

Estratègia Delta del Llobregat



Ajuntament del
Prat de Llobregat

Infraestructures i fluxos de mobilitat

Modes actius
(mobilitat a peu i en bicicleta)

Març 2016

Direcció de l'Oficina estratègica
de l'àmbit del Pla del delta del Llobregat



BARCELONA
REGIONAL
AGÈNCIA
DE DESARROL·LAMENT
URBÀ

Índex de continguts

01. Infraestructura

02. Accessos a les zones d'activitat econòmica

03. Accessos a les zones d'oci i lleure

04. Síntesi dels colls d'ampolla existents

01

Infraestructura

Estratègia Delta del Llobregat



Xarxa ciclabe actual



Trets generals de la xarxa de vianants i bicicletes

El desplaçament a peu no és gaire utilitzat en les zones industrials de l'àmbit del delta excepte per accedir al transport públic en bus, i a partir de febrer de 2016, a les estacions de la línia L9 Sud.

Els principals dèficits són manca de passos de vianants o sense senyalització en alguns punts, manca de proteccions adequades, dèficits de pavimentació i il·luminació en determinats punts, manca de continuïtat dels itineraris, zones isolades, vehicles aparcats en voreres, etc.



Trets generals de la xarxa de vianants i bicicletes

L'accés a peu o en bicicleta als polígons d'activitat econòmica des de zones residencials properes presenta punts on la connexió és precària o bé inexistent. Molts dels accessos es van dissenyar únicament com a viaris i no es va pensar en els modes actius de marxa.

Així, per exemple, els accessos a la Zona Franca pel carrer 3 no disposen de pas per vianants ni per bicicletes. I els accessos per l'Av. Joan Carles I i per Bellvitge – pont de Feixa Llarga – sí disposen d'espais per als modes actius, però tenen unes condicions precàries degut a l'estat de conservació, longitud, factors d'inseguretat, etc.



Trets generals de la xarxa de vianants i bicicletes

El dèficit de connectivitat en bicicleta ve donat també per una manca de carrils bici en les trames urbanes properes a l'àmbit, per exemple al passeig de la Zona Franca, al polígon Pedrosa, etc.

Cal destacar que en aquestes zones no hi ha una xarxa estructurada per a les bicicletes més enllà d'algun carril bici discontinu o voral/vorera apte per a bicicletes.

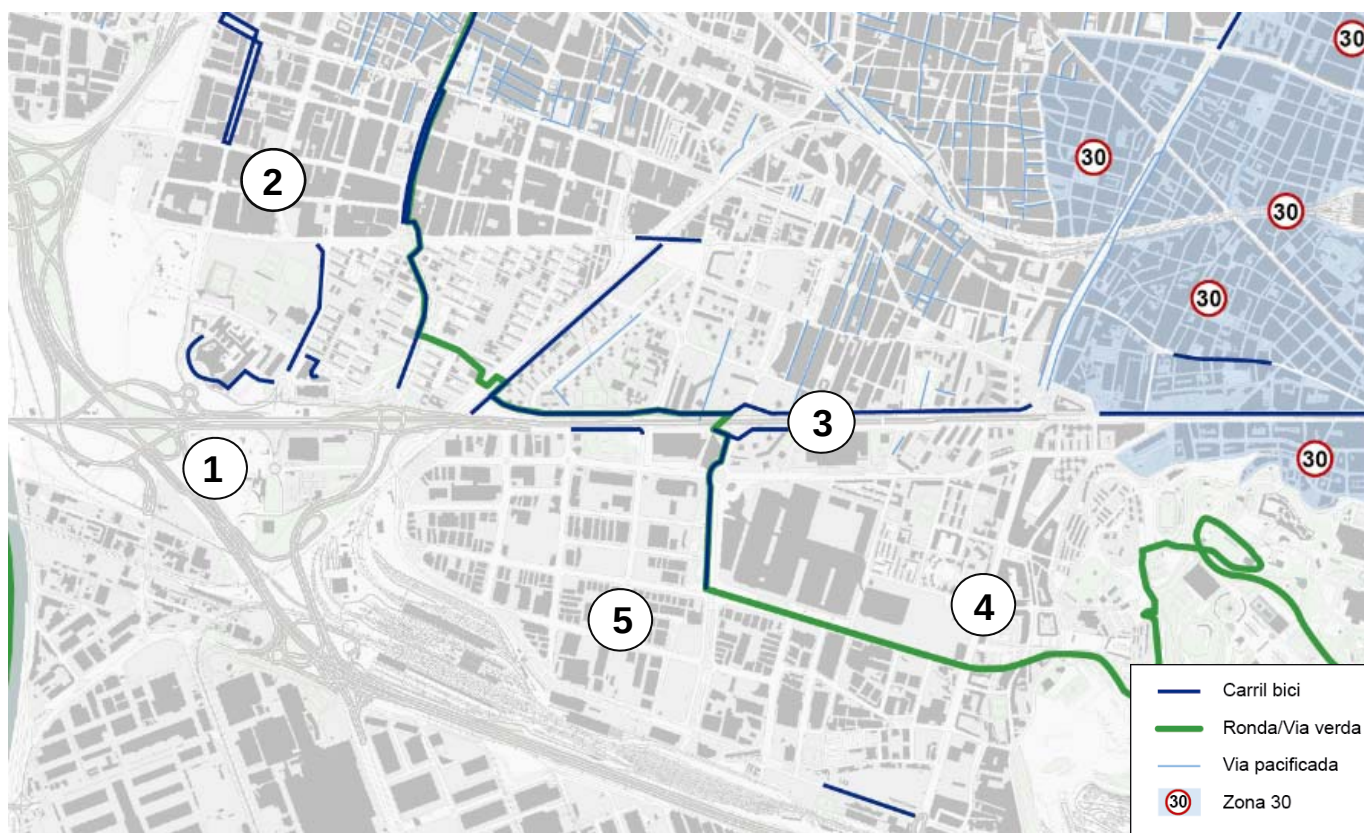
Un fet a subratllar és l'elevada perillositat de circular amb bicicleta en un àmbit on el percentatge de vehicles pesants és molt important i no hi ha carrils bici segregats.



02

Accessos a les zones d'activitat econòmica

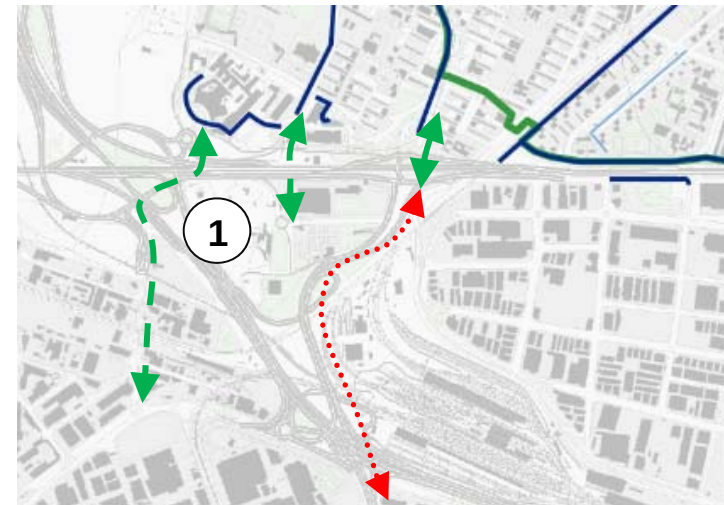
Àmbit polígon Pedrosa – Marina del Prat Vermell



Àmbit polígon Pedrosa – Marina del Prat Vermell

A l'àmbit del Biopol'H hi ha un dèficit de connexió important a causa de les infraestructures de mobilitat interurbana*. Hi ha tres connexions:

- Pas inferior sota la Gran Via i recorregut al costat del ramal de la C-31 i de la Feixa Llarga. És un recorregut llarg i complicat.
- Vorera precària del pont de Bellvitge. Només connecta amb l'àmbit sud de la Gran Via però no amb la Zona Franca.
- Rbla. de Marina. Accés només fins a la parada d'autobús situada al sud de la rotonda i no connecta amb la Zona Franca (s'explica en el següent àmbit).



(*) El PDU previst en aquest àmbit li dona un caràcter més urbà i preveu la millora de la connexió de vianants i bicicletes.



Vorera al costat del ramal de la C-31

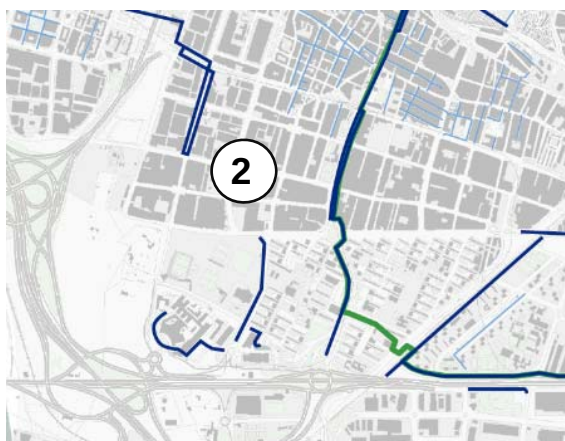


Vorera al pont de Bellvitge



Pas fins a la parada de bus a Rbla. Marina

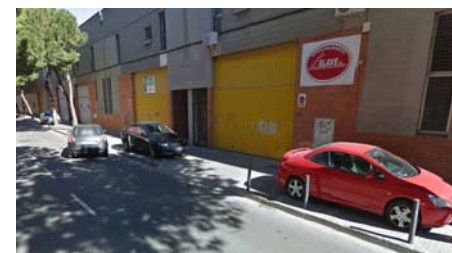
Àmbit polígon Pedrosa – Marina del Prat Vermell



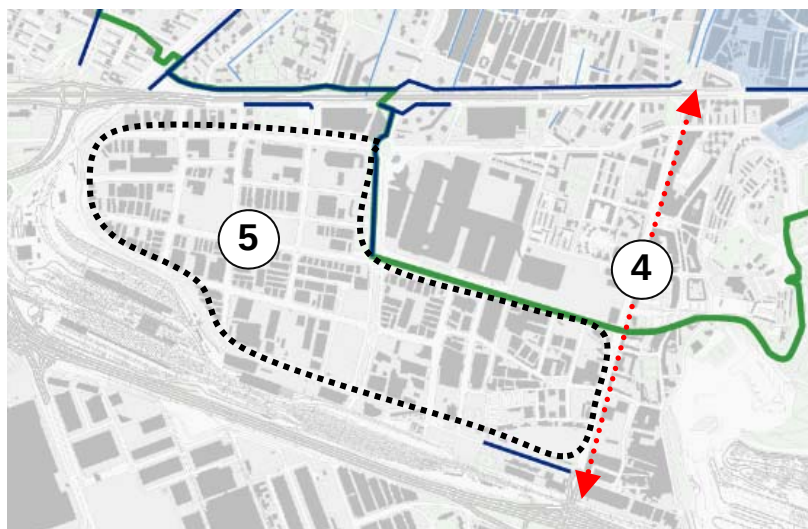
Polígon industrial amb voreres però sovint hi ha vehicles estacionats vora les entrades/sortides de les naus que dificulten el pas de vianants.

Els carrils bici no estan estructurats i no tenen continuïtat al sud de la Gran Via.

La Gran Via semisoterrada dóna permeabilitat entre els dos costats, amb diversos passos per a vianants i bicicletes. Hi ha un bon carril bici en paral·lel a la Gran Via.



Àmbit polígon Pedrosa – Marina del Prat Vermell



4

El passeig de la Zona Franca no disposa de carril bici, però hi ha una proposta de transformació del passeig on es planteja un carril bici que uneix el carrer A amb el de la Gran Via.

Es tracta d'una connexió vital per tal de connectar adequadament el nou barri de la Marina del Prat Vermell i el polígon de la Zona Franca.

5

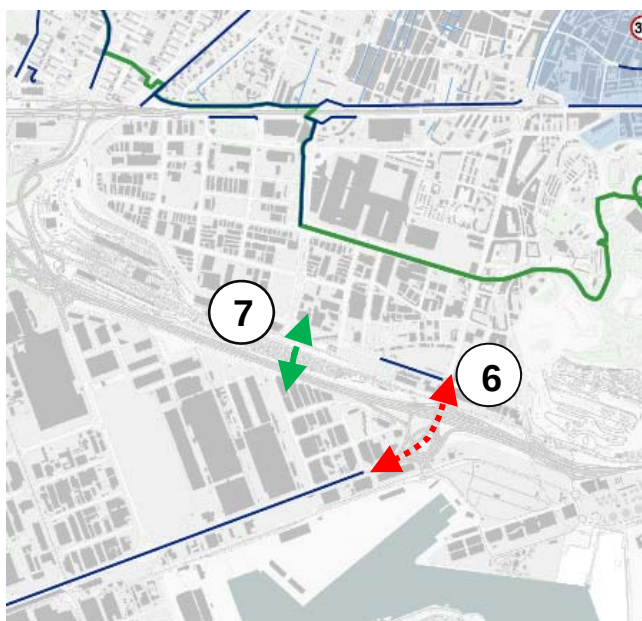
Com ja s'ha dit, els carrers del polígon Pedrosa tenen voreres, però sovint estan ocupades per vehicles estacionats o realitzant activitats pròpies del polígon.



Àmbit polígon Zona Franca – polígon Pratenc – ZAL



Àmbit Zona Franca – Pratenc – ZAL



- 6 Entre el passeig de la Zona Franca (Marina del Prat Vermell) i el carrer A (polígon Zona Franca), hi ha una manca de continuïtat urbana, que es tradueix en una manca de voreres i carril bici.

L'Ajuntament de Barcelona ha redactat recentment un projecte constructiu per garantir un corredor per a vianants i bicicletes aprofitant la recent urbanització d'aquest tram, després de les obres de la L10. Es tracta del tram entre el carrer Motors i la vorera del carrer A.

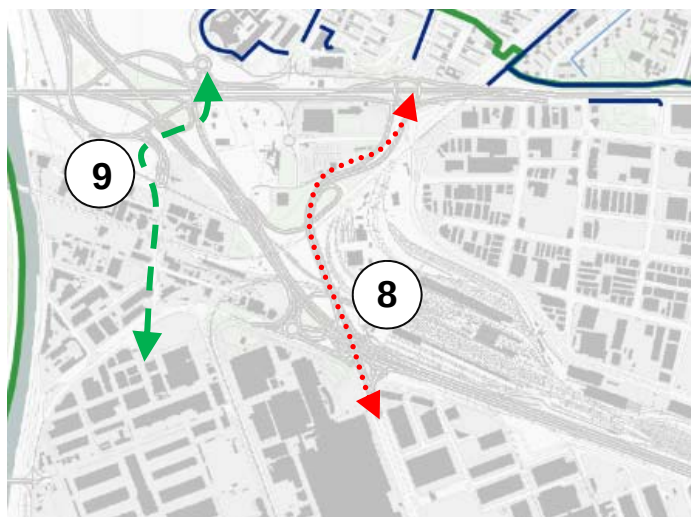


- 7 El pas inferior que connecta el carrer 2 amb l'avinguda Joan Carles I té una vorera elevada per al pas de vianants i bicicletes.

El tram segregat respecte dels vehicles és d'uns 300 m (passa per sota la Ronda Litoral i les vies de tren) i d'uns 2,5 m d'amplada. Aquesta vorera dóna sensació d'inseguretat.



Àmbit Zona Franca – Pratenc – ZAL



8 Entre la Gran Via i el polígon de la Zona Franca (carrer 3) no hi ha continuïtat ni per vianants ni per bicicletes.

9 El recorregut entre l'aparcament de l'Hospital de Bellvitge i el carrer K de la Zona Franca és apte per vianants i més difícilment per bicicletes.

Es tracta d'un recorregut d'uns 1.200 m, a través d'una vorera no sempre contínua al costat de la ctra. de la Feixa Llarga i un ramal de la C-31.

El recorregut inclou un pas inferior sota la C-31 i un pas superior sobre les vies de tren, així com trams insegurs per la seva longitud, obstacles al mig de la vorera, etc.



Pas superior sobre les vies de tren

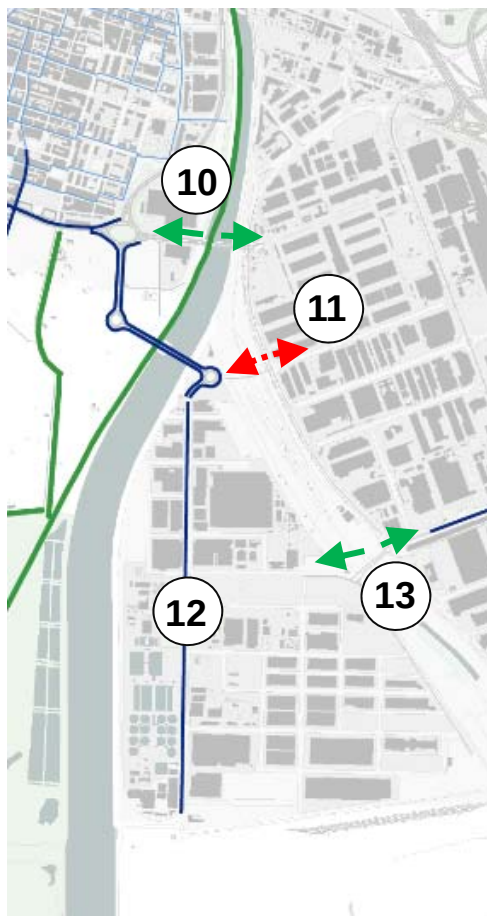


Pas inferior sota la C-31



Tram estret que genera inseguretats

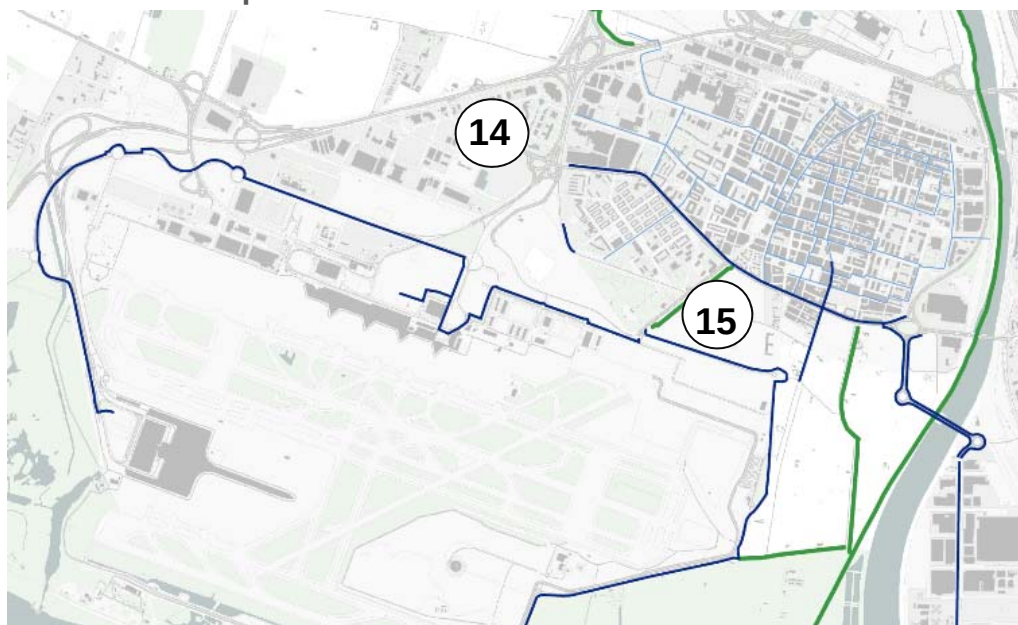
Àmbit Zona Franca – Pratenc – ZAL



- 10** Al Pont de Mercabarna hi ha voreres estretes per al pas de vianants i bicicletes.
- 11** El pas pel gual del carrer F ha quedat tancat amb la recent inauguració del pont de la Gola del Llobregat.
- 12** Carril bici d'accés al polígon Pratenc a través del pont de la Gola del Llobregat i el carrer 100.
- 13** El pas per vianants i bicicletes en el gual que connecta els carrers A i 114 és precari. Aquest gual serà eliminat amb els nous accessos viaris al Port. Al costat Llobregat del carrer 6 hi ha una vorera sense asfaltar, apta per a bicicletes, però amb poques connexions amb l'altre costat del carrer.



Àmbit Aeroport – Mas Blau



14 Al polígon Mas Blau s'hi acosten dos carrils bici (el de l'av. Onze de Setembre i el que va l'Aeroport), però no hi entren.

Malgrat això, una sèrie de passos de vianants i voreres en l'últim tram permeten accedir-hi a peu o en bicicleta, sobretot des del Prat.



15 A les terminals T1 i T2 de l'Aeroport s'hi pot accedir en bicicleta a través d'un carril bici, des del Prat.

En canvi, és més complicat accedir-hi des de Barcelona o municipis propers degut a la discontinuïtat de carrils bici que hi ha al riu Llobregat i als polígons Zona Franca, Pratenc, etc.

03

Accessos a les zones d'oci i lleure

Estratègia Delta del Llobregat

Xarxa de camins a peu i en bicicleta



Accessos als espais naturals del delta del Llobregat



Accessos als espais naturals del delta del Llobregat

- 16 Els espais naturals del Delta del Llobregat disposen de diverses vies verdes que hi donen accés. Algunes d'elles estan sense pavimentar i en d'altres no es permet el pas de vehicles no autoritzats, etc. En general, estan orientades cap al lleure.

- 17 Carril bici segregat que connecta el Prat i les platges →



- 18 Connexió amb l'àmbit del Remolar des del carril bici que porta a la T1

Accessos als espais naturals del delta del Llobregat

- 19 L'accés a aquests espais naturals és continu des del Prat. En canvi, accedir-hi des de Barcelona o municipis propers és més complicat degut sobretot a la discontinuïtat dels itineraris a peu i en bicicleta pels polígons del marge esquerre.

Els tres passos per creuar el riu en aquest àmbit són:

- La C-31, on hi ha un pas que ressegueix l'autovia i un ramal. Connecta amb la via verda del marge dret del Llobregat. És un pas llarg i estret i té alguns trams en condicions precàries.
- El Pont de Mercabarna, que és continu tot i que amb voreres estretes. El problema és la continuïtat a través del polígon de la Zona Franca i les seves connexions amb la resta de la ciutat.
- El nou pont de la Gola del Llobregat, que té carril bici i voreres. El problema torna a ser la connexió pel polígon de la Zona Franca i les seves connexions amb la resta de l'àmbit.

04

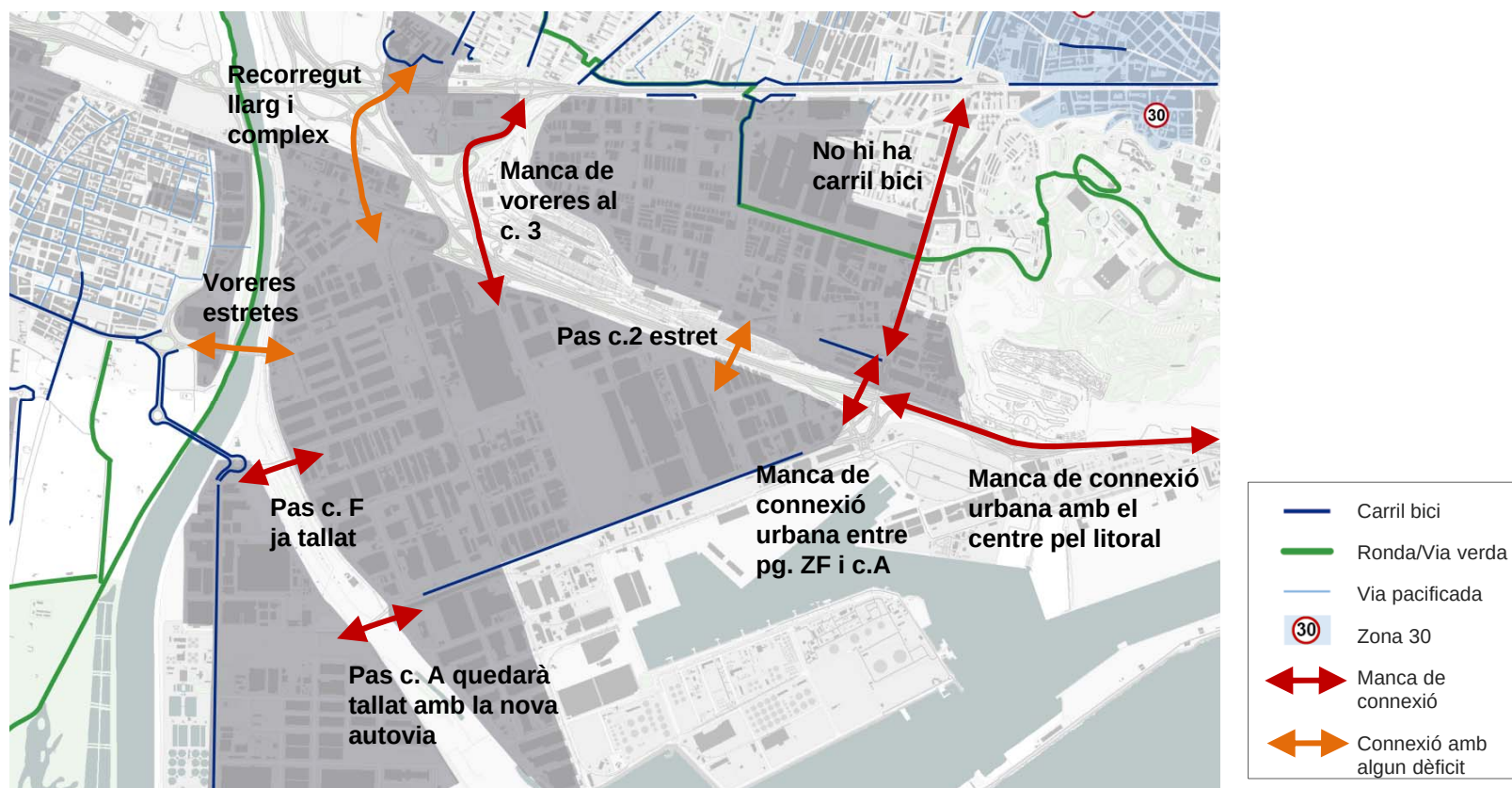
Síntesi dels colls d'ampolla existents

Desplaçaments interns als polígons

Malgrat que molts carrers dels polígons disposen de voreres i passos de vianants, els desplaçaments a peu i en bicicleta pel seu interior presenta les següents mancances/dificultats:

- Les distàncies a recórrer solen ser grans i sovint en zones isolades.
- Manca de passos de vianants o sense senyalització en alguns punts.
- Manca de proteccions adequades
- Dèficits de pavimentació i il·luminació en determinats punts
- Vehicles estacionats a les voreres
- Manca de continuïtat a les voreres en alguns punts
- No hi ha una xarxa estructurada per a les bicicletes més enllà d'algun carril bici discontinu o espai apte per a bicicletes.
- Elevada perillositat de circular amb bicicleta en espais on el percentatge de vehicles pesants és molt important i no hi ha carrils bici segregats.

Accessos al Prat i als espais naturals del delta del Llobregat



Accessos al Prat i als espais naturals del delta del Llobregat

L'accés des de Barcelona és complicat per la discontinuïtat que hi ha al riu i als polígons del marge esquerre.

