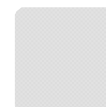
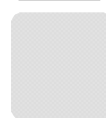


Pla de Mobilitat del municipi de Badalona

Memòria. Part 1:

1. Introducció

2. Anàlisi territorial i socio econòmica



Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Abril de 2011



Ajuntament de Badalona



Àrea Metropolitana de Barcelona
Entitat del Transport



CINESI
CONSULTORIA DE TRANSPORT

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

- **Paloma Sánchez-Contador Escudero**
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
- **Hugo Moreno Moreno**
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària
- **Carmelo Rivero Ojeda**
Llicenciat en Geografia
Tècnic de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

Àrea Metropolitana del Transport

Entitat del Transport

Servei de Planificació i Estudis

Ajuntament de Badalona

Àrea de Medi Ambient i Mobilitat

Equip redactor

CINESI, SLU È Consultoria de transport

- **Cinta Viladot Castell**
Llicenciada en Geografia
- **Josep Enric Garcia Alemany**
Enginyer de Camins, Canals i Ports
- **Joan Roca Bisbe**
Enginyer industrial
- **Josep Maria Olivé Garcia**
Enginyer tècnic d'Obres Públiques
- **Jordi Font Ballesté**
Llicenciat en Geografia
- **Ana Solà Carreras**
Llicenciada en Geografia

ALG, SA È Advanced Logistics Group

- **Jordi Singla Obiols**
Enginyer de Camins, Canals i Ports
- **Carles Garcia Brull**
Llicenciat en Geografia i Tècnic Urbanista
- **Guillem Martínez Belló**
Enginyer de Camins, Canals i Ports
- **Marc Pérez Aragó**
Llicenciat en Geografia
- **David Abeijón Monjas**
Enginyer de Camins, Canals i Ports
- **Marc Vila Recio**
Llicenciat en Geografia

ÍNDEX MEMÒRIA

- 1. INTRODUCCIÓ**
- 2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA**
- 3. ANÀLISI DE L'OFERTA**
- 4. ANÀLISI DE LA DEMANDA**
- 5. ANÀLISI DE LA SEGURETAT VIÀRIA**
- 6. DIAGNOSI ACTUAL DEL SISTEMA DE MOBILITAT**
- 7. OBJECTIUS**
- 8. ESCENARIS**
- 9. PLA D'ACCIÓ**
- 10. INDICADORS DE SEGUIMENT**
- 11. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA VINCULAT AL PLA D'ACCIÓ**



ÍNDEX

1	INTRODUCCIÓ	13
1.1	Justificació de la redacció del Pla de Mobilitat	13
1.2	Antecedents	13
1.3	Objectius de l'estudi	13
1.4	Principis directors de la planificació de la mobilitat	13
1.4.1	Competitivitat	14
1.4.2	Integració social	15
1.4.3	Qualitat de vida	15
1.4.4	Salut	16
1.4.5	Seguretat	16
1.4.6	Sostenibilitat	17
1.5	Metodologia de redacció. Fases	17
1.5.1	Mòdul 0. Introducció i Metodologia	18
1.5.2	Mòdul I. Anàlisi i Diagnosi	18
1.5.3	Mòdul II. Objectius	18
1.5.4	Mòdul III. Pla d'Acció	18
1.5.5	Mòdul IV. Aprovació i Tramitació	18
1.6	Metodologia participativa	19
1.6.1	La participació en el Pla de Mobilitat Urbana prèvia als tallers	19
1.6.2	La participació en els tallers en el Pla de Mobilitat Urbana	26
2	ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA	30
2.1	Caracterització territorial	30
2.2	Estructura sociodemogràfica	33
2.2.1	Evolució de la població	33
2.2.2	Estructura de població	35
2.2.3	Distribució i densitat de la població	38
2.2.4	Estructura d'habitatges	39
2.3	Especialització econòmica	39
2.4	Distribució dels usos i funcions de l'espai urbà	41
2.4.1	Sistemes naturals	41
2.4.2	Estructura urbana residencial	42
2.4.3	Usos industrials	44
2.5	Equipaments, centres generadors de mobilitat	45
2.5.1	Introducció	45
2.5.2	Dades generals	47
2.5.3	Àmbit 1: Congrés . La Mora . Gorg	50
2.5.4	Àmbit 2: Raval . Progrés . Can Claris	51
2.5.5	Àmbit 3: Centre . Coll i Pujol . Dalt la Vila	52
2.5.6	Àmbit 4: Casagemes . Canyadó . Manresà	53



2.5.7	Àmbit 5: Llefia.....	54
2.5.8	Àmbit 6: Sistrells . Lloreda . Sant Crist	55
2.5.9	Àmbit 7: Puigfred . Montigalà.....	56
2.5.10	Àmbit 8: Bufalà	57
2.5.11	Àmbit 9: Morera . Pomar . Guixeres	58
2.5.12	Àmbit 10: Zona nord.....	59
2.6	Grans sectors de desenvolupament futurs del municipi	60
2.7	Dades de motorització.....	61

DOCUMENT I. MEMÒRIA



1. INTRODUCCIÓ



1 INTRODUCCIÓ

1.1 Justificació de la redacció del Pla de Mobilitat

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana de Badalona (PMU) s'emmarca dins de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat i de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). La Llei 9/2003 desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques que, en l'àmbit local, correspon a l'elaboració dels plans de mobilitat urbana. Té per objecte establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

1.2 Antecedents

L'Ajuntament de Badalona va signar l'any 2006 el **Pacte per la mobilitat**, fruit de l'acord d'un procés participatiu engegat a la ciutat amb l'objectiu de donar respostes als reptes de la mobilitat i definir els criteris per compartir l'ús de l'espai públic, incrementar la qualitat de vida a la ciutat i millorar el medi ambient, la seguretat i l'accessibilitat urbana.

En aquesta línia de treball, el mateix any 2006 l'Ajuntament va elaborar el **Pla d'Accessibilitat de Badalona** i més recentment s'ha conclòs el **Pla Local de Seguretat Viària**.

1.3 Objectius de l'estudi

L'objecte del Pla de Mobilitat (PMU) és la configuració de les estratègies de mobilitat sostenible al municipi de Badalona.

Per dur a terme aquesta finalitat, s'analitzaran l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle privat), el trànsit i la seguretat viària, el transport públic de viatgers (col·lectiu i servei de taxi), els aparcaments, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, a l'escenari actual.

Es definirà un model futur de mobilitat sostenible, basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

1.4 Principis directors de la planificació de la mobilitat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport.

En un sentit més ampli, la Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

a) Competitivitat	d) Salut
b) Integració social	e) Seguretat
c) Qualitat de vida	f) Sostenibilitat

Taula 1. Línies estratègiques que fixa la Llei 9/2003

Aquests sis elements agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el Pla de Mobilitat Urbana de Badalona s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- a) Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.
- b) Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- e) Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

La competitivitat del sistema productiu està molt vinculada a l'existència d'un sistema de transport eficient, és a dir, que porti la màxima funcionalitat amb el menor cost global (individual + social) possible. Com a element fonamental de suport del sistema productiu, el transport ha de permetre:

- Distribuir eficaçment les matèries primeres i manufacturades, en un temps i uns preus raonables.
- Accedir als centres de treball amb la menor incertesa possible i en unes condicions de seguretat acceptables, tenint en compte la pèrdua de productivitat derivada dels accidents in itinere.

Al conjunt de Catalunya hi ha dos factors que en l'actualitat posen de manifest que el sistema de transport no disposa d'una organització prou eficient per a implantar-lo com l'element potenciador de la competitivitat que hauria de ser:

- La congestió habitual dels principals corredors viaris i accessos als nuclis urbans, la qual cosa provoca un increment notable del temps exigut per als desplaçaments.
- El fet que el preu del transport (és a dir, el cost individual) estigui bastant per sota del seu cost real (el cost global), com han posat de manifest els estudis recents en la matèria, de manera que no s'estimula la reducció dels costos diferits a la societat.

Tots dos factors són esmentats també al Llibre blanc del transport de la Unió Europea com a principals amenaces a la competitivitat dels sectors econòmics dependents del transport.



En aquest sentit, la utilització del preu del transport com a instrument per a modular la demanda del sistema ha de permetre incrementar l'eficiència, a més d'intervenir sobre l'equilibri entre funcionalitat i cost:

- Un sistema de transport privat excessivament barat incentiva que se'n faci un ús indiscriminat (ineficient) i dona peu als episodis recurrents de congestió, és a dir, a una pèrdua de funcionalitat que al seu torn reverteix en el balanç de costos de tots els usuaris.
- I a l'inrevés, un preu massa elevat restringeix el nombre d'usuaris que poden accedir al sistema de tal manera que no se'n profita la capacitat.

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència la pateixen especialment les persones de mobilitat reduïda, és a dir, aquelles que per motius de salut tenen una dificultat addicional per poder desplaçar-se autònomament.

Però al mateix temps hi ha diferències entre territoris en la dotació de serveis de transport col·lectiu, que és el mode de transport amb un accés més universal. En aquells indrets on l'oferta és escassa, el fenomen d'exclusió generat tendeix a concentrar-se sobre els sectors socials de menys renda a causa de la dificultat particular que tenen per disposar de vehicle privat, de manera que s'accentuen encara més els fenòmens de divergència social.

A més de les conseqüències personals i socials, la manca d'accessibilitat té efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu per dos mecanismes diferents:

- redueix el mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses i limita alhora la possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball.
- comporta un increment de la despesa pública en protecció social que cal revertir amb els corresponents instruments fiscals.

Cal vetllar, doncs, perquè l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social, cosa que implica prioritzar les actuacions per a millorar l'abast i el servei dels modes de transport d'accés més universal, i evitar al mateix temps les redistribucions de renda regressives en l'assignació de recursos als diferents modes de transport i territoris. En particular, cal posar un especial èmfasi en la idea d'universalitzar l'accés al treball com a principal mecanisme d'integració en la societat moderna.

El sistema de transport és un element que tant pot aportar com sostreure allò que coneixem com a qualitat de vida:

- D'una banda, habilita la possibilitat de desplaçar-se i, per tant, de dur a terme totes aquelles activitats que els ciutadans necessiten o volen fer. Desplaçar-se és un fet quotidià per als ciutadans (i també un dret) però no és una finalitat en sí mateix (tret de casos molt particulars), sinó una activitat **font** entre altres que realment es volen dur a terme. Així, s'espera realitzar els desplaçaments de la forma més ràpida i còmoda possible i, al mateix temps, amb una incertesa mínima, és a dir, tenint la seguretat que els serveis de transport funcionen de la manera prevista: en termes d'horaris, freqüència, seguretat, etc.
- D'altra banda, les infraestructures i els serveis de transport generen un important impacte en la qualitat de l'entorn i el paisatge: fraccionen el territori i acoten la disponibilitat d'espais lliures per a la vida social. Però aquesta degradació també es produeix en les àrees pròpiament

urbanes, principalment a causa del soroll i altres elements contaminants. Aquests impactes negatius afecten tots els ciutadans, amb independència que siguin o no usuaris del mitjà de transport que els origina.

Tot el que s'ha exposat comporta que la planificació dels sistemes de transport consideri simultàniament els impactes positius i negatius. Si només s'atén a un dels dos tipus d'impacte, les demandes per a la seva millora tendeixen a esdevenir infinites. La contraposició de tots dos aspectes ha de permetre assolir un punt d'equilibri socialment acceptable, i això comporta indefugiblement enfortir la participació, el diàleg i el consens de tots els sectors socials implicats.

El funcionament dels mitjans de transport motoritzats produeix emissions gasoses i sonores que poden ser nocives per a la salut. Encara que les persones afectades per malalties imputables a la contaminació generada pel transport no sempre puguin percebre una relació directa amb la causa, es calcula que aquestes malalties poden tenir un impacte equiparable al que causen els accidents viaris.

Els perjudicis que causen en la salut i el benestar de les persones i, de retruc, en la productivitat de les empreses, així com la pressió més gran sobre el sistema sanitari que se'n deriva, fan necessari abordar la reducció de les emissions del transport. En línia amb aquest propòsit, pot ser útil l'aplicació d'instruments econòmics que, d'una banda, estimulin la compra de vehicles amb menor poder contaminant i, de l'altra, permetin la internalització dels costos socials i ambientals esmentats.

També cal tenir present l'efecte positiu sobre la salut que es deriva de caminar i utilitzar la bicicleta i, per tant, la conveniència de estimular-ne l'ús mitjançant la dotació de xarxes d'itineraris segurs per a vianants i ciclistes.

Els accidents de trànsit són avui dia un cost social de primer ordre. La reducció de l'accidentalitat ha esdevingut una línia d'acció prioritària, tal com es fa palès en el Pla de seguretat viària de Catalunya i en el Llibre blanc del transport de la Unió Europea, on es marca l'objectiu de aconseguir una reducció del 50% del nombre de víctimes d'accidents de trànsit en el període 2001-2010.

El nombre d'accidents imputables a un mitjà de transport és directament proporcional al nombre d'usuaris-quilòmetre, i de la mateixa manera la gravetat dels accidents és directament proporcional a la velocitat. Aquesta constatació perfila les dues línies d'acció possibles per reduir l'accidentalitat dels mitjans de transport:

- La primera implica el traspàs de desplaçaments cap a mitjans amb una menor accidentalitat, o sigui, cap al transport col·lectiu i els mitjans no motoritzats.
- La segona es fonamenta en la reducció de la velocitat i la millora de les condicions de seguretat intrínseques de cada mitjà i de aquells punts on conflueixen els diferents mitjans. Consisteix principalment a eliminar els punts negres del sistema viari, a segregar i prioritzar l'espai dels diferents mitjans on els usos conflueixen, a incrementar la tasca pedagògica sobre els usuaris, a enfortir el sistema preventiu i sancionador dels infractors i a introduir noves tecnologies per a la seguretat.



Els criteris de sostenibilitat són integrats pel Llibre blanc del transport de la UE en què s'emfasitza la necessitat de aconseguir que el creixement de l'economia es desacobli de l'increment paral·lel dels fluxos del transport que actualment s'experimenta. Això permetria assolir un sistema de transport més eficient, és a dir, que impulsi més treball per unitat de extracció de recursos i deposició de contaminants materials i energètics. Al mateix temps, aquest desacoblament aporta al teixit productiu un avantatge competitiu en vista d'un escenari econòmic proper marcat per l'increment dels costos del transport.

En el marc d'aquest principi també s'han d'incloure els objectius de reducció de emissions de fetes hivernacle establerts al Protocol de Kyoto, que en el cas espanyol suposen un increment de aquestes emissions del 15% respecte del valor de 1990 per al període 2008-2012. Tanmateix, la tendència actual apunta que aquest lílindar se superarà àmpliament si no s'apliquen les mesures adients.

Per a convergir cap als objectius apuntats i per a assolir, per tant, una equitat intergeneracional, és necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació de territori.

1.5 Metodologia de redacció. Fases

La laboració del PMU de Badalona segueix el procés metodològic descrit en el quadre següent. D'acord amb la Llei 9/2003 en aquest procés la participació ciutadana ha de quedar garantida.

El procés de laboració del PMU de Badalona s'estructura en dues fases i cinc mòduls. A continuació s'exposa la naturalesa i els continguts de aquests.



Fig. 1. Fases de la metodologia de redacció

1.5.1 Mòdul 0. Introducció i Metodologia

Es tracta del present document que enceta el pla mitjançant una introducció en la qual es justifica la necessitat de dur a terme el pla i on s'exposa el procés metodològic a seguir.

1.5.2 Mòdul I. Anàlisi i Diagnosi

Comprèn totes aquelles primeres tasques que tenen com a finalitat l'obtenció, l'anàlisi i el debat ciutadà de la informació rellevant per a conèixer suficientment l'estat de la mobilitat en el municipi. Aquest mòdul engloba els següents apartats:

- Anàlisi de la mobilitat

Recull el conjunt de dades disponibles en l'àmbit del pla que puguin ser rellevants per al coneixement de l'estat actual de la mobilitat i l'establiment de tendències de futur. Concretament, aquestes dades han de permetre caracteritzar la configuració territorial, els patrons de mobilitat dels ciutadans, l'oferta d'infraestructures i serveis i les externalitats socials i ambientals del transport.

- Síntesi

Resumeix de forma breu i entenedora la informació més rellevant de l'etapa anterior, amb l'objectiu de facilitar-ne l'anàlisi per part de les entitats que participen en l'elaboració del pla.

- Diagnosi de la mobilitat

Aquesta etapa consisteix a fer sessions de debat amb les entitats que participen en l'elaboració del pla. La seva finalitat és obtenir una valoració comuna sobre l'estat actual de la mobilitat i les tendències de futur.

1.5.3 Mòdul II. Objectius

En aquesta segona fase del procés es tracta de concretar i adaptar els objectius del PMU a la realitat del municipi de Badalona a partir de les conclusions de la diagnosi de mobilitat. Mitjançant la intervenció de les entitats participants al Consell de la Mobilitat es revisaran els objectius marcats al pacte per la mobilitat al 2006, d'acord amb les directrius nacionals.

Tot seguit, a partir dels objectius elaborats, es configurarà l'escenari de mobilitat que se'n deriva mitjançant l'establiment dels valors en els indicadors del pla de mobilitat.

1.5.4 Mòdul III. Pla d'Acció

Consisteix a proposar mesures en consonància amb els objectius i el corresponent escenari de mobilitat. Aquesta etapa comptarà amb la participació de les entitats involucrades en el procés, a les quals es demanarà que proposin les mesures adients.

Se seleccionaran les mesures que comptin amb una avaluació favorable, s'establirà una prioritització i es programaran temporalment en funció de les assignacions pressupostàries i altres criteris d'oportunitat.

1.5.5 Mòdul IV. Aprovació i Tramitació

D'acord amb la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient, els Plans de mobilitat urbana queden sotmesos a un procés d'avaluació ambiental que ha de contenir les fases i requisits que amb caràcter de legislació bàsica s'estableixen en els seus articles 1 a 15. Un procediment que comprèn les següents actuacions:

- La elaboració d'un informe de sostenibilitat ambiental
- La celebració de consultes
- La elaboració de la memòria ambiental
- La consideració de l'informe de sostenibilitat ambiental, del resultat de les consultes i de la memòria ambiental en la presa de decisions.
- La publicitat de la informació sobre l'aprovació del pla.

Aquest mòdul, per tant, serà un recull dels documents necessaris (informe de sostenibilitat ambiental, memòria ambiental...) per complir amb els requisits exigits per la nova Llei 9/2006 sobre l'avaluació ambiental estratègica.

1.6 Metodologia participativa

1.6.1 La participació en el Pla de Mobilitat Urbana prèvia als tallers

1.6.1.1 Elements previs a la fase participativa

L'elaboració de la fase de diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana (en endavant PMU) de Badalona no ha estat una tasca solament tècnica, sinó que des del seu inici es va constituir una estructura (sobretot amb el Consell de Mobilitat i el Fòrum de Medi Ambient) que ha donat suport i alhora ha facilitat la transparència i legitimitat al PMU i finalment ha afavorit la participació de la ciutadania en pla.

El procés de participació de la ciutadania, de les entitats ciutadanes i d'altres agents socials va esdevenir de forma més activa i intensa després del tancament de la fase 3 de pre-diagnosi futura (veure gràfic 1 de la pàgina 5). Prèviament, però, es van dissenyar els canals de comunicació i informació del procés, els quals es van començar dur a terme a mitjans de febrer, que va ser quan es va obrir el procés participatiu del PMU.

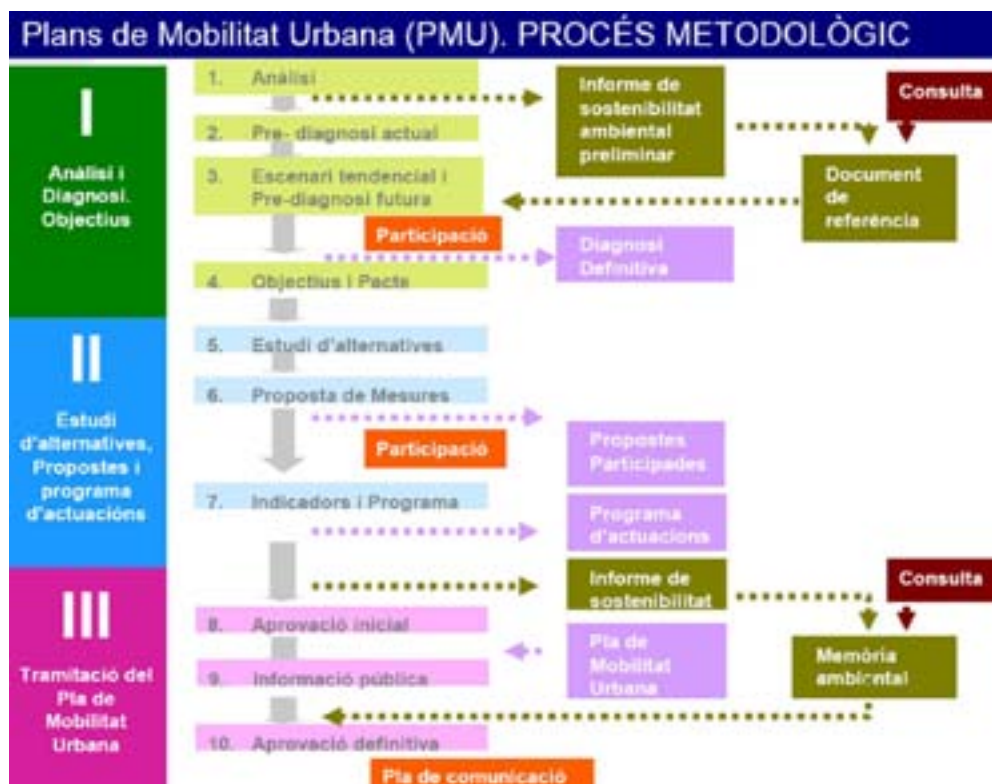


Fig. 2. Procés Metodològic PMU
Font: www.badalona.cat

En aquesta fase prèvia es van aconseguir assolir dos grans objectius generals que han guiat el desenvolupament de la fase participativa:

- Donar a conèixer, sensibilitzar i fer difusió del procés de participació del PMU de Badalona.
- Implicar la ciutadania, els tècnics municipals i els representants polítics en el desenvolupament del Pla de participació que acompanya el PMU.

1.6.1.2 Donar a conèixer el PMU: canals de difusió i comunicació

En aquest sentit, es van dur a terme diverses accions comunicatives adreçades a la població en general, 15 dies abans de l'inici del procés, i a través dels següents mitjans:

- Notes de premsa als principals mitjans de comunicació de la ciutat: Tot Badalona, El Punt, BNS, ...
- Notícies a la web municipal www.badalona.cat, sobre l'inici del procés.



Fig. 3. Exemple notícia web municipal
Font: www.badalona.cat

- Apartat del PMU al web municipal on s'hi accedeix a través d'un banner a l'entrada principal de la web i d'un banner a l'apartat de medi ambient i a l'apartat mobilitat. En aquest apartat s'hi poden trobar els diversos documents de treball necessaris per a estar informats i participar en el procés.

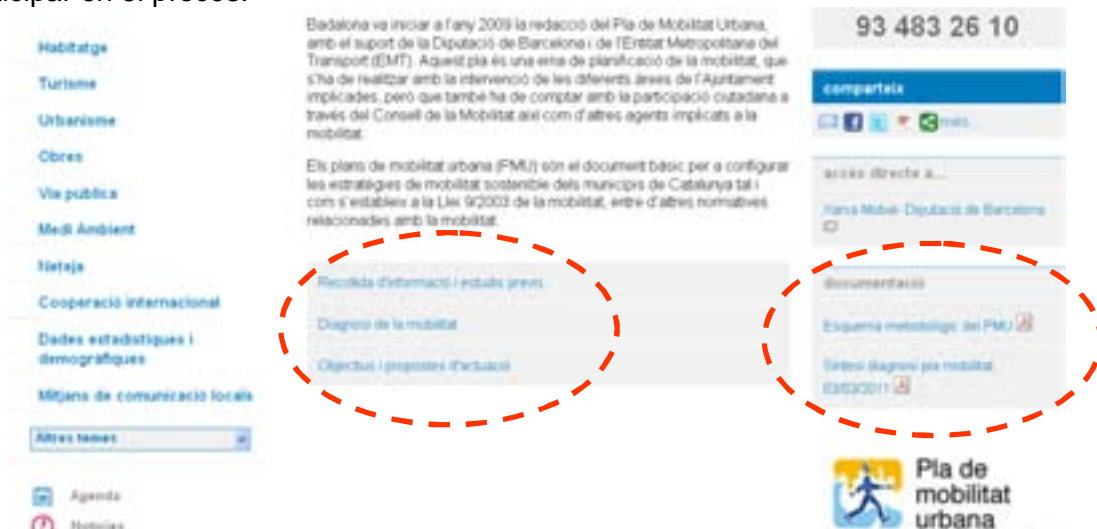


Fig. 4. Apartat del PMU al web municipal
Font: www.badalona.cat

- Agenda de la web municipal: les activitats com el plenari es van incloure a l'agenda.
- Correus electrònics informatius del procés, a la llista de distribució d'informació ambiental de l'Àrea de Medi Ambient i Mobilitat.
- Correus electrònics informatius del procés als membres del Consell de Mobilitat, del Fòrum de Medi Ambient, del Consell de Ciutat i a totes les entitats i associacions del Registre d'Entitats de Badalona.
- Intranet municipal: es va introduir un text informatiu sobre el procés. L'intranet és consultable per tots els treballadors de l'ajuntament.

1.6.1.3 Presentació del PMU i inici del procés participatiu

El dia 3 de març es va obrir el procés amb més de 50 persones assistents, les quals van ser informades de la situació de mobilitat a la seva ciutat i també de l'obertura del procés participatiu en el fase de diagnosi:



Fig. 5. Apartat del PMU al web municipal

En aquest moment inicial es va comentar les fases de participació i la metodologia participativa, la qual es descriu en l'apartat 1.4.

A més, es van usar els mateixos canals de comunicació per donar a conèixer el següents passos del procés, els quals començaven a partir del 3 de març:

- Més notes de premsa als principals mitjans de comunicació de la ciutat: Tot Badalona, El Punt, BNS, ...
- Notícies al web municipal www.badalona.cat sobre els resultats de la primera sessió de presentació de la fase de diagnosi del PMU



Fig. 6. Notícia al web municipal referent al Pla de Mobilitat
Font: www.badalona.cat

- Apartat del PMU al web municipal hi havia un enllaç a l'enquesta de participació sobre la diagnosi del PMU.



Fig. 7. Apartat del PMU al web municipal
Font: www.badalona.cat

- Correus electrònics informatius de l'enquesta, a la llista de distribució d'informació ambiental de l'Àrea de Medi Ambient i Mobilitat.
- Correus electrònics informatius de l'enquesta, als membres del Consell de Mobilitat, del Fòrum de Medi Ambient, del Consell de Ciutat i a totes les entitats i associacions del Registre d'Entitats de Badalona.
- Intranet municipal: es va introduir un text informatiu sobre l'enquesta.

1.6.1.4 La participació ciutadana via enquestes i fòrums virtuals

Amb els canals de comunicació en marxa, del 3 al 13 de març la ciutadania, les entitats i altres agents interessats en la mobilitat de la ciutat de Badalona van poder participar per mitjà de diferents canals de participació:

- Per una banda, es va facilitar a la ciutadania un document en format enquesta, el qual contenia un resum de l'esborrany de la Diagnosi de la Mobilitat Urbana de Badalona.

Ajuntament de Badalona

BLOC 1: Vianants

Us demanem que us posicioneu respecte les percepcions que us proposem tot seguit, segons el vostre grau d'acord o desacord. L'apartat "Sabies que..." us pot ajudar a situar-vos en el context.

D'acord
 A mitges
 En contra
 No ho sé

SABIES QUE...

El 70% dels desplaçaments a nivell intern de la ciutat es realitzen a peu. I que... la ciutat presenta una xarxa principal per a vianants totalment articulada i que facilita la connexió entre gran part dels barris de Badalona.

PERCEPCIONS:

1.1	La xarxa principal es caracteritza per un predomini de voreres àmplies (superiors a 2m) amb més del 70% del total.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2	Els pendents són baixos o inexistents en prop del 75% dels carrers, fet que ajuda a configurar una xarxa còmoda per a la mobilitat a peu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3	Tot i així, trobem carrers amb pendents superiors al 10% (prop del 6%), cosa que fa necessària l'execució d'actuacions de millora.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4	El 14% de trams de carrer no compten amb vorera, o bé les existents presenten discontinuïtats, o tenen amplades inferiors a 1,50 metres.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fig. 8. Exemple de l'enquesta que es va redactar vinculada al PMU
Font: Delibera-SPI

Aquest document recollia les idees centrals de la diagnosi i permetia a la ciutadania donar el seu grau d'acord en relació a les conclusions de la diagnosi segons el ventall de colors (verd, d'acord; groc, a mitges; vermell, en contra; gris, no ho sap, no sentèn). A més, al final de cada bloc, hi havia un espai per a comentaris de caràcter general, per tal que la ciutadania pogués dir la seva opinió i percepció sobre algun tema específic o general. Amb tot, es van recollir unes 20 enquestes.

- Per altra banda, també es podia valorar el PMU de Badalona en un fòrum virtual elaborat a partir de les principals idees de la diagnosi del PMU, seguint el mateix guió que el document en format qüestionari.



Fig. 9. Imatge exemple del procés de validació de la Diagnosi del PMU
Font: Delibera-SPI

Es van proposar 6 fòrums virtuals, relacionats amb els temes de la síntesi del PMU de Badalona i segueix el mateix funcionament que el format paper.

Dins de cada fòrum es proposaren una sèrie de temes, fruit del procés de diagnosi dut a terme prèviament per l'equip tècnic i l'ajuntament. Les qüestions es van obrir a la valoració i comentaris dels participants. Cada participant va poder intervenir en diferents fòrums.

Cada article es podia valorar segons les opcions següents:

-  Molt d'acord
-  A mitges
-  Gens d'acord
-  No ho sé

Així mateix, cada participant podia afegir comentaris a cada article per tal de completar la seva opinió o afegir matisos a la seva valoració.

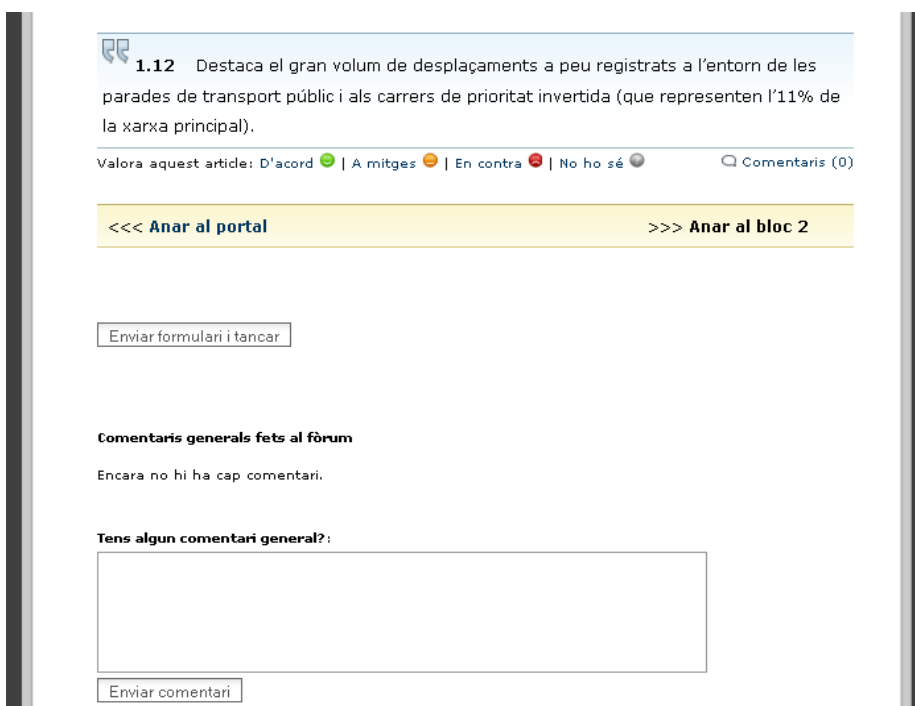


Fig. 10. Exemple de valoracions realitzades durant el procés
Font: Delibera-SPI

Al Fòrum virtual hi van participar 496 persones que van realitzar un total de 5.527 valoracions i 461 comentaris (generals i específics).

Blocs temàtics	Usuaris/es	Ítems valorats	Posicionaments	Comentaris generals	Comentaris específics
Vianants	91	13	1131	15	73
Bicicletes	88	11	933	21	78
Transport públic	83	18	1462	15	100
Vehicle privat	79	13	1018	16	63
Estacionaments	76	8	608	10	44
Mercaderies	79	5	375	14	12
Total	496	68	5527	91	370

Taula 2. Blocs temàtics
Font: Delibera-SPI

Ambdós canals de participació van permetre obtenir les valoracions, les percepcions i el grau d'acord de la ciutadania en relació a les conclusions de la diagnosi del PMU, així com també rebre comentaris, aportacions i suggeriments. Al llarg dels 10 dies en què estaven oberts aquests canals, van participar entre 75 i 90 persones a cadascun dels blocs temàtics del PMU.

El 13 de març, doncs, es va tancar la primera fase de participació ciutadana i es va iniciar el recull del grau d'acord i dels comentaris sobre les principals conclusions de la diagnosi de la Mobilitat Urbana de Badalona, que va servir per elaborar la dinàmica de participació en els tres tallers dels blocs temàtics, celebrats els dies 17, 22 i 24 de març a l'Ajuntament de Badalona.

1.6.2 La participació en els tallers en el Pla de Mobilitat Urbana

En els tres tallers va ser convidada la ciutadania de Badalona, associada o no, per validar la diagnosi del Pla de Mobilitat de la ciutat. La convocatòria de la sessió es realitzà a totes aquelles persones que havien fet aportacions a través de les butlletes (tan aquelles que ho havien fet a través del web, com aquelles que les havien respost en paper).

Els canals de comunicació per informar a la ciutadania de la celebració dels tallers van ser els mateixos que els esmentats anteriorment (notícies, agenda...) i també es van fer recordatoris de les sessions de participació tres dies abans de cada convocatòria, a través de:

- Reforç telefònic sobre la matèria a les entitats relacionades amb el medi ambient i la mobilitat a la ciutat.
- Correu electrònic als membres del Consell de Mobilitat i del Fòrum de Medi Ambient.

The image shows a screenshot of the website of the Ajuntament de Badalona. The header includes the town's logo and name, along with language options (català, castellano, english, francès) and a search bar. A navigation menu on the left lists various services like 'L'Ajuntament', 'Guia de la ciutat', and 'Tràmits'. The main content area features a news article titled 'Procés participatiu del Pla de Mobilitat Urbana de Badalona: taller monogràfic mobilitat a peu i en bicicleta'. Below the title is a blue banner with the text 'Pla de mobilitat urbana de Badalona' and icons representing different modes of transport: a bus, a pedestrian, a cyclist, and a person in a wheelchair. To the right of the banner is a sidebar with contact information for the town hall, including the phone number 17/0302, the address 'Pl. de Catalunya, 9-1', and the website 'http://www.badalona.cat'. The footer of the page includes the town's logo and name.

Fig. 11. Propaganda del procés participatiu al web municipal
Font: www.badalona.cat

La dinàmica dels tallers en els tres tallers va seguir la següent pauta:

En primer lloc feia una presentació dels resultats del grau de consens dels blocs temàtics (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic, mercaderies i aparcaments) treballats en el fòrum web i en les enquestes, la qual cosa permetia tenir una visió general del grau d'acord de la ciutadania en relació als ítems presentats de cada tema.

Les barres de colors indiquen el grau d'acord, a major nombre de verds, més consens i a major carbassa i vermell més dissens sobre les conclusions a què es van arribar a nivell tècnic.



Fig. 12. Detall dels graus d'acord de les conclusions de la diagnosi del PMU

Font: www.deliberaweb.com

Seguidament, es procedia a la lectura dels comentaris (específics i generals) dels blocs de temàtics, la qual cosa donava peu als comentaris, debats, dubtes... sobre els aspectes a treballar sobre mobilitat. Cal dir que molts dels comentaris, tant en el fòrum web com en les sessions presencials eren de caire propositiu.

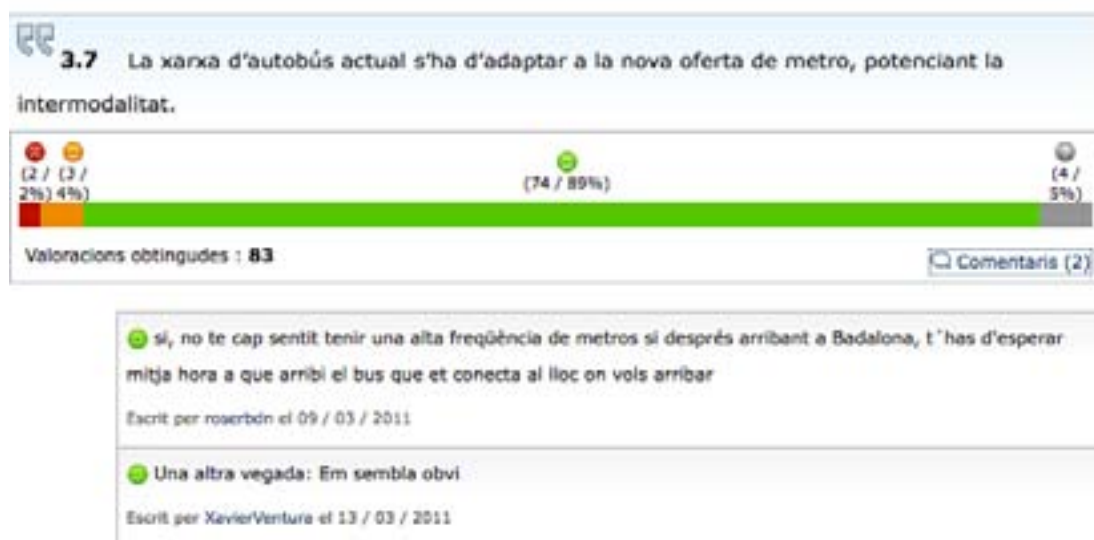


Fig. 13. Exemple d'alguns dels comentaris vinculats a les conclusions del procés

Font: www.deliberaweb.com

Per una banda, des de Delibera s'anava moderant el debat i les intervencions a la sessió i per l'altra a nivell tècnic s'anava prenent nota de les aportacions i donant resposta tècnica als dubtes i suggeriments de la ciutadania en relació al tema de la diagnosi sobre la mobilitat urbana.

El primer taller tingué lloc a l'ajuntament de Badalona el passat dijous 17 de març, i es va treballar els blocs temàtics de vianants i bicicletes, en el qual hi van participar prop de 30 persones. El segon taller es va celebrar el passat dimarts 22 de març, i va servir per valorar els temes de vehicle privat, estacionaments i mercaderies i on hi van assistir unes 26 persones.

Finalment, es celebrà un tercer taller el dijous 24 de març, en el qual es va treballar els àmbits de transport públic i estacionaments, i hi van participar unes 30 persones.



2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA



2 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

Per a l'anàlisi de la mobilitat del PMU és necessari centrar-se en els factors més determinants de la mobilitat com són el **context territorial en el qual s'emmarca el municipi, la seva estructura demogràfica i econòmica, la motorització i la mobilitat obligada**. Aquests elements són bàsics per a entendre la lògica de funcionament de la mobilitat interna i l'entorn que es genera a Badalona així com la seva evolució.

Tot i que l'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el municipi s'ha de tenir present però, que les causes i efectes de la mobilitat no es troben només en el marc del propi municipi sinó que sovint superen els límits administratius estrictament municipals.

2.1 Caracterització territorial

Badalona té una extensió municipal de 20,95 Km². Està situada a l'extrem oriental de la comarca del Barcelonès, entre la Serralada de la Marina, que forma part de la serralada litoral catalana i el mar Mediterrani.

La distància entre el centre de Badalona fins al de la ciutat de Barcelona és d'aproximadament 10 km. Badalona està formada per **34 barris** agrupats en **8 districtes**.

Els seus límits es troben al Sud-oest amb Sant Adrià del Besòs, a l'Oest amb Santa Coloma de Gramenet, al Nord amb Montcada i Reixac i Sant Fost de Campsentelles, al Nord-est amb Tiana i Montgat i al Sud-est amb el mar Mediterrani.

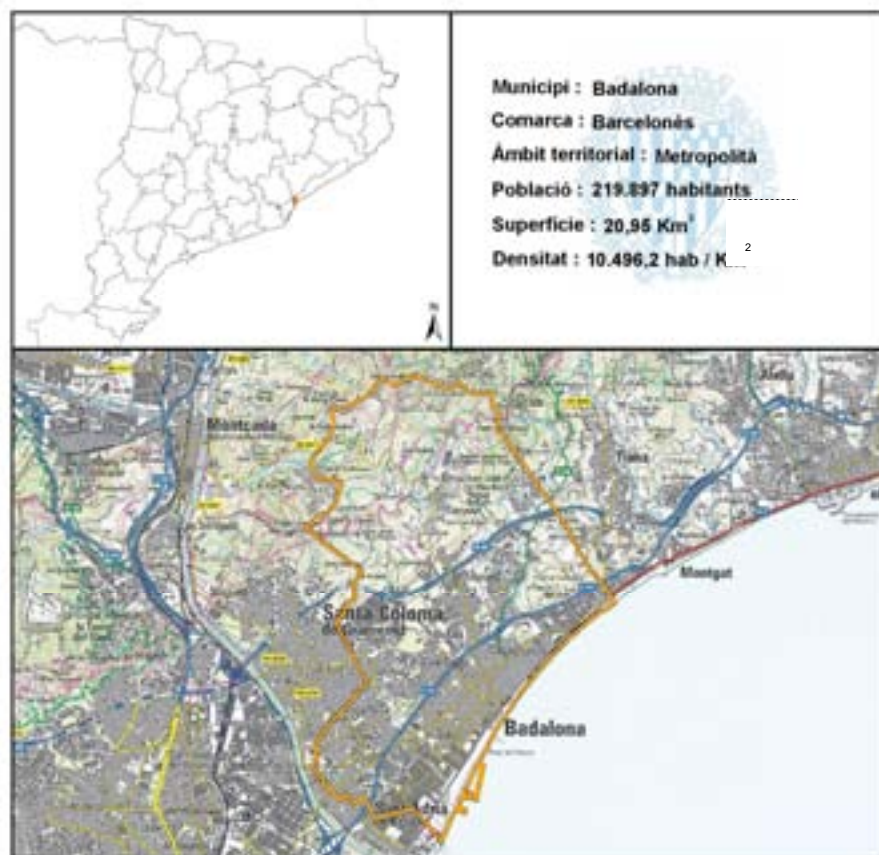


Fig. 14. Localització del municipi de Badalona
Font: Elaboració pròpia a partir de cartografia de l'ICC



L'organització territorial de Badalona pot caracteritzar-se esquemàticament, i com bé es defineix a la diagnosi de l'Agenda 21 del municipi, remetent a dos eixos principals, el paral·lel a la costa i que de forma aproximada ressegueix les corbes de nivell, i el perpendicular a la mateixa, a partir dels camins que van cap a l'interior i que tradicionalment ocupaven les rieres i els torrents. Aquests eixos han definit l'ocupació del territori, havent-se generat una estructura urbana de base aproximadament reticular, com a totes les petites planes litorals del Maresme.

D'aquesta manera, el territori del municipi de Badalona s'organitza a partir de quatre elements principals:

- El cinyell muntanyenc constituït per la Serralada de Marina, que comprèn un 35% del territori municipal, i és objecte de diferents figures de protecció mediambiental tot i que inclou alguns sectors d'urbanització aïllada.
- La serra de can Mena i els turons de la perifèria de la Serralada de Marina que descendeixen cap al litoral (Can Cabanyes, Morera, etc), que concentren més de dues terceres parts de la població de Badalona així com una bona part de les noves activitats industrials i comercials. Aquest àmbit queda emmarcat per les dues grans vies de comunicació metropolitanes, la C-31 i la B-20.
- Les rieres que ressegueixen el vessant oriental de la Serralada de Marina i travessen els turons que la continuen, han estat el camí tradicional del litoral cap a l'interior i encara són les traces del eixos principals de comunicació i d'organització del territori.
- La plana litoral o la franja costanera. Amb la ciutat vella i les traces dels diferents eixamples, comprèn la tercera part del total de la població, i els serveis i equipaments administratius centrals. Actualment és, a grans trets, el sector que queda sota la C-31.

En quant a la **infraestructura viària**, Badalona presenta dos eixos viaris principals: la B-20 (ronda de Dalt) i la C-31 que conflueixen més al nord, a Montgat, per formar la C-32. Tot i que aquestes infraestructures permeten una bona connexió amb la resta de municipis del seu entorn, suposen per a Badalona una barrera urbanística de primer ordre: si bé la B-20 ha esdevingut al llarg del seu recorregut el límit entre els usos urbans i els rurals o naturals (a excepció de l'Hospital de Can Ruti i determinades urbanitzacions de baixa densitat, que es situen al nord d'aquesta carretera), la C-31 representa una important fractura que divideix pel mig la ciutat, creant discontinuïtats entre els seus diferents àmbits i la pèrdua d'interconnexió entre ells.

L'estructura viària actual també està molt lligada a les diferents carreteres de connexió amb els municipis veïns ja que el traçat dels principals carrers de la ciutat els dona continuïtat configurant els eixos de la seva xarxa local:

Direcció	Eixos Xarxa Local
EST - OEST	Av. d'Alfons XIII - C. de Francesc Macià . C. de la Creu . C. de Francesc Layret . C. de St. Bru . C. del Pomar Baix . N II (sentit Maresme) N II - C. del Pomar Baix - C. de St. Bru . Via Augusta . C. d'Anselm Clavé . C. de Baldomer Solà - Av. d'Alfons XIII (sentit Barcelona)
NORD - SUD (I)	Carretera de Badalona BV 5011 - Av. de Martí Pujol (sentit mar) Av. de Martí Pujol - Carrer de la Independència - Carretera de Badalona BV 5011 (sentit Montcada)
NORD - SUD (II)	C. de Mendelssohn . Rambla de St. Joan . C. de Miquel Servet (sentit mar) Rambla de St. Joan - C. de Mendelssohn (sentit Sta. Coloma)
NORD - SUD (III)	Av. del President Companys . Carretera de Badalona a St. Fost de Campsentelles B-500

Taula 3. Eixos viaris principals del municipi de Badalona



Fig. 15. Eixos viaris principals del municipi de Badalona
Font: Elaboració pròpia a partir de cartografia de IdCC i l'Ajuntament de Badalona



Quant al mode ferroviari, a Badalona arriba la línia L2 del metro des del 2002, i des del 2010 les línies L9 i L10 així com els perllongaments de la L2 fins el centre. També ho fa el tramvia amb dues línies del Trambesòs (la T5 i la T6), i s'estan realitzant els estudis per fer arribar la L1 a Badalona Centre. Tant les darreres actuacions com les previstes han fet i faran canvis en el conjunt de la mobilitat a la ciutat a curt termini, especialment pel que fa al transport públic.

D'altra banda, el ferrocarril té una estació de la línia R1 (Molins de Rei/L'Hospitalet-Mataró/Maçanet) de Renfe Rodalies.



Fig. 16. Eixos ferroviaris principals del municipi de Badalona
Font: Elaboració pròpia a partir de cartografia de IdCC i l'Ajuntament de Badalona

2.2 Estructura sociodemogràfica

La població de Badalona l'any 2010 és de 219.897 habitants, es tracta de la tercera ciutat de Catalunya quant a població i forma part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El creixement de població de la ciutat ha estat positiu en els darrers 11 anys (4,89%), si bé no ha estat uniforme: els primers sis anys de la dècada van estar caracteritzats per un creixement positiu amb increments interanuals desiguals que oscil·laven entre el 0,02% i el 1,71%. Entre el 2006 i el 2008 la població va disminuir un 2,79%, essent especialment sensible el descens entre 2006 i 2007. Finalment, part d'aquest decreixement s'ha recuperat en l'actualitat amb taxes d'increment de l'1,96% i el 0,16% entre 2008 i 2010.

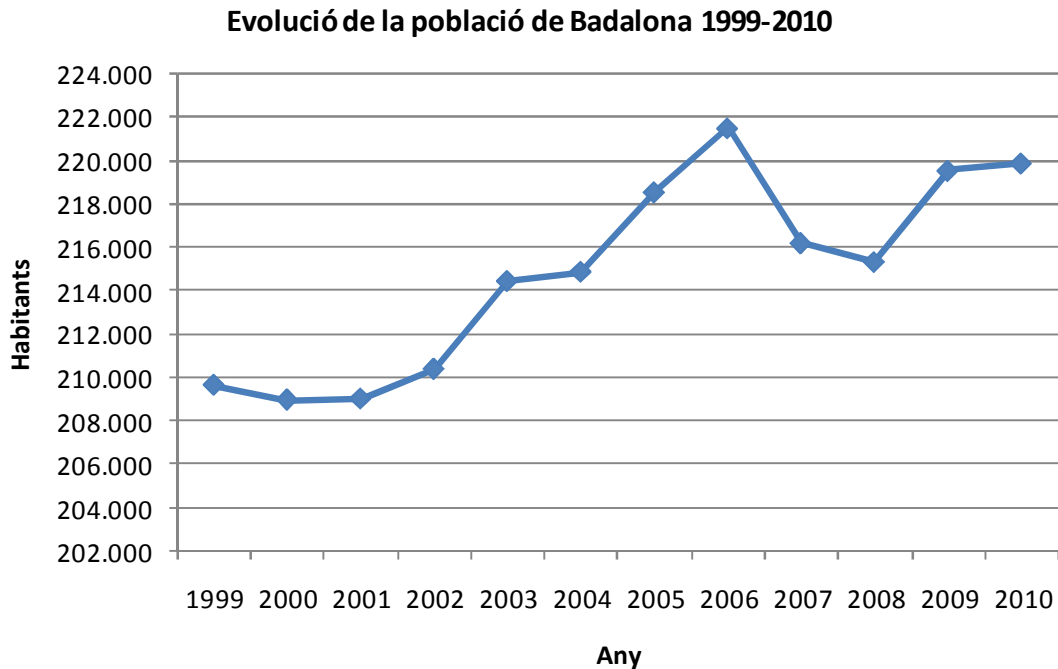


Fig. 17. Evolució de la població de Badalona 1999-2010
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Durant els darrers anys Badalona ha experimentat importants canvis en la seva estructura demogràfica, ja que d'una banda el saldo migratori ha crescut exponencialment, però per una altra, tant la població nascuda a Catalunya com a la resta de comunitats autònomes ha experimentat un lleuger retrocés. Així, entre l'any 2002 i el 2009 la població total de Badalona va créixer gairebé un 5% degut exclusivament a un augment de població estrangera del 258%, doncs la catalana es va reduir en un 3% i la de la resta de comunitats autònomes ho féu en un 17%. D'aquesta manera, com pot observar-se als gràfics següents la població nascuda a l'estranger va passar de representar el 5% del total de població al 16%, reduint-se la població nascuda a Catalunya del 64% al 59% i la nascuda a la resta de comunitats autònomes del 31% al 25%.

Aquest procés ha canviat aquest any, degut segurament al retrocés de l'activitat econòmica global que ha comportat una important pèrdua de llocs de treball; pèrdua que acostuma a tindre una major incidència en la població vinguda de fora. A Badalona el resultat ha estat un descens del 3% d'aquesta població, així com d'aquella nascuda a la resta de comunitats autònomes de l'estat, que també s'ha reduït en un 2%. Per contra, la població de Badalona nascuda a Catalunya s'ha vist incrementada en un 1%.



Evolució de la població en funció del lloc de naixement

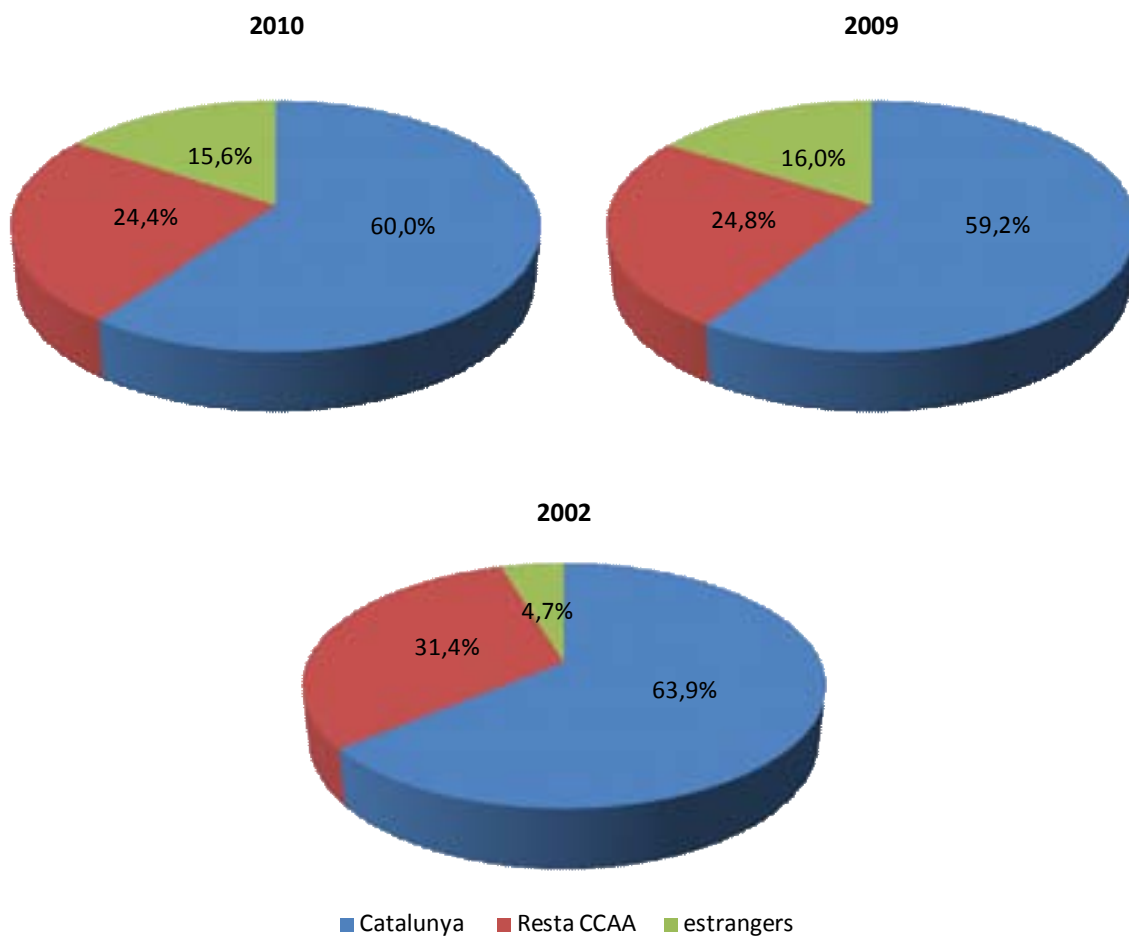


Fig. 18. Evolució de la població de Badalona en funció del lloc de naixement
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

IDESCAT fixa tres escenaris de evolució de la població. Per al 2021 l'estimació de població descendeix per als escenaris baix i mig, en tant que per a l'escenari alt la població creix lleugerament.

	Índex de creixement	Estimació de població al 2021
Escenari Baix	-5,25%	208.021
Escenari Mig	-1,22%	216.869
Escenari Alt	3,61%	227.473

Taula 4. Escenaris de evolució de la població de Badalona a 2021
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

La estructura de dades de la població de Badalona es caracteritza per presentar un elevat nombre de defectius en els trams de dades més avançats. Tanmateix, en els últims anys s'està produint una reducció, en terme relatiu, de població gran com a conseqüència de l'augment de la població infantil. La població inferior a 14 anys és molt similar a la del conjunt de Catalunya i lleugerament superior a la del Barcelonès, però si comparem els períodes quinquennals s'observa com la

població dels rangs entre 0 i 4 anys i entre 5 i 9 anys és major a Badalona que a Catalunya. La població de més de 65 anys és inferior respecte a la mitjana de la comarca i al total de Catalunya, malgrat que la població del quinquenni de 65 a 69 anys sigui major a Badalona. La arribada de nombroses famílies joves així com fluxos d'immigració afavoreixen aquests valors.

Any	Àmbit	De 0 a 14 anys	De 15 a 64 anys	De 65 anys i més	Total
2008	Badalona	14,60%	70,50%	14,90%	215.329
	Barcelonès	12,30%	68,40%	19,30%	2.235.578
	Catalunya	14,70%	69,00%	16,20%	7.364.078

Taula 5. Estructura de la població de Badalona
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Comparació de la població per sexe i edat de Badalona (2010) i Catalunya (2008)

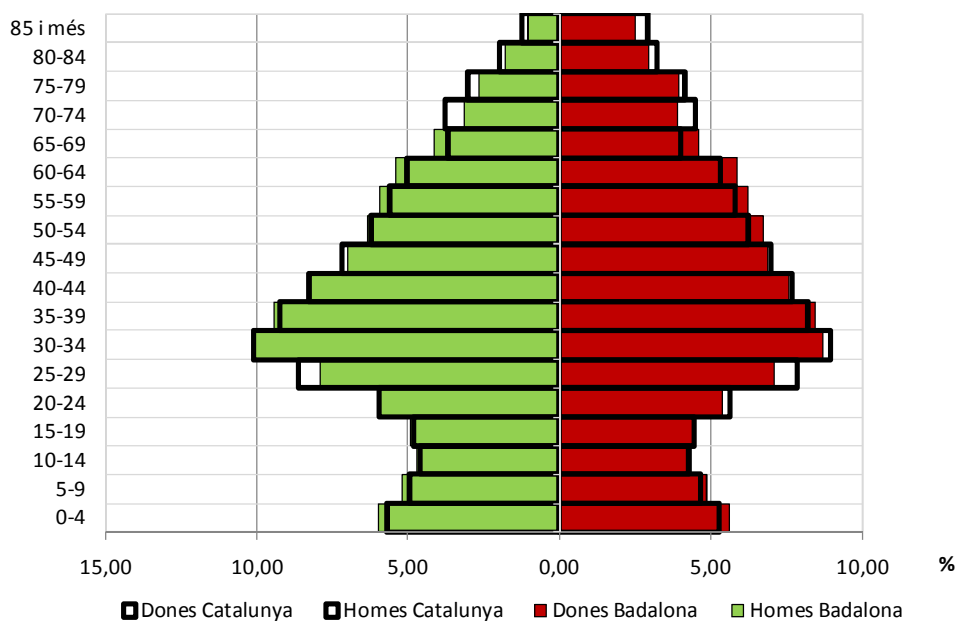


Fig. 19. Piràmides de població de Badalona (2010) i Catalunya (2008)
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT i del PMH de l'Ajuntament de Badalona

La piràmide de dades de Badalona és la tradicional estructura regressiva dels països desenvolupats i envellits, amb una base estreta sinònim de baixa natalitat i una part alta amb una elevada representació, sinònim d'una elevada esperança de vida (a Catalunya aquesta era de 81,6 anys en 2008). La màxima amplada està en el grup corresponent a la franja d'edat de 30-34 anys.



Comparació de la població per sexe i edat de Badalona en 2010, 2009, 2008 i 2002

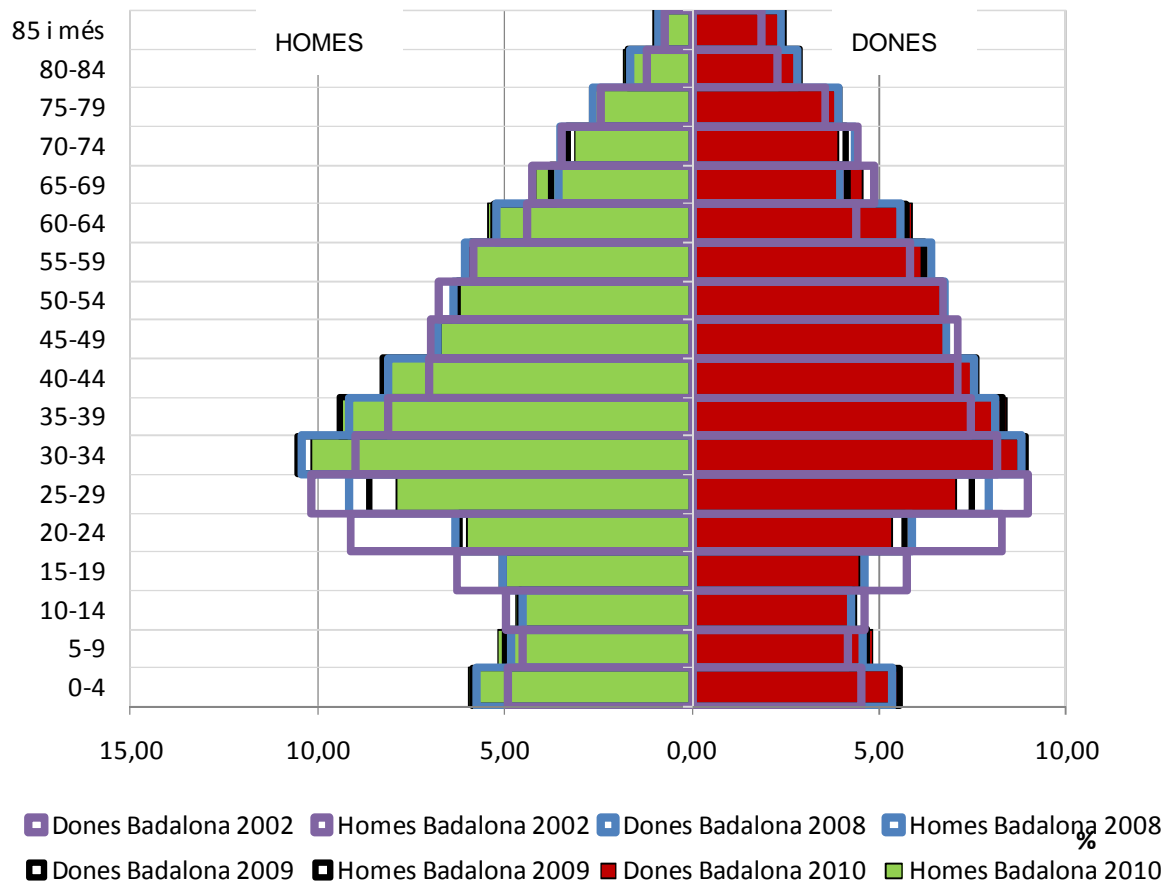


Fig. 20. Piràmides de població de Badalona en 2002, 2008, 2009 i 2010
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades del PMH de l'Ajuntament de Badalona

Comparant la piràmide de població entre els anys 2002 i l'actualitat s'observa com efectivament, les franges d'edat superiors als 30 anys han anat creixent fins l'actualitat i a la inversa, s'han reduït aquelles compreses entre els 29 i els 10 anys. Ara bé, cal destacar un revifament dels naixements en la base de la piràmide (grups de 0 a 9 anys), que en un futur podria indicar el principi d'una inversió de la tendència.

2.2.3 Distribució i densitat de la població

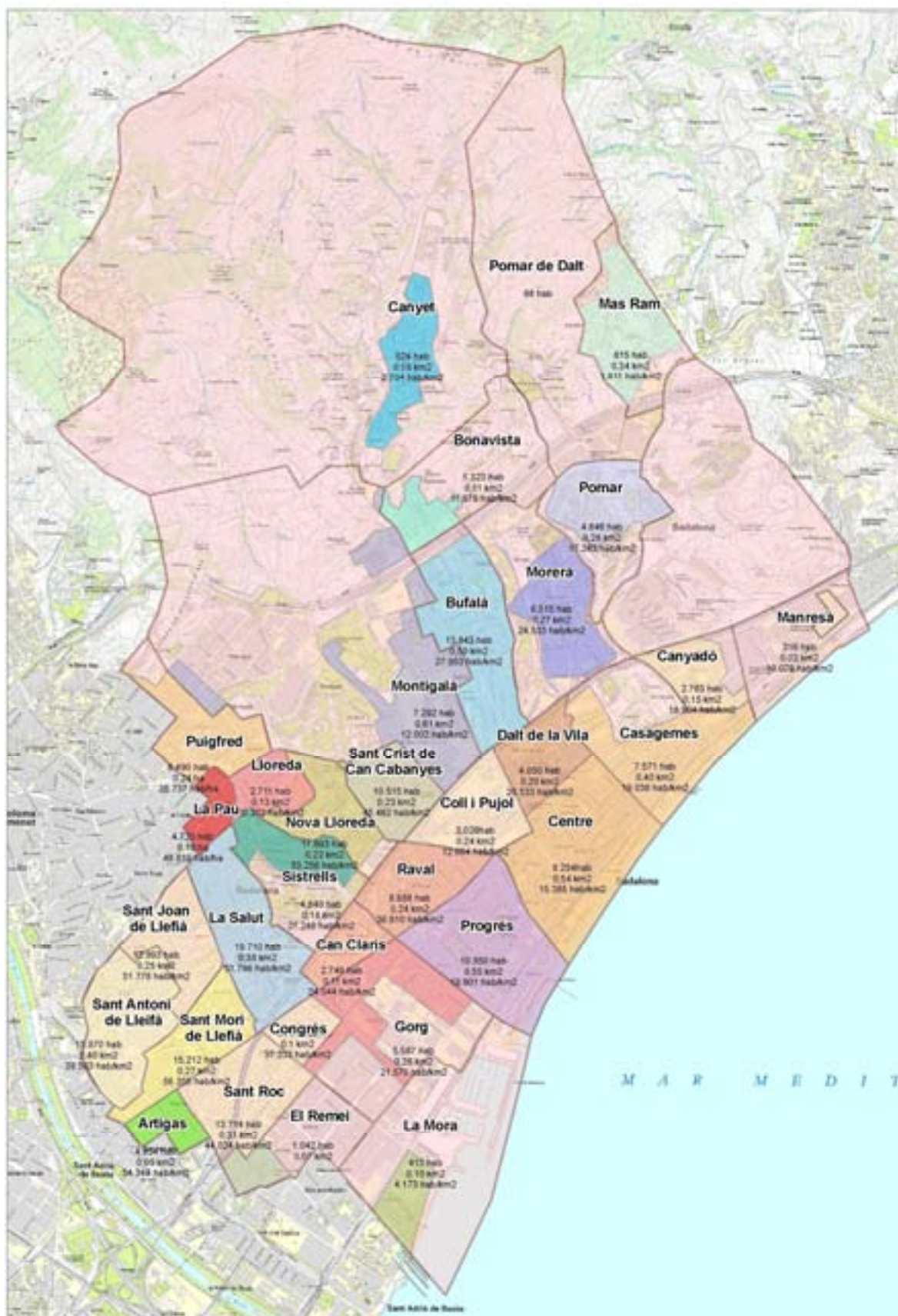


Fig. 21. Densitat de població de Badalona en 2010

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Padró Municipal d'Habitants de l'Ajuntament de Badalona



2.2.4 Estructura d'habitatges

Tant el creixement de llars a Badalona com la població ha estat positiu, però no s'ha donat al mateix ritme, el nombre d'habitatges ha crescut més que el nombre d'habitants, i aquest fet es deu principalment a la fragmentació de les llars per part dels joves. Tanmateix l'actual situació econòmica tindrà una incidència en aquesta variable, ajustant el creixement del nombre de vivendes al creixement poblacional de la ciutat. Aquest fenomen ja es pot observar en el fet que l'indicador Habitants/Llar ha deixat de decreixer per primera vegada l'any 2010 durant l'última dècada.

Aquest fenomen de la reducció progressiva de llars també s'està produint al conjunt de la comarca i de Catalunya (la darrera dada de la que es disposa de nombre de llars a Catalunya és de 2001).

	2001	2010
Habitants	208.994	219.897
Llars	71.744	80.092
Habitants/Llar	2,91	2,75

Taula 6. Evolució del nombre de llars i habitants de Badalona
Font: Elaboració pròpia a partir del PMH de l'Ajuntament de Badalona

	Habitants/Llar		
	Badalona	Barcelonès	Catalunya
2001	2,91	2,59	2,72
1996	3,10	2,70	2,90
1991	3,30	2,90	3,10

Taula 7. Comparativa de la relació Habitants/Llar entre Badalona, el Barcelonès i Catalunya
Font: Elaboració pròpia a partir del PMH de l'Ajuntament de Badalona

2.3 Especialització econòmica

Durant el darrer quart del segle XX i la primera dècada del XXI, el municipi de Badalona ha experimentat un canvi en la seva activitat econòmica. Tot i considerar-se una ciutat industrial, actualment el sector serveis és el més important pel que fa a l'aportació i ocupació econòmica de la ciutat, que junt amb la construcció representen el gruix principal de l'economia de la ciutat. En aquests aspectes el sector industrial ha quedat en un segon terme, encara que la seva aportació econòmica és important donat el passat industrial que ha caracteritzat durant molts anys a la ciutat.

L'agricultura és el sector econòmic menys important i actualment és un sector estancat i minoritari, sense pràcticament cap incidència sobre l'economia municipal, fet dominant a quasi tots els municipis propers a grans capitals que han sofert una elevada pressió urbanística.

Distribució del valor afegit brut (VAB) per sectors d'activitat (2006)

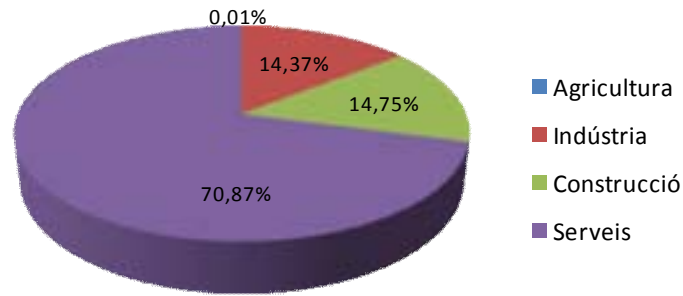


Fig. 22. Distribució del VAB per sectors d'activitat a Badalona (2006)
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDDESCAT

Dins del sector de la indústria, la branca d'activitat principal del municipi és l'energia química, el cautxú i la metal·lúrgia, seguit de l'alimentació, el tèxtil, la fusta, el paper i l'edició.

Distribució del valor afegit brut (VAB) de la indústria per branques d'activitat (2006)

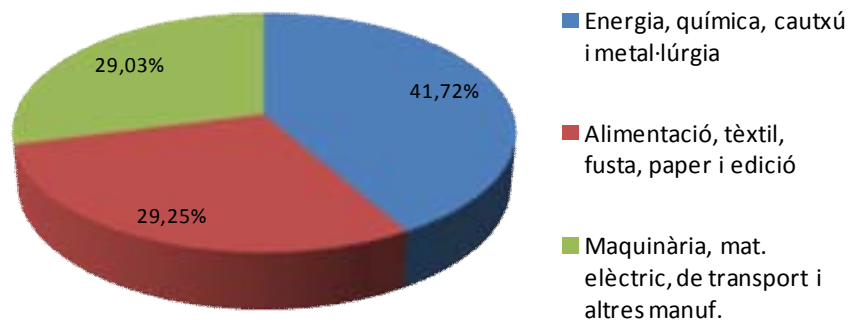


Fig. 23. Distribució del VAB de la indústria per branques d'activitat a Badalona (2006)
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDDESCAT

Pel que fa al sector dels serveis, les branques d'activitat principals són els serveis immobiliaris seguits del comerç i les reparacions.

Distribució del valor afegit brut (VAB) dels serveis per branques d'activitat (2006)

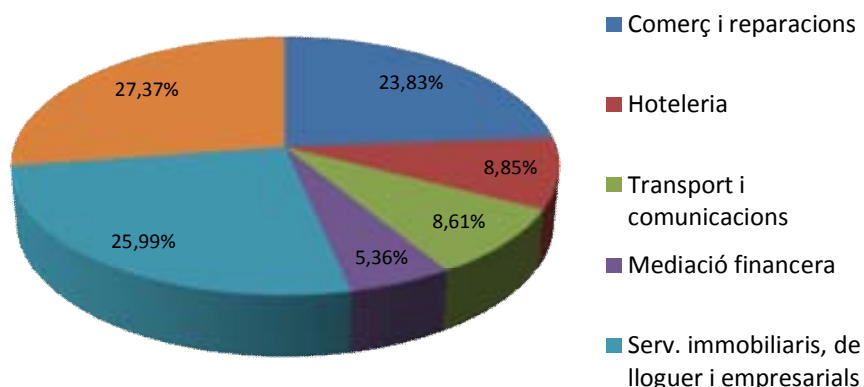


Fig. 24. Distribució del VAB dels serveis per branques d'activitat a Badalona (2006)
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Concretant l'anàlisi en el comerç, el cens d'establiments comercials de Badalona va quantificar en 5.757 els establiments de la ciutat, que ocupen un total de 18.000 treballadors, que representen una mitjana de 3,13 treballadors per establiment comercial. El districte central (1) és el que concentra el major nombre d'aquests, seguit del número 7.

Establiments comercials a Badalona per districtes (2009)

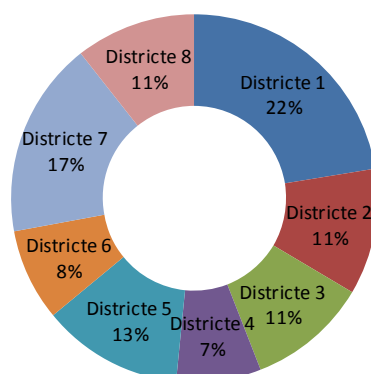


Fig. 25. Distribució dels establiments comercials de Badalona per districtes (2009)
Font: Elaboració pròpia a partir de dades del PMH de l'Ajuntament de Badalona

2.4 Distribució dels usos i funcions de l'espai urbà

2.4.1 Sistemes naturals

A Badalona hi ha dos grans sistemes naturals: la serra, amb 737 Ha d'espai natural protegit (el 35% del territori) i el litoral, de 5 km de longitud. Aquests dos sistemes naturals no presenten una bona connectivitat entre ells, doncs els separa el medi urbà i les infraestructures de transport d'alta capacitat: les carreteres B-20 i C-31 i la línia de ferrocarril.

2.4.2 Estructura urbana residencial

Badalona està constituïda per 34 barris distribuïts en 8 districtes municipals o bé 9 districtes censals.

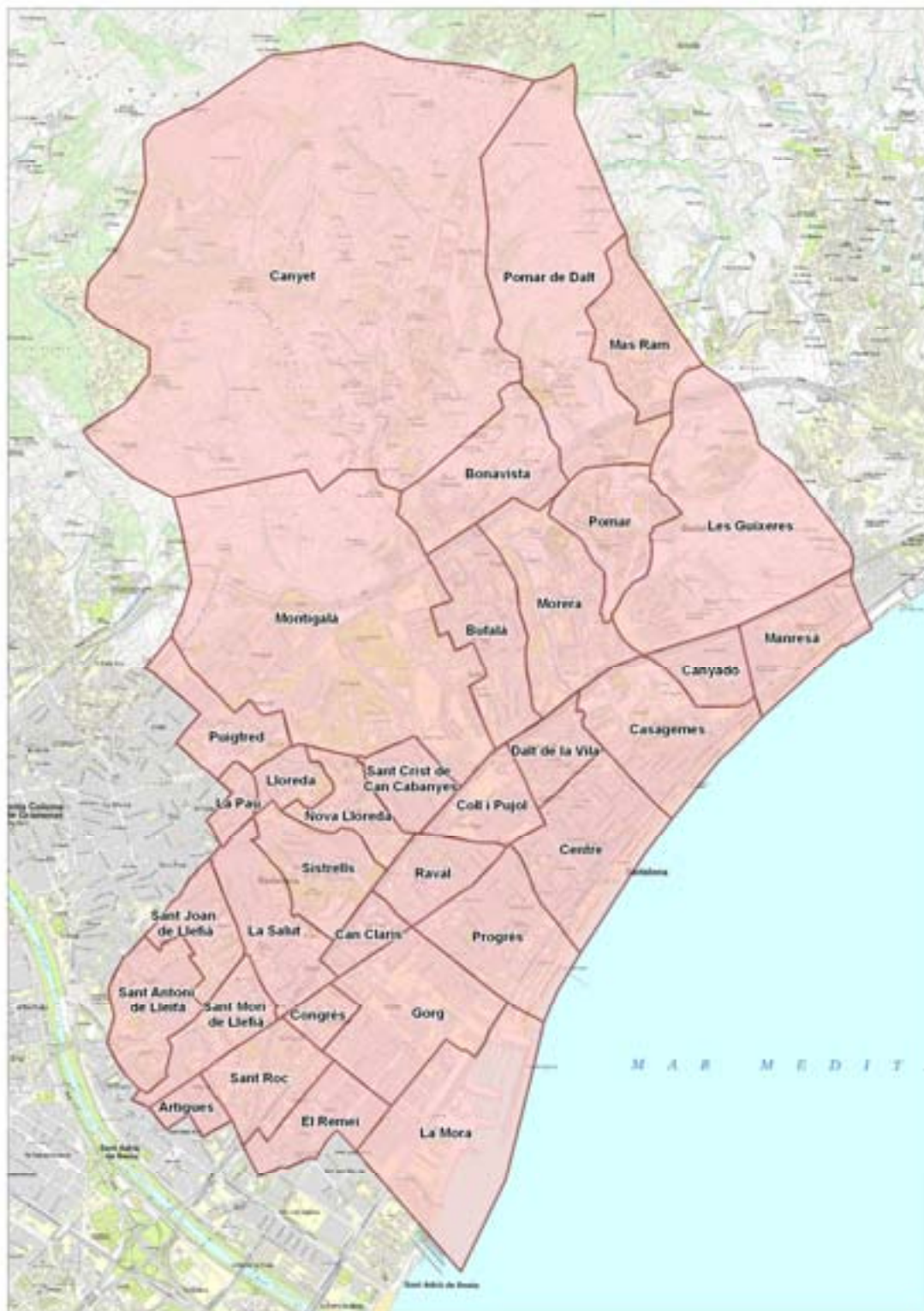


Fig. 26. Barris de la ciutat de Badalona
Font: Memòria del Pla Local d'Habitatge de Badalona 2010-2015



Els barris més densament poblats són els de l'oest del municipi, amb densitats superiors als 40.000 habitants/Km². Són barris creats a partir de les migracions dels anys 60-70: Sant Mori de Llefià, Sant Joan de Llefià, La Pau, Sant Crist de Can Cabanyes, Congrés, Sant Antoni de Llefià, Sant Roc i La Salut. Per contra, els barris més esponjats, amb menys de 6.000 habitants/ Km² corresponen als barris rurals, situats a la serra, o bé als barris industrials-residencials.

En general, però, la major part del sòl residencial es pot considerar sòl residencial d'alta densitat, com a bona part del continu central de l'Àrea Metropolitana, ja que més de la meitat dels barris de Badalona tenen densitats de població superiors als 15.000 habitants/Km² (un 77% de la població).

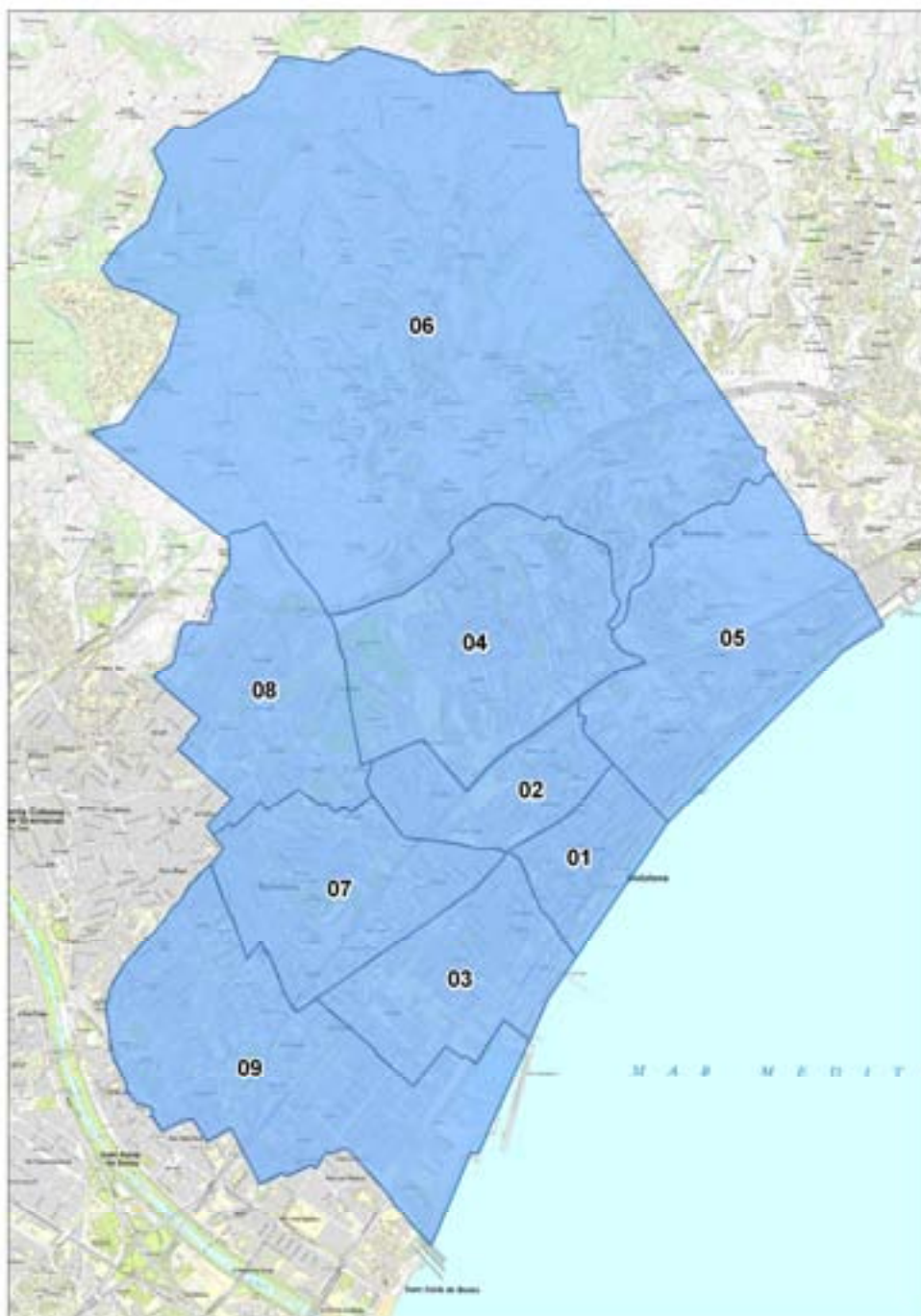


Fig. 27. Districtes censals de la ciutat de Badalona
Font: Memòria del Pla Local d'Habitatge de Badalona 2010-2015

Els 34 barris s'agrupen en 8 districtes municipals:

- **Districte 1:** Barris de Canyadó, Casagemes, Centre, Coll i Pujol, Dalt la Vila i Manresà.
- **Districte 2:** Barris de Nova Lloreda, Sant Crist de Can Cabanyes i Sistrells.
- **Districte 3:** Barris de Bonavista, Bufalà, Canyet, Les Guixeres, Mas Ram, Montigalà oriental, Morera, Pomar i Pomar de Dalt.
- **Districte 4:** Barri de la Salut.
- **Districte 5:** Barris de Sant Antoni de Llefià, Sant Joan de Llefià i Sant Mori de Llefià.
- **Districte 6:** Barris del Congrés, El Remei, La Mora, Sant Roc i Artigas.
- **Districte 7:** Barris de Can Claris, Gorg, Progrés i Raval.
- **Districte 8:** Barris de La Pau, Lloreda, Montigalà occidental i Puigfred.

2.4.3 Usos industrials

Els polígons industrials són una de les formes de concentració de activitats econòmiques més esteses arreu del territori. Generen i atrauen una part important dels desplaçaments diaris per motiu de treball i en alguns casos, depenent de la especialització del polígon, també es poden generar viatges de caràcter no obligat.

Les zones industrials de Badalona han sofert una profunda transformació els darrers anys. Moltes de les antigues zones industrials han estat abandonades i les noves activitats econòmiques es caracteritzen per situar-se vora les vies ràpides, per usar parcel·les més reduïdes i per estar relacionades, en part, amb el sector comercial i de distribució.

En la taula i el plànol següents es mostren els polígons industrials presents actualment a Badalona, identificant l'extensió que ocupen, el grau de consolidació i les empreses en actiu que hi estan presents:

Nom del Polígon Industrial	Extensió (m ²)	Ocupació	Empreses actives
Badalona Nord	295.292	98%	107
Badalona Sud	639.971	99%	229
Bonavista	50.587	91%	24
Les Guixeres	395.780	97%	180
Parc Comercial Montigalà	442.420	98%	249
Parc Empresarial Grandland	100.762	93%	102
Pomar de Dalt	84.111	95%	23
TOTAL	2.008.923	-	914

Taula 8. Polígons industrials de Badalona
 Font: Elaboració pròpia a partir del Badalona Centre Internacional de Negocis (BCIN)



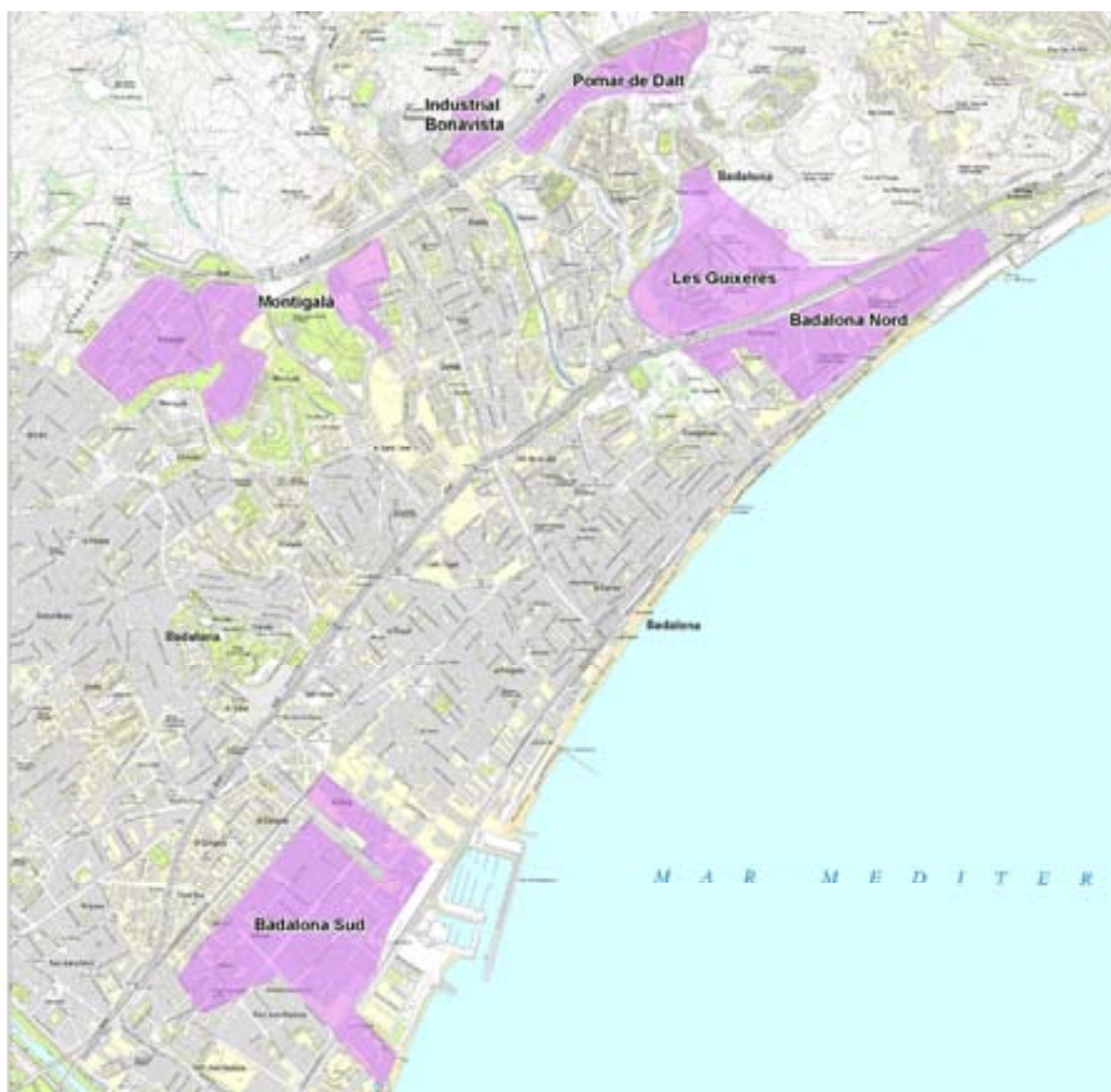


Fig. 28. Polígons industrials de Badalona
 Font: Elaboració pròpia a partir de cartografia de l'Ajuntament de Badalona

2.5 Equipaments, centres generadors de mobilitat

2.5.1 Introducció

El Pla de Mobilitat ha registrat, d'acord amb la informació facilitada per l'Ajuntament de Badalona tots aquells equipaments i centres de pública concurrència que, des del punt de vista de la mobilitat, tenen una implicació directa en la caracterització i definició dels desplaçaments, en tant que són centres generadors i atractors de mobilitat.

Per classificar els equipaments de la ciutat, s'ha pres com a punt de partida la Guia de Sistematització del Planejament elaborada pel Departament d'Obres Públiques i Política Territorial. En resum, s'ha classificat els equipaments en 11 categories:

Docent	Reserva sense ús assignat
Sanitari . Assistencial	Transports
Administratiu - Proveïment	Seguretat i Defensa
Cultural . Social . Religios	Eixos d'activitat econòmica
Esportiu	Altres
Funerari . Cementiri	

Taula 9. Tipificació dels equipaments
Font: Elaboració pròpia

D'altra banda, pel que fa a la jerarquitització dels equipaments, aquests són classificat en 4 categories:

- Equipaments sense jerarquitzar: En tant que es considera que no tenen cap afectació directa sobre el sistema de mobilitat de la ciutat (farmàcies, centres culturals, associacions, etc.).
- Equipaments de caràcter local: Són inclòs dins d'aquesta categoria tots aquells equipaments amb un àmbit d'influència territorial reduït (parròquies, col·legis, CAPs, etc.), i que per tant, gairebé no haurien de tenir afectacions sobre la mobilitat.
- Equipaments de caràcter municipal: Són inclòs dins d'aquesta categoria tots aquells equipaments que, com a conseqüència dels serveis que ofereixen, tenen un abast territorial a nivell municipal, podent generar i/o atraure desplaçaments des de qualsevol punt de la ciutat (ajuntament, i seus de l'administració local, serveis funeraris, etc.).
- Equipaments de caràcter supramunicipals: Són inclòs dins d'aquesta categoria tots aquells equipaments que poden generar i atraure desplaçaments no només des de la pròpia ciutat, sinó que també des dels municipis de l'entorn. Es tracta per tant, dels equipaments que, des del punt de vista de la mobilitat, poden tenir una afectació més elevada sobre el sistema de mobilitat municipal.

Finalment, amb l'objectiu de caracteritzar l'oferta d'equipaments als diferents àmbits de la ciutat, s'han realitzat diferents zooms (d'acord amb els preceptes de l'Ajuntament), elaborant plànols on s'han grafiat els diferents equipaments segons la seva tipologia i jerarquia.

1: Congrés - La Mora - Gorg	6: Sistrells . Lloreda . Sant Crist
2: Raval . Progrés . Can Clarís	7: Puigfred . Montigalà
3: Centre . Coll i Pujol . Dalt la Vila	8: Bufalà
4: Casagemes . Canyadó . Manresà	9: Morera . Pomar . Guixeres
5: Llefia	10: Zona nord

Taula 10. Zonificació del municipi
Font: Elaboració pròpia



2.5.2 Dades generals

En total s'han considerat **791 equipaments al municipi de Badalona**, dels quals prop del 16% (un total de 122 equipaments) té caràcter municipal o supramunicipal, i per tant pot tenir afectacions sobre el sistema de mobilitat de la ciutat.

Jerarquia	Valor	%
Sense Jerarquitzar	408	51,58%
Locals	261	33,00%
Municipals	86	10,87%
Supramunicipals	36	4,55%
TOTAL	791	100,00%

Taula 11. Jerarquització dels equipaments
Font: Elaboració pròpia

En aquest sentit, alguns dels equipaments municipals o supramunicipals a destacar són l'Hospital Universitari Germans Trias i Pujol, el Centre Internacional de Negocis (BCIN) o el Palau Municipal d'Esports.

A aquest llistat també cal afegir el Carrer del Mar i el seu entorn immediat en tant que, si bé no es tracta d'un equipament de caràcter puntual com ara puguin ser el centre comercial Màgic Badalona o l'Hospital Municipal de Badalona, esdevé un important punt d'atracció i generació de desplaçaments com a conseqüència del seu important teixit comercial.

Pel que fa a la seva disposició territorial, a grans termes és pot afirmar que existeix una distribució més o menys homogènia dels diferents equipaments pel territori municipal i els seus barris i districtes, si bé també cal destacar l'important volum d'equipaments situats al barri de Centre.

A l'Annex 1 Equipaments s'adjunta el llistat complet dels equipaments de Badalona.

Id	Nom	Tipologia	Jerarquia
25	Hospital de Dia d'Adolescents a Badalona	Sanitari - Assistencial	Supramunicipals
32	Hospital Municipal de Badalona	Sanitari - Assistencial	Supramunicipals
33	Hospital Universitari Germans Trias i Pujol (Can Ruti)	Sanitari - Assistencial	Supramunicipals
40	Agència de protecció de la salut del Barcelonès nord	Sanitari - Assistencial	Supramunicipals
230	Camp Municipal de Badalona	Esportiu	Supramunicipals
249	Pavelló Municipal Països Catalans	Esportiu	Supramunicipals
250	Palau Municipal d'Esports	Esportiu	Supramunicipals
477	Museu Municipal de Badalona	Cutural - Social - Religios	Supramunicipals
527	Tanatori de Badalona Can Ruti	Funerari	Supramunicipals
542	Prefectura de la Guàrdia Urbana (OAC)	Administratiu	Supramunicipals
554	Badalona Centre Internacional de Negocis (BCIN)	Administratiu	Supramunicipals
583	Megacine Badalona (CC Magic BDN)	Cutural - Social - Religios	Supramunicipals
600	Ajuntament de Badalona (Edifici Viver)	Administratiu	Supramunicipals
9016	Màgic Badalona	Altres	Supramunicipals
9020	Parc Comercial Montigalà	Altres	Supramunicipals
9057	Capella de l'Hospital Germans Trias i Pujol	Cutural - Social - Religios	Supramunicipals
9183	El Viver	Administratiu	Supramunicipals
9227	Port de Badalona	Altres	Supramunicipals

Id	Nom	Tipologia	Jerarquia
9009	Alberg Badalona Dream Hostel	Altres	Municipal
9011	Apart-Hotel Miramar	Altres	Municipal
9221	Parc de ca l'Arnús	Altres	Municipal
37	Creu Roja	Sanitari - Assistencial	Municipals
41	Serveis de la Salut Municipal	Sanitari - Assistencial	Municipals
145	Institut Badalona 9	Docent	Municipals
146	Institut Badalona 7	Docent	Municipals
147	Institut Barres i Ones	Docent	Municipals
148	Institut Enric Borràs	Docent	Municipals
149	Institut Eugeni d'ors	Docent	Municipals
150	Institut Isaac Albéniz	Docent	Municipals
151	Institut Júlia Minguell	Docent	Municipals
152	Institut La Llauna	Docent	Municipals
153	Institut La Pineda	Docent	Municipals
154	Institut Pau Casals	Docent	Municipals
155	Institut Pompeu Fabra	Docent	Municipals
156	Institut Ventura Gassol	Docent	Municipals
157	Institut Ses Badalona	Docent	Municipals
412	Tennis Club Badalona	Esportiu	Municipals
479	Teatre Zorrilla	Cutural - Social - Religios	Municipals
480	Teatre Principal	Cutural - Social - Religios	Municipals
508	Oficina Municipal d'Educació	Administratiu	Municipals
509	Servei Local d'Escola-Treball (SLET)	Administratiu	Municipals
512	Esports Atenció al Ciutadà	Esportiu	Municipals
513	Servei Informació Juvenil	Administratiu	Municipals
522	Institut Municipal de Promoció de l'Ocupació (IMPO)	Docent	Municipals
523	Servei d'Atenció al Ciutadà (SAC)	Administratiu	Municipals
524	Oficina d'Informació Urbanística	Administratiu	Municipals
530	Secretaria General	Administratiu	Municipals
543	Oficina d'Objectes Trobats	Administratiu	Municipals
544	Dipòsit Municipal de Vehicles	Administratiu	Municipals
549	Institut Municipal de Serveis Personals (IMSP)	Docent	Municipals
550	Oficina D'atenció a la Dona	Administratiu	Municipals
577	Fàbrica Anís del Mono	Altres	Municipals
578	Cementiri Municipal Sant Crist	Funerari	Municipals
579	Cementiri Municipal Sant Pere	Funerari	Municipals
580	Oficina Treball Generalitat Badalona-Casagemas	Administratiu	Municipals
581	Oficina Treball Generalitat Badalona-Aribau	Administratiu	Municipals
582	Teatre Blas Infante	Cutural - Social - Religios	Municipals
584	Engestur, S.A.	Administratiu	Municipals
601	Ajuntament de Badalona (Edifici Antic Banc Central)	Administratiu	Municipals
636	Oficina Local d'habitatge de Badalona	Administratiu	Municipals
647	Regidoria de Polítiques d'Igualtat	Administratiu	Municipals

Taula 12. Principals equipaments municipals (Supramunicipals i municipals)
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament



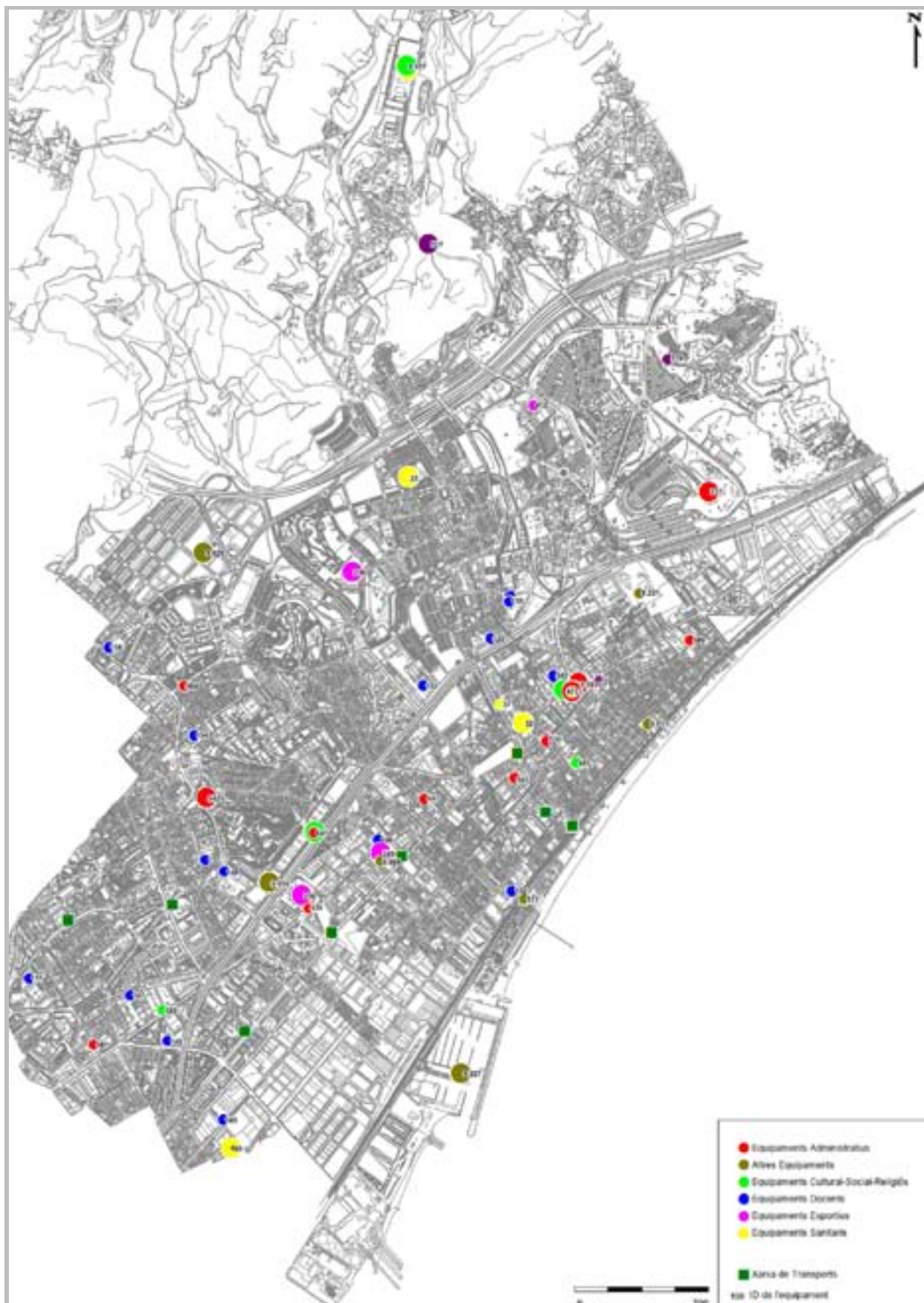


Fig. 29. Principals equipaments municipals (Supramunicipals i municipals)
 Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.3 Àmbit 1: Congrés È La Mora È Gorg

Al tractar-se d'un sector on tradicionalment l'indústria ha tingut un pes molt important pel que fa al paisatge urbà, la majoria dels equipaments estan concentrats a la franja que llinda amb el barri de Sant Roc.

Destaca l'existència del Port de Badalona o l'Agència de Protecció de la Salut. Pel que fa a la xarxa de transports públics, es troben les parades del Tram Gorg i Sant Roc, i de la L2 Gorg i Sant Roc.

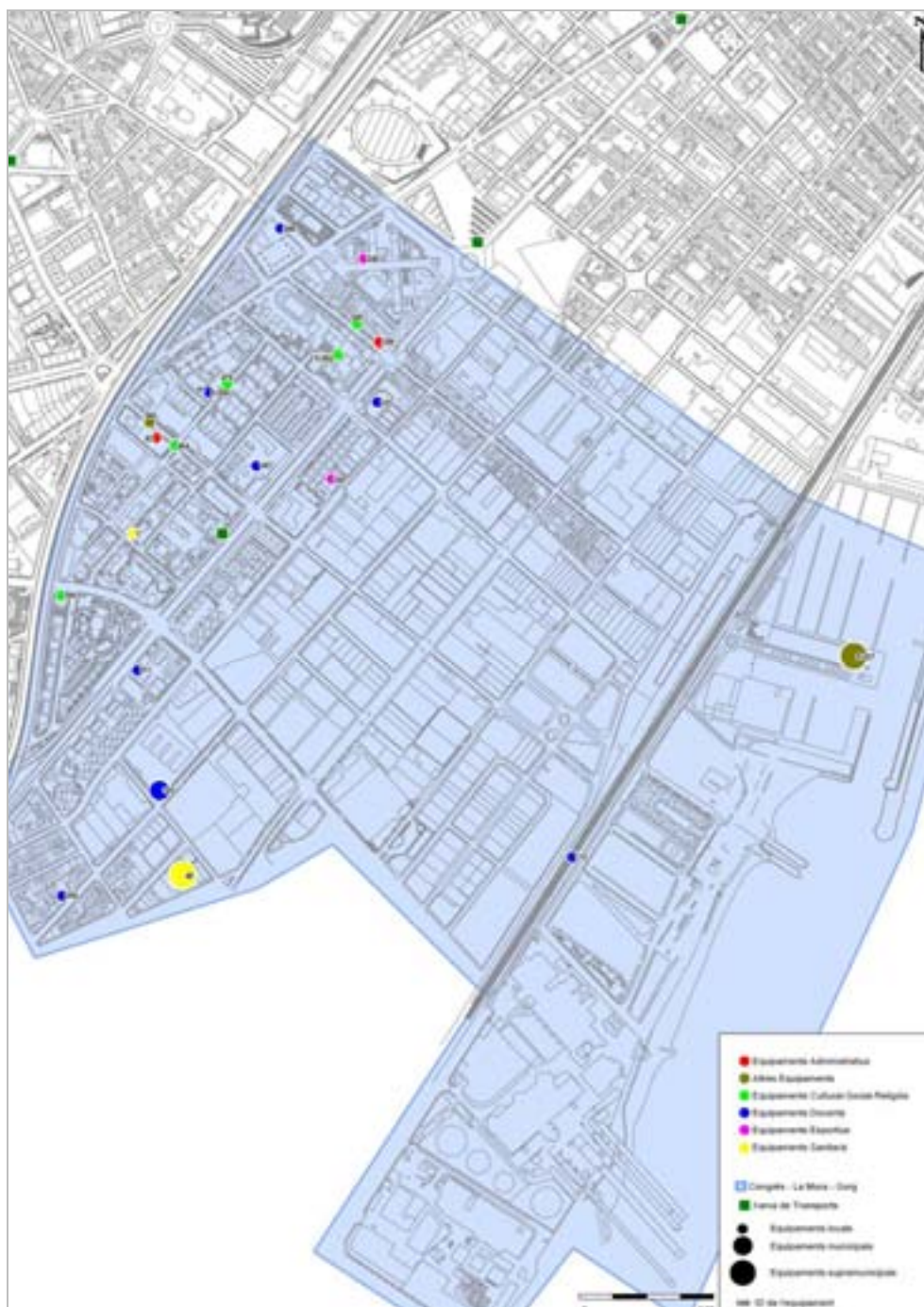


Fig. 30. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 1 Congrés . La Mora - Gorg
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.4 Àmbit 2: Raval È Progrés È Can Claris

A l'entorn de l'avinguda del Marquès de Mont-Roig, del Carrer d'Alfons XIII i del carrer de Sagunt, existeix una gran concentració d'equipaments entre els quals destaquen l'alberg Badalona Dream Hostel, el Pavelló Municipal dels Països Catalans, la Oficina d'Atenció a la dona (al C. Baldomer Solà) i, per últim i més important el Palau Municipal d'Esports (que també podria ser considerat des del punt de vista d'activitats culturals com ara la realització de concerts).

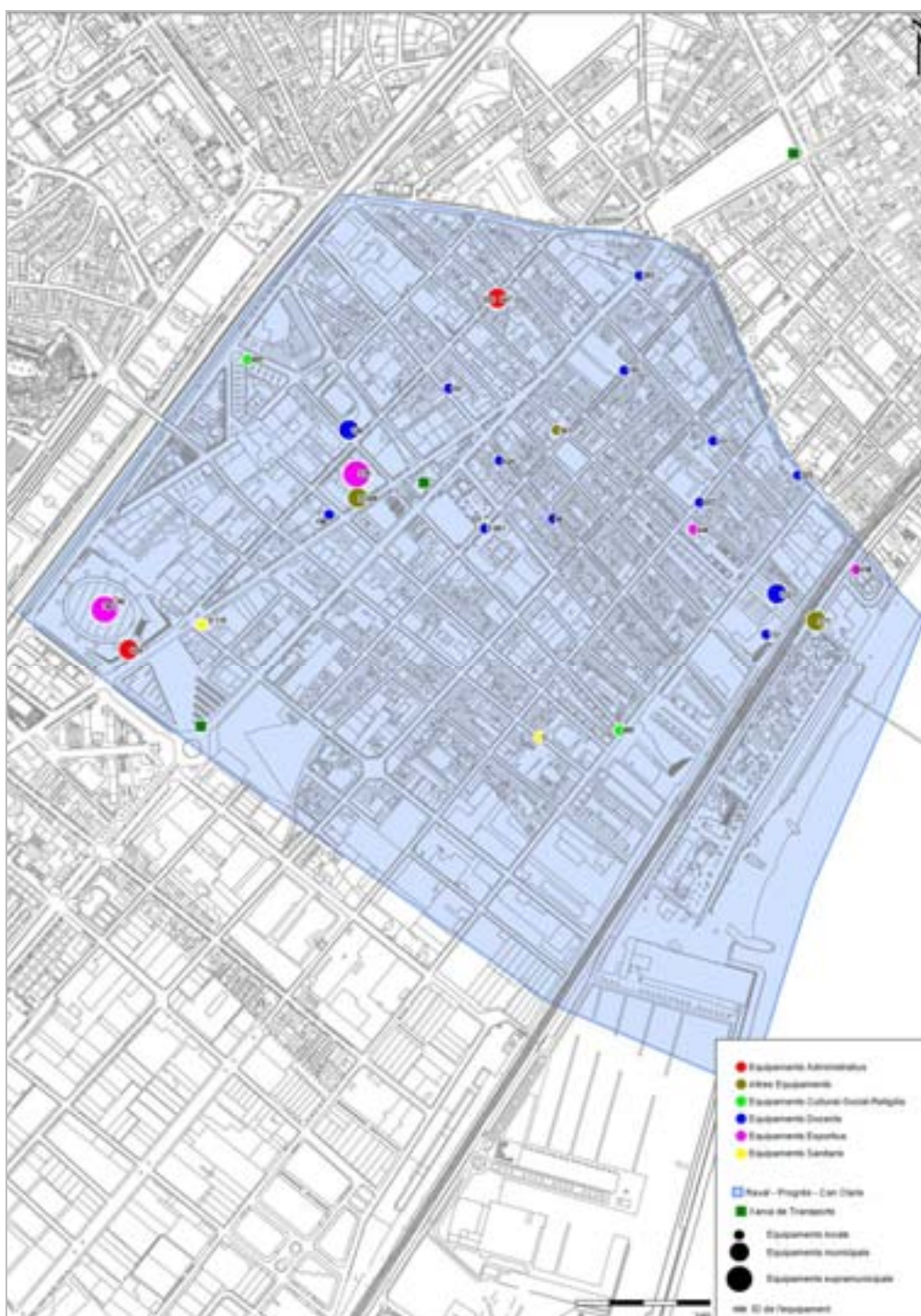


Fig. 31. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 2: Raval - Progrés - Can Claris
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.5 Àmbit 3: Centre È Coll i Pujol È Dalt la Vila

L'àmbit del Centre concentra bona part dels equipaments del municipi, existint una gran varietat de serveis tant de caràcter local, municipal com supramunicipal.

Entre els principals equipaments, destaquen l'Hospital Municipal de Badalona, la nova seu de l'Ajuntament de Badalona (edifici Viver), l'Hotel Miramar o el Museu Municipal de Badalona.

Pel que fa a la xarxa de transport públic, cal ressenyar la existència de l'estació de ferrocarrils o la nova parada de la L2 Pompeu Fabra.

Finalment, també cal destacar l'existència d'un important teixit comercial situat a l'entorn del Carrer del Mar, que també exerceix com a un important punt d'atracció i generació dels desplaçaments.

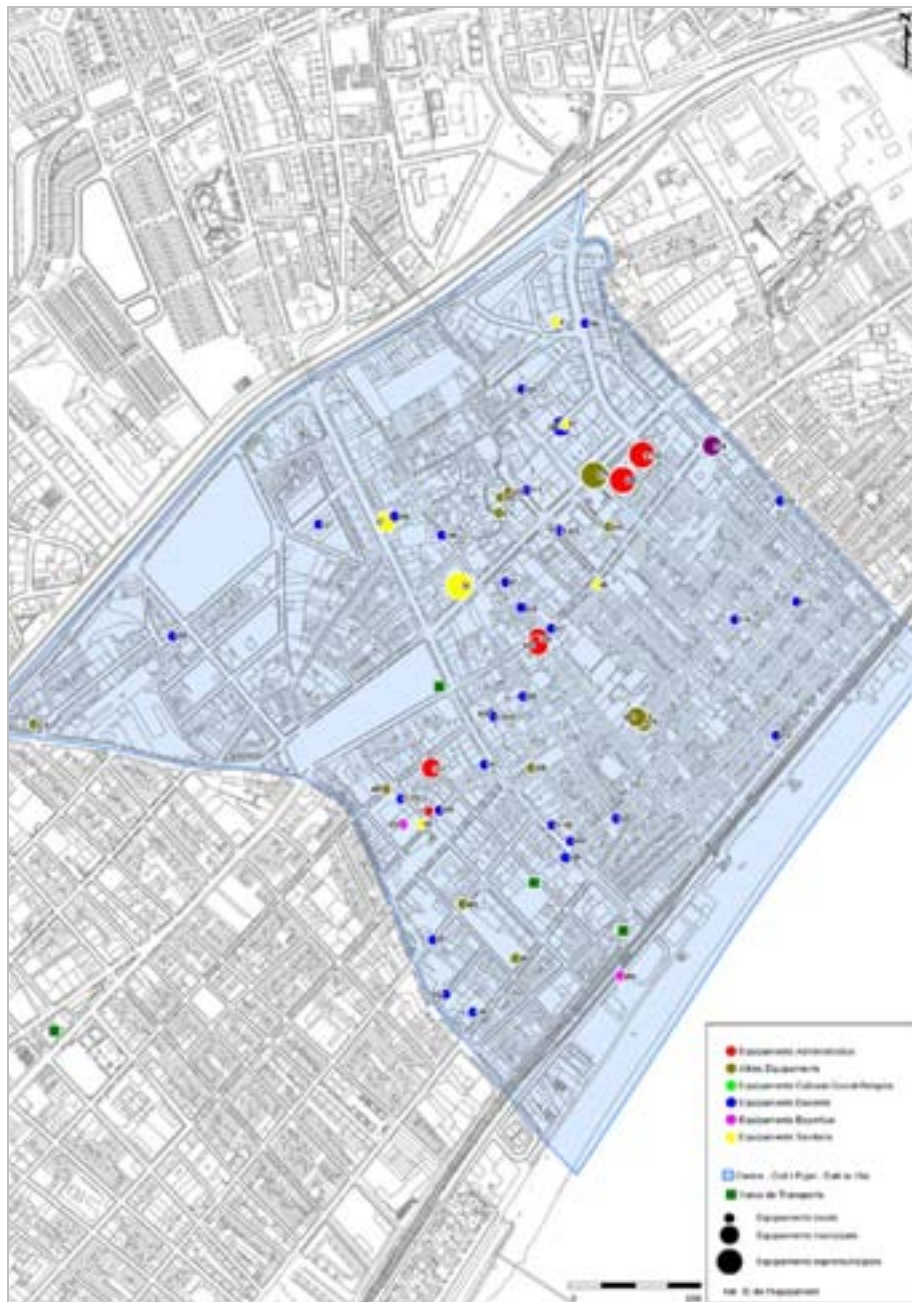


Fig. 32. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 3: Centre . Coll i Pujol . Dalt la Vila
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.6 Àmbit 4: Casagemes È Canyonó È Manresà

Gran part dels equipaments existents en aquest àmbit estan situats al barri de Casagemes, en tant que la part que llinda amb el municipi veí de Montgat (els barris de Canyonó i, sobretot Manresà), presenten un teixit urbà on predominen els usos industrials.

Pel que fa als equipaments, destaca el Parc de Can Solei - Ca l'Arnús, l'Oficina de Treball de la Generalitat de Badalona i el camp de futbol del Badalona.

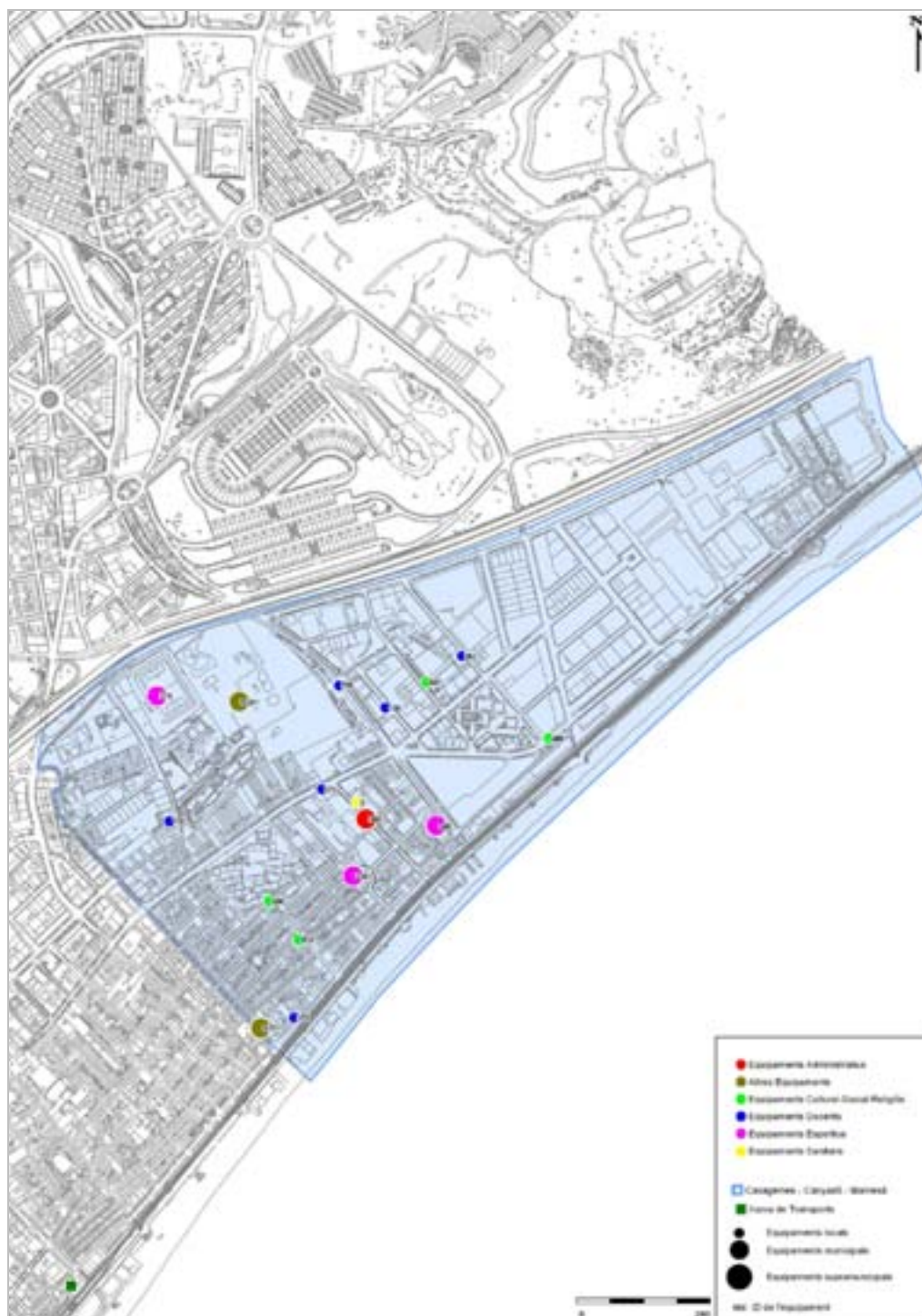


Fig. 33. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 4: Casagemes . Canyonó - Manresà
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.7 Àmbit 5: Llefia

Es tracta d'un àmbit molt ampli i que concentra un pes poblacional molt elevat. Aquest fet genera una demanda de serveis que es veu reflectida en l'ample volum d'equipaments que es distribueixen per tot el sector.

Quant als principals equipaments destaquen l'Oficina de Treball de la Generalitat o el poliesportiu.

Pel que fa a la xarxa de transport públic, en l'àmbit es troben les parades de la L10 Llefia i La Salut i Artigues de la L2.

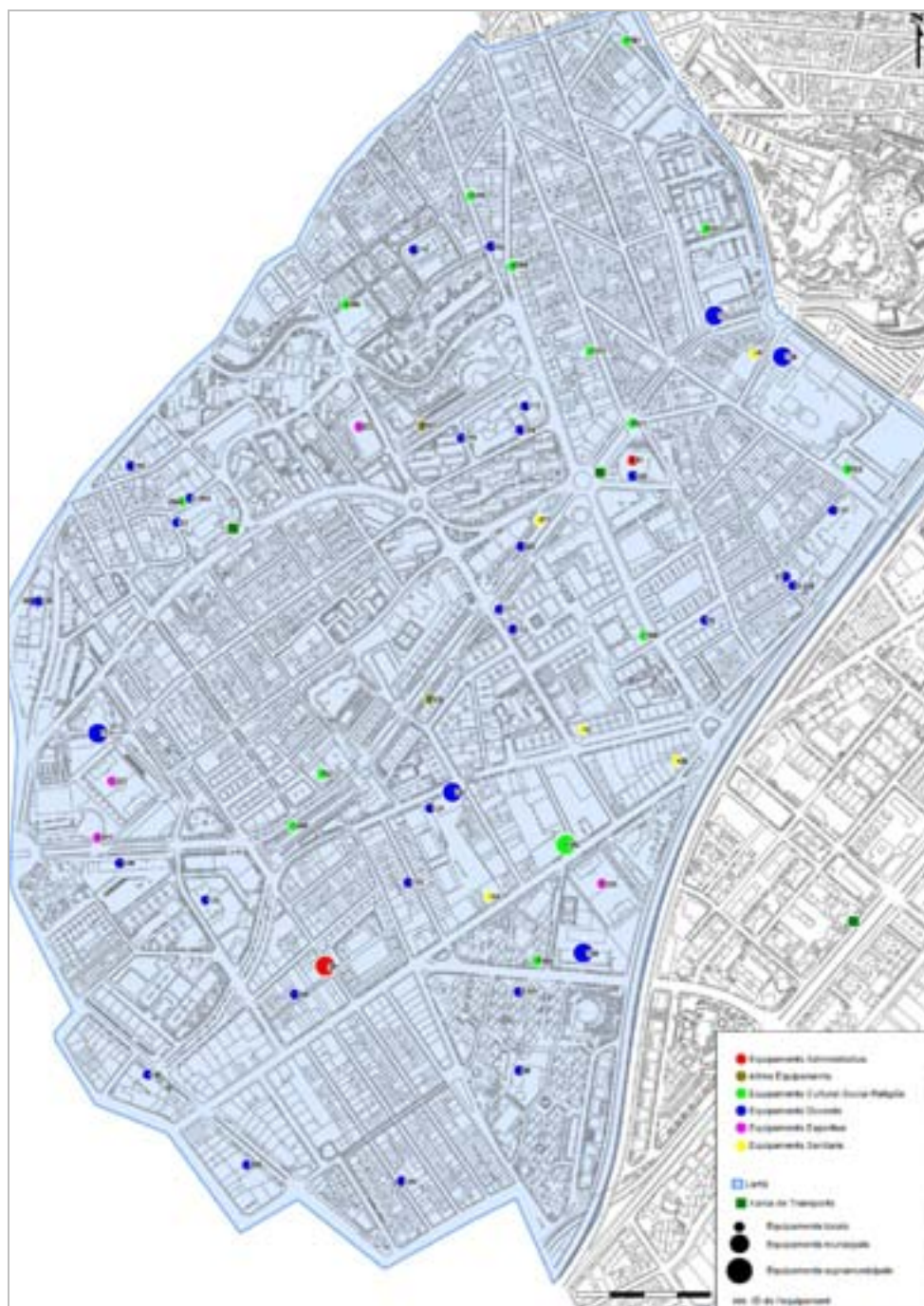


Fig. 34. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 5: Llefia
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament



2.5.8 Àmbit 6: Sistrells È Lloreda È Sant Crist

Es tracta d'un àmbit on hi destaca la existència del recentment construït Centre Comercial Màgic Badalona, que exerceix una atracció de mobilitat a nivell supramunicipal.

En aquest sector també hi destaquen altres equipaments com ara la Prefectura de la Guàrdia Urbana de Badalona, el Dipòsit Municipal de Vehicles o uns encants que s'hi celebren en dissabte.

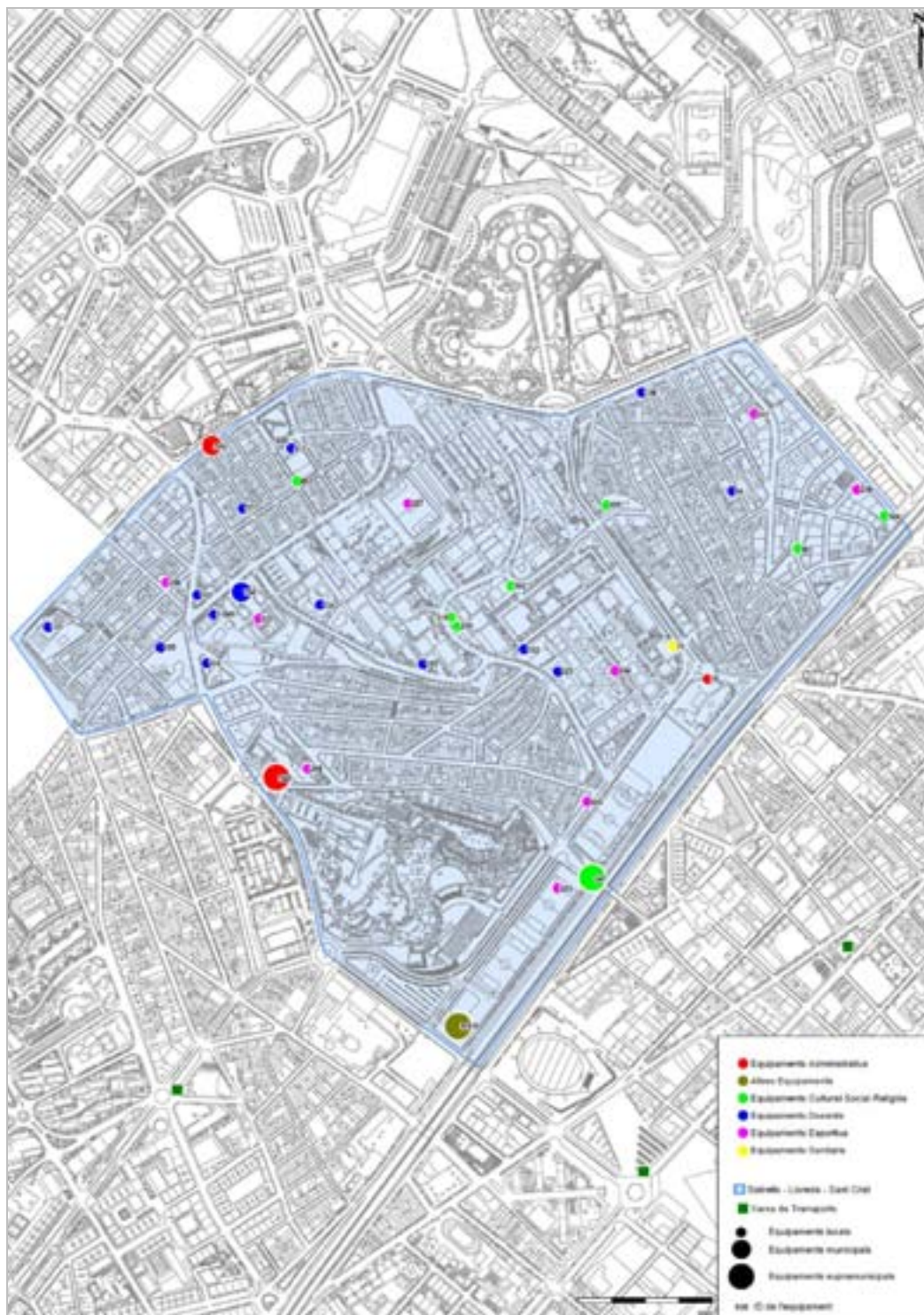


Fig. 35. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 6: Sistrells . Lloreda . Sant Crist
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.9 Àmbit 7: Puigfred È Montigalà

Es tracta d'un àmbit extens que llinda amb el municipi veí de Santa Coloma de Gramenet i que presenta un teixit urbà molt diversificat, on trobem des d'un sector comercial i industrial a la seva vessant nord, a un sector molt més residencial en l'àmbit de Puigfred que llinda amb el barri de La Pau.

Pel que fa als equipaments, destaca la existència del Parc Comercial Montigalà, que aplega una gran quantitat d'equipaments comercials de caràcter supramunicipal.



Fig. 36. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 7: Puigfred . Montigalà
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.10 Àmbit 8: Bufalà

Es tracta d'un àmbit que presenta un marcat caràcter residencial, on destaca la existència de l'Hospital de Dia d'adolescents de Badalona, els instituts de secundària Isaac Albèny, Pompeu Fabra i Pau Gargallo, l'Escola Bressol Municipal Violet, l'IES Isaac Albèny, Pompeu Fabra i Pau Gargallo.

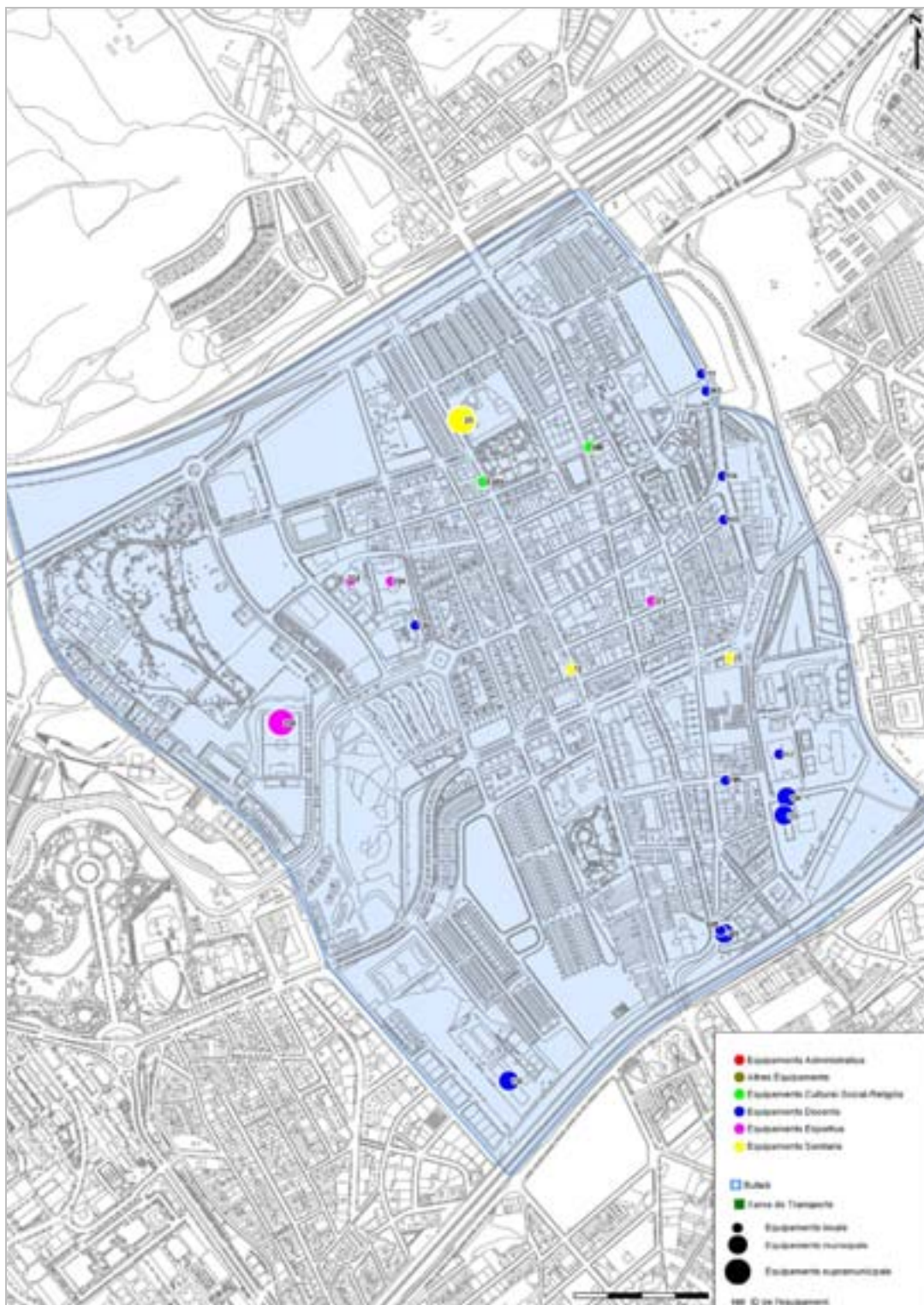


Fig. 37. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 8: Bufalà
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.11 Àmbit 9: Morera È Pomar È Guixerres

Es tracta d'un àmbit força extens però amb una disposició del teixit urbà i dels equipaments força concentrada a l'entorn de l'avinguda del Bac de Roda, Avinguda de Morera, i Avinguda del Primer de Maig.

Pel que fa als principals equipaments, destaquen el Centre Badalona Centre Internacional de Negocis (BCIN) i el cementiri municipal Sant Pere.

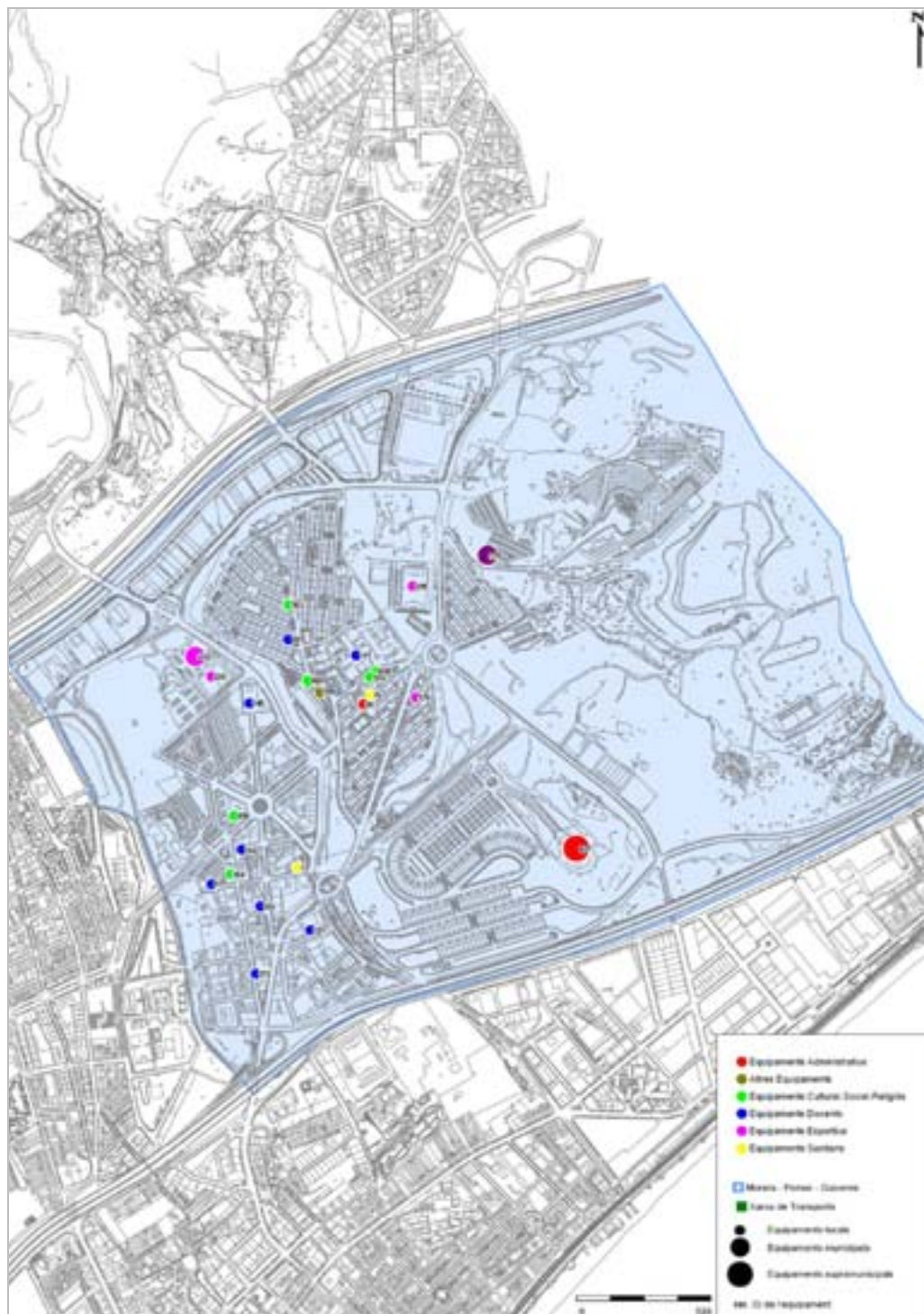


Fig. 38. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 9: Morera . Pomar - Guixerres
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.5.12 Àmbit 10: Zona nord

Si bé es tracta d'un àmbit poc urbanitzat i amb el predomini de teixits residencials de baixa densitat, aquest sector es caracteritza per presentar alguns dels principals equipaments de la ciutat, tals com ara l'hospital Germans Trias i Pujol o l'institut Guttman i el tanatori.

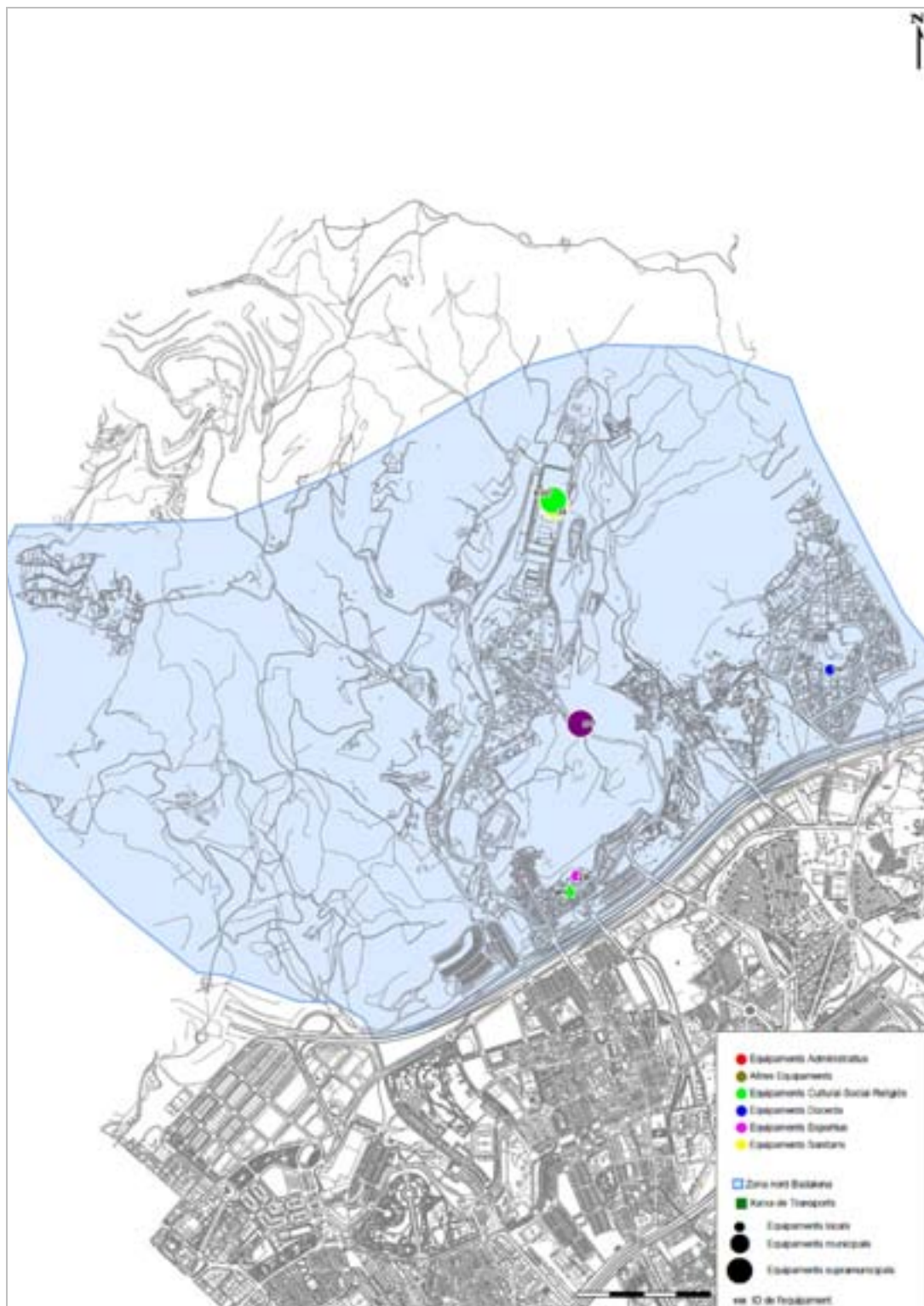


Fig. 39. Principals equipaments segons tipologia a l'àmbit 10: Zona Nord
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

2.6 Grans sectors de desenvolupament futurs del municipi

El creixement futur de la ciutat determinat al planejament vigent es desenvoluparà fonamentalment al sòl urbà no consolidat, però també al sòl urbà consolidat. Aquests nous creixements venen determinats per sectors d'unes o altres característiques que, segons el Pla Local d'Habitatge de Badalona (PLH) 2010-2015 tenen un potencial de 7.756 nous habitatges. Són els següents:

1	Sector Residencial Port	11	La Colina
2	Cotonifici	12	Entorn Carrer Filosofia
3	Unió Vidriera	13	Sector Manresà
4	Sant Bru	14	Front Sant Roc
5	Avinguda Navarra	15	Pèius Gener
6	Illa Central	16	Illa Navata . Vallvidrera
7	ARE L'Estrella	17	PE Costa sector A-1
8	ARE Font de Sant Crist	18	Francesc Macià
9	Avinguda dels Vents	19	Canyet
10	Can Colomer	20	La Salut

Ara bé, de tots aquests habitatges només una part arribarà a construir dins del període del PLH, que coincideix aproximadament amb el del PMU. S'ha considerat que els sectors que es podrien desenvolupar en els propers anys, encara que sigui de manera parcial, són els que ja tenen les tramitacions urbanístiques en un estat molt avançat, són d'iniciativa pública o es consideren peces estratègiques i prioritàries dins del desenvolupament del municipi pels propers anys. Són els següents:

Codi	Denominació	Àmbit (m ²)	Nombre d'habitatges estimat
2	Cotonifici	38.769,00	349
3	Unió Vidriera	37.320,20	448
5	Avinguda Navarra	20.580,00	371
6	Illa Central	19.741,00	402
7	ARE L'Estrella	43.293,00	325
8	ARE Font de Sant Crist	14.421,35	176
9	Avinguda dels Vents	29.932,50	56
10	Can Colomer	182.824,00	699
11	La Colina	54.358,00	61
14	Front Sant Roc	7.720,00	252
15	Pèius Gener	2.680,00	45
16	Illa Navata . Vallvidrera	17.191,00	12
TOTAL		468.830,05	3.196

Taula 13. Nous sectors de creixement urbà

Font: Elaboració pròpia a partir del Pla Local d'Habitatge de Badalona (PLH) 2010-2015





Fig. 40. Nous sectors de creixement urbà
 Font: Elaboració pròpia a partir del Pla Local d'habitatge de Badalona (PLH) 2010-2015

2.7 Dades de motorització

L'índex de motorització és un dels principals indicadors per avaluar la disponibilitat del vehicle privat en un àmbit determinat. Es tracta d'un índex que relaciona el parc de vehicles i la població resident d'un municipi i s'expressa en nombre de vehicles per cada 1.000 habitants. Conèixer aquest indicador és important ateses les conseqüències derivades de l'excessiva presència del vehicle privat a les ciutats: problemes de circulació, estacionament, congestió, pol·lució, etc.

El municipi de Badalona compta amb un parc mòbil de 118.752 vehicles . segons dades de l'Idescat a l'any 2009 . la qual cosa equival a **un índex de motorització de 541 vehicles per cada 1.000 habitants**. L'índex es troba per sota de la mitjana catalana que, en el mateix any, es va situar en els 668 veh./1.000 habitants.

En l'evolució de l'índex de motorització de Badalona destaca principalment el creixement exponencial que es va produir passada la crisi del 92 i fins l'any 2001, passant d'un índex de 411 al 93 a un altre de 535 al 2001. Des d'aleshores s'han anat succeint períodes de creixement i decreixement, però amb una tendència a la baixa i un màxim que va produir-se a l'any 2008, amb un índex de motorització de 553 vehicles cada 1.000 habitants.

El gruix del parc està format principalment pels turismes que representen el 73% del total.

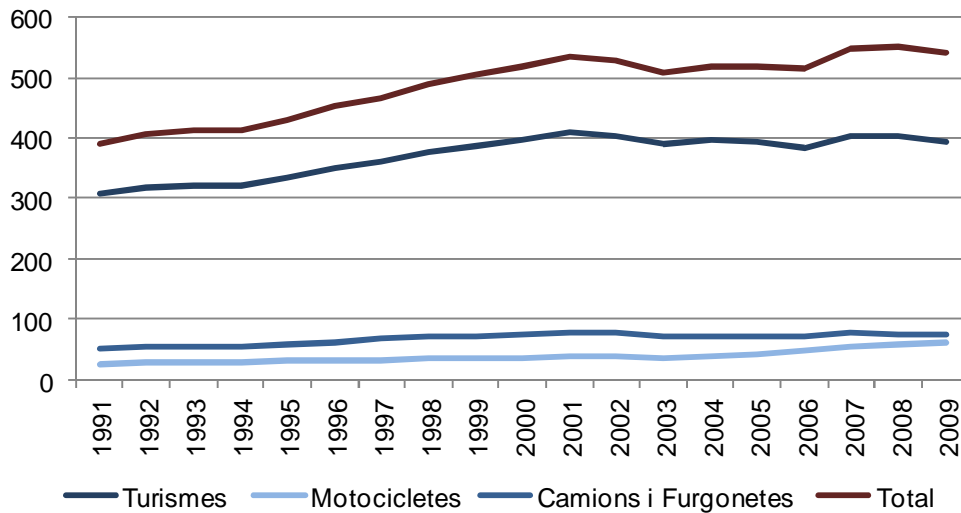


Fig. 41. Evolució de l'índex de motorització de Badalona segons la tipologia de vehicle (1991-2009).
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'IDESCAT

L'índex de motorització mitjà de Badalona es troba per sota del de Catalunya i el del Barcelonès. Si es compara segons el tipus de vehicle, la mitjana de Catalunya té un índex de motorització superior a Badalona tant en turismes com en motocicletes i camions i furgonetes. En canvi, comparant amb el Barcelonès, l'índex de motorització de Badalona és superior en turismes i camions i furgonetes, però no així en motocicletes, on el conjunt de la comarca supera en escreix al municipi de Badalona, degut bàsicament a la forta influència de la ciutat de Barcelona.

Índex de motorització per tipologia de vehicle (per 1.000 habitants)				
Any 2009				
	Turismes	Motocicletes	Camions i Furgonetes	Total
Badalona	392,32	62,22	73,97	540,90
Barcelonès	365,72	109,16	65,94	554,12
Catalunya	447,69	86,35	108,70	668,07

Taula 14. Comparació de l'índex de motorització segons el tipus de vehicle
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'IDESCAT 2009.

