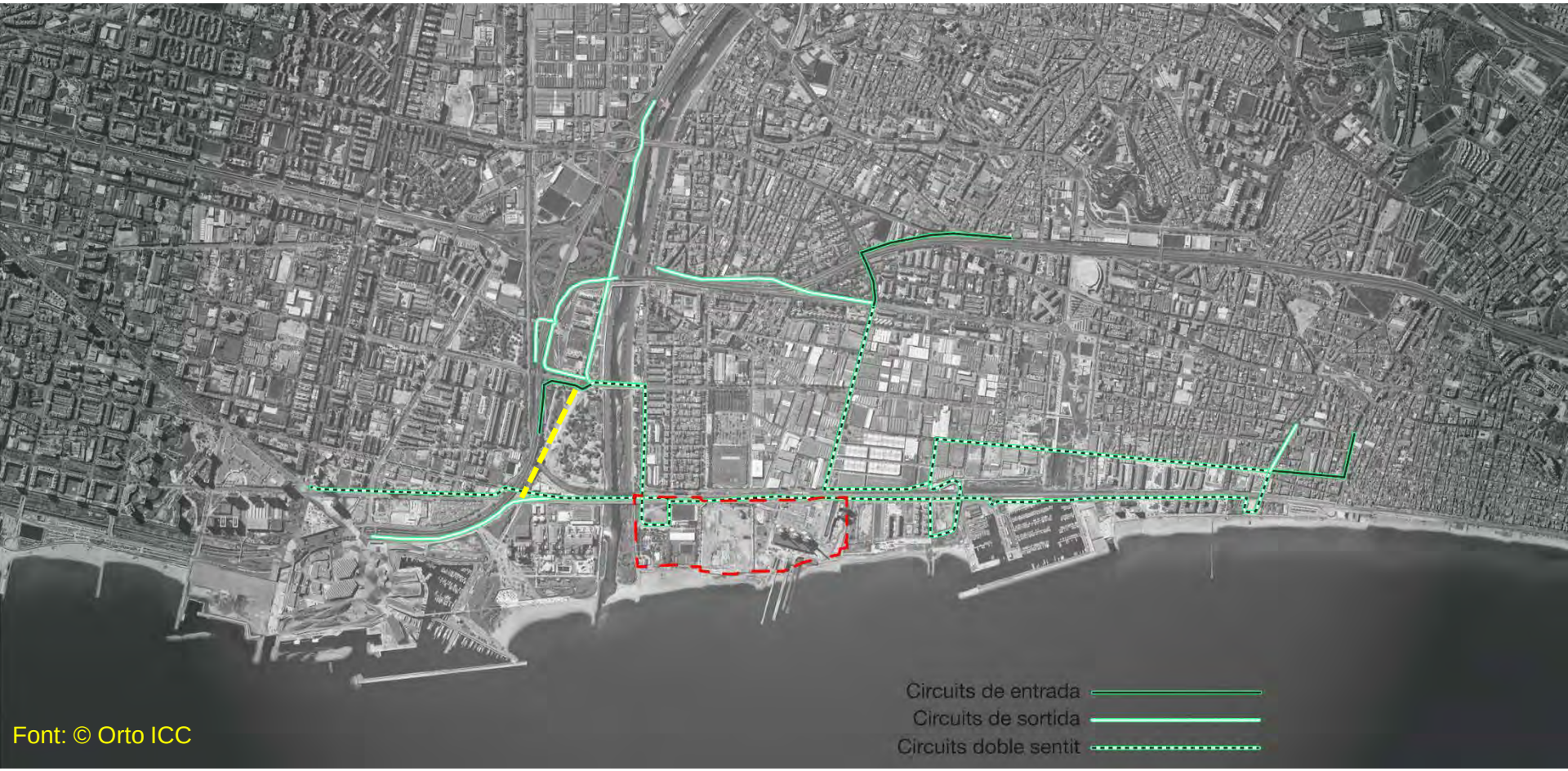
- Cal que una línia de bus penetri dins el barri amb una freqüència a l'entorn dels 8-10'
- Millorar freqüència del BD7
- Els eixos viaris principals han de tenir una secció adequada per la circulació del Bus, sense aparcament al costat de la vorera, Amb una amplada de carril adequat (3,00 – 3,30) i evitant les interferències amb els ciclistes a les parades

TRANSPORT PÚBLIC – XARXA FERROVIÀRIA



L'estació de Rodalies es troba a una distància màxima de 800 m i dóna una connexió molt bona amb el centre de Barcelona, el Maresme, i la resta de xarxa. Es troba a 18' de P. Catalunya amb una freq. De 7'-9'. En el futur millorarà la interconnectivitat amb la propera estació de la Sagrera. La prolongació del tramvia (PDI) cap al Port de Badalona inclouria alguna estació dins l'àmbit.

VIALITAT



Tot i la proximitat amb la Ronda, les seves connexions no són immediates
La connexió amb la malla de la xarxa urbana es redueix a tres punts: carrer Olímpic, pont d'Eduard Maristany i pont Teixidores
Caldria completar les connexions amb una nova per vianants i cotxes a l'Av. del Maresme

REPARTIMENT MODAL

Repartiment modal actual estimat a l'àmbit d'estudi i proposat.

Comparació amb els repartiments modals establerts al PMU 2013-2018 per al conjunt de Barcelona i Badalona en els seus escenaris objectiu per al 2018.

	Àmbit MPGM		Barcelona		Badalona	
	Actual	PROPOSTA	Actual	Escenari PMU	Actual	Escenari PMU
Vehicle privat	48 %	**28 %**	26,7 %	18,6 %	25,7 %	22,6 %
Transport públic	24 %	**38 %**	39,9 %	43,0 %	19,8 %	22,0 %
A peu i bicicleta	28 %	**34 %**	33,4 %	38,4 %	54,5 %	55,3 %

ESQUEMA DE VIALITAT

Es proposa una vialitat primària o bàsica amb dos eixos principals que permetin una bona connexió amb l'entorn i un relligat de la trama interna. Un d'aquests eixos ha de ser Eduard Maristany.

Per aquests eixos és por on ha de circular el transport públic.

En aquests eixos cal definir un carril bici. Al a resta de la trama urbana no serà necessari ja que han de ser dissenyats com a vials pacificats o de convivència.

Són necessàries noves connexions per travessar la via del tren, tant per vianants i bicicletes (de 1 a 3) com pel transport públic i cotxes (una). Si es compara amb la Ronda Litoral els passos són cada 400 – 500 m.

Cal tenir en compte la carrega i descarrega en els dissenys inicials.

CONCLUSIONS

A PEU I EN BICICLETA

- La mobilitat interna al barri podrà ser fàcilment a peu i en bicicleta.
- Cal millorar la connectivitat a peu i en bicicleta amb l'entorn creant nous passos per travessar la via del tren.
- Cal millorar la qualitat dels passos inferiors existents.

TRANSPORT PÚBLIC

- El barri té molt a prop seu una bona dotació de transport públic
- Cal millorar la connexió interna i de proximitat: alguna de les línies d'autobús hauria d'entrar dins el barri i fer un petit recorregut intern que connectés també amb Rodalies.
- El cost d'aquestes prolongacions pot ser alt (pels km recorreguts) degut a la manca de passos inferiors.

VIALITAT

- Es necessària la construcció d'un nou pas viari de connexió entre el barri i l'entorn per superar l'efecte barrera de les vies i millorar la connexió amb els eixos viaris principals.

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
T. +34 932 237 400

© 2015, BARCELONA REGIONAL