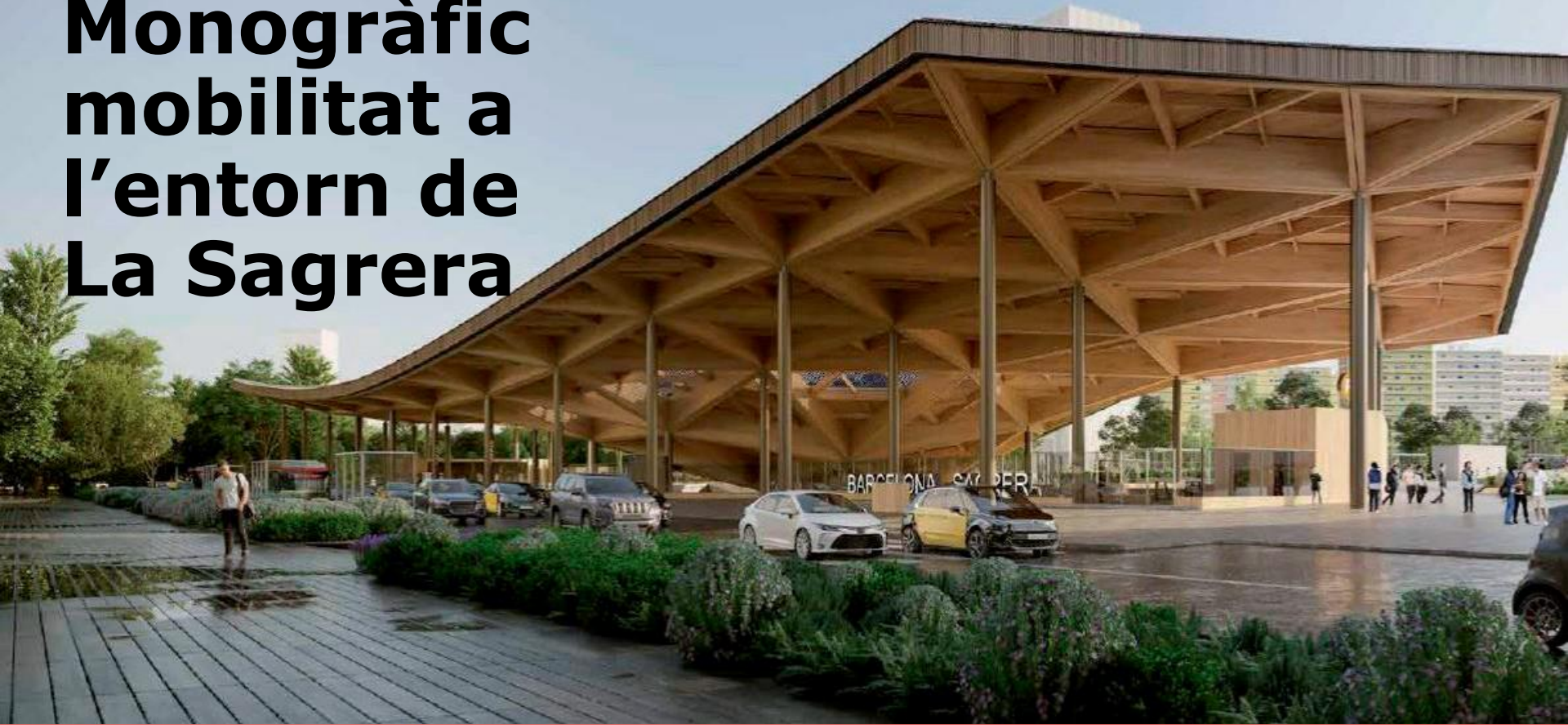


Monogràfic mobilitat a l'entorn de La Sagrera



1. Entorn i context
2. Objectius principals
3. Oferta de mobilitat
 - 3.1. Mobilitat activa
 - 3.2. Transport públic
 - 3.3. Connexions viàries
4. Demanda de mobilitat

Índex

Índex

1. Entorn i context
2. Objectius principals
3. Oferta de mobilitat
 - 3.1. Mobilitat activa
 - 3.2. Transport públic
 - 3.3. Connexions viàries
4. Demanda de mobilitat

1. Entorn i context

ÀMBIT INFLUÈNCIA

2 Districtes

11 Barris

POBLACIÓ ÀMBIT:

Actual:

243.780

Als darrers 10 anys
ha crescut un 6%

Escenari 2035:

+25.000 (10%)

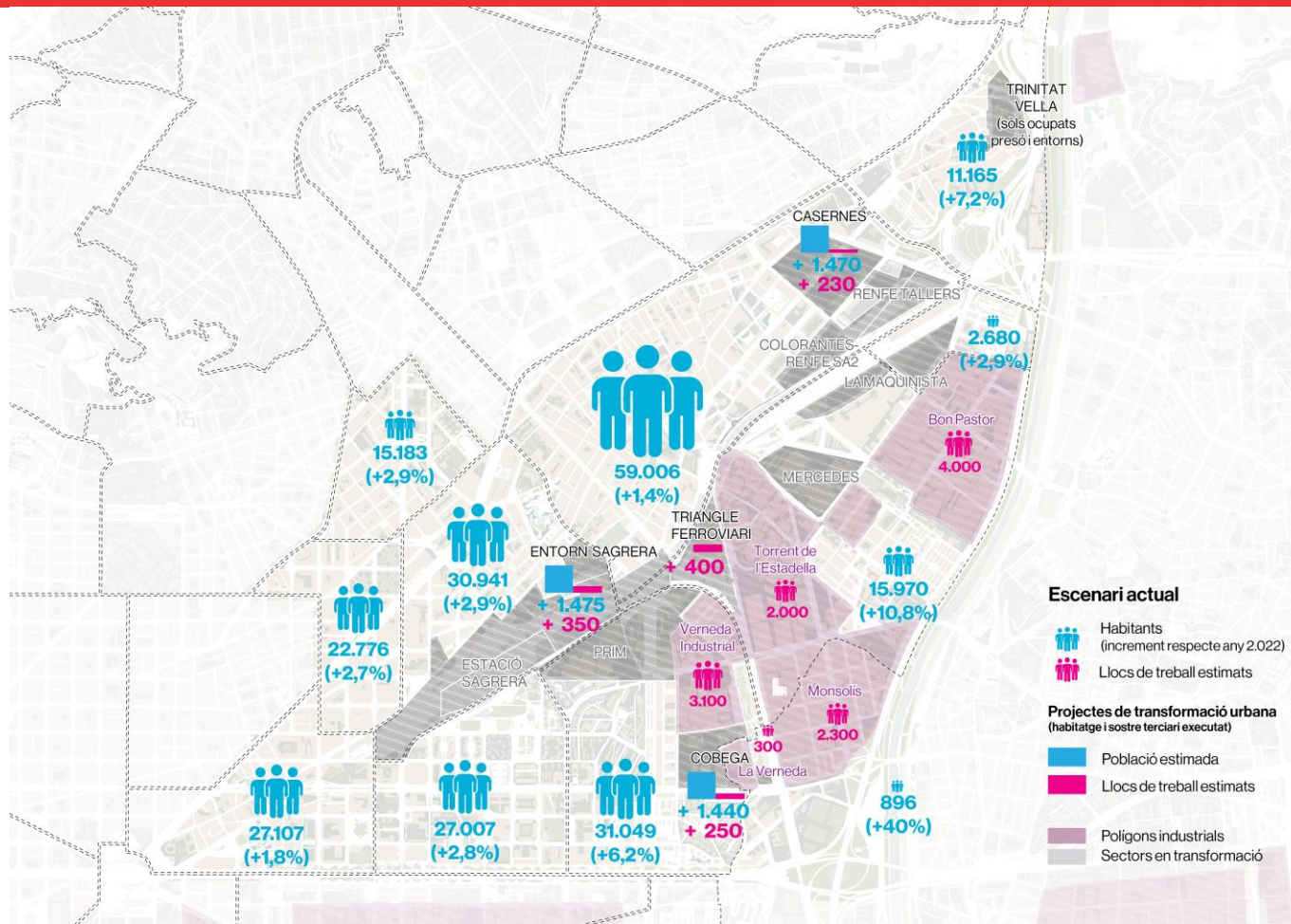
LLOCS DE TREBALL:

Actual:

11.700

Escenari 2035:

+10.950 (100%)



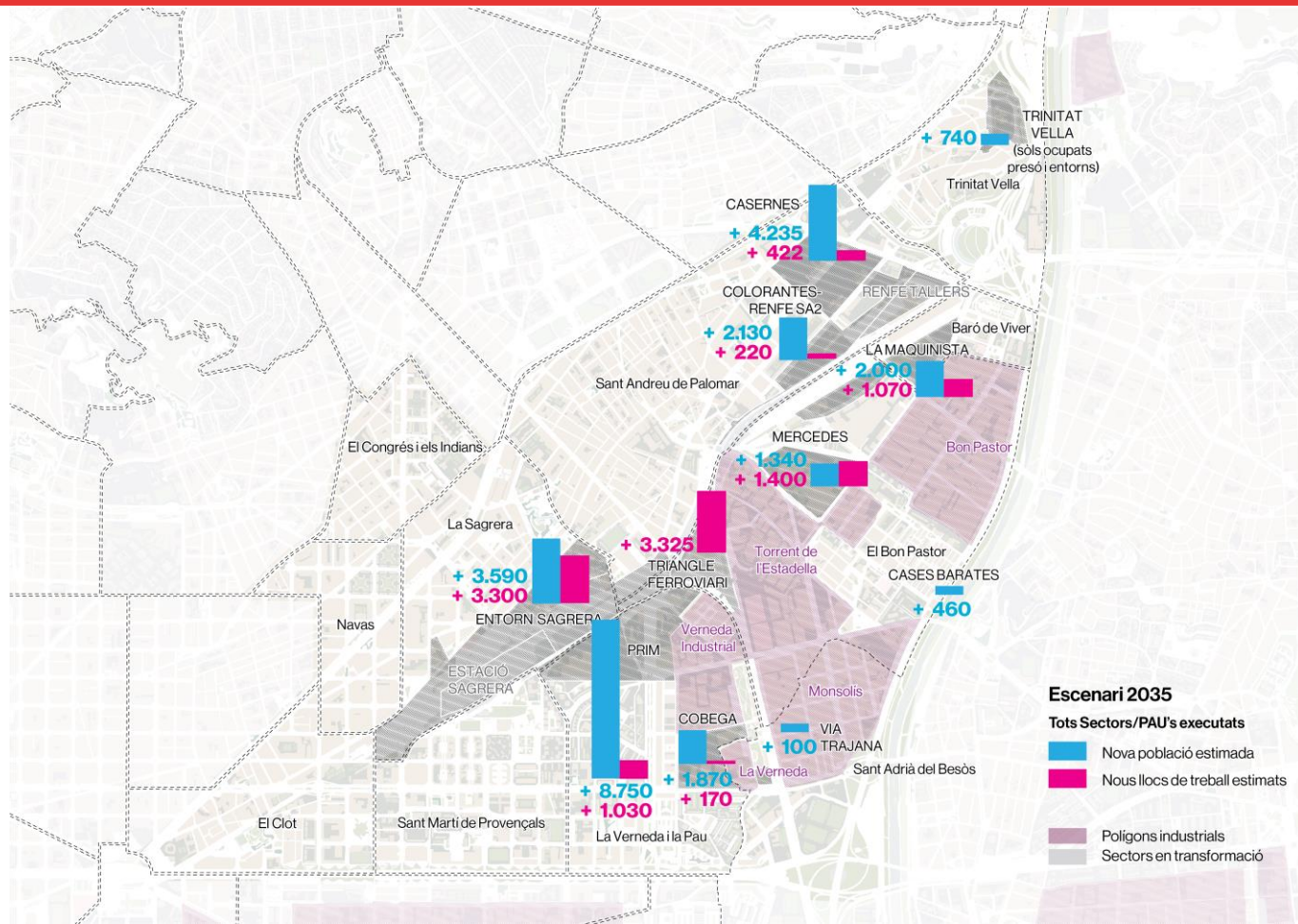


1. Entorn i context

DESENVOLUPAMENTS URBANÍSTICS

Actualment, s'han iniciat o finalitzat el 14 % del total d'habitatges previstos (1.879 habitatges) i executat el 6% del sostre terciari (568.632 m2) .

L'any 2035 es preveu que estiguin executats el 75 % del total d'habitatges i el 53 % del sostre destinat a usos terciaris.





1. Entorn i context

ÀMBIT INICIAL



Índex

1. Entorn i context
2. Objectius principals
3. Oferta de mobilitat
 - 3.1. Mobilitat activa
 - 3.2. Transport públic
 - 3.3. Connexions viàries
4. Demanda de mobilitat



2. Objectius principals



1.

Teixir els barris amb nous itineraris a través del parc i la nova estació, millorant la mobilitat i l'accessibilitat.

2.

Promoure la mobilitat activa amb nous itineraris a peu i carrils bici.

3.

Incrementar la cobertura de transport públic amb les noves infraestructures ferroviàries i d'autobús.

4.

Nova xarxa viària de connectivitat amb l'estació i els barris, que inclou vials estructurals soterrats que minimitzen l'impacte.

Índex

1. Entorn i context
2. Objectius principals
3. Oferta de mobilitat
 - 3.1. Mobilitat activa
 - 3.2. Transport públic
 - 3.3. Connexions viàries
4. Demanda de mobilitat

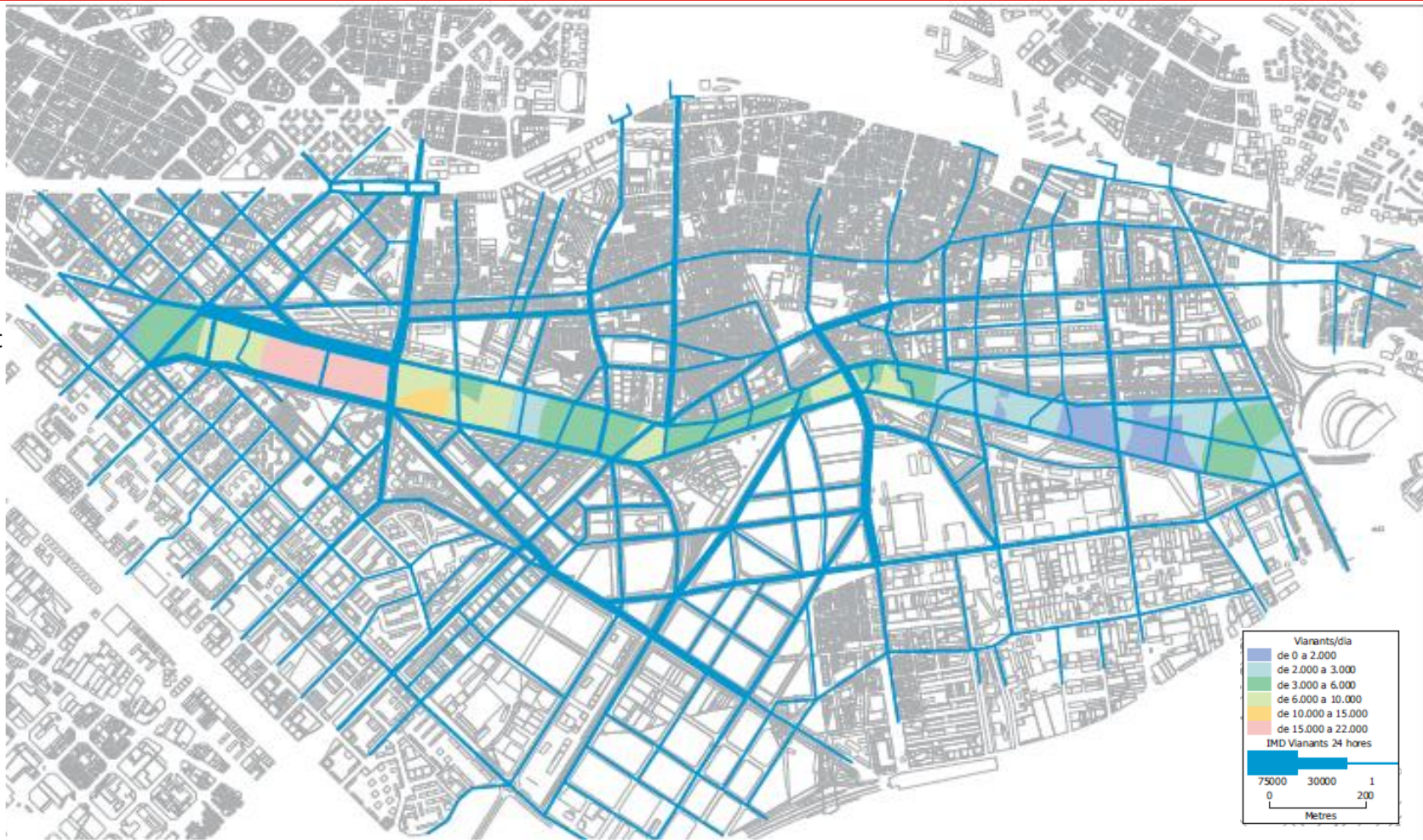


2. Mobilitat a peu



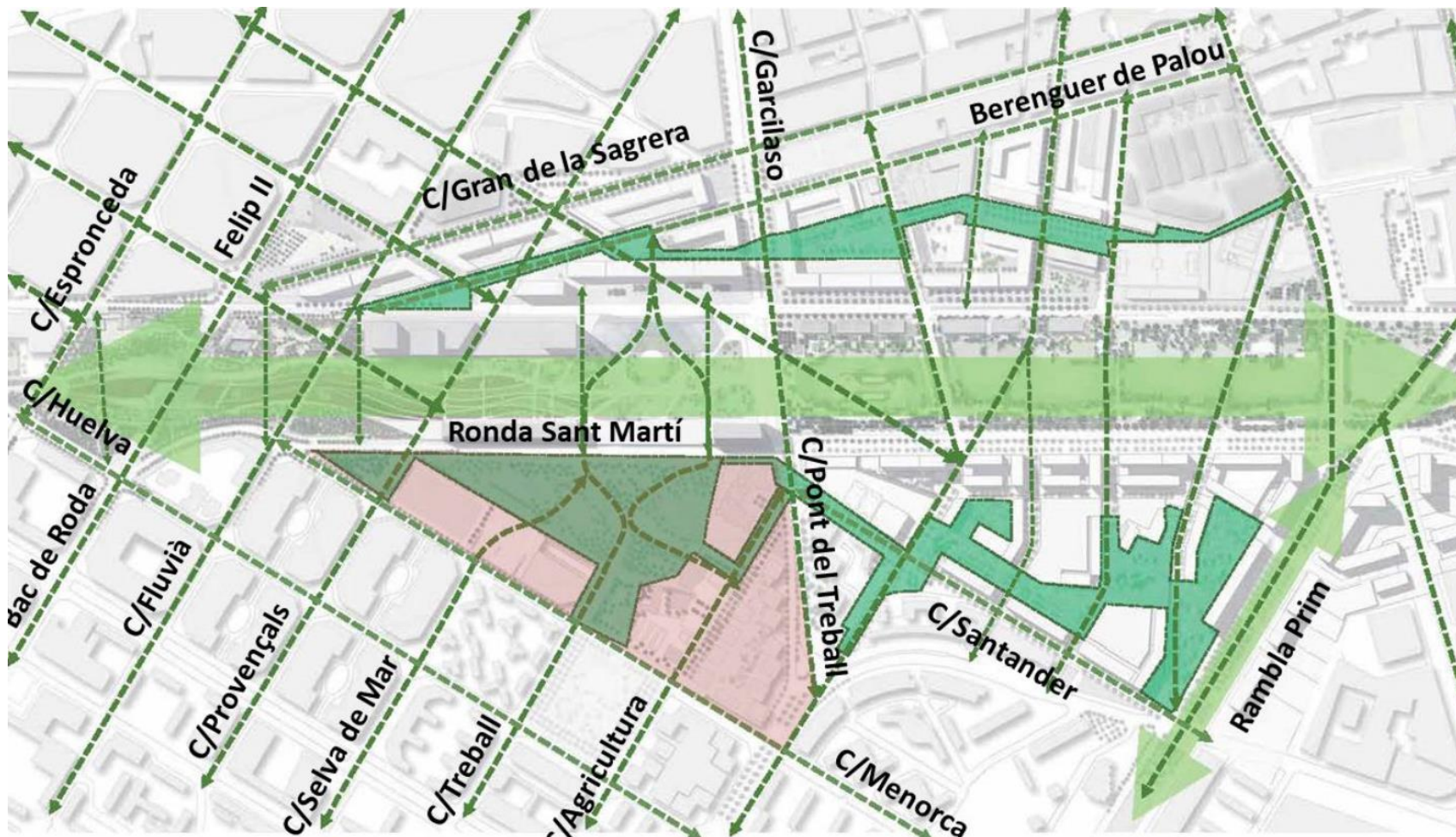
Mobilitat a peu
NOVES
CONNEXIONS

El Parc lineal
uneix
longitudinalment
els diferents
barris, «cosint»
transversalment
amb multiples
connexions.





Mobilitat a peu
NOVES
CONNEXIONS



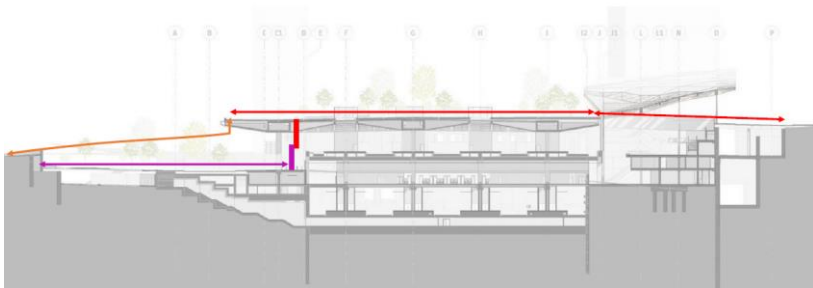
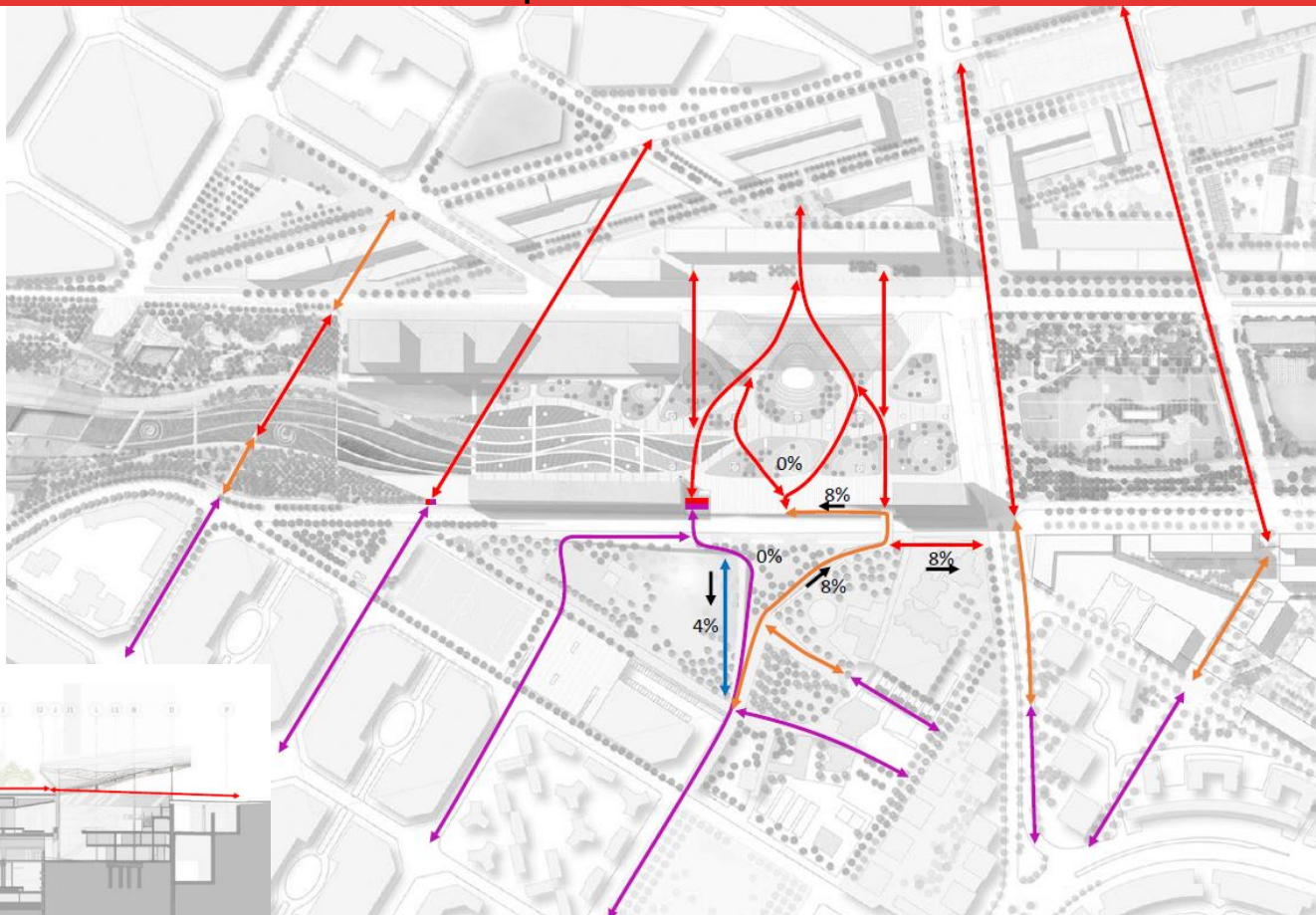
2. Mobilitat a peu



Mobilitat a peu

NOVES CONNEXIONS

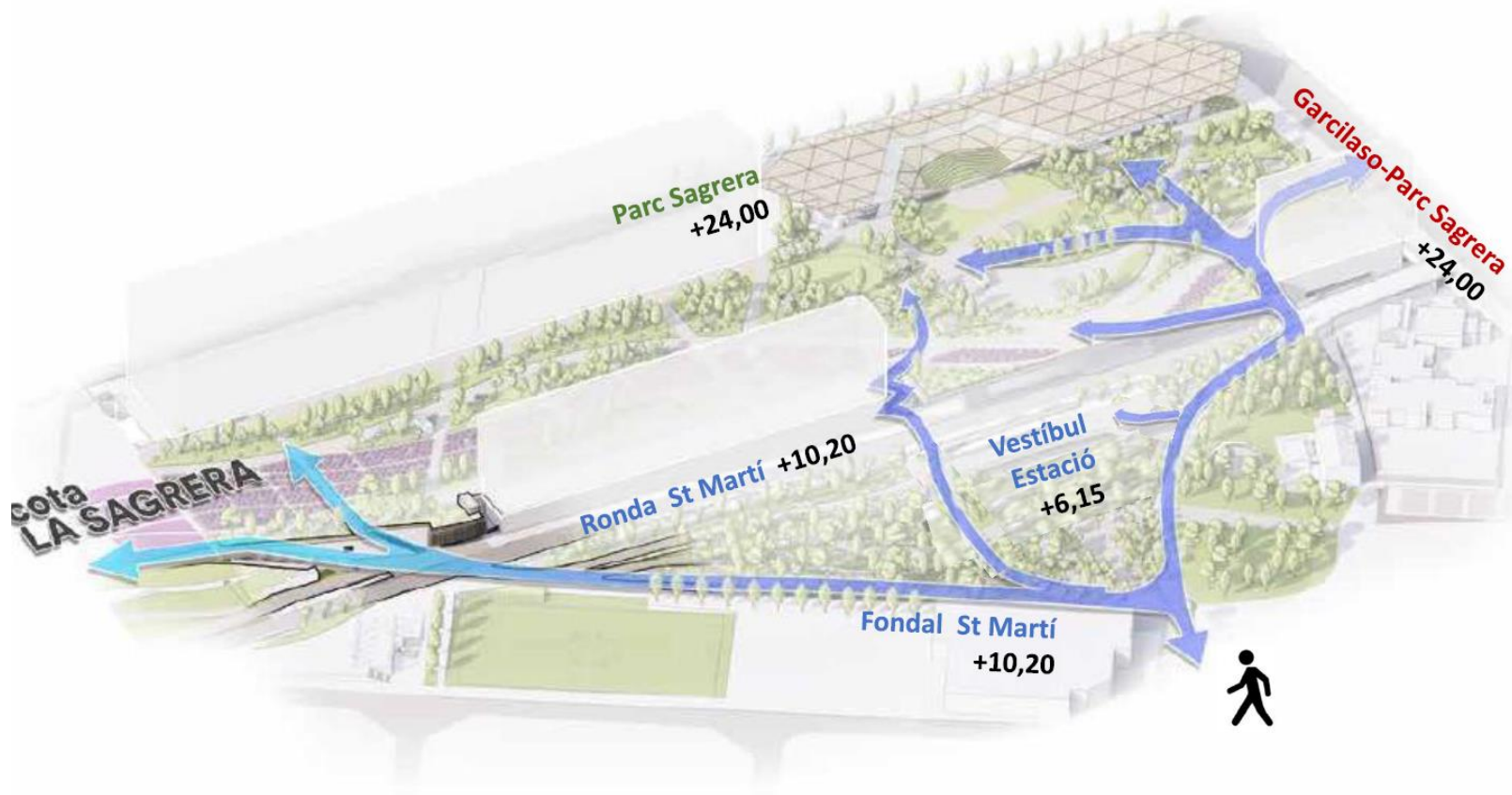
La propia estació és permeable als vianants i conecta els barris, salvant el gran desnivell entre ells.



2. Mobilitat a peu



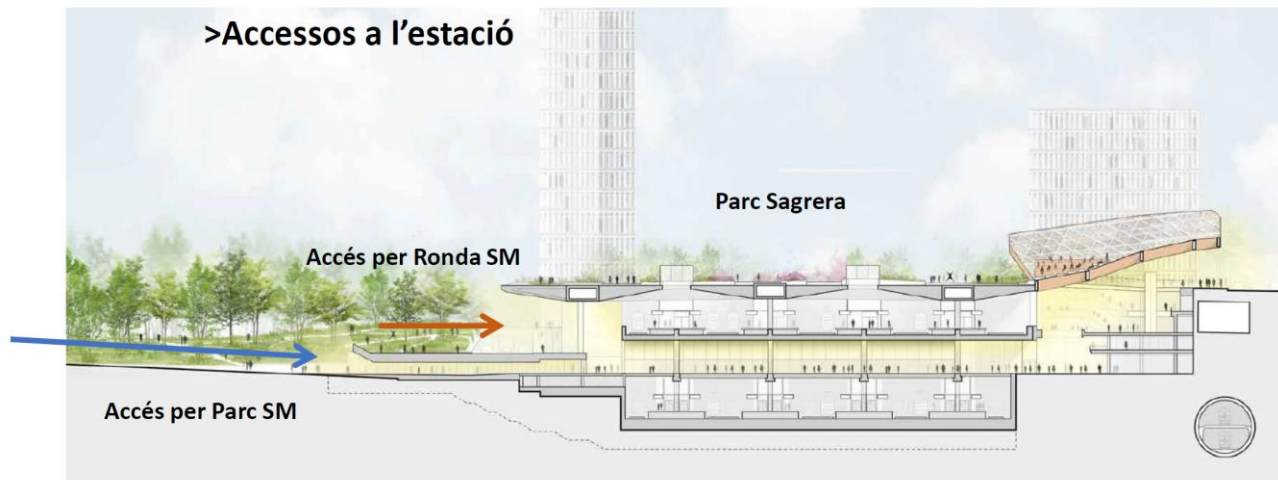
Mobilitat a peu
NOVES
CONNEXIONS



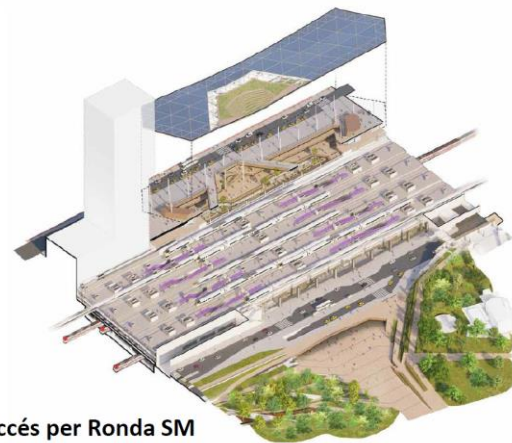
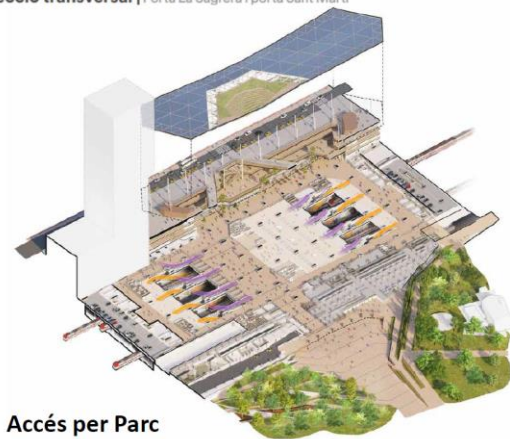
2. Mobilitat a peu



Mobilitat a peu
NOVES
CONNEXIONS



Secció transversal | Porta La Sagrera i porta Sant Martí



2. Mobilitat a peu



Mobilitat a peu
NOVES
CONNEXIONS

SPAIS

Accés per
Sagrera

Pati
intermodal

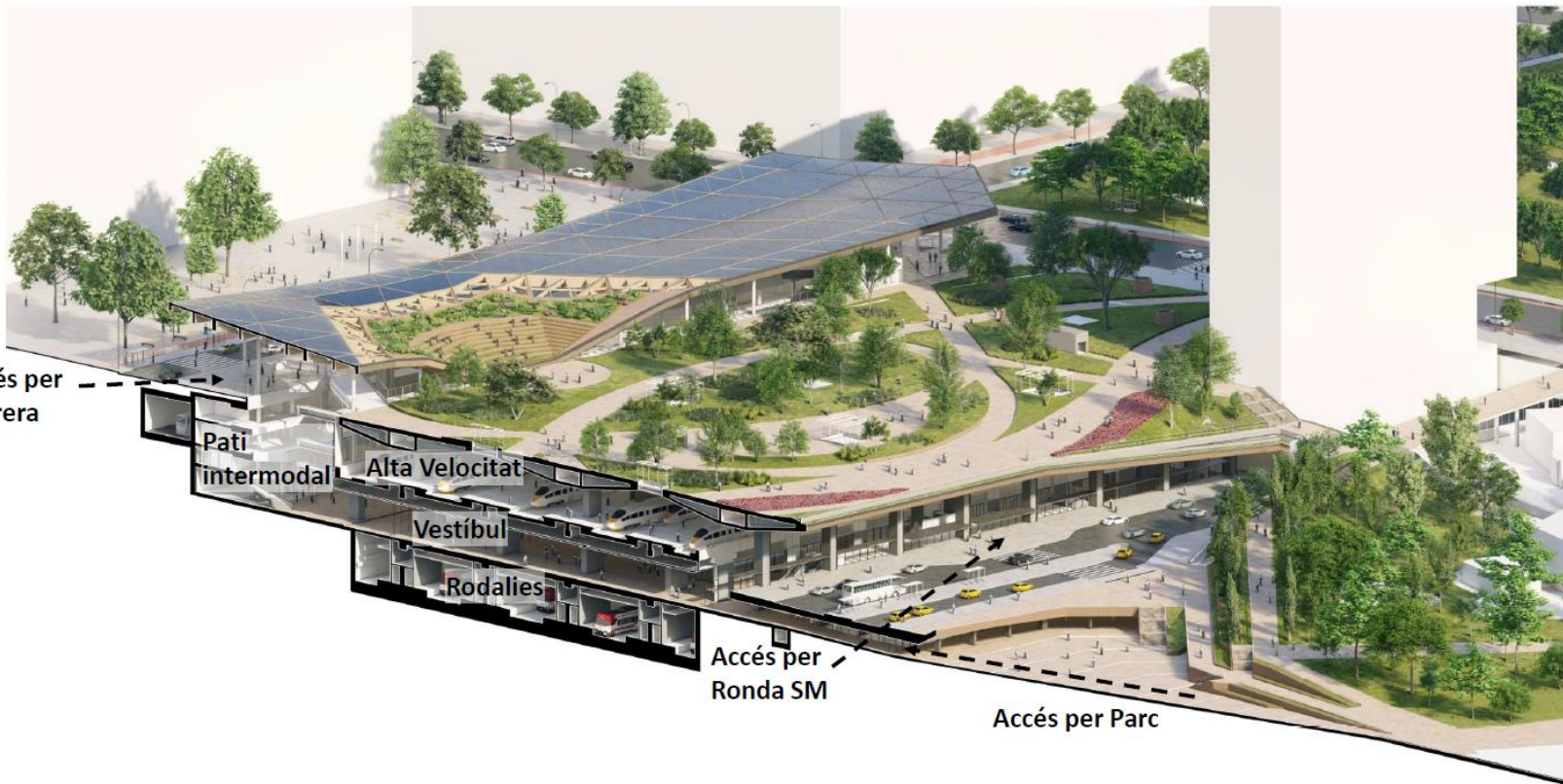
Alta Velocitat

Vestíbul

Rodalies

Accés per
Ronda SM

Accés per Parc



2. Mobilitat a peu



Mobilitat a peu
NOVES
CONNEXIONS





2. Mobilitat a peu



Mobilitat a peu
NOVES
CONNEXIONS





2. Mobilitat a peu



Mobilitat a peu
NOVES
CONNEXIONS



3. Mobilitat activa

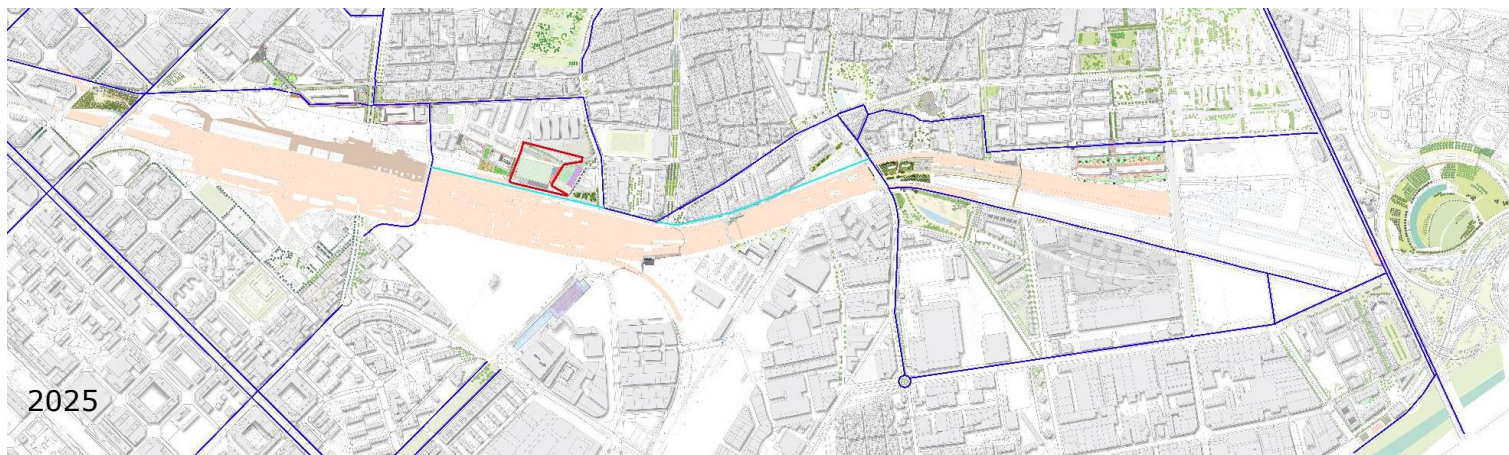


Bicicleta i VMP

Xarxa de bicicleta

Ja s'han executat parts
de la xarxa.

- C/ Berenguer de Palou
- C/ Pare Manyanet
- C/ Fernando Pesoa





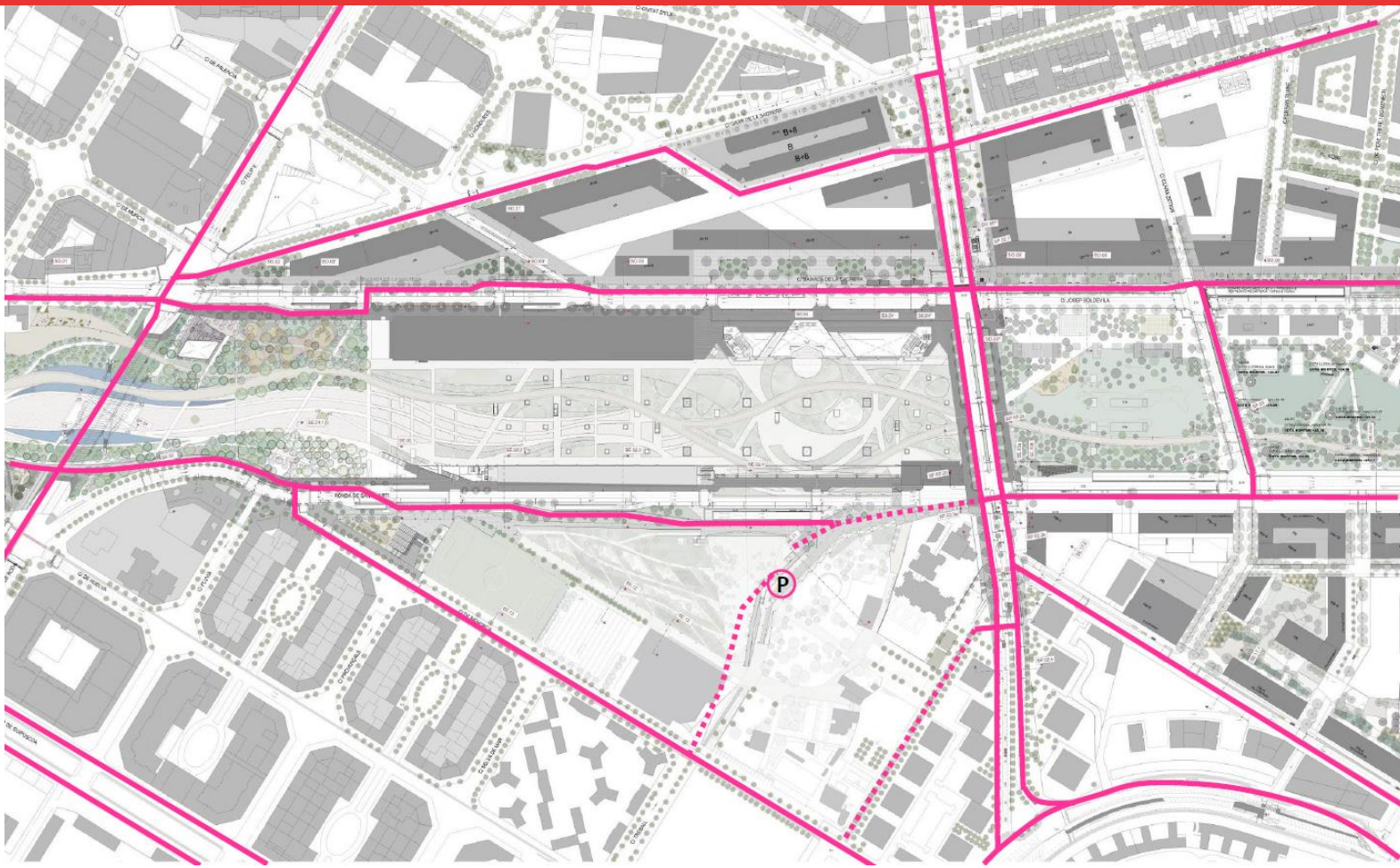
3. Mobilitat activa



Bicicleta i VMP Xarxa de bicicleta

L'estació comptarà amb un **aparcament protegit** amb capacitat per a **1.500 bicicletes i VMP**

Remuntador mecànic per poder pujar les bicicletes des del aparcament al nivell superior Pont del Treball Digne.



Índex

1. Entorn i context
2. Objectius principals
3. Oferta de mobilitat
 - 3.1. Mobilitat activa
 - 3.2. Transport públic
 - 3.3. Connexions viàries
4. Demanda de mobilitat



3.2. Transport públic



Transport públic

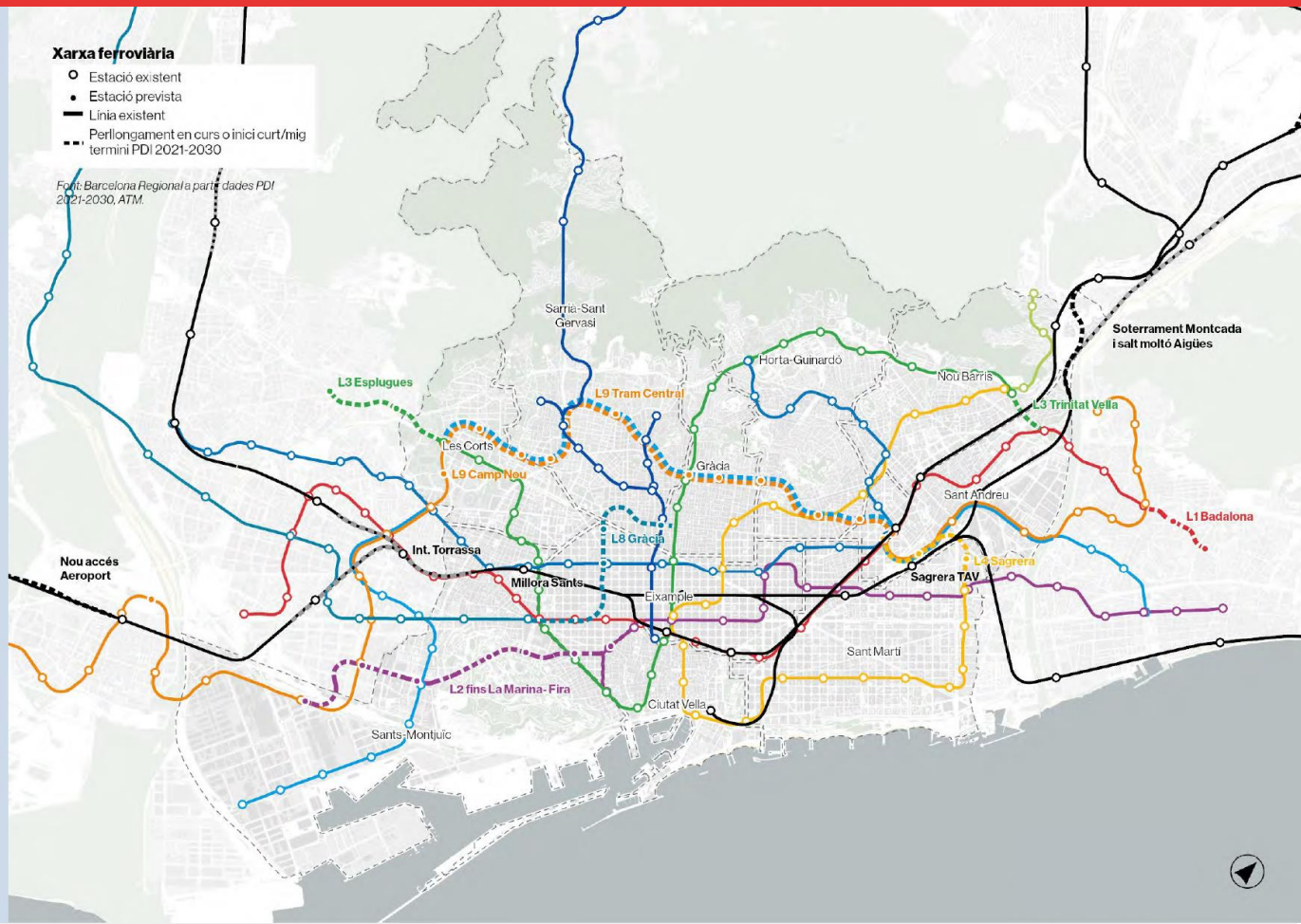
Xarxa ferroviària: objectius i estratègies

Priorització de les actuacions
d'ampliació de la xarxa
pendents (PDI):

- Perllongament L4 fins a Sagrera Meridiana
- Finalització tram central L9/L10
- Perllongament L1 Badalona

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

- Intensificar les empreses amb alta demanda de llocs de treball prop de les estacions.
- Potenciar la intermodalitat amb el bus.



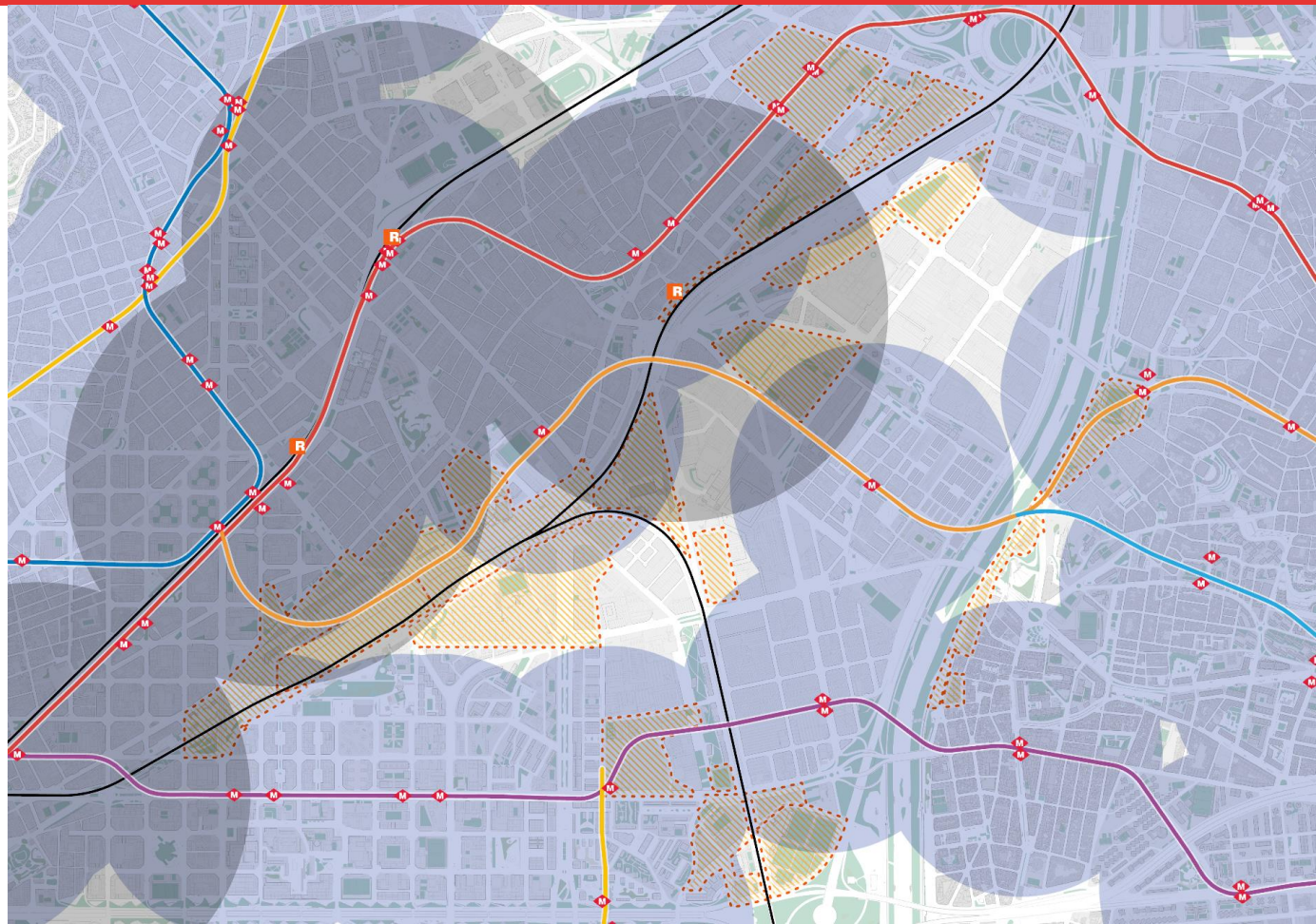


3.2. Transport públic



Transport públic

COBERTURA ACTUAL
D'ESTACIONS FERROVIÀRIES



3.2. Transport públic



Transport públic

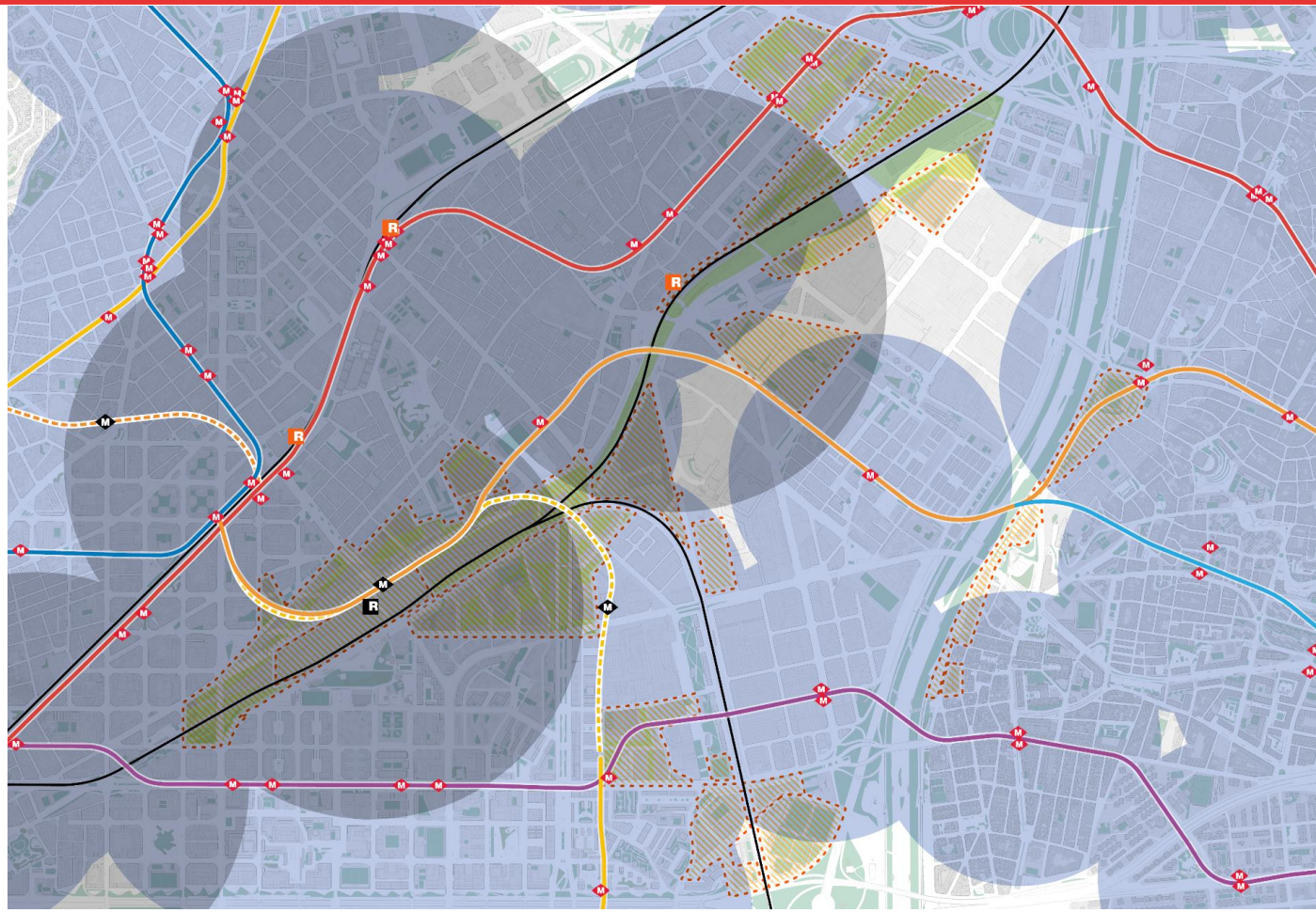
NOVA COBERTURA

Millora de la cobertura d'accés:

- dos noves estacions de Metro a la L4.
- Una nova estació de tren (rodalies i alta velocitat)

Millora de la cobertura de servei:

- Noves connexions de la L4 amb l'estació TAV i L3-L5-L9-L10



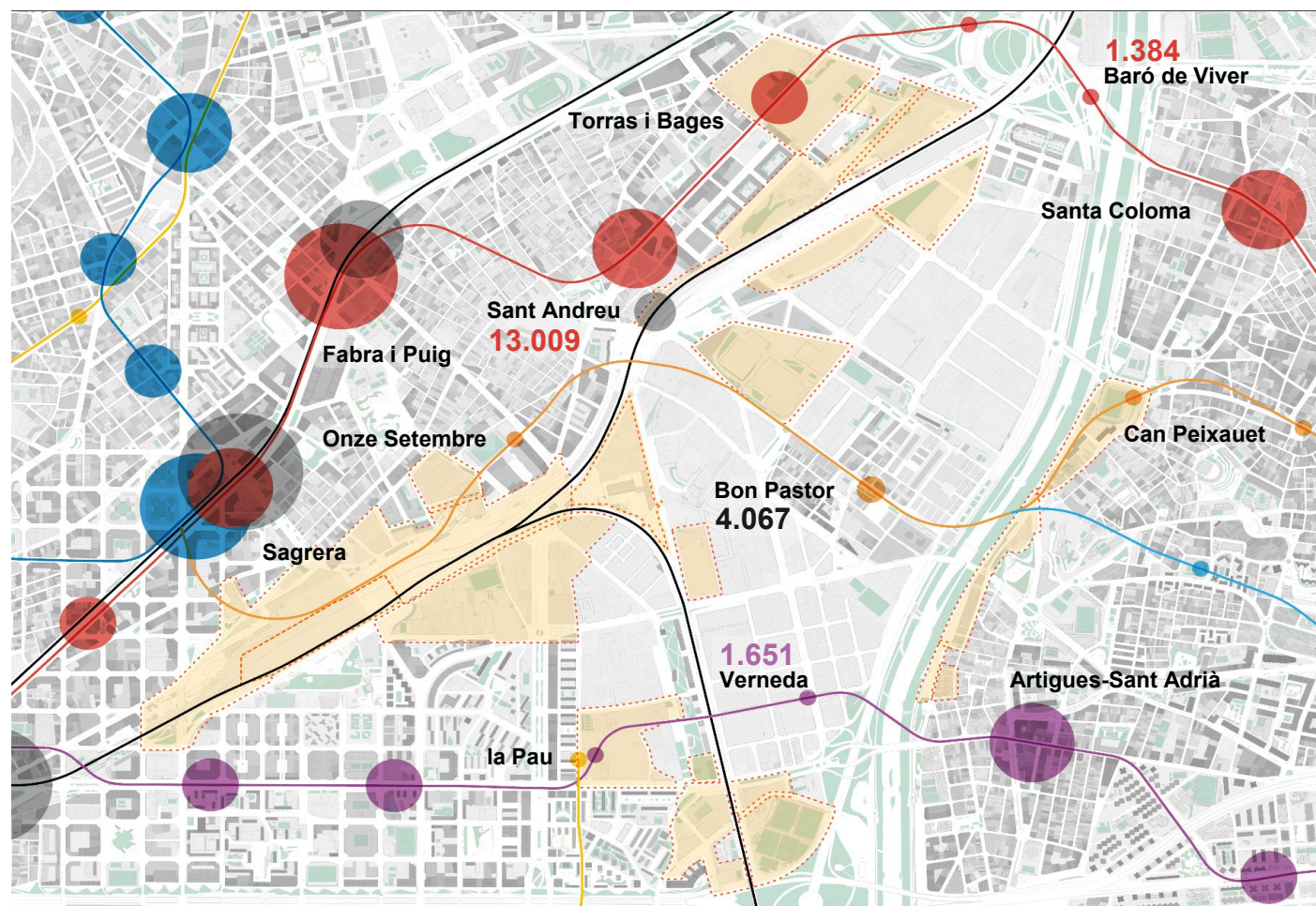
3.2. Transport públic



Transport públic

ACTUAL

Baixa utilització de les
parades de metro.

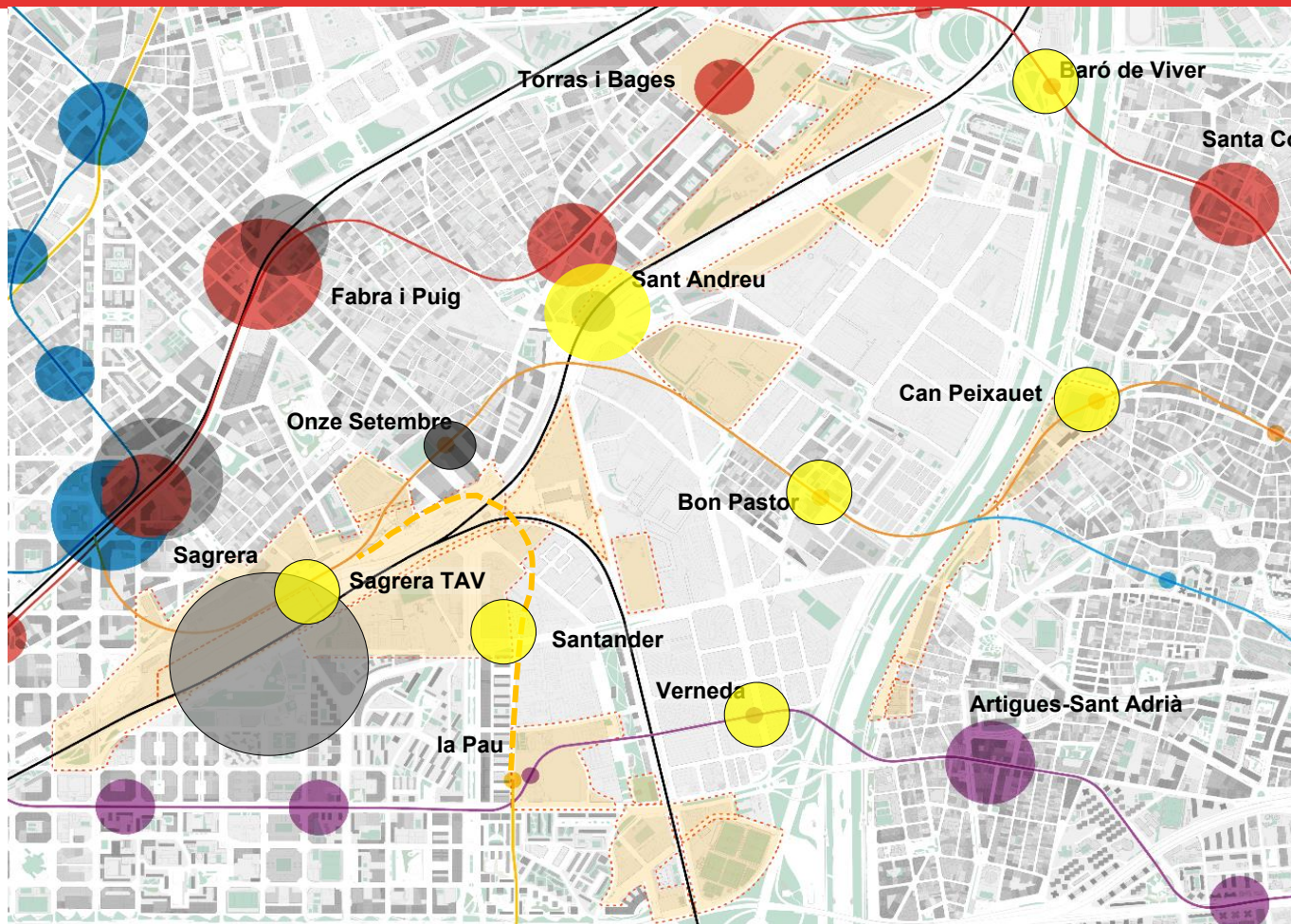




Transport públic

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

- A prop de les estacions de Metro estan ubicats els creixements d'habitatges i d'activitats.
- Potenciar la intermodalitat amb el bus.
- Cal que els carrers siguin adequats per anar a peu i bicicleta, completant les xarxes.
- Millora de la qualitat de l'entorn urbà: voreres, continuïtats, seguretat, ...





Transport públic

S'estan analitzant els 4 corredors de la ciutat, amb l'autobús interurbà com a element bàsic.

La Meridiana és un dels corredors més consolidats, amb un lloc de parada a Sagrera-Meridiana amb molt bones connexions intermodals – 5 línies de metro i tren.

Es vol reduir l'utilització de Sagrera-Meridiana, amb 3 línies de treball per distribuir els serveis:

- Potenciar Fabra i Puig.
- Traslladar algunes línies a Clot.
- Potenciar l'estació Sagrera TAV.



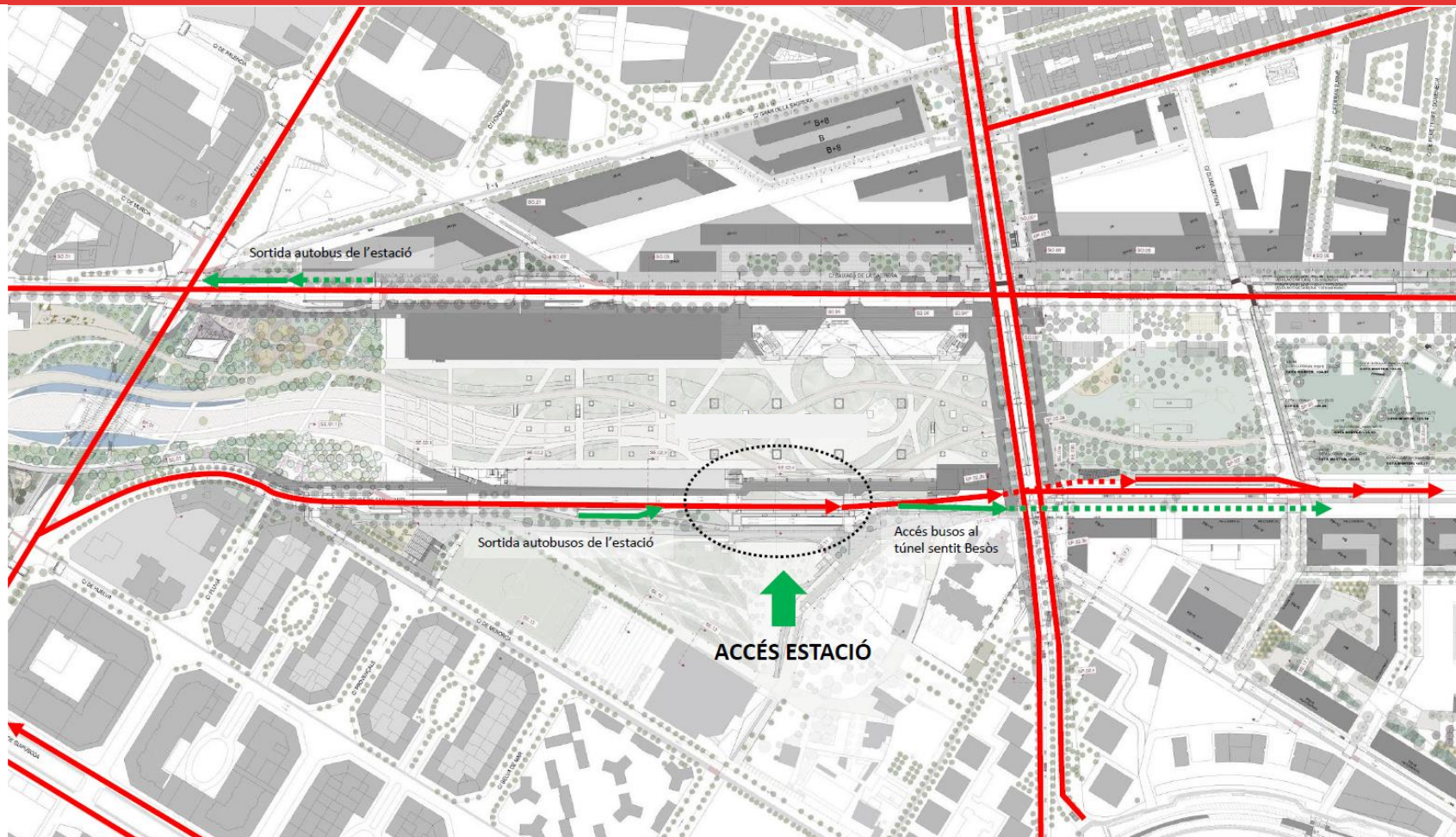


3.2. Transport públic



Transport públic

ZOOM ÀMBIT
ESTACIÓ
SAGRERA





3.2. Transport públic

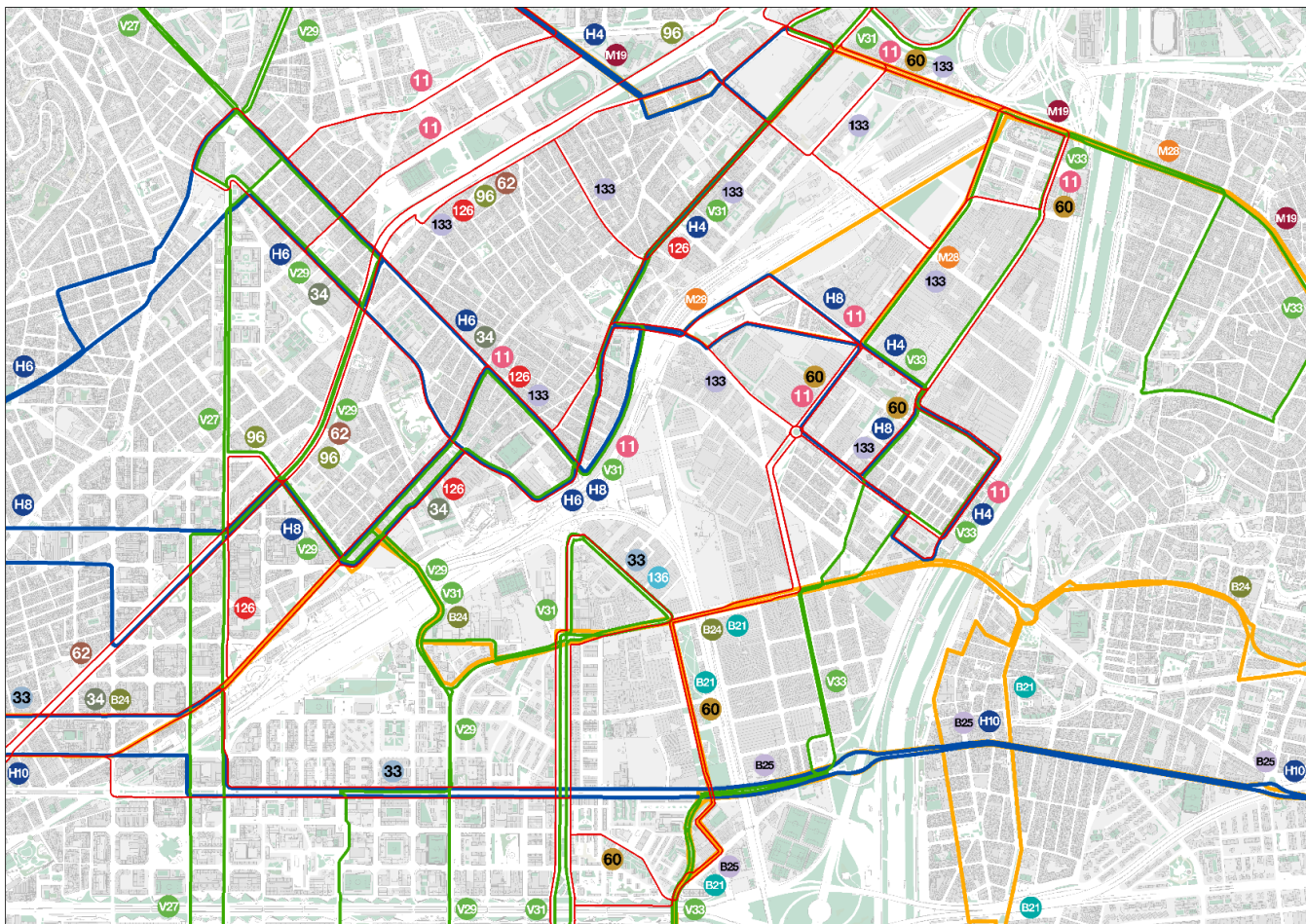


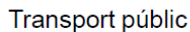
Transport públic

L'oferta d'autobús limitada per la xarxa viària i les connexions existents.

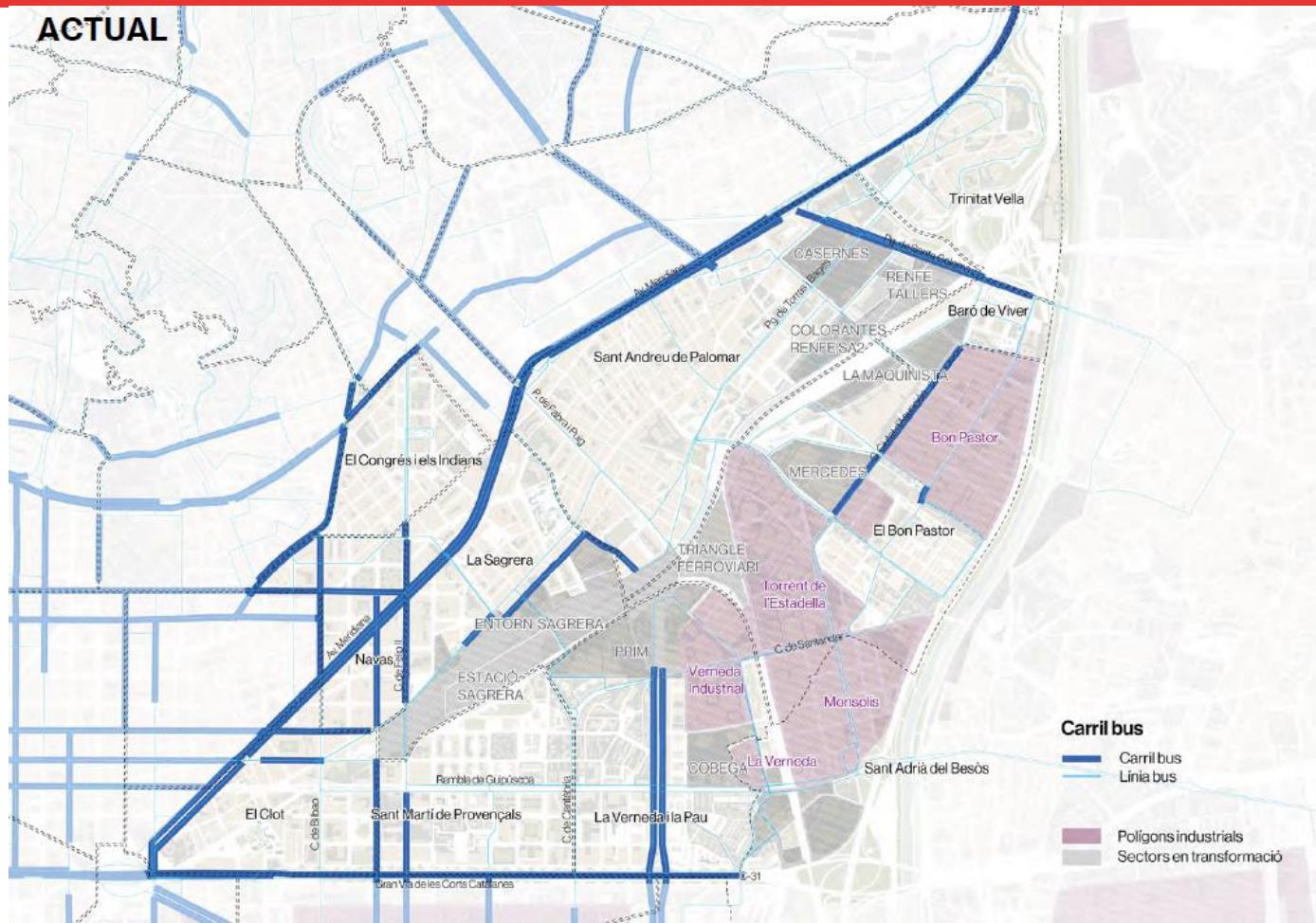
Afectant també a l'eficiència i freqüència del servei

Els teixits residencials tenen millor cobertura que els productius.





Noves marquesines i panells digitals d'informació



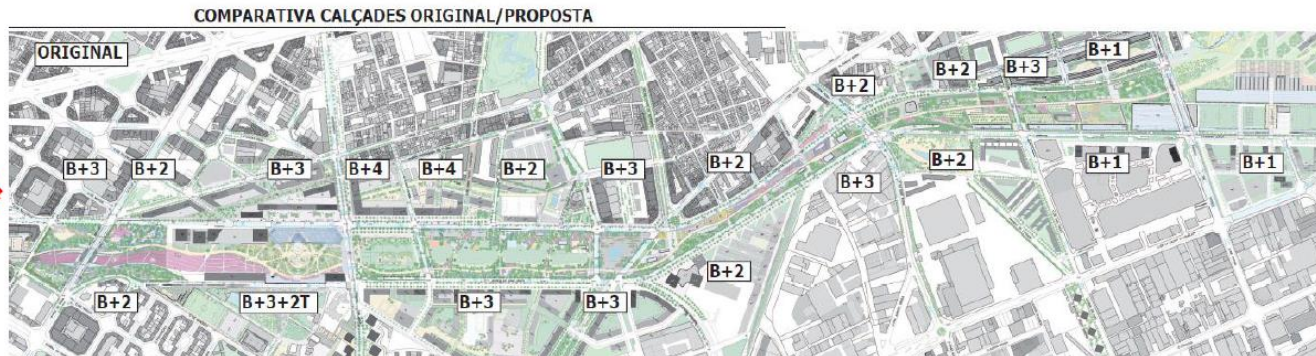
Índex

1. Entorn i context
2. Objectius principals
3. Oferta de mobilitat
 - 3.1. Mobilitat activa
 - 3.2. Transport públic
 - 3.3. Connexions viàries
4. Demanda de mobilitat

Actualització de l'esquema viari amb criteris actuals per potenciar els desplaçaments en modes sostenibles (carril bus i carril bici en calçada. Reducció del nombre de carrils de trànsit respecte del projecte del 2006)

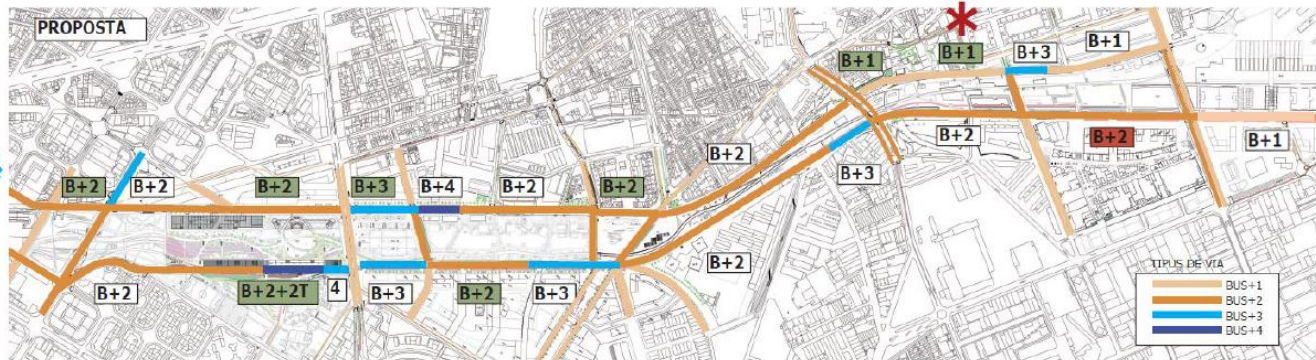
D'ON VENIM?

- Xarxa en superfície: secció 4 carrils per sentit amb connexions puntuals de 5 carrils
- Carrils bici pel parc, amb punts sense connexió



CAP A ON ANEM?

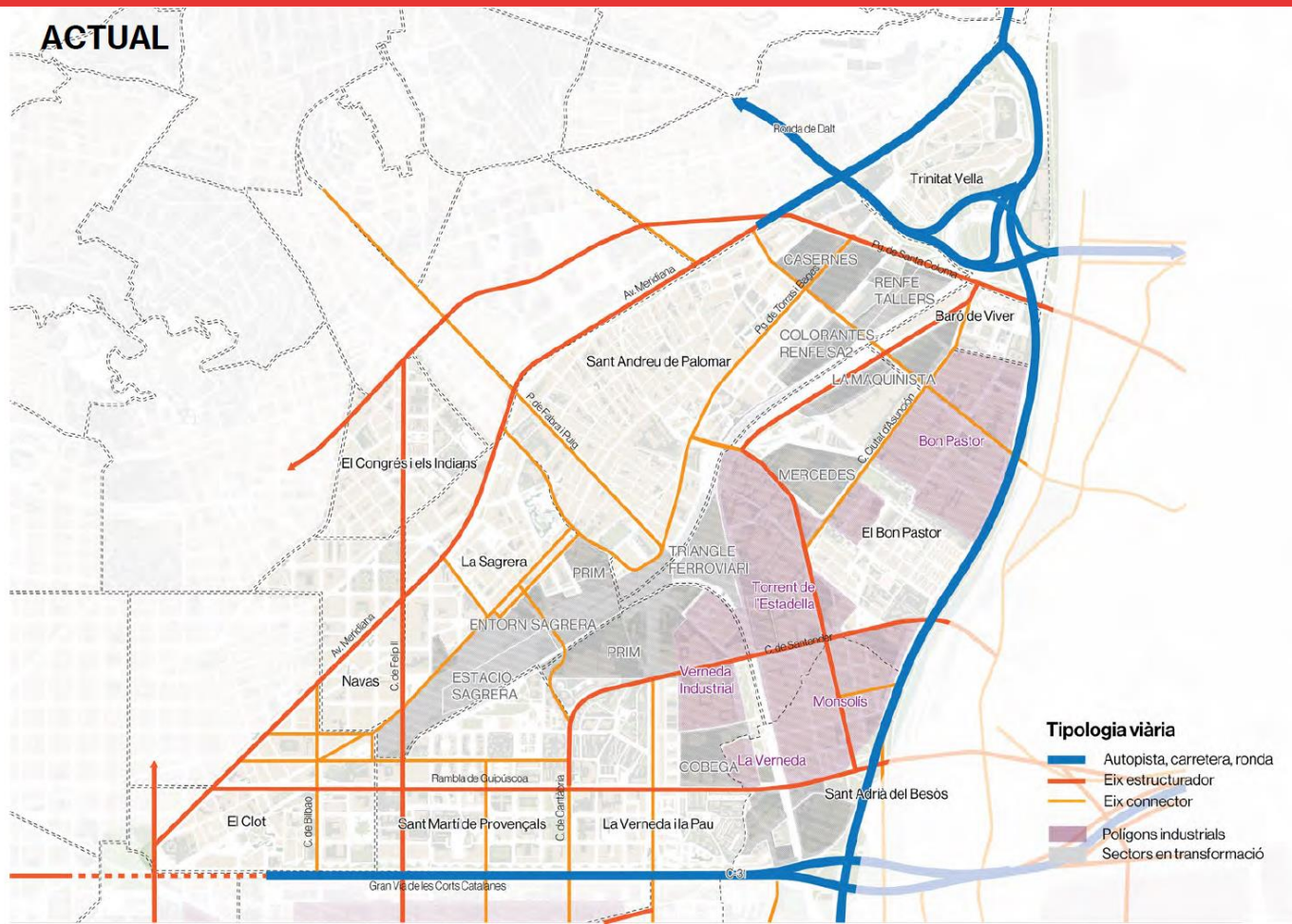
- Xarxa en superfície: secció 2 carrils + Bus per sentit amb connexions puntuals de 3+Bus
- Carrils bici a calçada, majoritàriament segregada mitjançant banda verda





Trama viària delimitada per grans avingudes i infraestructures (Av. Meridiana, Gran Via de les Corts Catalanes, Ronda Litoral, i amb pocs vials que directes que permetin el trànsit de pas.

Infraestructura ferroviària
que fragmenta el territori i
limita la connectivitat entre
barris.



3.3. Connexions viàries



Trànsit

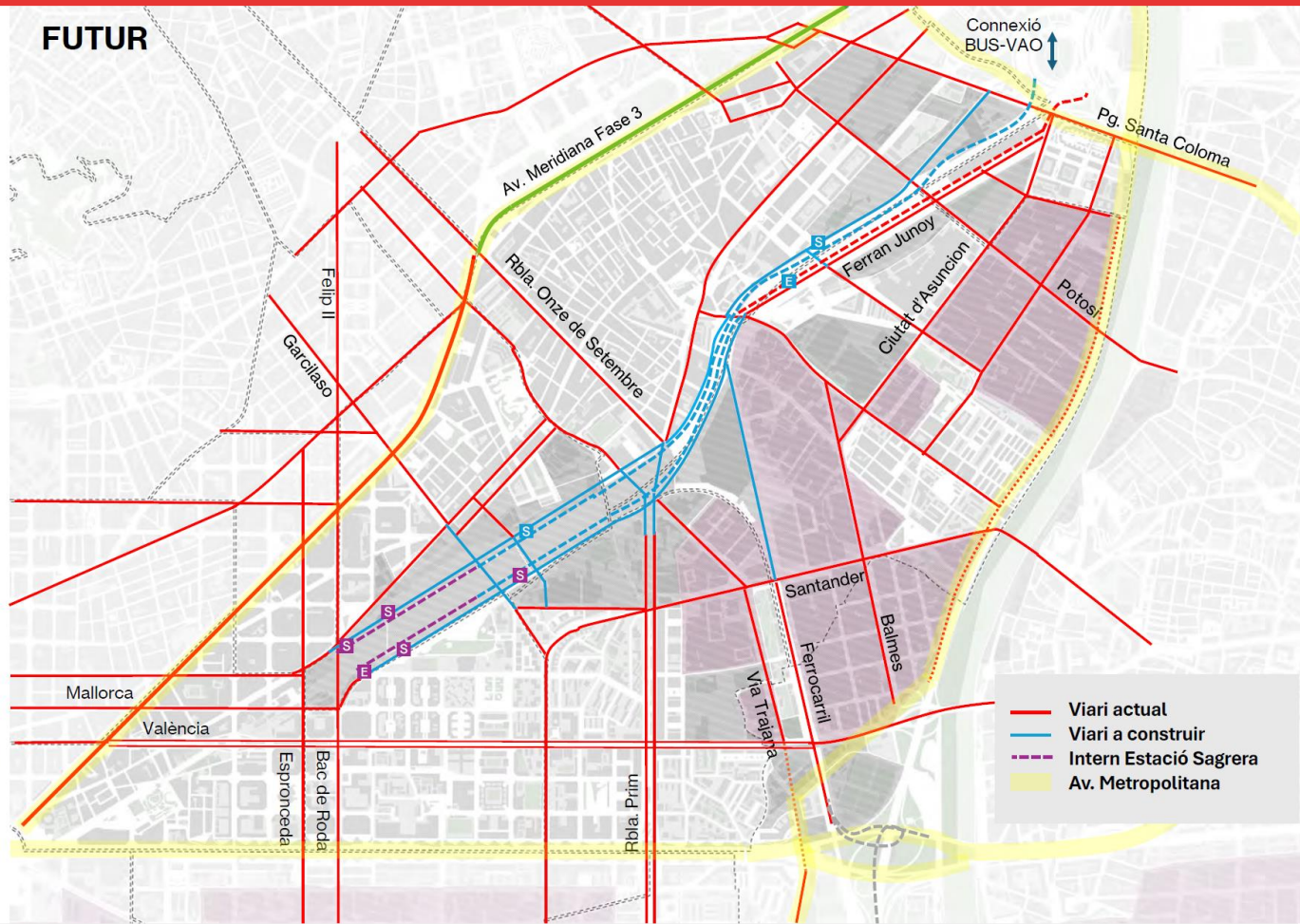
Noves connexions urbanes

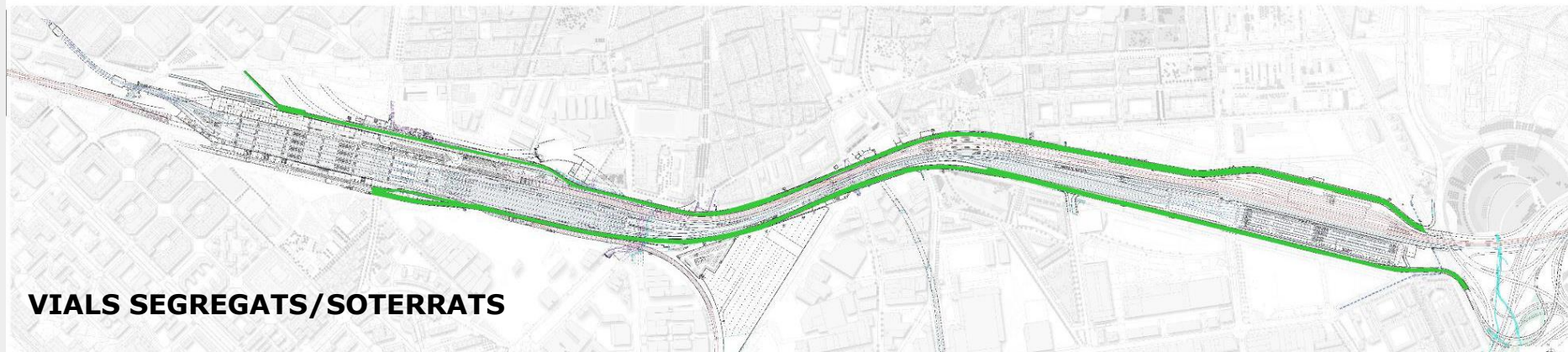
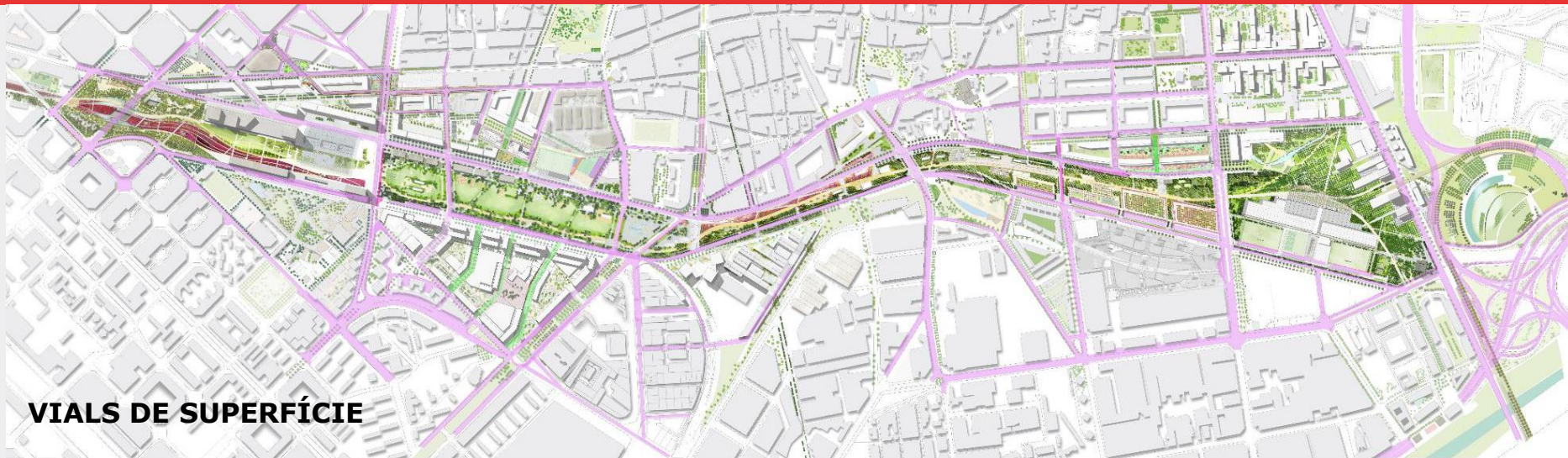
Nova vialitat vinculada al desenvolupament de l'estació de la Sagrera i del parc del Camí Comtal.

Vials soterrats per a l'accés a l'estació que permetran la connexió directa des de les rondes i àrees perifèriques, incloent-hi els autobusos interurbans que arribaran al futur intercanviador.

Viari local paral·lel i transversal al nou parc, que facilitarà la connexió entre barris fins ara desconnectats.

Reforma de l'avinguda Meridiana, amb més presència del transport públic per autobús i millores en les connexions transversals.



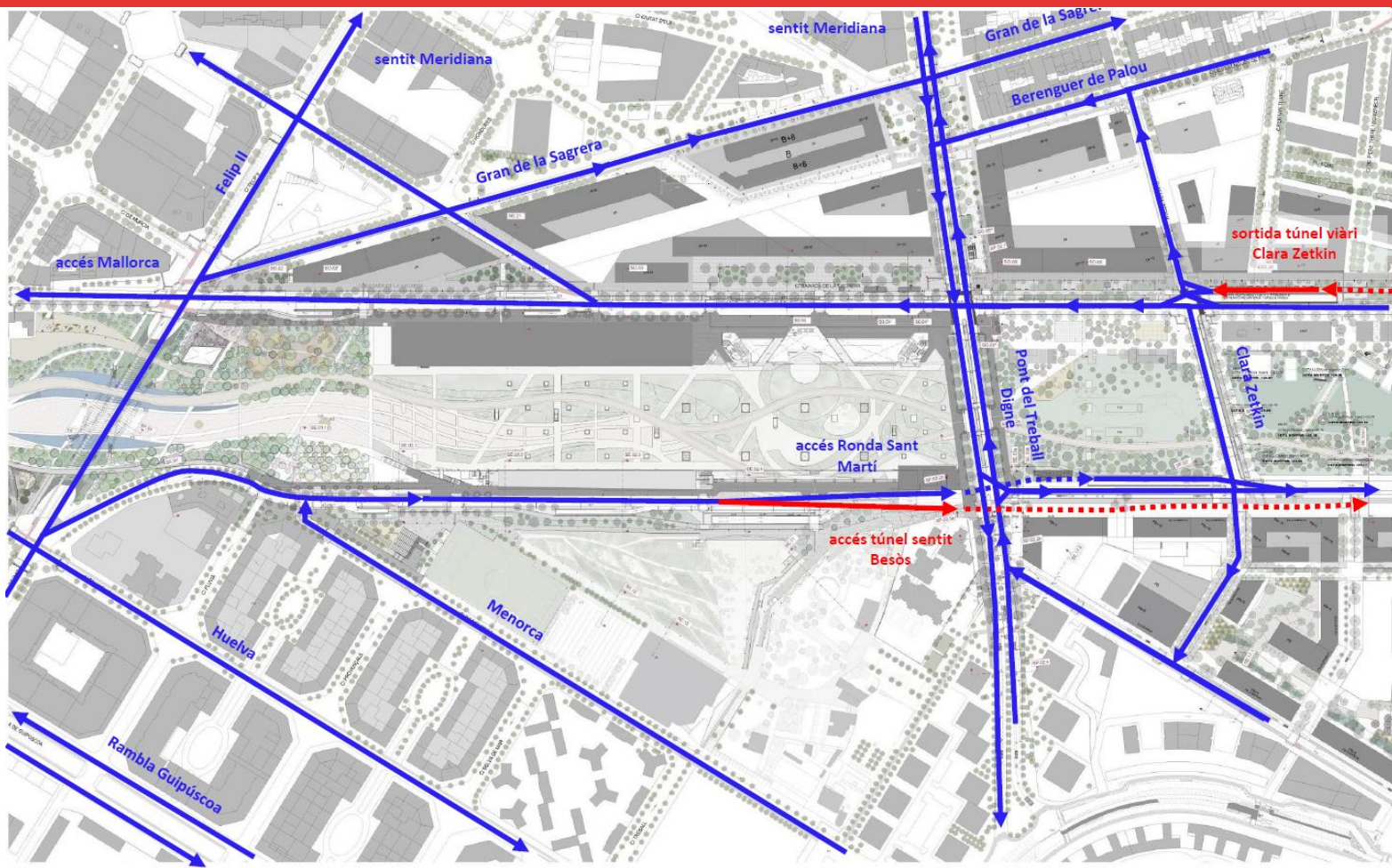


3.3. Connexions viàries



Trànsit

Detall moviments
viaris al voltant de
l'estació.





Trànsit

Moviment de sortida de l'estació amb doble carril per anar a vial de superfície i doble carril per seguir pel túnel.



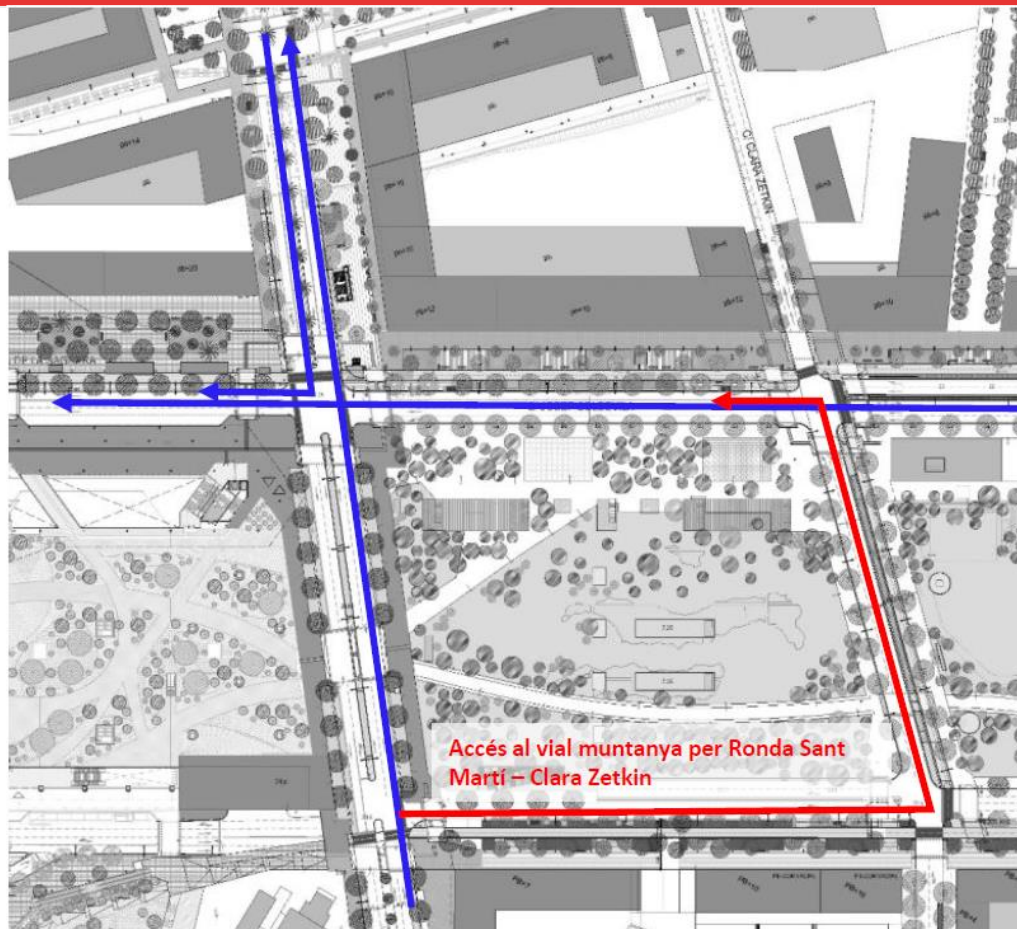
DETALL 1. Itinerari d'accés a Ronda Sant Martí des de l'àmbit Estació

3.3. Connexions viàries



Trànsit

Moviment sortida de
l'estació direcció centre
ciutat.



DETALL 2. Itinerari per accedir al vial muntanya des del c/Pont del Treball Digne

Índex

1. Entorn i context
2. Objectius principals
3. Oferta de mobilitat
 - 3.1. Mobilitat activa
 - 3.2. Transport públic
 - 3.3. Connexions viàries
4. Demanda de mobilitat



4. Demanda de mobilitat

Escenari 2035

Mobilitat generada
estimada

SECTORS EN
TRANSFORMACIÓ:

+ 195.100

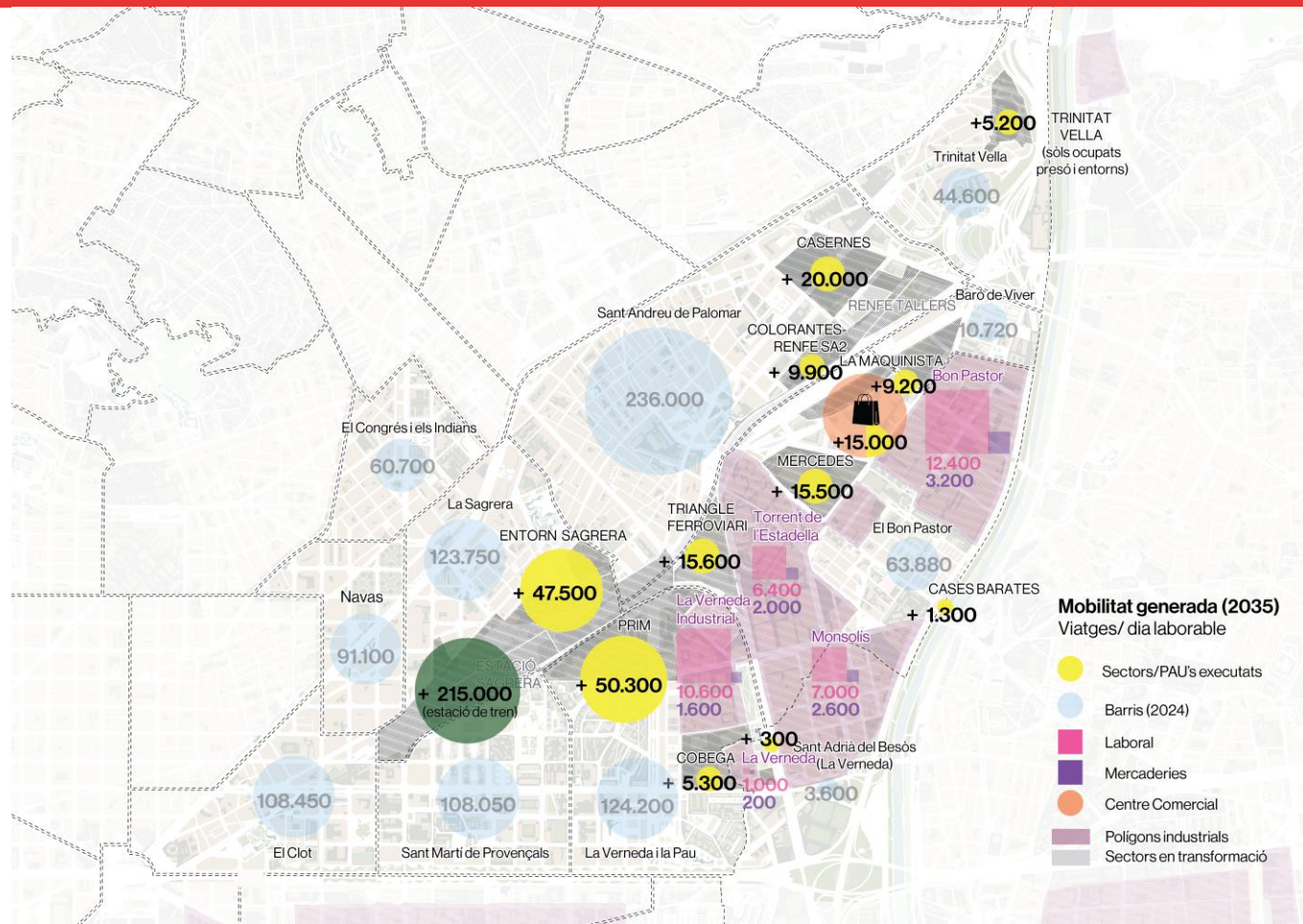
VIATGES TOTALS:

1.302.220 viatges/dia

Increment respecte
l'escenari actual:
+17,6 %

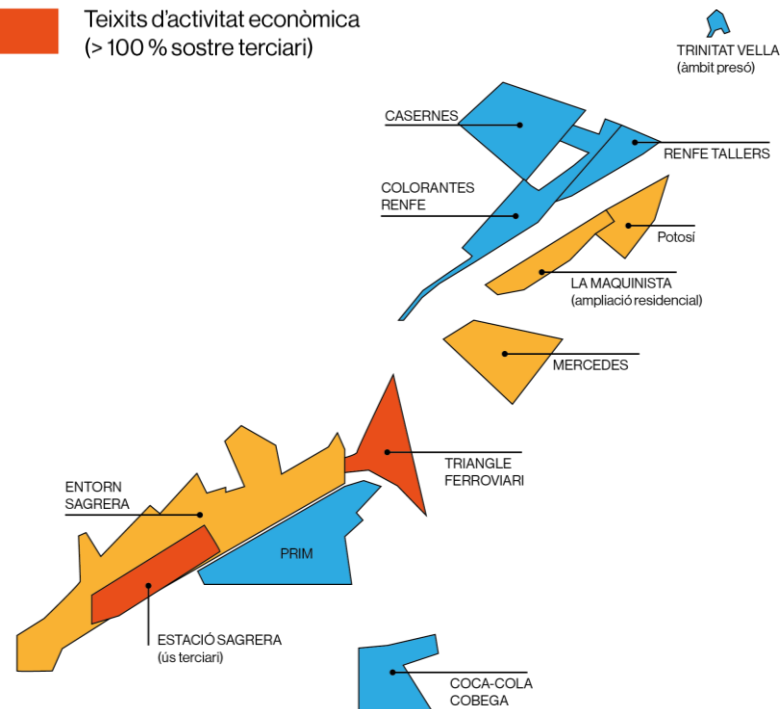
ESTACIÓ LA SAGRERA

+215.000
viatges/dia

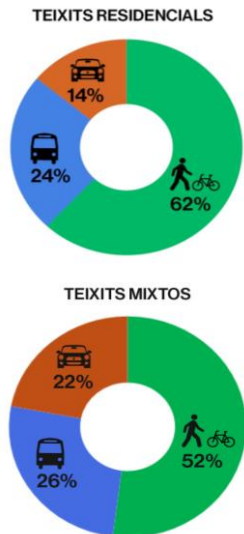


Repartiment modal segons tipologia de teixit urbà

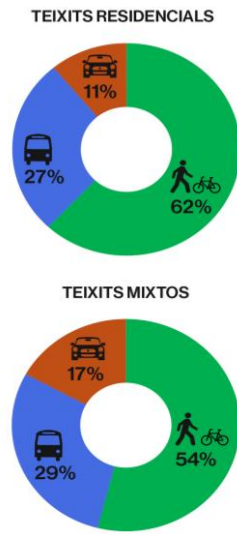
- Teixits residencials (>80 % sastre residencial)
- Teixits mixtos (50 - 80 % sastre residencial)
- Teixits d'activitat econòmica (> 100 % sastre terciari)



ACTUAL/TENDENCIAL



OBJECTIU

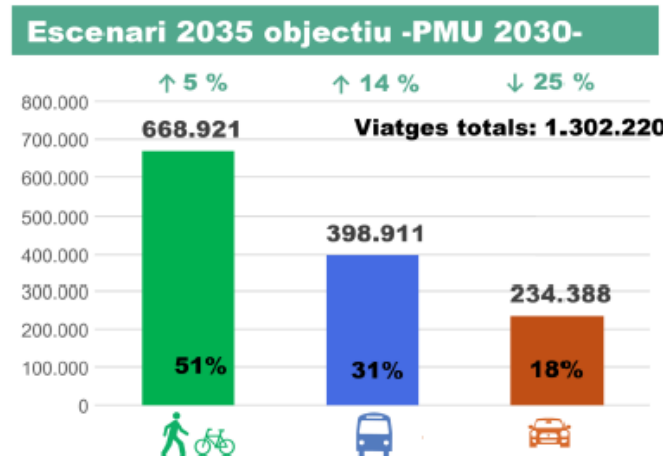
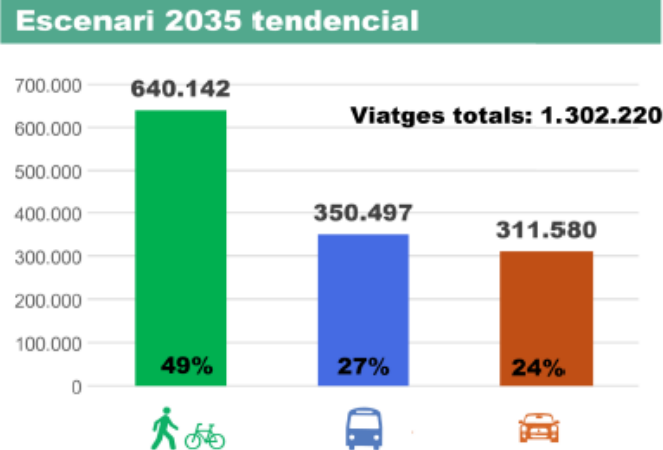
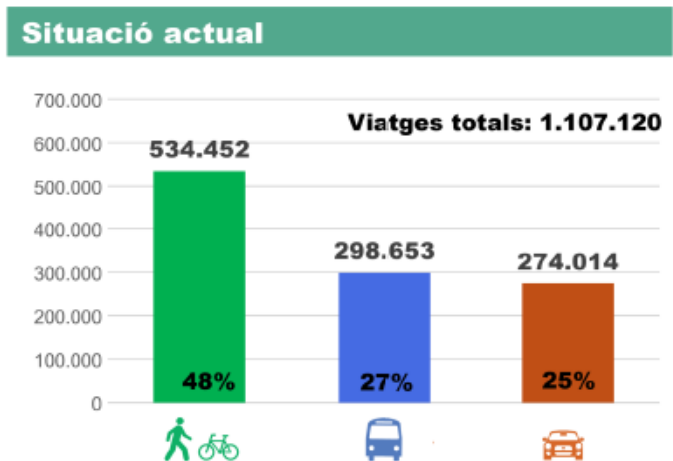


Residencials i mixtos:
Repartiment objectiu a partir de la reducció d'un 22 % de viatges en vehicle privat i un augment del 12 % de viatges en transport públic.

Repartiment objectiu a
partir de la reducció d'un 28 % de viatges en vehicle privat i un augment del 18 de viatges en transport públic i del 10 % de mobilitat activa.

Viatges totals per mode:

- En total, dins l'àmbit es calcula una mobilitat de **1.107.120 viatges/dia de persones** (residents, visitants i treballadors).
- Els viatges globals a **peu/bici** representen el **48%** dels viatges totals. En **transport públic** el **27 %** i en **vehicle privat** el **25 %** restant.



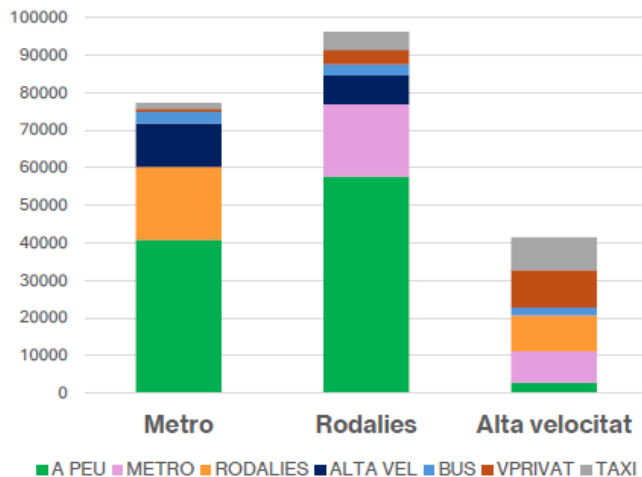
4. Demanda de mobilitat

- La gran majoria dels viatgers de l'estació de tren venen a peu o en transport públic.
- El vehicle privat és utilitzat per menys del 10% dels viatgers i aquests corresponen als usuaris del TAV.

ESTACIÓ DE TREN:

214.870 viatgers/dia

Distribució dels viatgers a l'estació de tren (moviments interns) segons mode de transport



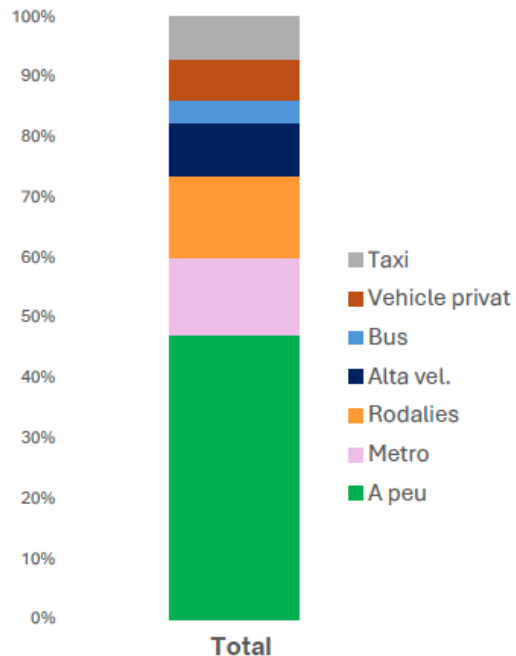
ESTACIÓ DE BUS:

40.000 viatgers/dia

Mateix repartiment modal que Rodalies

ACCÉS I DISPERSIÓ A L'ESTACIÓ

Distribució (%) dels viatgers que accedeixen a l'estació segons mode de transport



Font: EAMG de la MPGM Estació Sagrera (2025)



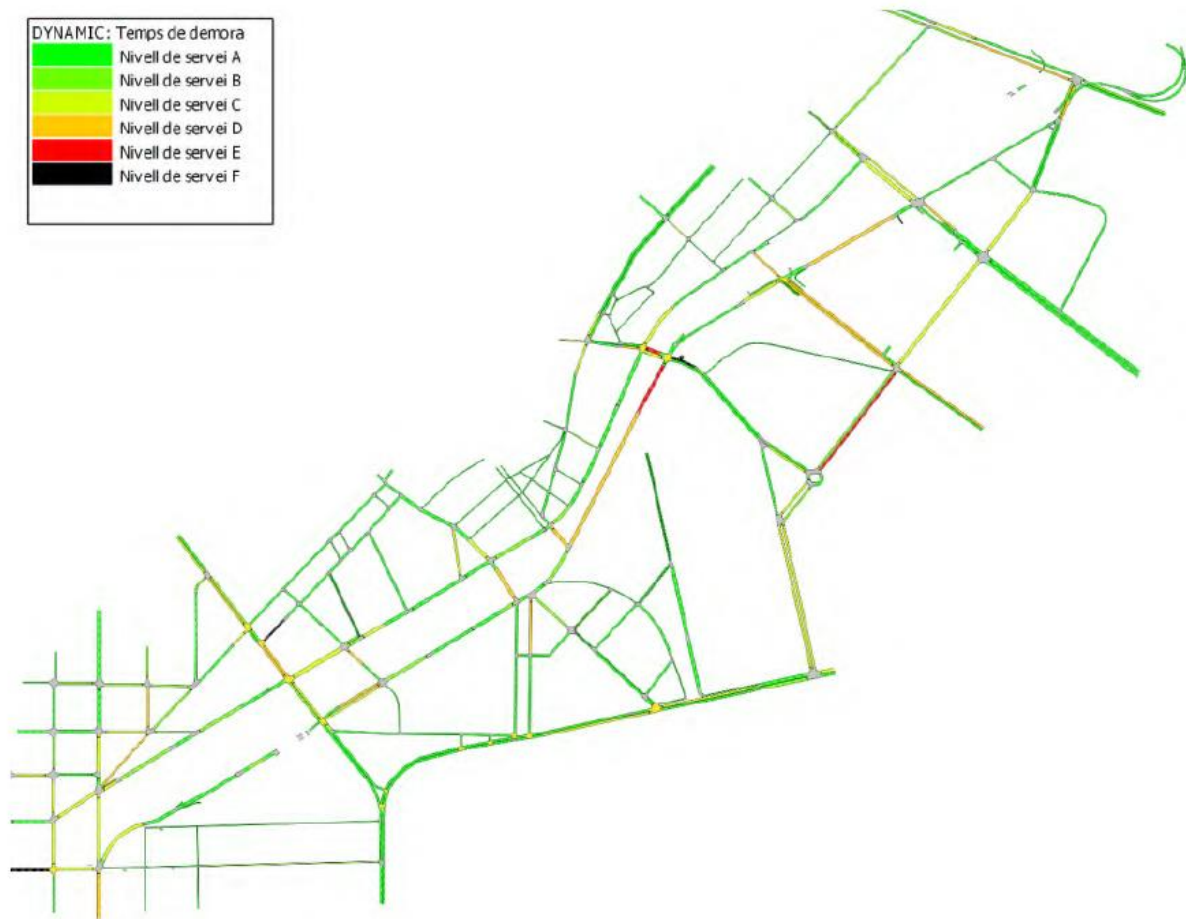
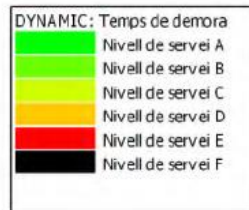
Trànsit

ANÀLISI MOBILITAT XARXA LOCAL Modelització de la xarxa en hora punta de dia laborable

Anàlisi funcionalitat Nivell de servei de la xarxa.

- Es mantenen en nivells A, B i C en la majoria de vies.

- Es considera que el dimensionament **viari té capacitat per absorbir el trànsit de l'hora punta en dia laborable.**



**Gràcies per la vostra
col·laboració!**

www.barcelona.cat