



Ajuntament  
de Barcelona



## **Estudi d'ordenació de la mobilitat de Sant Andreu de Palomar**

Propostes de l'estudi de  
mobilitat

Document de treball

Desembre 2021

# Ordre del dia

---

1. Estat de l'estudi i metodologia de treball.
2. Presentació de les conclusions provisionals.
3. Calendari de les sessions de treball per la validació de les propostes i continuïtat de l'estudi.
4. Precs i preguntes.

# Calendari sessions participatives

## Objectiu

Validar l'estratègia i concretar les propostes per l'ordenació de la Mobilitat de Sant Andreu de Palomar de forma compartida amb la ciutadania.

## Estratègia i metodologia

Les diverses sessions participatives s'emmarcaran en un procés d'acompanyament tècnic amb la ciutadania per tal de compartir reptes, complexitats i presa de decisions sobre les diferents propostes de concreció que ofereix l'Estudi d'ordenació de la mobilitat de Sant Andreu de Palomar.

### Sessió oberta

#### Presentació conclusions

#### Estudi Mobilitat:

validació estratègia i presentació reptes i procés

### 2 sessions de treball

#### Concreció 1:

sentit circulació, accessos, velocitat, gestió passiva de la mobilitat.

#### Concreció 2:

càrrega i descàrrega, aparcament, tecnologia, gestió activa de la mobilitat

### Sessió oberta

#### Retorn conclusions

i de les mesures concretades.

# Objectius de la sessió

—

- **Nou model mobilitat pel poble** (nova visió a curt i llarg termini)



- **Caracterització de la nova jerarquia** (oportunitats i amenaces)



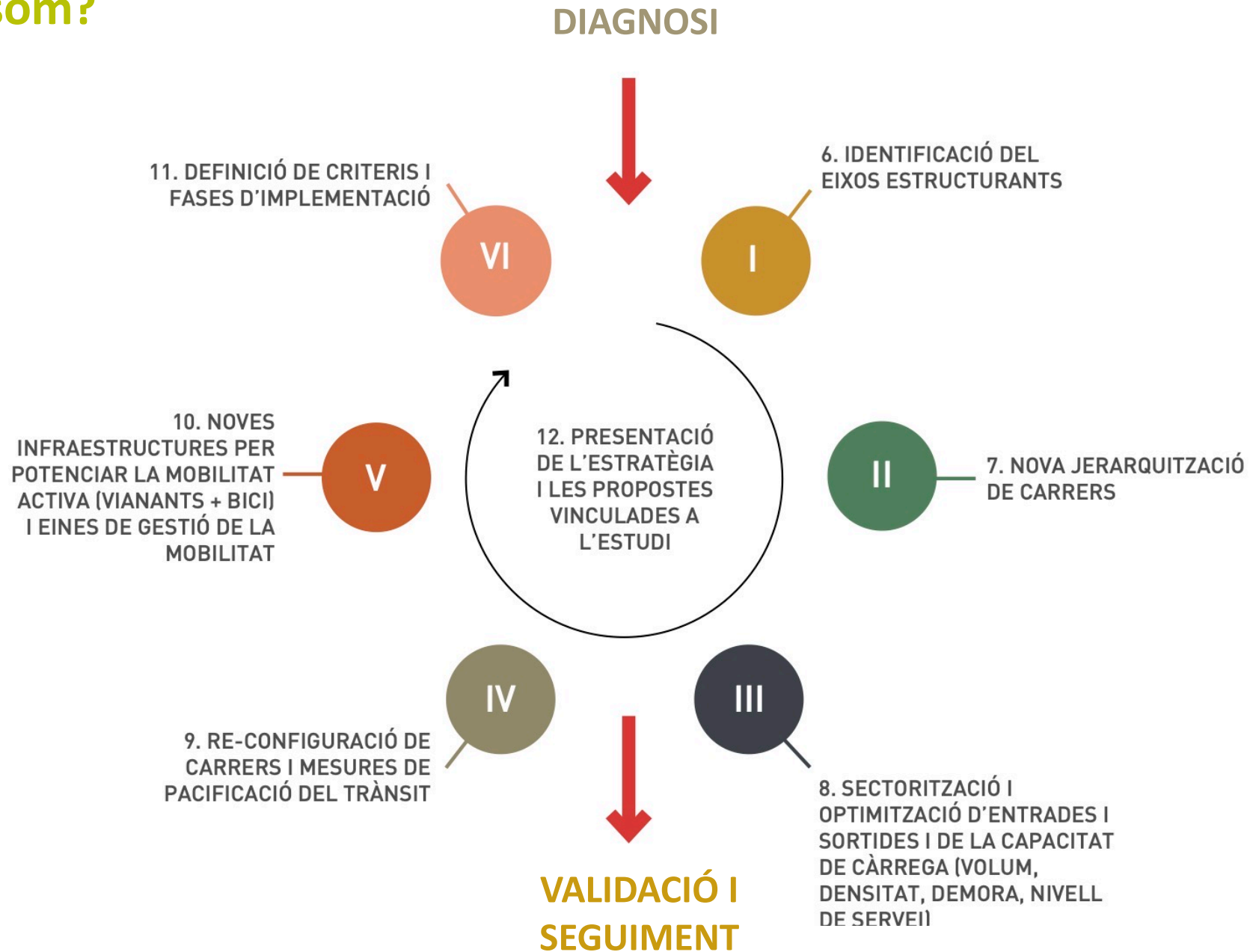
- **Canvis en els hàbits de mobilitat** (Avantatges i Inconvenients)



- **Com continuarem** (Gestió passiva i Gestió activa de la mobilitat)



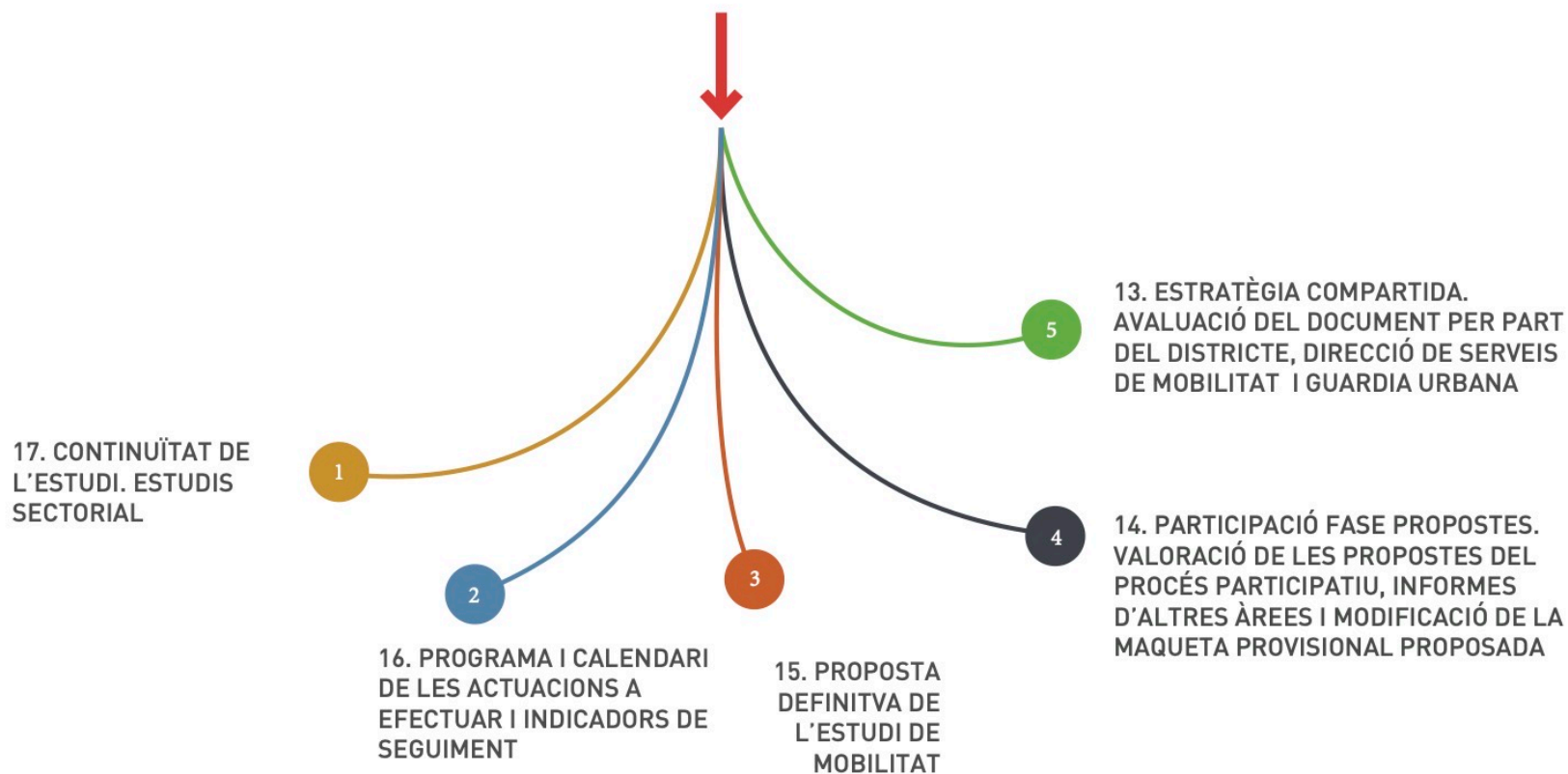
# On som?



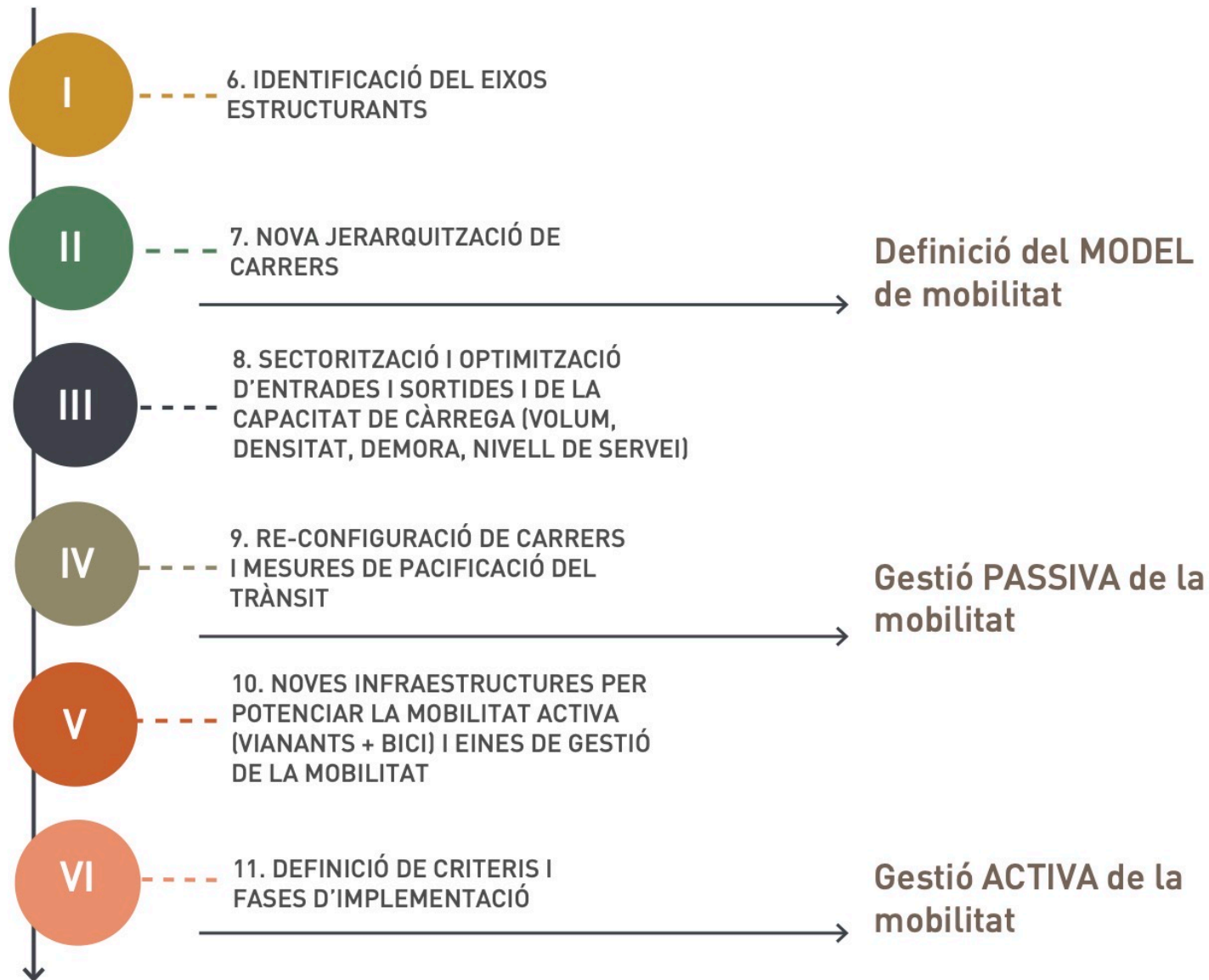
# Com seguirem?

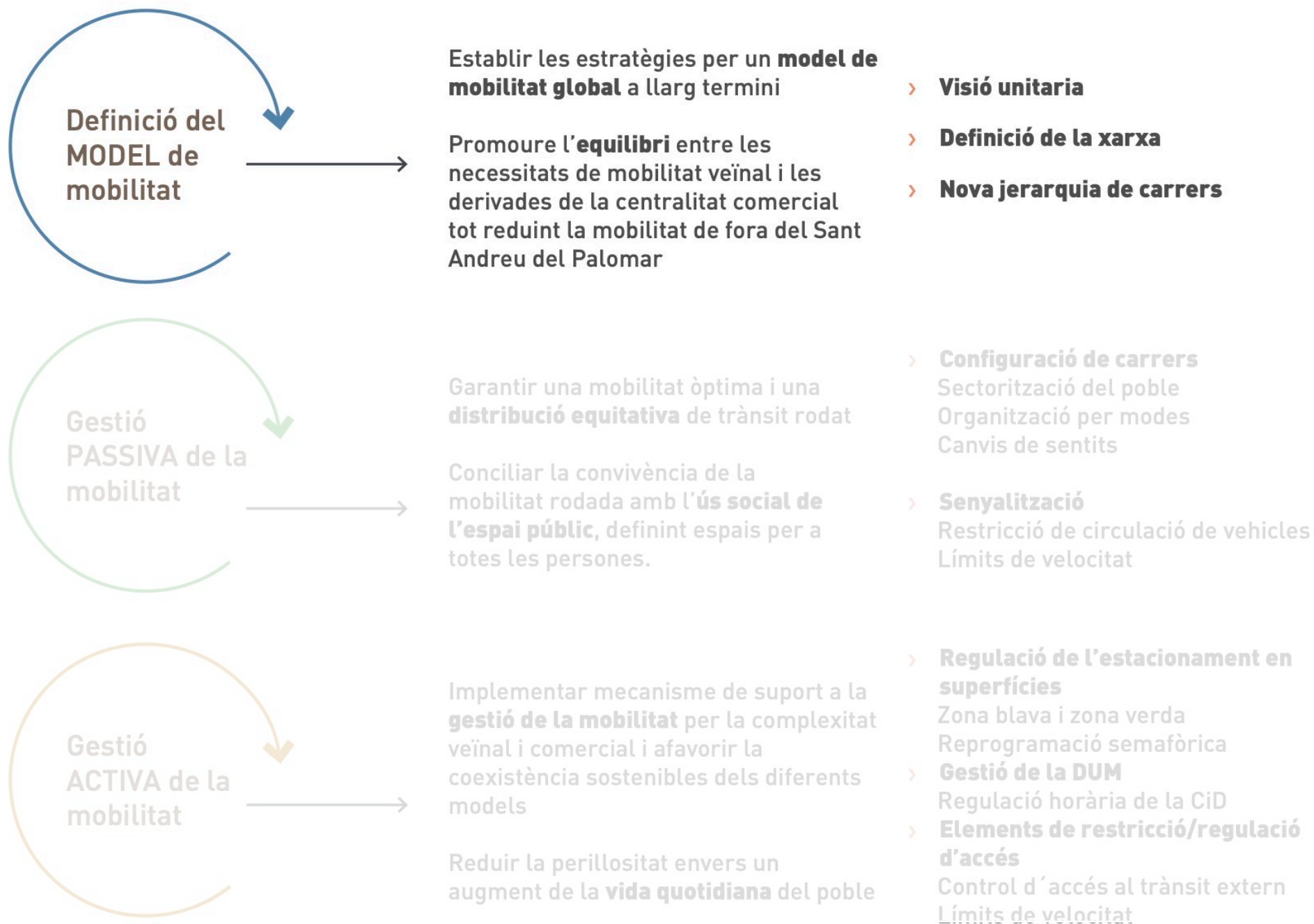
—

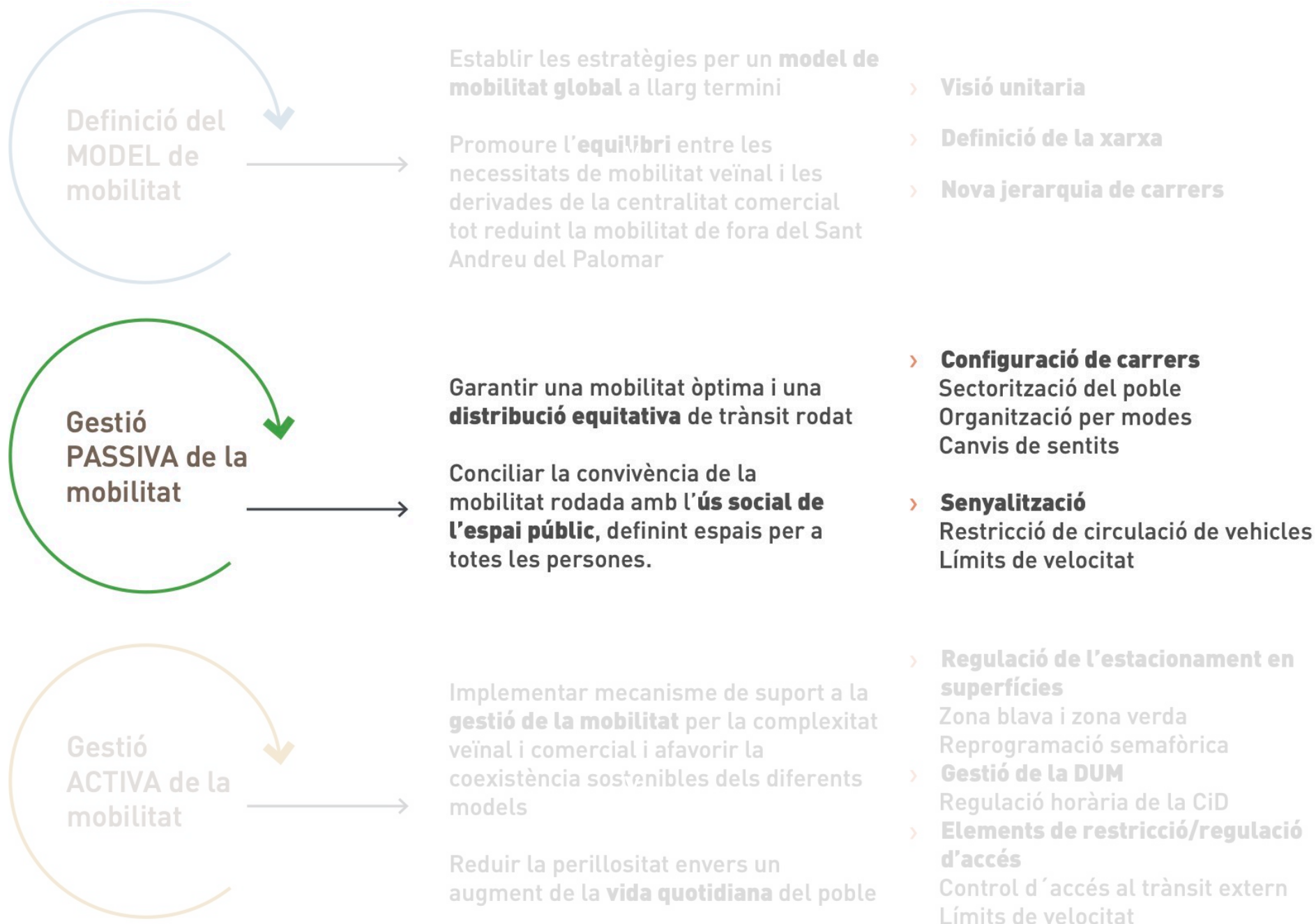
## VALIDACIÓ I SEGUIMENT

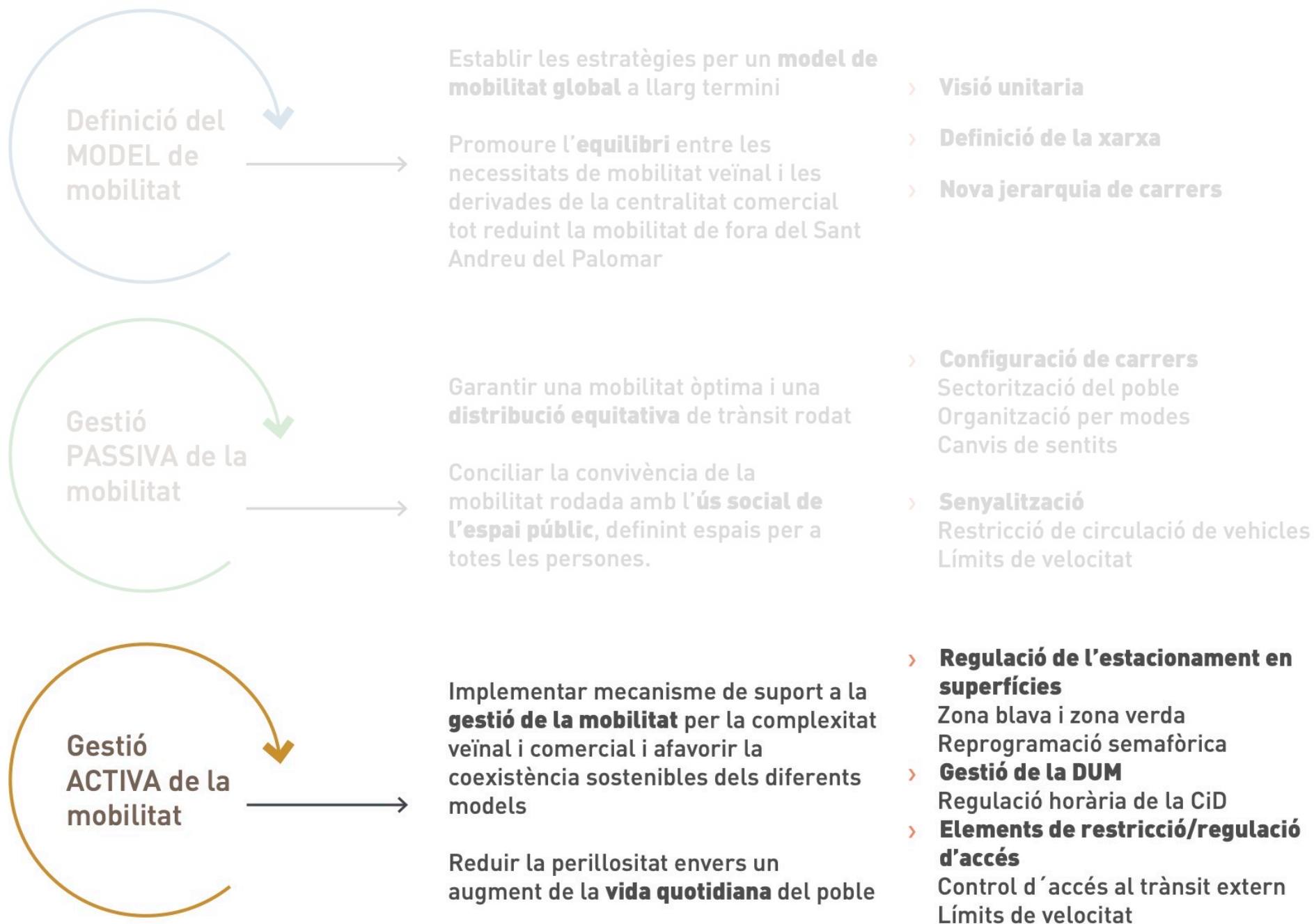


# Què proposem ?











# Què volem resoldre amb un nou model?

## GENERAL

- Definir una nova estratègia per a gestionar la circulació dels diferents modes a l'espai públic de Sant Andreu de Palomar.
- Proposar una nova jerarquia viària i les seves funcions pel nucli antic de Sant Andreu de Palomar.
- Reduir la mobilitat motoritzada privada i recuperar l'espai públic per a les persones

## MODES



- Alta afluència de vianants en carrers pacificats **conflueixen amb alta presència de vehicles motoritzats (privats i DUM)** al matí i a la tarda.
- **Conflicte entre vianants i bicicletes/VMP** en carrers de plataforma única.
- **Percepció d'inseguretat** en alguns carrers en les activitats quotidianes i de socialització a l'espai públic i la circulació de vehicles



- **Comportament insegur** en carrers locals i en carrers pacificats (**alta velocitat i percepció de perillositat**)



- Alta presència del vehicle privat durant el dia a les vies interiors del poble.
- Vies interiors del poble continuen sent utilitzades **com vies de pas**.
- **Incompliment de la velocitat de circulació** en carrers 30 (ex. Sta. Coloma-Virgili) i de plataforma única (ex. Agustí i Milà, Served).

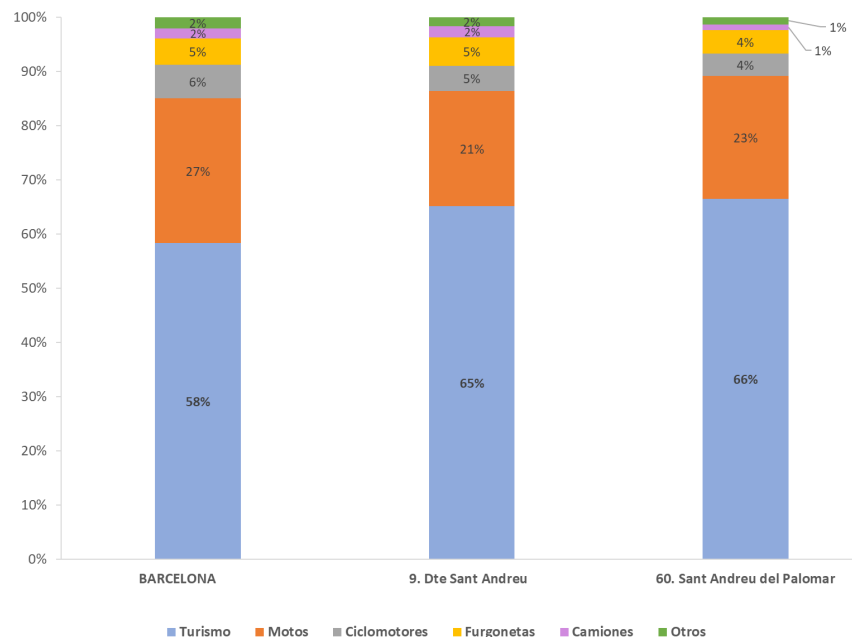


- Alta presència de vehicles DUM de grans dimensions en carrers pacificats i interiors del poble.
- **Conflicte a l'hora punta** del matí amb els vianants als carrers interiors del poble.
- L'alta ocupació de zones d'aparcament provoca la **circulació pels carrers interiors i estrets** del poble.

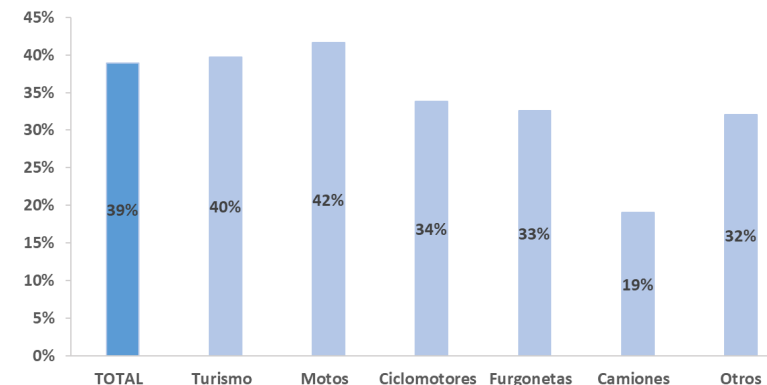
# Què volem resoldre amb un nou model?



Distribució de la composició vehicular (2020)



Parc vehicles respecte al Dte. Sant Andreu (2020)

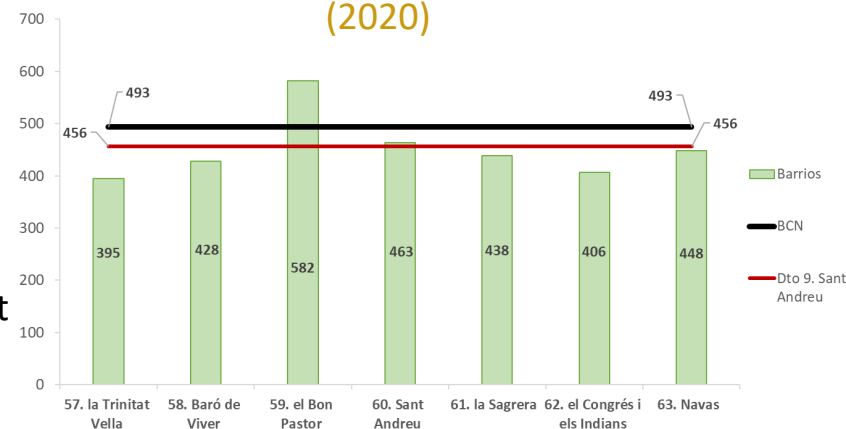


**Turismes: 18.008    Motos: 6.173    Ciclomotor: 1.094    Furgonetes: 1.193**

- El poble té un major percentatge de vehicles turismes en relació a BCN i al Dte. St. Andreu

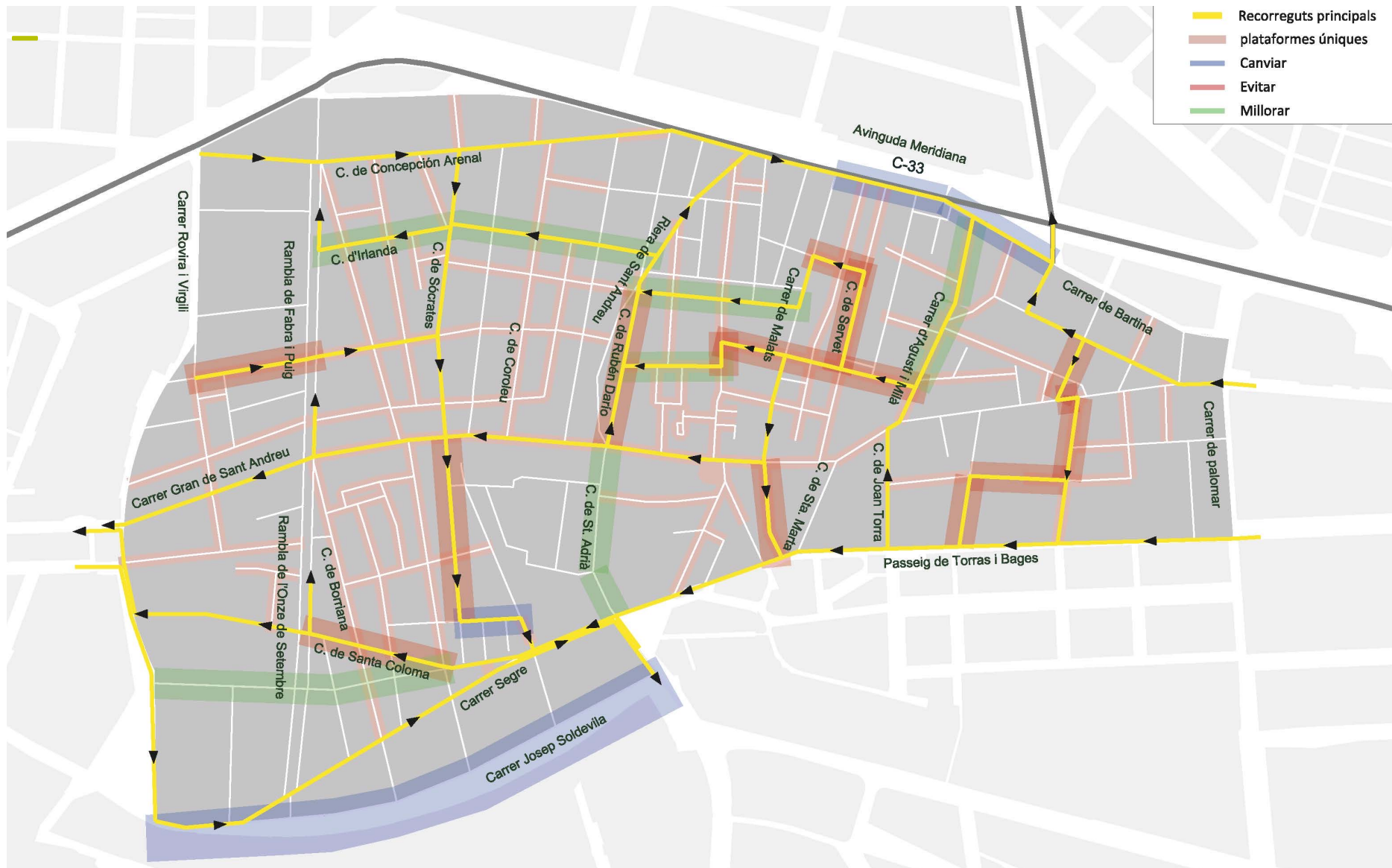
- L'índex de motorització del poble és lleugerament superior al del Dte. St. Andreu

Índex de motorització (veh./1.000hab) (2020)





# Què volem resoldre amb un nou model?

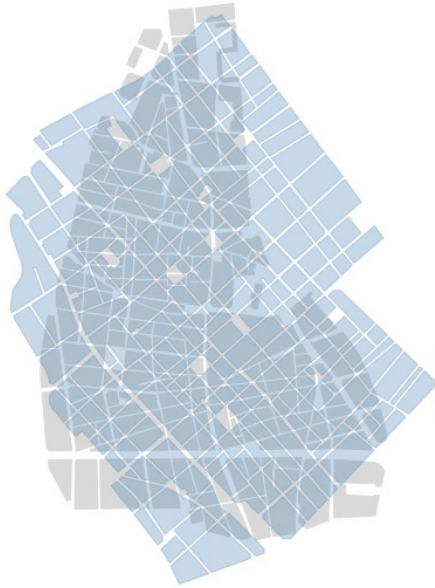


- **Nou model mobilitat pel poble** (nova visió a curt i llarg termini)
- Caracterització de la nova jerarquia (oportunitats i amenaces)
- Canvis en els hàbits de mobilitat (Avantatges i Inconvenients)
- Com continuarem (Gestió passiva i Gestió activa de la mobilitat)

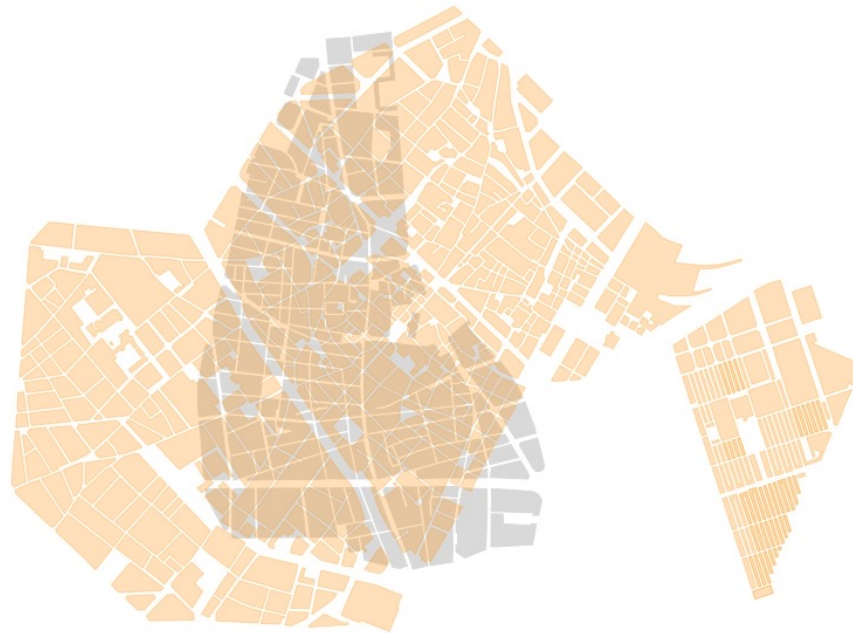
# PROPOSTA DE MODEL HORITZÓ

Cap a un model de ciutat

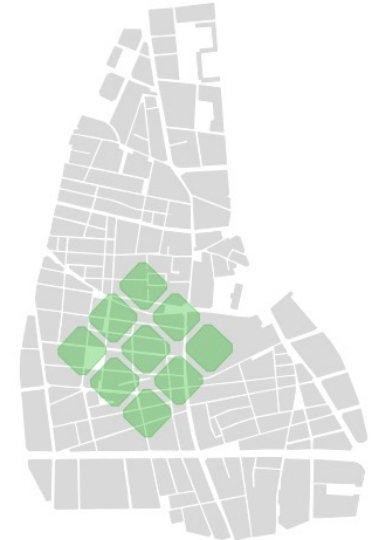
Gràcia



Ciutat Vella

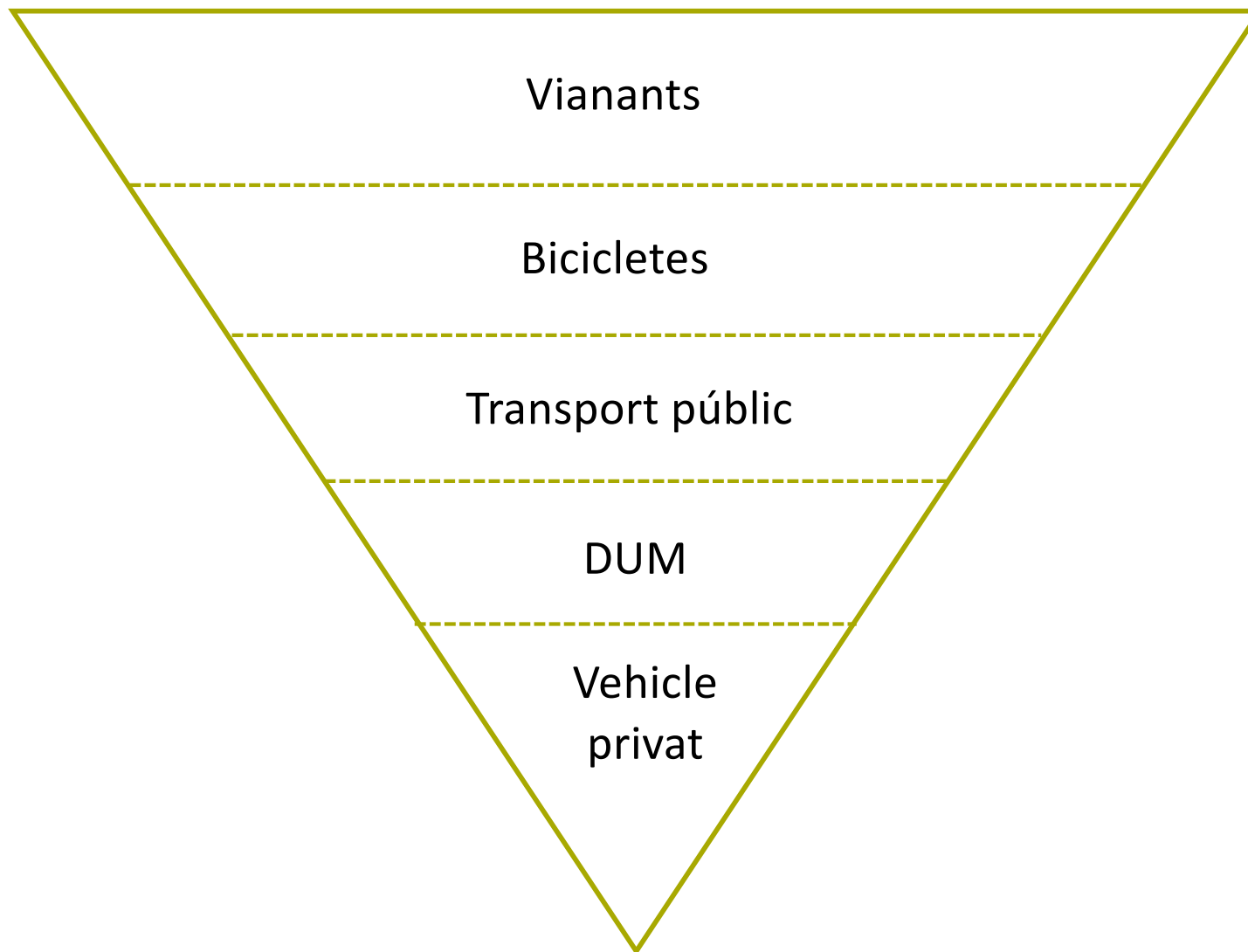


Eixample



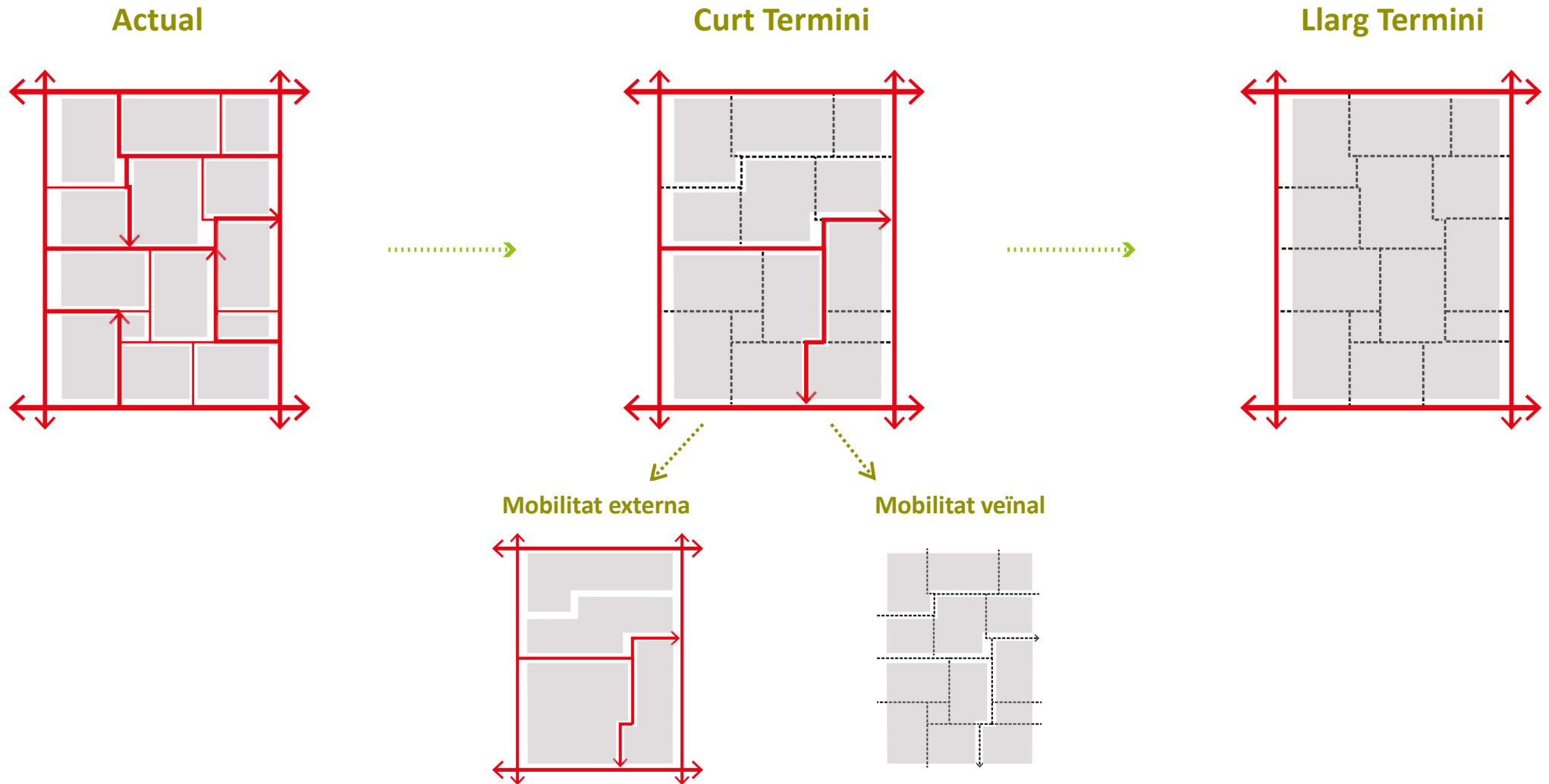
# PROPOSTA DE MODEL HORITZÓ

Cap a un model de ciutat



# PROPOSTA DE MODEL HORITZÓ

Cap a un model de ciutat



# PROPOSTA DE MODEL HORITZÓ

Nova jerarquia de la xarxa

## XARXA BÀSICA



- Carrers segregats
- Velocitat: 30-50 km/h

## XARXA LOCAL



- Carrers segregats
- Velocitat 30 km/h

## XARXA VEÏNAL



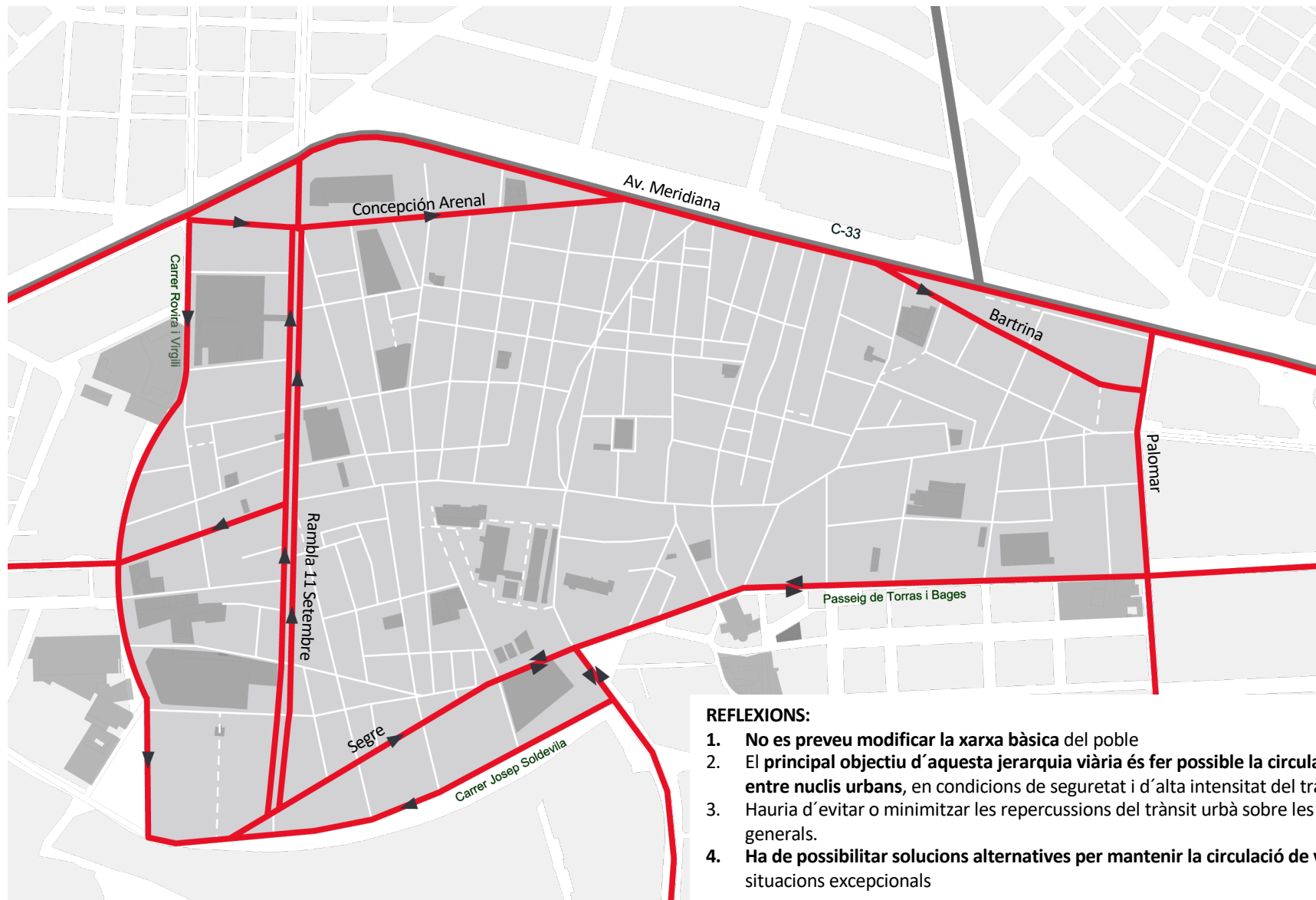
- Carrers segregats
- Carrers de plataforma única
- Urbanisme tàctic
- Velocitat 10-20 km/h

- **Nou model mobilitat pel poble** (nova visió a curt i llarg termini)
- **Caracterització de la nova jerarquia** (oportunitats i amenaces)
- **Canvis en els hàbits de mobilitat** (Avantatges i Inconvenients)
- **Com continuarem** (Gestió passiva i Gestió activa de la mobilitat)



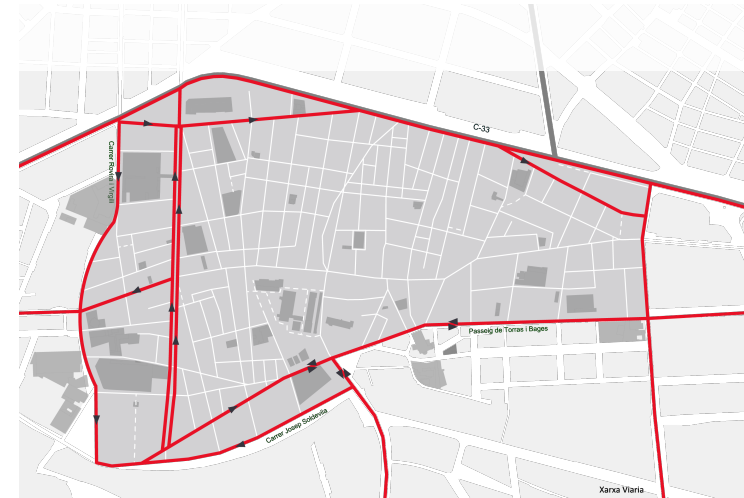
# PROPOSTA DE VALIDACIÓ DE LA NOVA JERARQUIA VIÀRIA

## Eixos estructurants – Xarxa bàsica



# PROPOSTA DE VALIDACIÓ DE LA NOVA JERARQUIA VIÀRIA

## Eixos estructurants – Xarxa bàsica



### Conceptes clau:

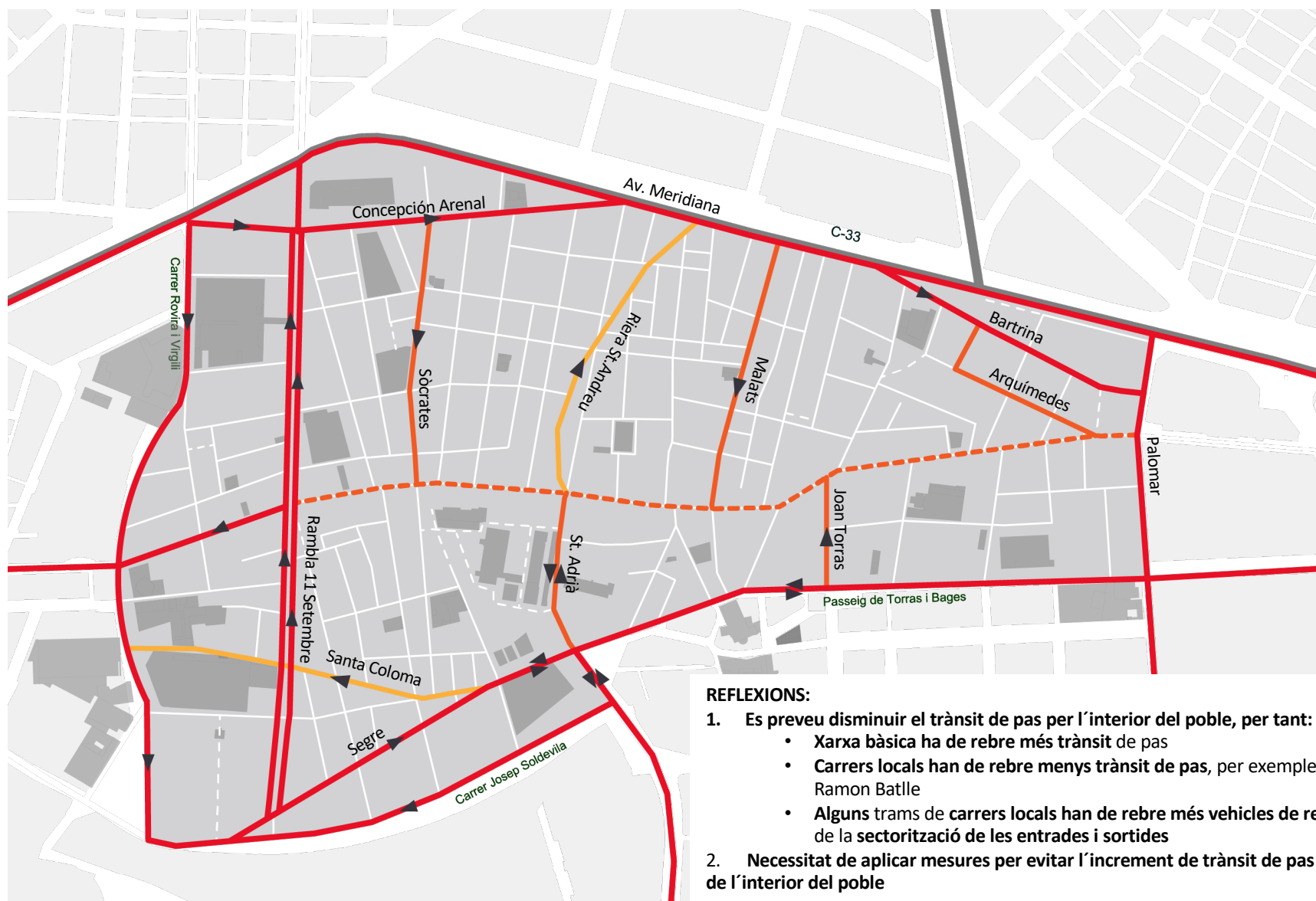
- Xarxa bàsica connecta amb la resta de la ciutat
- És la susceptible de patir congestió
- Xarxa bàsica=Gestió del trànsit i principals eixos del transport públic
- La gestió activa de la xarxa bàsica serà la que defineixi la seva prioritització

### Reptes a treballar:

- Simulació de l'entorn de la xarxa bàsica per definir criteris de prioritització de les interseccions, creuaments i Bus.
- Definir funció de Josep Soldevila abans i després obres de Sagrera
  - Curt termini=articulador de les línies: 11, 126, N9 per descongestionar Santa Coloma
  - Llarg termini=xarxa bàsica connectada als laterals del parc de la Sagrera

# PROPOSTA DE VALIDACIÓ DE LA NOVA JERARQUIA VIÀRIA

## Eixos estructurants – Xarxa local

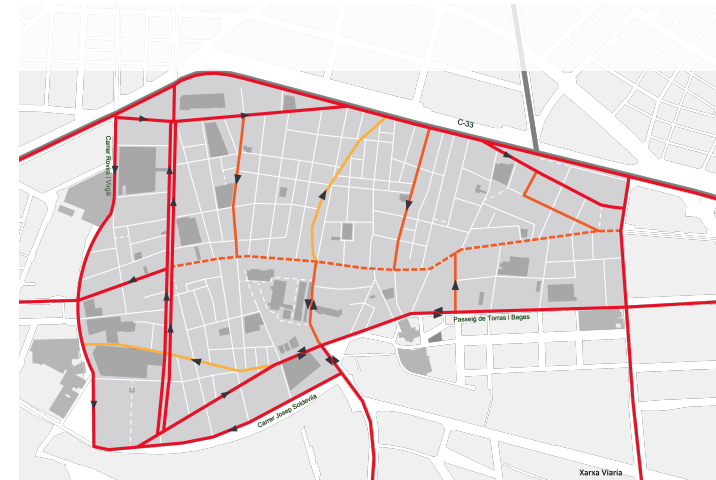


### REFLEXIONS:

1. Es preveu disminuir el trànsit de pas per l'interior del poble, per tant:
  - Xarxa bàsica ha de rebre més trànsit de pas
  - Carrers locals han de rebre menys trànsit de pas, per exemple, c/Sòcrates-Ramon Batlle
  - Alguns trams de carrers locals han de rebre més vehicles de residents a causa de la sectorització de les entrades i sortides
2. Necessitat de aplicar mesures per evitar l'increment de trànsit de pas per carrers locals de l'interior del poble

# PROPOSTA DE VALIDACIÓ DE LA NOVA JERARQUIA VIÀRIA

## Eixos estructurants – Xarxa local



### Conceptes clau:

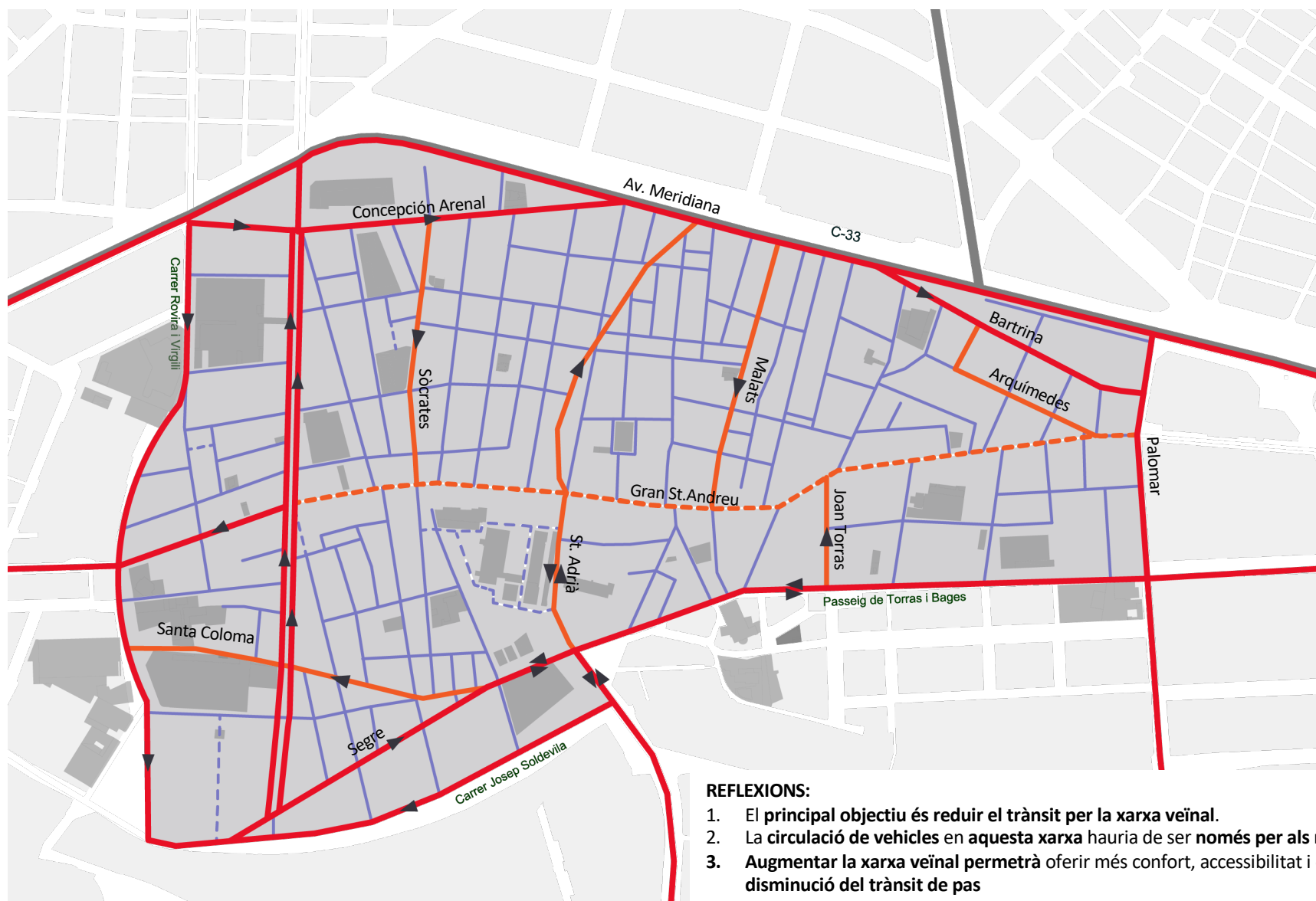
- Xarxa Local connecta la sectorització interna i amb la xarxa bàsica
- Defineix Gran de Sant Andreu com xarxa local amb prioritat invertida
- Elimina el trànsit de pas i distribueix el trànsit local
- Distribueix la DUM
- Xarxa Local=Organització estratègica d'entrades i sortides dels sectors
- La gestió activa de punts d'accés serà la que defineixi la flexibilitat del poble.
- Estratègia de curt termini amb Riera i Santa Coloma i a mig termini sense

### Reptes a treballar:

- Estudiar les alternatives tecnològiques de la gestió activa
- Estudi de la dinàmica DUM (requisits comerç local) i nova gestió horària pel curt i mig termini.
- Estudiar la gestió d'una plataforma logística de barri a llarg termini.
- Procés participació, comunicació i conscienciació de la implantació de la sectorització

# PROPOSTA DE VALIDACIÓ DE LA NOVA JERARQUIA VIÀRIA

## Eixos estructurants – Xarxa veïnal

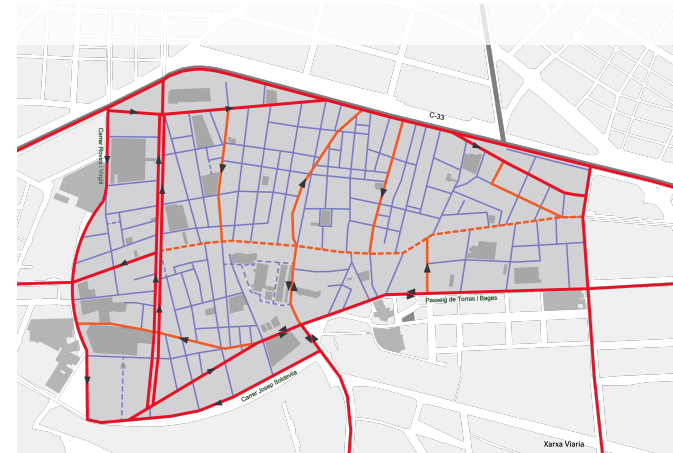


### REFLEXIONS:

1. El principal objectiu és reduir el trànsit per la xarxa veïnal.
2. La circulació de vehicles en aquesta xarxa hauria de ser només per als residents
3. Augmentar la xarxa veïnal permetrà oferir més confort, accessibilitat i contribuir amb la disminució del trànsit de pas

# PROPOSTA DE VALIDACIÓ DE LA NOVA JERARQUIA VIÀRIA

## Eixos estructurants – Xarxa veïnal



### Conceptes clau:

- Xarxa veïnal sectoritzada i connectada a la xarxa local
- Defineix un model de superilla en tres etapes.
- Elimina el trànsit de pas i limita el trànsit intern
- Pacifica tots els sectors
- Elimina la DUM en aquests sectors
- Xarxa Local=Gestió Passiva
- Estratègia de curt termini amb Riera i Santa Coloma i a mig termini sense i llarga termini com el poble de Sant Andreu del Palomar com una superilla.

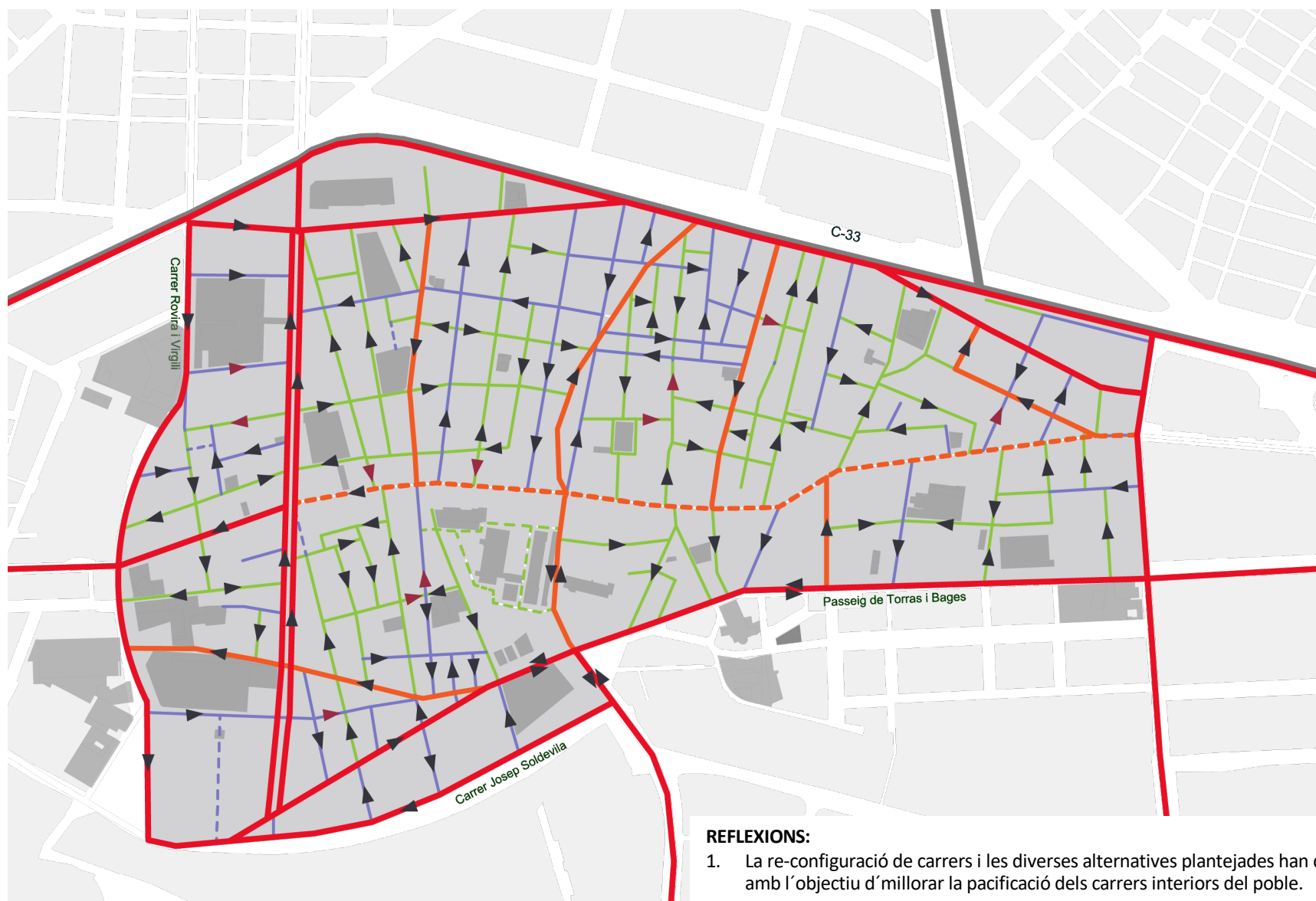
### Reptes a treballar:

- Estudiar la gestió de l'aparcament en superfície
- Estudi la transformació progressiva en prioritat invertida dels carrers
- Definir la materialització i model dels carrers de la xarxa veïnal
- Procés participació, comunicació i conscienciació de la implantació de la sectorització



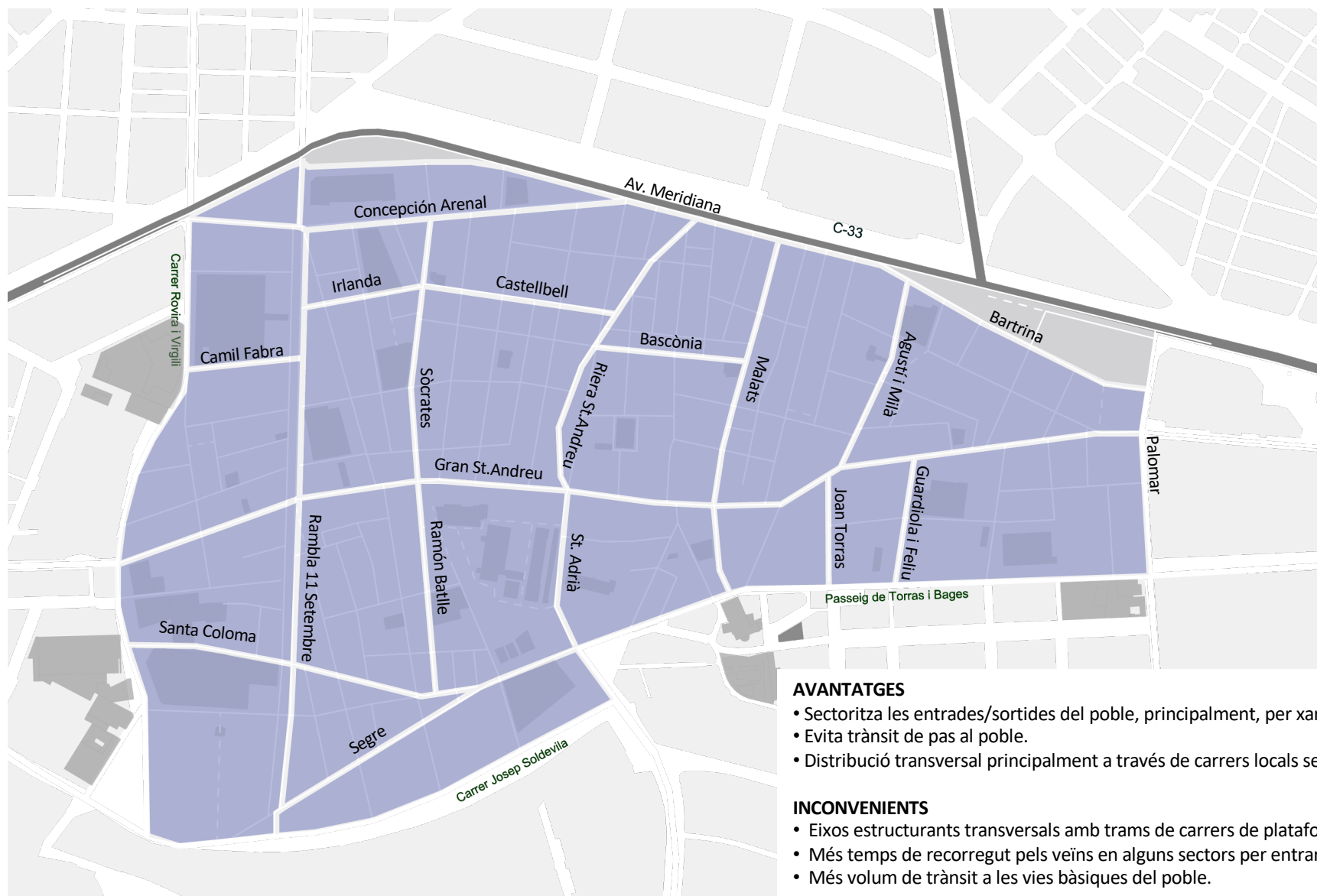
# PROPOSTA DE VALIDACIÓ DE LA NOVA JERARQUIA VIÀRIA

Re-configuració de carrers i alternatives – Visió unitària amb espais de prioritat invertida



# PROPOSTA DE VALIDACIÓ DE LA NOVA JERARQUIA VIÀRIA

Gestió de la mobilitat - Sectors veïnals. Actual



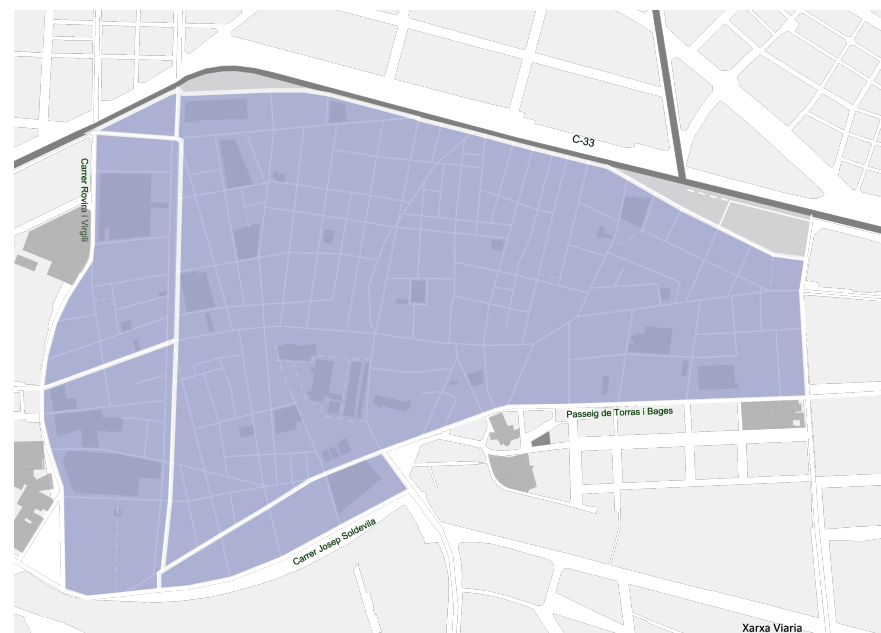
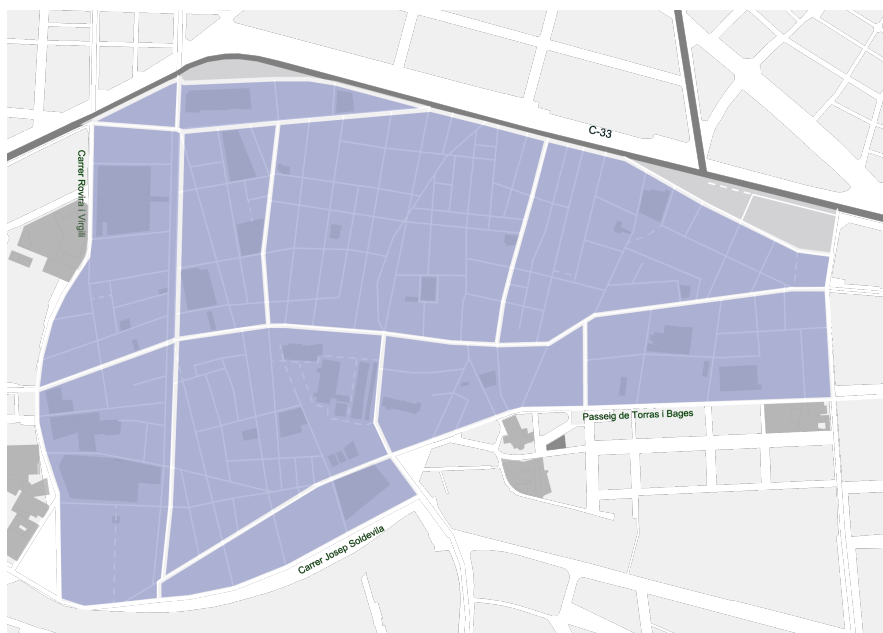
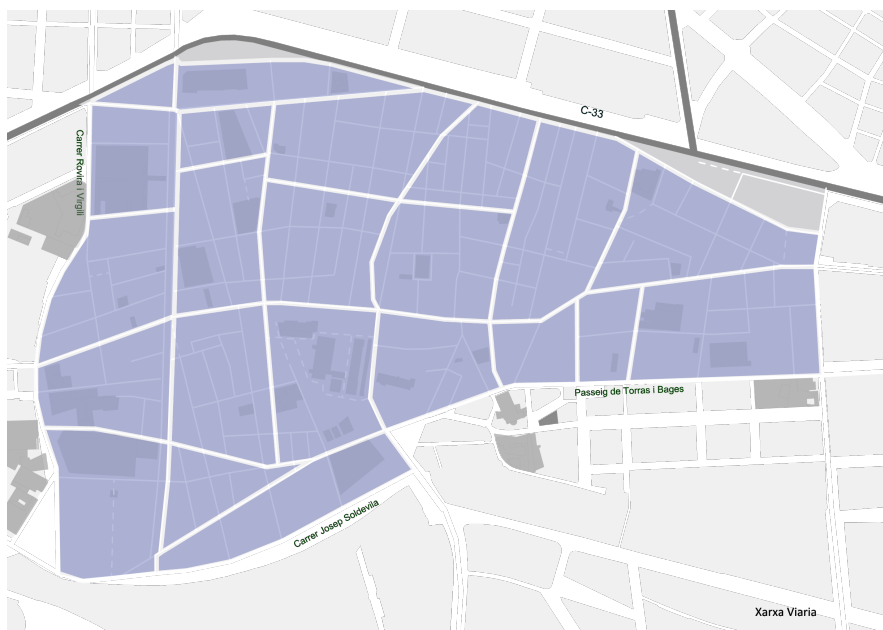
## AVANTATGES

- Sectoritza les entrades/sortides del poble, principalment, per xarxa local i bàsica.
- Evita trànsit de pas al poble.
- Distribució transversal principalment a través de carrers locals segregats.

## INCONVENIENTS

- Eixos estructurants transversals amb trams de carrers de plataforma única.
- Més temps de recorregut pels veïns en alguns sectors per entrar/sortir.
- Més volum de trànsit a les vies bàsiques del poble.





# NOVES OPORTUNITATATS



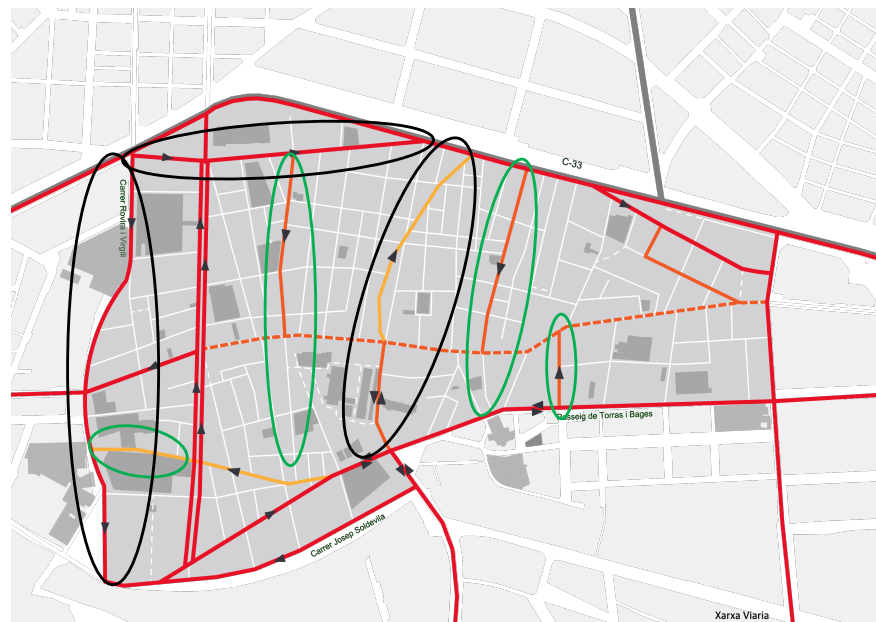
## Reequilibri de la mobilitat en xarxa bàsica i local

### Més pes en la distribució : ○

- Concepción Arenal (entrada sector) (+30% nivell saturació actual)
- Rovira i Virgili-Pare Manyanet-Virgili-Rambla
- Josep Soldevila (línies busos)
- Sant Adrià (entre Torras i Bages i Gran St. Andreu)
- Gran St. Andreu (extrems)
- Riera St. Andreu (Curt termini)

### Menys pes en la distribució : ○

- Sòcrates (Trencament drecera Ramon Batlle)
- Sant Coloma (entre Rambla i Pare Manyanet)
- Ramón Batlle
- Joan Torras
- Gran St. Andreu



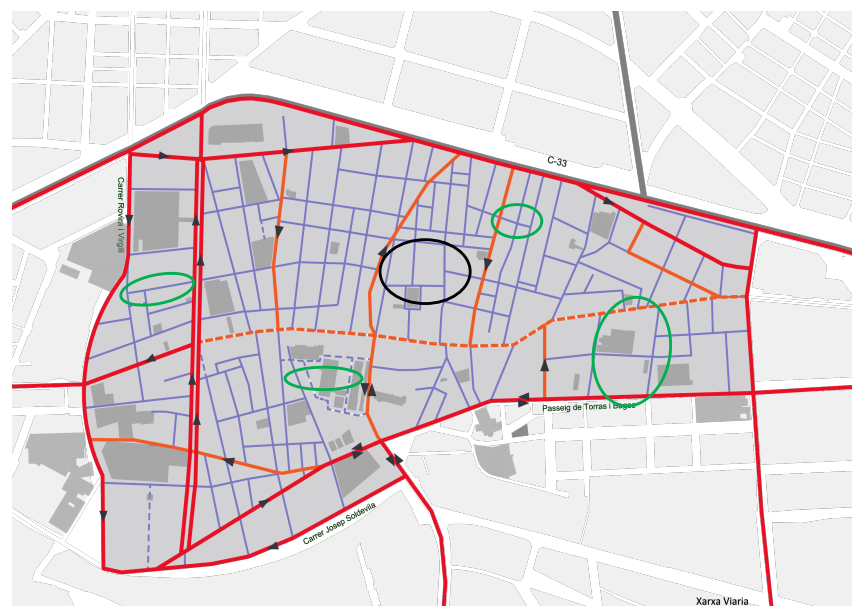
## Reequilibri de la mobilitat en xarxa veïnal

### Més pes en la distribució : ○

- Vintró i Pons i Gallarza (CiD per accés al mercat)

### Menys pes en la distribució : ○

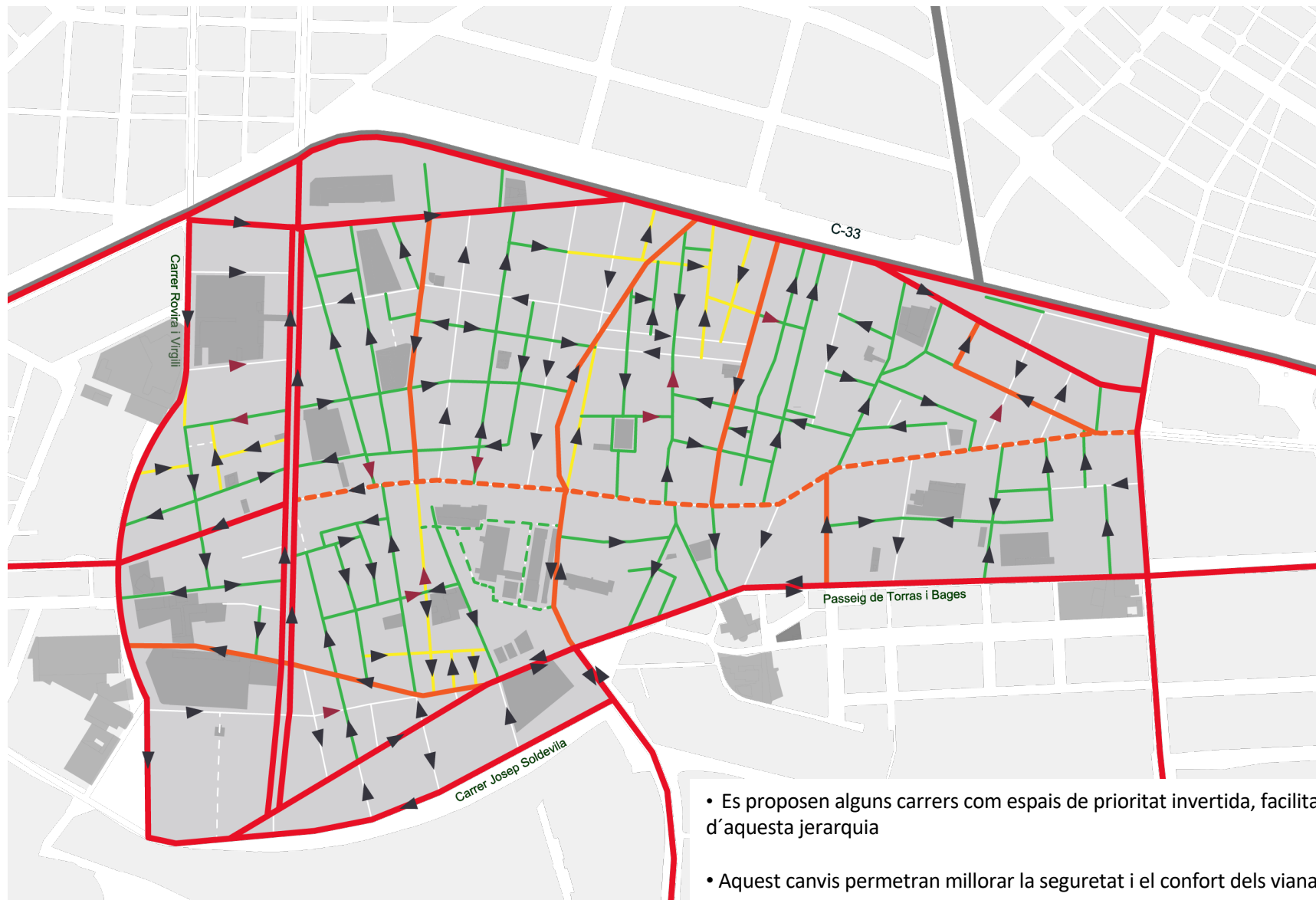
- Nadal
- Llenguadoç
- Coroleu
- Servet
- Arbúcies
- Residència (entre Gran St. Andreu-Lanzarote)
- Lanzarote (entre Residència i Guardiola i Feliu)



- **Nou model mobilitat pel poble** (nova visió a curt i llarg termini)
- **Caracterització de la nova jerarquia** (oportunitats i amenaces)
- **Canvis en els hàbits de mobilitat** (Avantatges i Inconvenients)
- **Com continuarem** (Gestió passiva i Gestió activa de la mobilitat)

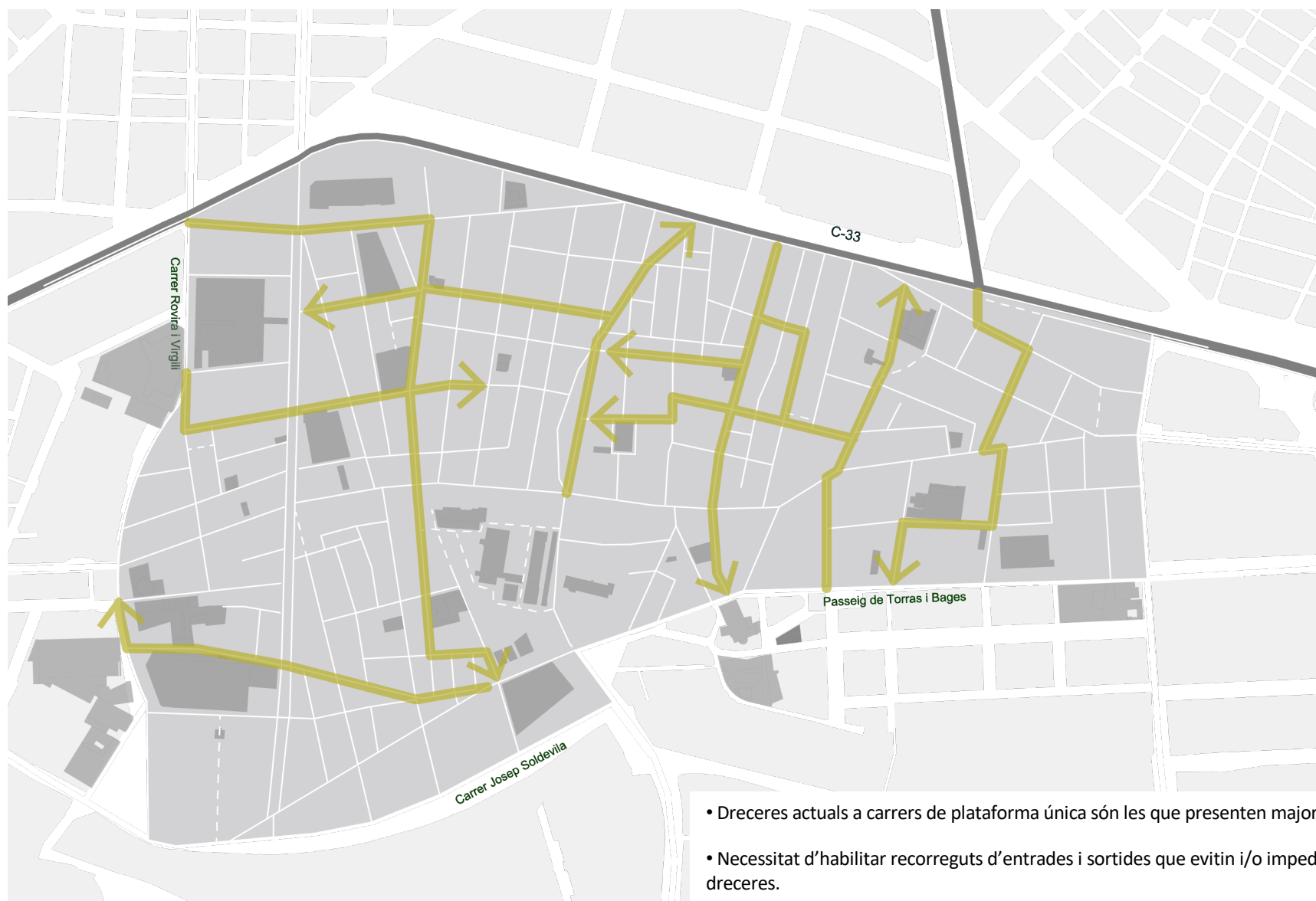
## PROPOSTES I PRIORITZACIÓ D'ACTUACIONS

Re-configuració de carrers— Visió unitària amb espais de prioritat invertida; propostes ampliació



# PROPOSTES I PRIORITZACIÓ D'ACTUACIONS

## Eixos estructurants – Dreceres actuals



# PROPOSTES I PRIORITZACIÓ D'ACTUACIONS

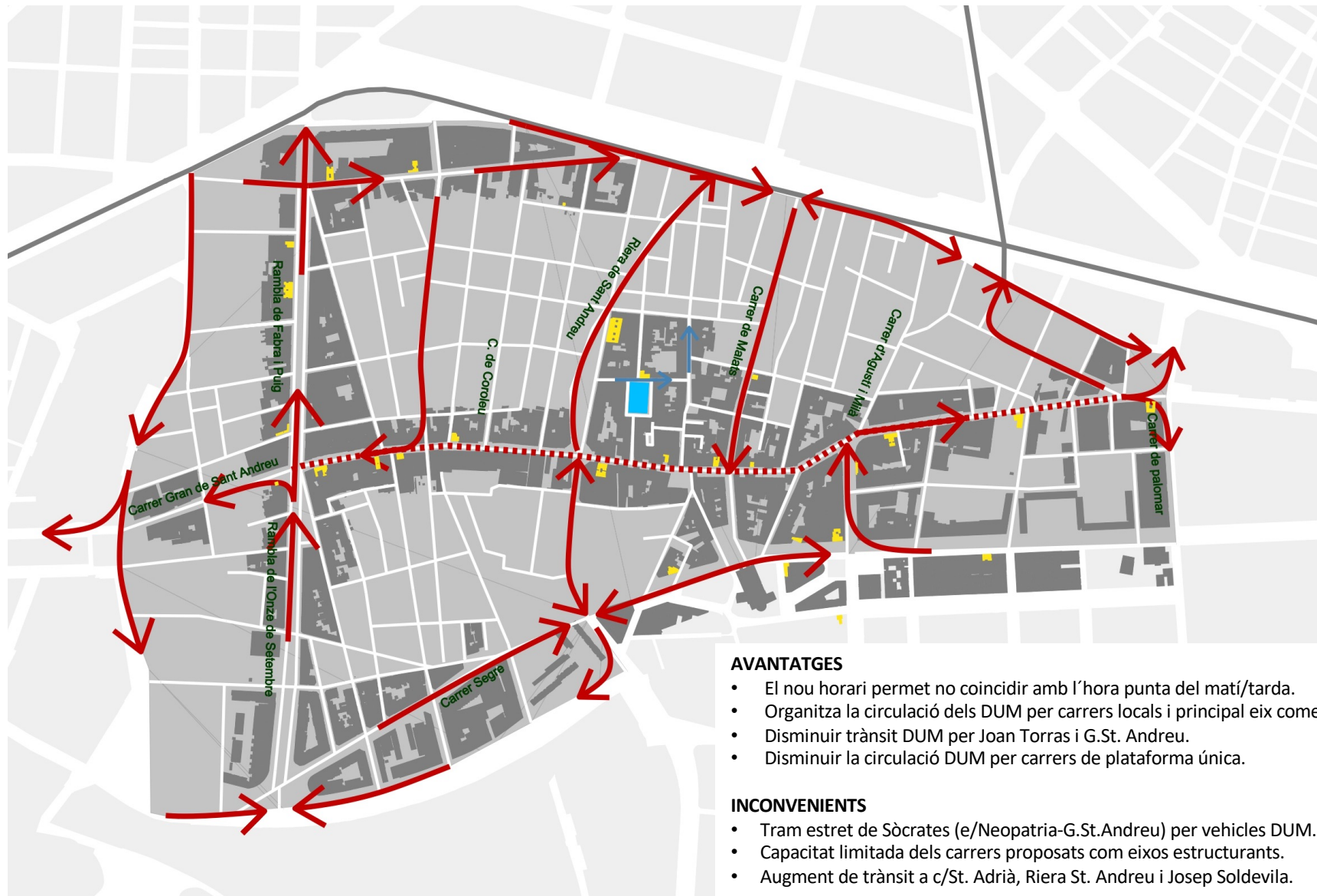
## Eixos estructurants – Trencament de les drecceres actuals





# PROPOSTES I PRIORITZACIÓ D'ACTUACIONS

## Eixos estructurants – Gestió de la DUM



### AVANTATGES

- El nou horari permet no coincidir amb l'hora punta del matí/tarda.
- Organitza la circulació dels DUM per carrers locals i principal eix comercial.
- Disminuir trànsit DUM per Joan Torras i G.St. Andreu.
- Disminuir la circulació DUM per carrers de plataforma única.

### INCONVENIENTS

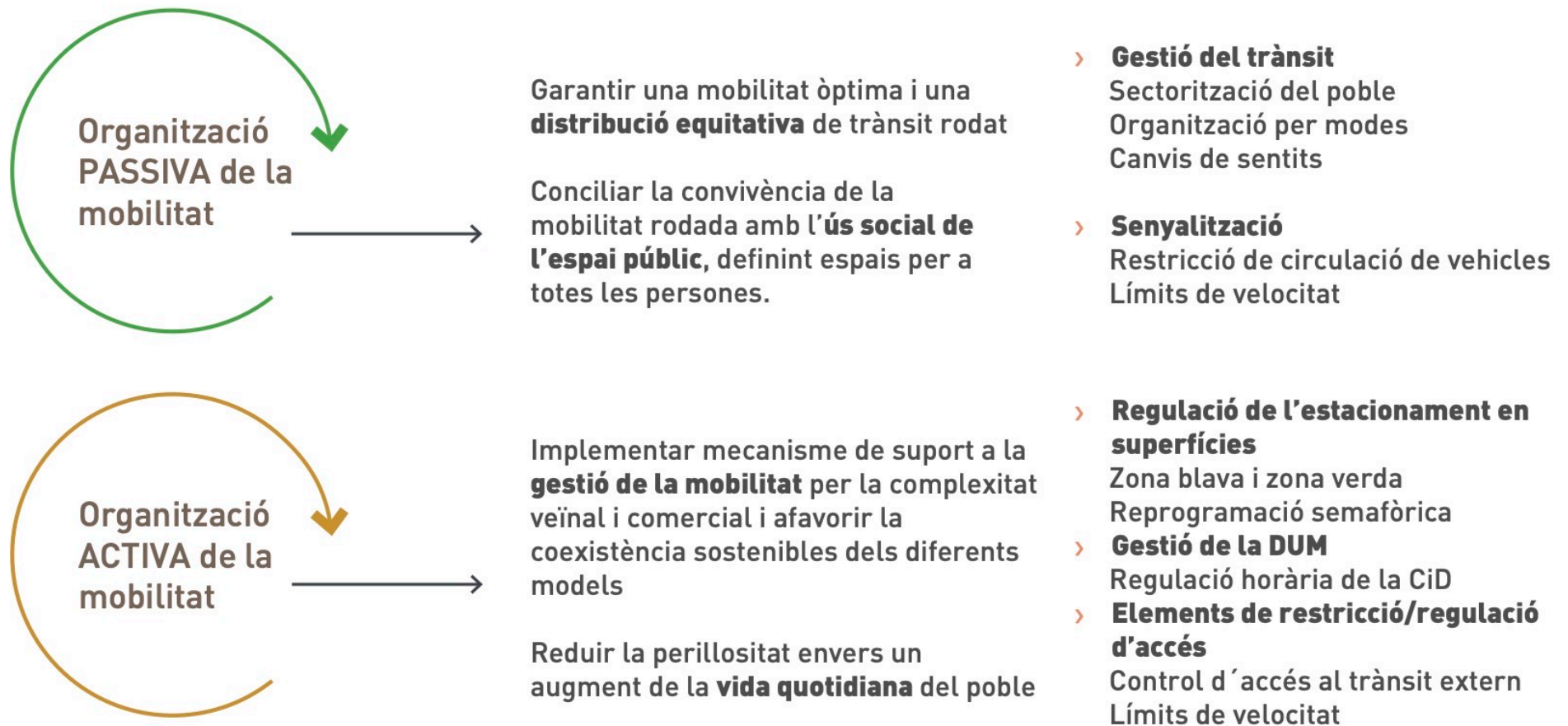
- Tram estret de Sòcrates (e/Neopatria-G.St.Andreu) per vehicles DUM.
- Capacitat limitada dels carrers proposats com eixos estructurants.
- Augment de trànsit a c/St. Adrià, Riera St. Andreu i Josep Soldevila.



# Continuació

- Nou model mobilitat pel poble (nova visió a curt i llarg termini)
- Caracterització de la nova jerarquia (oportunitats i amenaces)
- Canvis en els hàbits de mobilitat (Avantatges i Inconvenients)
- **Com continuarem** (Gestió passiva i Gestió activa de la mobilitat)

# Noves sessions de participació





Ajuntament  
de Barcelona



## **Estudi d'ordenació de la mobilitat de Sant Andreu de Palomar**

Propostes de l'estudi de  
mobilitat

Desembre 2021