

## PLEC DE CONDICIONS TÈCNiques DEL CONCURS D'IDEES: “EL FUTUR DE LES INFRAESTRUCTURES VIÀRIES: NUSOS I CRUILLES”

---

18 de novembre de 2019.

### Índex

- \_1 Finalitat del plec, pàgina 2
- \_2 Introducció, pàgina 2
- \_3 Model de mobilitat del PDU, pàgina 3
- \_4 Àmbits territorials i nusos objecte del concurs, pàgina 7
- \_5 Finalitat i objectius del concurs, pàgina 10
- \_6 Consideracions generals en relació amb els objectius, pàgina 11
- \_7 Assoliment dels objectius , pàgina 13
- \_8 Descripció i objectius per a cadascun dels àmbits objecte de proposta, pàgina 14
- \_9 Criteris a tenir en compte per la redacció de les propostes, pàgina 28
- \_10 Documentació que l'AMB posa a disposició dels concursants, pàgina 31

APROVAT

AREA METROPOLITANA DE BARCELONA - PLEC TECNIC

Codi per a validació : X3LKU-D1ULP-133NM  
Verificació : <http://gambito.amb.cat:83/index.jsp>  
Aquesta és una còpia impresa del document electrònic referenciat : 1/31.



## 1. Finalitat del plec

El present plec té la finalitat de definir el context, els objectius urbanístics i els criteris tècnics generals que han de servir de base per a la redacció de les propostes objecte del concurs d'idees.

Els criteris d'admissió de concursants, de selecció i valoració final de les propostes, així com terminis, premis i compensacions estan definits al plec de condicions administratives del concurs d'idees.

## 2. Introducció

Ciutat i infraestructures de mobilitat són dos conceptes indissociables. L'organització col·lectiva de la mobilitat de les persones ha estat i continua essent un dels elements determinants i essencials per a la construcció espacial dels entorns urbans i constitueix un suport indispensable per a l'espai públic.

Després de la segona guerra mundial, per una confluència de factors econòmics, tecnològics i socials, l'ús individual de l'automòbil es va imposar com a mitjà de transport a les ciutats. Poc a poc va anar ocupant l'espai i la jerarquia davant d'altres modes de transport, a carrers locals i a les vies que connectaven teixits i municipis. L'expansió d'aquest model ha requerit de grans inversions per construir una xarxa segregada que facilita la comunicació intermunicipal, fins al punt que, per exemple, gràcies a aquestes infraestructures, dels 1,8 milions de viatges intermunicipals que genera i atreu la ciutat de Barcelona, un 44% es realitzen en vehicle privat<sup>1</sup>.

Aquests fluxos creen uns impactes negatius molt significatius sobre la salut de les persones. El transport va ser responsable d'un 28% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle produïdes a Catalunya l'any 2016<sup>2</sup> i els valors de PMx i NOx a l'àrea metropolitana són superiors als que estipulen la OMS i la UE. A més, les infraestructures que permeten aquests fluxos generen moltes barreres i trencaments de les continuïtats de la xarxa local amb greus conseqüències per la connectivitat de la mobilitat activa (vianants i bicicletes). Alhora, generen segregació de teixits urbans i espais naturals i tota una sèrie d'indrets de baixa qualitat urbanística al seu voltant.

En aquest sentit, la màxima expressió d'aquests efectes sobre els teixits urbans, els espais naturals i la mobilitat activa es visualitza en els anomenats "nusos viaris": espais rígidament especialitzats i consagrats exclusivament a garantir el moviment eficaç dels cotxes.

El Pla Director Urbanístic Metropolità (en endavant PDU), en fase de redacció per part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant AMB), és un instrument que pot incidir de manera directa en la resolució de molts d'aquests conflictes vinculats a la xarxa viària metropolitana.

El PDU pretén una mobilitat d'escala humana que sigui sostenible (minimitzi les externalitats) amb les persones i el territori, que cohesioni i vertebrï l'àrea metropolitana, i que sigui eficient: maximitzant el fluxos de persones i no de vehicles. L'espai és un bé preuat on han de coexistir

<sup>1</sup> Pla Metropolità de Mobilitat Urbana: Síntesi de la Diagnosi. AMB i IERMB, 2016

<sup>2</sup> Oficina Catalana del Canvi Climàtic, Departament de Territori i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya. W3. Mueller et al. 2016. Urban and transport planning related exposures and mortality: a health impact assessment for cities. Environmental Health Perspectives.



la mobilitat privada i el transport públic alhora que assegurem les continuïtats per a la mobilitat activa (a peu i bicicleta) i la connectivitat dels espais oberts. En definitiva, vol repensar les infraestructures actuals a partir d'aquests objectius des d'una posició realista i adaptable amb el temps i fent especial èmfasi en els espais ocupats pels nusos, que és on es concentren la majoria de problemàtiques associades a aquestes infraestructures. Aquest és, sens dubte, un dels grans reptes del urbanisme metropolità.

**Per tots aquests motius, és molt important generar un relat sobre com han de ser les infraestructures destinades a la mobilitat.**

### 3. Model de mobilitat del PDU

Tradicionalment la xarxa viària s'ha estructurat segons el nivell de servei ofert al vehicle privat: vies estructurants, primàries, secundàries i locals. Aquesta visió ha produït una fragmentació del territori i de les seves connexions, alhora que ha captat una demanda induïda al transport privat.

En aquest sentit, el PDU proposa una estructura que prioritzi les continuïtats metropolitanes i el major aprofitament de la xarxa i de l'espai dedicat a les persones, atenent a tots els fluxos (vianants, bicicletes i transport públic) i no només al vehicle privat. Aquesta nova jerarquització estarà basada en 5 tipologies de vies: els **corredors metropolitanos**, els **connectors**, les **avingudes metropolitanes**, els **carrers metropolitanos**, i els **camins metropolitanos**.



Figura 1. Proposta de xarxa viària metropolitana (AVANÇ PDU/AMB).

En l'actualitat, l'element viari jeràrquicament més rellevant són les grans infraestructures segregades de transport viari (autopistes, autovies i les rondes). Són les grans artèries de circulació destinades exclusivament al vehicle privat que accedeix al territori metropolità o que el travessa. En l'escenari previst pel PDU, algunes d'aquestes infraestructures segregades caldrà



que es concebeixin com eixos estructurants que anomenem **corredors metropolitans**. Aquests corredors, ho seran si incorporen en la seva concepció aquelles altres vies que facilitin la seva integració en els teixits urbans i si maximitzen els fluxos de persones i no necessàriament el de vehicles: això implicaria incorporar la mobilitat activa i el transport públic en el seu entorn, així com afavorir el seu encaix territorial tant longitudinal com transversal. Crear espais de qualitat és clau per minimitzar els efectes d'aquestes vies al territori.



Figura 2. Proposta/recreació de un corredor metropolità (DSU/AMB).

Les **avingudes metropolitanes** són aquells eixos principals estructuradors de la metròpolis que han de recuperar el caràcter perdut d'una mobilitat a escala humana i un desenvolupament de les activitats d'acord amb aquesta mobilitat. El sistema d'avingudes metropolitanes serà un dels principals elements d'estructura del PDU. El PDU estudiarà les seves característiques per proposar una bateria de mesures per trams per fomentar la intensitat i integració urbanes.

Anomenem **carrers metropolitans** al conjunt de carrers també que connecten els municipis metropolitans i que han d'assegurar la continuïtat dels vianants, bicicletes i transport públic, a més del vehicle privat. En major o menor mesura són artèries de persones i activitats que vertebrin i estructurin la metròpolis i relliguen els teixits. Vectors del transport públic i la mobilitat activa però que podran mantenir i assegurar una presència de trànsit de vehicle privat.





Figura 3. Proposta/recreació de una avinguda metropolitana (DSU/AMB).

Els **connectors metropolitans** son aquelles vies que ajuden a distribuir fluxos al territori a partir de les vies segregades, però que també connecten diversos nuclis urbans separats per espais oberts. Actualment gairebé tots els connectors estan dissenyats exclusivament per les necessitats del vehicle privat. En l'escenari previst pel PDU, caldrà que molts d'aquests connectors agafin un altre rol que asseguri la continuïtat de les xarxes ciclistes, de vianants i de transport públic i ajudin a superar la fragmentació produïda per les infraestructures segregades.

Finalment, el PDU anomena com a **camins metropolitans** aquelles vies que tenen la funció de donar suport en exclusiva a la mobilitat activa a través dels espais oberts. Caldrà que aquests elements ajudin a cohesionar l'àrea metropolitana, recuperant lligams històrics i vertebrant espais oberts.





Figura 4. Proposta/recreació de un connector metropolità (DSU/AMB).



Figura 5. Proposta/recreació de un camí metropolità (DSU/AMB).



#### 4. Àmbits territorials i nusos objecte del concurs

Dins de l'àrea metropolitana destaquen certs àmbits territorials en els que les vies segregades s'han implantat en paral·lel a les vies històriques, que han esdevingut eixos estructurants dels municipis. Aquesta vinculació morfològica i funcional entre via segregada i via històrica pretenia absorbir o traslladar fluxos cap a aquestes vies segregades enteses com a infraestructures autònomes. Aquesta situació, com hem vist, ha estat origen de nombrosos conflictes, però també és font de noves oportunitats.

En el marc de la xarxa i jerarquització viària proposada pel PDU, el concurs planteja el concepte de “infraestructura viària combinada”, on el corredor s'associa amb les avingudes metropolitanes i els connectors que li són propers/paral·lels. **El primer repte del concurs consisteix en assolir una xarxa combinada (corredor, connector i avinguda) capaç d'estructurar el territori, assegurar la connectivitat de les xarxes de mobilitat i afavorir l'accessibilitat al transport públic i la intermodalitat.** Aquestes vies combinades han de procurar generar noves sinèrgies i un bon encaix territorial, millorar la qualitat urbana (noves activitats, centralitats, transformació de teixits, qualificació del patrimoni) i la preservació dels espais oberts.

Els llocs de trobada entre els diferents elements de la xarxa combinada són espais especialment interessants pel seu potencial i que evidencien l'assoliment del repte plantejat.

El concurs d'idees es centra en una selecció de llocs de trobada entre diferents elements de la xarxa viària actual que, a dia d'avui, estan configurats com a “nusos” especialitzats. **El segon i principal repte del concurs és oferir noves visions de com es poden configurar aquests espais en atenció al rol que tinguin dins la proposta de xarxa combinada.**

Tots els nusos seleccionats són llocs d'intercanvi de fluxes entre els diferents elements de les infraestructures viàries combinades que esmentàvem als paràgrafs anteriors, però també són llocs on es donen algunes d'aquestes situacions:

- Proximitat a una línia o estació de transport ferroviari, de manera que es pot treballar conjuntament la necessitat d'incrementar les relacions intermodals entre els diferents elements.
- Proximitat a un espai que, segons l'estructura proposada pel PDU, té capacitat o aptitud per esdevenir una nova centralitat metropolitana.
- Proximitat a un connector ambiental que, a més de requerir resoldre els possibles efectes negatius actuals, permet ser un espai d'accés als serveis ecosistèmics i, per tant, afegir riquesa i vitalitat.
- Posició destacada pel que fa a la possibilitat de regular la intensitat de trànsit privat d'accés a la ciutat.

En tot cas, aquests aspectes han de formar part de la reflexió a efectuar sobre cadascun d'aquests espais, com veurem seguidament.



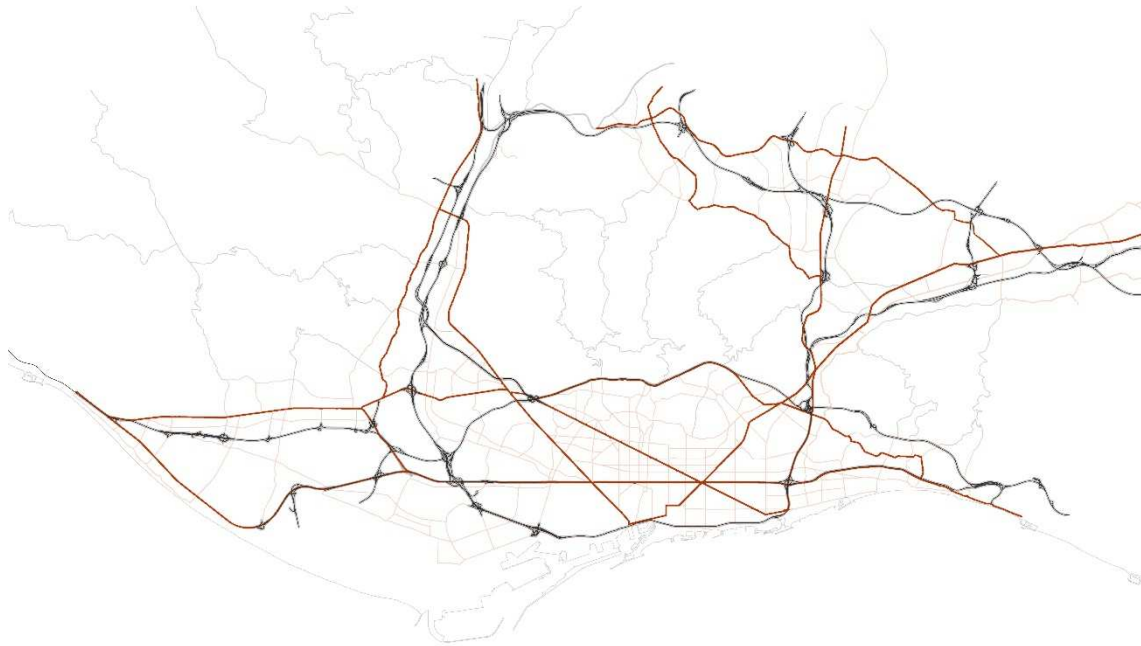


Figura 6. Infraestructures viàries combinades.

Es plantegen sis àmbits d'estudi diferenciats, que no inclouen la totalitat de les infraestructures viàries combinades de l'àmbit metropolità:

1. C32-B20 des de Montgat fins al nus de la Trinitat i el Passeig Santa Coloma, Rambla de Sant Sebastià, Fondo, Avinguda Itàlia fins el lateral de la B-20.
2. La B-10, en el seu tram en paral·lel al riu Besòs
3. La N150 i la C-58 entre Montcada i Barberà.
4. AP-7 i B30. El corredor del Vallés.
5. Marge dret del Llobregat. L'A-2 i la BV-2002 entre Sant Andreu de la Barca i Sant Boi.
6. Delta del Llobregat. La B201-C31C, C32, C245 i l'avinguda Marina-Del Segle XXI entre El Prat, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels.

Sobre cada àmbit s'ha identificat un espai de trobada de diferent elements infraestructurals que serà on caldrà posar el focus de les propostes.

Al capítol 8 d'aquest plec hi ha una descripció de cadascun dels àmbits objecte de proposta.

Al capítol 10 hi ha una relació de projectes que ha desenvolupat l'AMB sobre alguns dels àmbits que no són objecte del concurs i que poden servir de referència per entendre quin tipus de reflexions s'espera que puguin aportar els concursants.





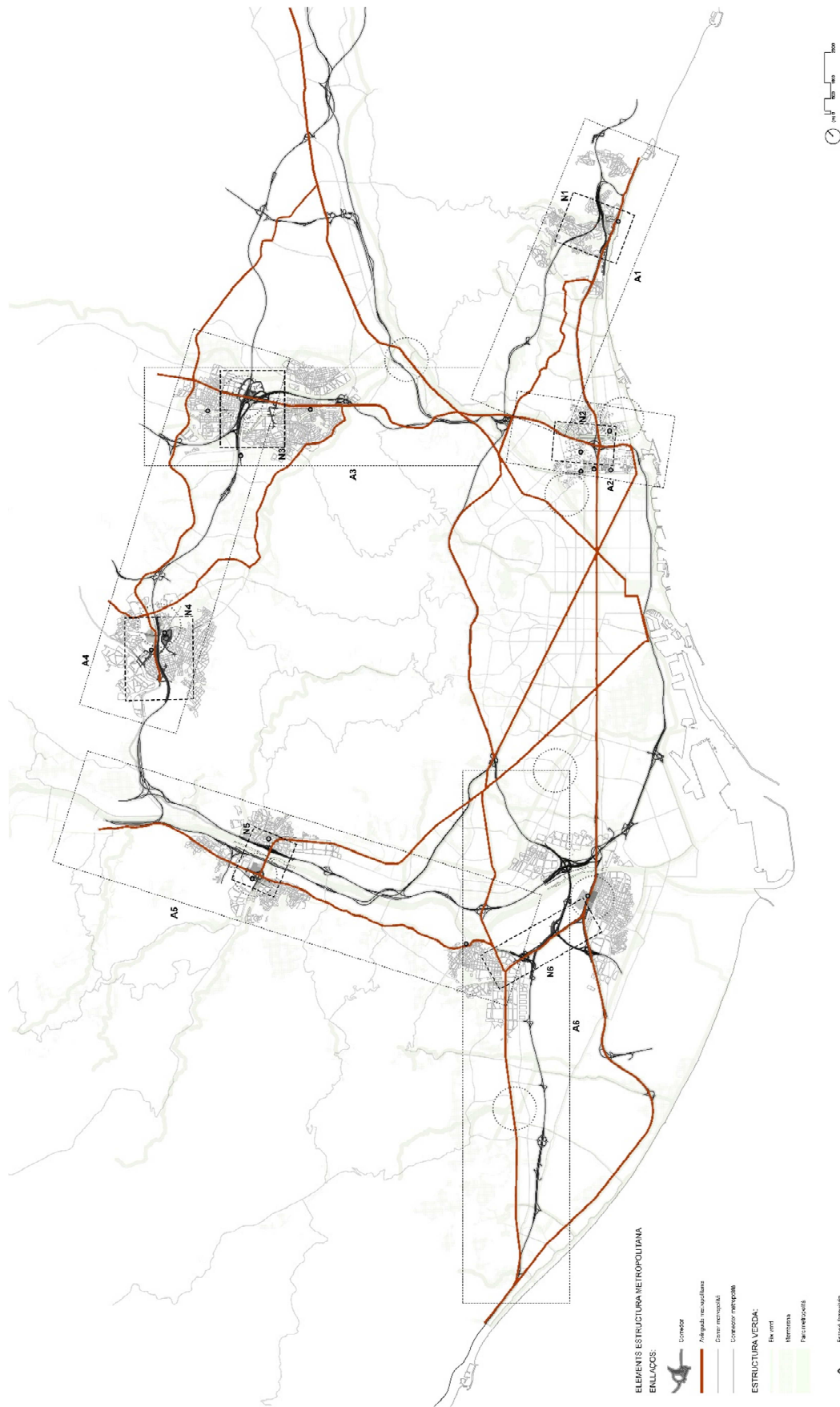


Figura 7. Els àmbits territorials proposats.

APROVAT

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA - PLEC TÈCNIC

Codi per a validació: X3LKU-D1ULP-133NM  
 Verificació: <http://gambito.amb.cat:83/index.jsp>  
 Aquesta és una còpia impresa del document electrònic referenciat: 9/31.



## 5. Finalitat i objectius del concurs

El concurs es planteja com un procés de participació tècnica vinculat i alineat amb els objectius del PDU, la finalitat del qual és recollir estratègies i apostes que replantegin el futur rol de les infraestructures viàries metropolitanes i el seu encaix territorial i exemplificar-ho en els espais de trobada dels diferents elements d'aquestes infraestructures. Els treballs que es presentin han de generar un **relat sobre com han de ser les infraestructures destinades a la mobilitat i com podrien integrar-se millor a la realitat urbana**. En aquest sentit, es tracta de dissenyar unes noves ordenacions urbanes que facilitin una millor coexistència entre edificacions, infraestructures i espai públic.

Les propostes hauran de centrar-se en el replantejament de les funcions de les infraestructures viàries, en la seva relació amb la xarxa d'avingudes i carrers metropolitans, i en l'efectiva vinculació d'aquests elements amb el territori –els espais oberts i els teixits urbans-, parant especial atenció en aquells espais de trobada entre els diferents elements infraestructurals (els actuals nusos).

Deliberadament s'ha cercat que els equips concursants integrin una visió multidisciplinària, que combini la mirada de la mobilitat juntament amb la mirada de les estructures urbanes i ecosistèmiques.

Així doncs, les propostes han d'assolir els objectius següents:

- 1) Assegurar la continuïtat, eficiència, seguretat i confort de les vies combinades i dels nusos seleccionats per a millorar l'**accessibilitat** de tots els modes de transport. Per a vertebrar el territori, cal relligar la xarxa segregada amb la xarxa de distribució, en forma d'avingudes i connectors metropolitans.
- 2) Potenciar la **multifuncionalitat** de les vies combinades i la capacitat de regular la intensitat de transit privat que accedeix a l'àmbit metropolità, amb una visió sistèmica, que tingui en compte la possibilitat de maximitzar el flux de persones (no necessàriament el dels vehicles) i minimitzar els costos de la mobilitat (consum d'espai i recursos).
- 3) Millorar la **inserció territorial** de les vies combinades i dels nusos seleccionats, per a minimitzar els seus impactes negatius (fragmentació urbana, discontinuïtat ambiental i paisatgística, etc.) i establir noves relacions positives (transversals, longitudinals i de contacte) amb els diferents sistemes territorials.
- 4) Utilitzar l'edificació com una de les components de la **ordenació urbana** de les propostes, juntament amb les infraestructures i l'espai públic.
- 5) Replantejar les diferents **intensitats d'ús** de les àrees urbanes i dels espais oberts en l'àrea d'influència de les vies combinades i dels nusos seleccionats d'acord amb la seva accessibilitat, el seu grau de consolidació, els valors existents o potencials i els possibles dèficits urbanístics de l'entorn. Localitzar els llocs d'oportunitat i delimitar nous sectors (de creixement o de transformació urbana), tot reforçant les centralitats locals i metropolitanes.



- 6) Garantir la **viabilitat** de les propostes, amb un desenvolupament progressiu (proposta de fases) que minimitzi l'impacte sobre la mobilitat actual a curt termini i racionalitzi el cost de les actuacions.
- 7) Considerar els fluxes actuals de les vies segregades com una dada de partida que haurem de resoldre en les solucions proposades mantenint una part de la segregació de les vies.

Al capítol 8 d'aquest plec hi ha una descripció de cadascun dels àmbits objecte del concurs que inclouen algunes consideracions particulars i la definició dels espais concrets (nusos o espais de trobada) on caldrà exemplificar i detallar les propostes detallades de cada àmbit. En tot cas, aquestes consideracions particulars sempre cal subsumir-les als grans objectius descrits en aquest capítol.

### 6. Consideracions generals en relació amb els objectius

En relació amb els objectius generals, els concursants caldrà que tinguin en compte aquestes consideracions o aspectes d'especial rellevància.

- 1) En relació als objectius 1 i 2, d'accessibilitat a tots els modes de transport i la multifuncionalitat de les vies, és rellevant tenir en compte la capacitat actual de les vies segregades versus la seva demanda mitjana que es mostra en el següent esquema.

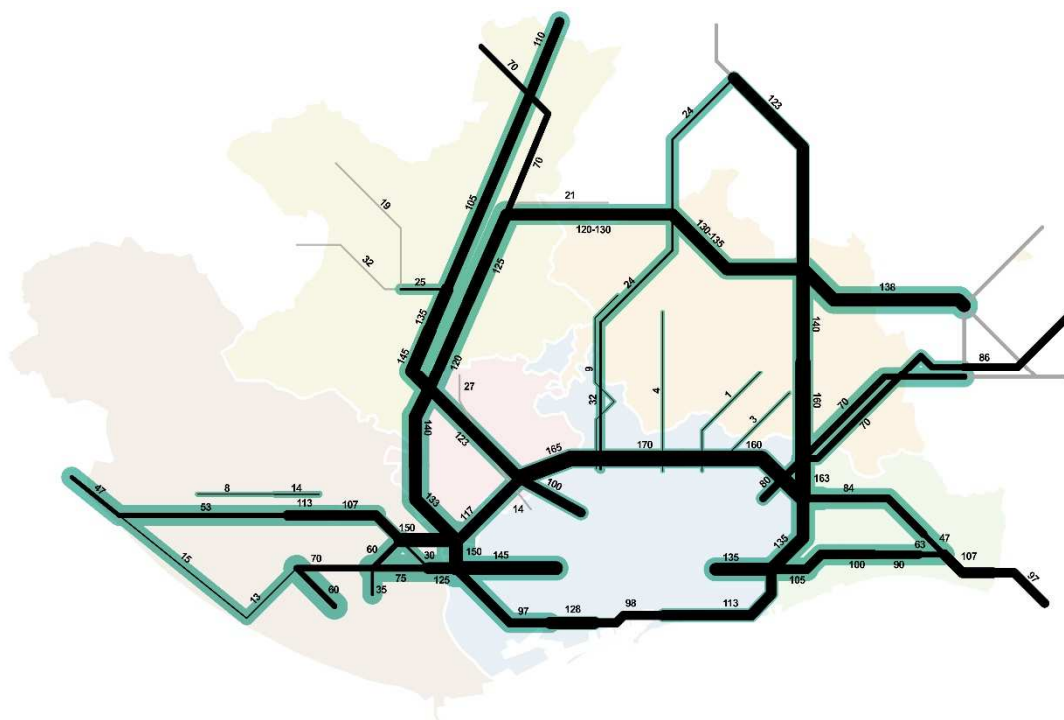


Figura 8. La capacitat de les vies segregades versus la seva demanda mitjana [Font: Barcelona Regional]

Algunes d'aquestes vies poden albergar altres usos, atès que encara tenen certa capacitat; d'altres estan al límit de la seva capacitat.



- 2) En tot cas, en relació amb la demanda, també cal distingir 3 tipus de funcions que cobreixen actualment les vies segregades en relació als vehicles privats que, de manera molt genèrica, són:
- a. Funcions de pas. L'AP-7 és el cas paradigmàtic de via segregada de pas: és el canal de connexió viària entre el sud d'Europa i el continent africà.
  - b. Funcions de desplaçaments laborals "*commuting*". És la funció principal de la resta de vies segregades: no són vies de pas sinó que els seus usuaris tenen com a origen o destí el propi territori metropolità. Es poden distingir dos tipus de vies:
    - i. Aquelles que destaquen per una demanda més local (usuaris residents a l'àrea metropolitana de Barcelona que ocupen llocs de treball localitzats a la mateixa àrea). La C-31 i C32 sud, la B-30 són els exemples més evidents.
    - ii. Aquelles que destaquen per acollir una demanda de fora de l'AMB amb origen o destí el territori metropolità. La C-58 i la B-20 al seu pas per Santa Coloma de Gramenet en són els exemples més evidents.

La resta de vies segregades comparteixen demandes, en major o menor proporció.

Considerar aquest aspecte pot ser rellevant per assolir els objectius que les propostes puguin plantejar-se a l'hora de repensar les infraestructures.

- 3) Pel que fa als nusos, alguns dels seleccionats destaquen perquè són punts estratègics pel que fa a la possibilitat de regular la intensitat de vehicles privats que accedeixen a la metròpoli. Principalment són els nusos associats a les vies que acullen una demanda de fora de l'AMB amb origen o destí el territori metropolità (punt b.ii de l'apartat anterior).

Tanmateix, també cal considerar que cadascun d'aquests nusos pot esdevenir un nou àmbit de centralitat metropolitana. Per tant, les propostes han de fer èmfasi en la nova ordenació urbana, tant pel que fa a l'edificació com pels usos i l'espai públic.

- 4) En un altre ordre d'aspectes a considerar, cal fer notar que tot i que el concurs es centri en les infraestructures viàries i els nusos entre elles, en molts casos serà de gran importància entendre i considerar la funcionalitat de les infraestructures ferroviàries existents i previstes. A tal efecte, en la descripció permoneritzada que s'ha fet de cada àmbit s'indica fins a quin punt aquestes consideracions són més o menys rellevants.
- 5) Així mateix, l'existència o previsió d'una infraestructura ferroviària no és incompatible amb la previsió que es fa en tots els àmbits de implementar la previsió d'un sistema d'autobusos de trànsit ràpid (BRT). Es deixa a criteri dels concursants acceptar tal qual o plantejar-se la proposta que a cada àmbit s'especifica per aquest sistema de transport. El que és important és tenir en compte els requeriments espacials d'aquests mitjà, les avantatges en tan que permet incrementar el flux de persones i, sobretot, la consideració que es pot fer d'algunes de les seves parades com a veritables punts de centralitat o de connexió de diferents estructures o elements territorials.



- 6) Com a darrera consideració, cal fer esment a que deliveradament no s'ha fet cap comentari sobre les reserves actuals que el planejament preveu per noves infraestructures viàries. Queda a criteri dels concursants tenir-les o no en compte, però atès el context de redacció del PDU en el que s'emmarca aquest concurs, aquestes reserves es poden modificar o suprimir lliurement, el que no treu que no es puguin analitzar per entendre les intencions del planejament vigent. En aquest sentit, l'AMB posa a disposició dels concursants el planejament vigent i la proposta original del Pla General Metropolità a través de les URLs següents:

<http://geoportalplanejament.amb.cat>

<http://www.amb.cat/ca/web/area-metropolitana/dades-obertes/catalogue/detall/-/dataset/planols-originals-del-pgm--serie-b2--qualificacions-urbanistiques-a-escala/6023142/11692?>

## 7. Assoliment dels objectius

El concurs es planteja amb caràcter estratègic pel que fa a la visió conjunta de l'àmbit o subsistema, en la que s'abordarà l'anàlisi d'abast territorial i el futur rol de la infraestructura viària combinada; i amb caràcter propositiu pel que fa a la transformació concreta del nus associat a l'àmbit, mantenint la coherència amb la visió conjunta i parant atenció en aquells aspectes més complexos i determinants de la proposta global que cal que quedin ben definits en aquest espai de trobada.

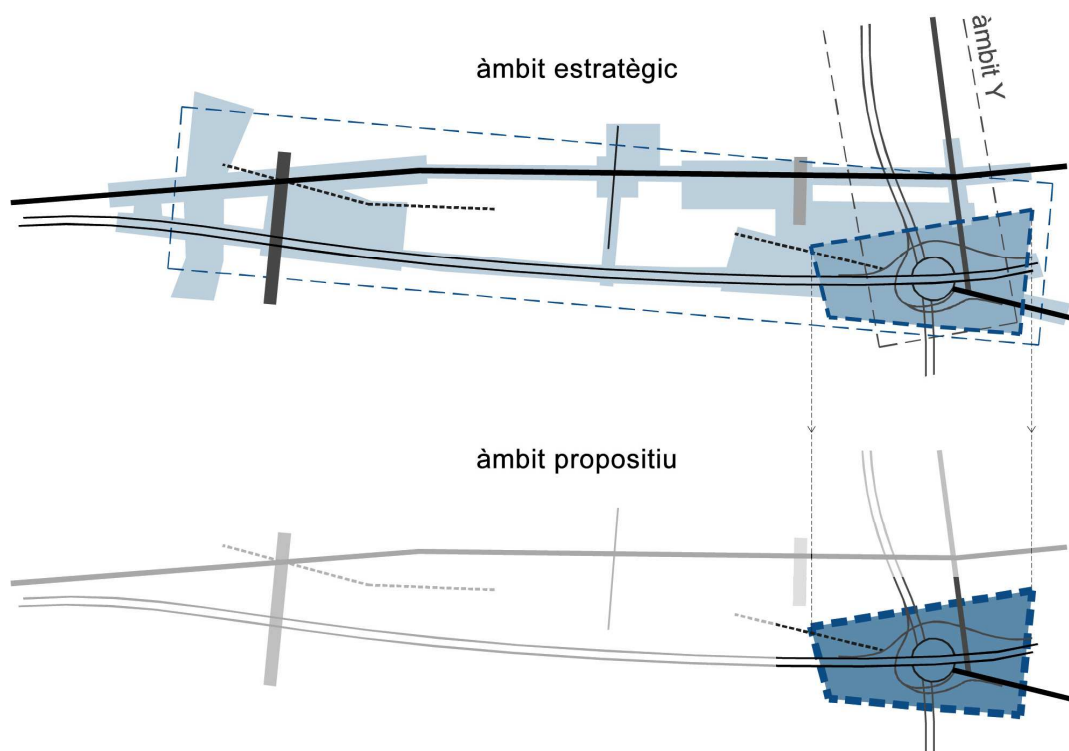


Figura 9. Esquema conceptual de l'abast del concurs



## 8. Descripció i objectius per a cadascun dels àmbits objecte de proposta

La zona d'intervenció per cadascun dels àmbits que es descriuran en el present capítol, tenint en compte que no és rígida, suggereix alguns dels temes que poden ajudar a justificar el seu abast: sistemes previstos pel planejament, límits de relleu, tensions en el feix, zones comercials, contacte urbà, xarxa hidrogràfica, sectors de planejament pendents de desenvolupar... La descripció detallada dels àmbits objecte de proposta és la següent:

APROVAT

Àmbit 1. C32-B20 des de Montgat fins al nus de la Trinitat i el Passeig Santa Coloma, Rambla de Sant Sebastià, Fondo, Avinguda Itàlia fins el lateral de la B-20 Nus associat: Enllaç B20 amb C31 i N-2



Figura 10. Àmbit 1. C32-B20 des de Montgat fins al nus de la Trinitat i el Passeig Santa Coloma, Rambla de Sant Sebastià, Fondo, Avinguda Itàlia fins el lateral de la B-20

*Descripció i diagnosi*

La C32-B20 des de Montgat fins al nus de la Trinitat té seccions i creua territoris molt diversos. En general, i sobretot a la zona més oriental, és un territori caracteritzat per una geografia típica del Maresme: rieres i carenes salpiquen la via segregada de túnels i passos elevats (sense arribar a ser viaductes). Tot i això, en podríem distingir fins a tres trams.

El primer, d'oest a est, és el tram que s'inicia en la bifurcació de la C-32 en dues vies, la B-20 i la C-31, i finalitza un cop passat el túnel del Parc del Tramvia. Aquest tram es caracteritza per estar soterrat; el parc del tramvia es situa a sobre i permet una integració entre les dues peces residencials que es troben a banda i banda de la via (Tiana i Montgat)

Al segon tram, que arriba fins al túnel de Montigalà, la via travessa zones urbanes poc denses. Apareixen uns laterals de suport a l'accessibilitat d'aquestes zones urbanes. Des d'aquest tram es produeixen els accessos a espais tan rellevants com l'Hospital de Can Ruti.

Finalment, el tercer tram, passat el túnel de Montigalà, és configura més urbà. Un túnel artificial permet connectar en superfície els barris de Santa Coloma, creant-se dos laterals que finalitzen un cop la via travessa el Besós. Quan finalment la via travessa el riu, la possibilitat de fer-ho per fluxos diferents al vehicle privat és inexistent. I l'arribada a Barcelona, a més, està protagonitzada pel nus de la Trinitat, la potència formal del qual no permet la relació entre cap d'aquests teixits.



*Principals reptes, condicionants i oportunitats*

El repte d'aquest àmbit es doble: per una banda, analitzar si la B-20 pot jugar un rol en un sistema territorial que, a dia d'avui, treballa més en sentit perpendicular a aquesta (sentit mar-muntanya). Per una altra, fer que els teixits i espais naturals a banda i banda del Besòs puguin treballar com un veritable sistema amb el suport d'aquesta via.

El que sembla evident és que en aquesta via el concepte d'avinguda metropolitana no té gaire sentit, atès la importància que prenen els elements verticals i, per tant, els punts de trobada entre aquests elements i la via. Però, en canvi, sí que es pot transformar en un veritable corredor, augmentant els fluxes de persones, tot i disminuint els vehicles i atenta als punts de trobada amb les estructures verticals.

Aquesta transformació pot implicar plantejar-se el pas d'un BRT que hauria de ser diferent al que es planteja per l'avinguda metropolitana que s'ha definit més al sud i que passa a mig camí entre la C-31 i la C-32. Caldrà plantejar-se quina relació s'estableixen entre aquesta avinguda i la B-20, en tant que juntes conformen una infraestructura viària combinada que poden intercanviar/compartir/complementar funcions.

I justament el lloc de trobada de tots els elements d'aquesta infraestructura viària combinada amb la C-31 i la N-II és el nus seleccionat on caldrà validar, exemplificar i complementar amb una proposta concreta tots els conceptes plantejats per l'àmbit. Actualment aquest nus viari no té cap altre més consideració que distribuir els fluxos dels vehicles privats. Però es un punt d'especial transcendència per la potencial funció reguladora del trànsit d'accés al nucli central de l'àrea metropolitana que pot esdevenir.

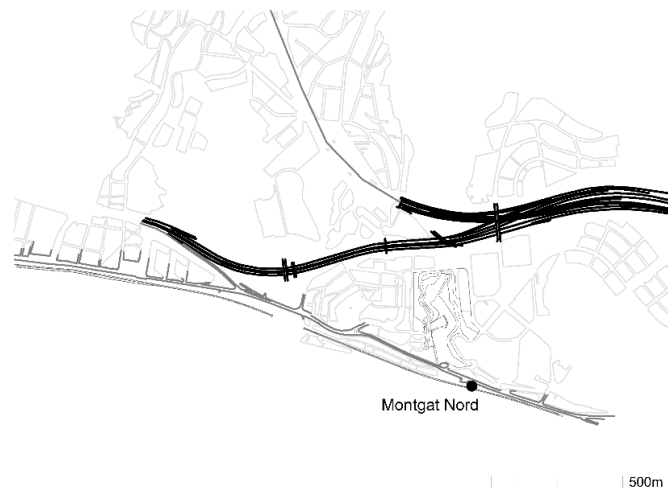


Figura 11. Nus associat. Enllaç B20 amb C31 i N-II

Aquesta funció reguladora pot venir recolçada pel planteig un BRT per la B-20, complementat amb un altre BRT a la C-31 que culminarien en aquest punt<sup>3</sup>. I, a més, amb la cercania de la línia ferroviària de la costa que suggereix que aquest podria ser un bon lloc d'intercanviador modal que afavoreixi la maximització dels fluxes de persones cap al centre tot i reduint l'ús del vehicle privat. Aquest punt té la especial complexitat de estar atravesat en sentit perpendicular per un conector ambiental a protegir i ser el punt final de l'avinguda metropolitana plantejada pel PDU.

Tots dos factors caldrà tenir-los en compte i incorporar-los a les propostes que elaborin els concursants.

<sup>3</sup> Els participants tindran accés a l'estudi de referència elaborat per l'AMB anomenat "Estudis d'integració urbana de la C-31 a Badalona"





Àmbit 2. La B-10 (ronda litoral) en el tram que discorre paral·lel al riu Besòs Nus associat. Enllaç B10 amb la Gran Via



Figura 12. Àmbit 2. La B-10 (ronda litoral) en el tram que discorre paral·lel al riu Besòs

*Descripció i diagnosi*

Aquest àmbit s'inicia a la desembocadura del riu Besòs i queda definit pel feix viari de la Ronda Litoral, en el tram que va paral·lel al curs fluvial fins a arribar al passeig de Santa Coloma, manifestant la màxima expressió de la problemàtica en el nus amb la Gran Via. Les cruïlles i la desembocadura puntualitzen aquest tram objecte d'estudi enmig del continu urbà. Aquests punts esdevenen espai confluents amb altres relacions metropolitanes, en algun cas, ja subratllades de manera continuada durant la història. Parlem de la travessera metropolitana amb el nus de la Gran Via i l'encontre amb la línia costanera.

Una gran quantitat d'infraestructures de la mobilitat coexisteixen en aquest àmbit: viària, ferroviària i el tramvia. En primer lloc, la Ronda litoral (B-10) com a via segregada, i la Gran Via que en aquest punt actua com una autopista urbana de sortida i entrada a la ciutat. El traçat de la B-10 presenta configuracions diverses en aquest tram objecte d'estudi: en forma de elevada, a cota carrer i en trinxera amb el riu.

A més, el pas de la línia de tren que va de l'estació de la Sagrera cap el maresme i l'existència de dues línies de tramvia que comuniquen Barcelona, Sant Adrià i Badalona. Altres tipus d'artefactes com la central elèctrica Endesa, la planta incineradora i el dipòsit de tramvies s'acumulen a la desembocadura del riu. És la posició relativa entre les diferents infraestructures i la configuració d'aquestes, el que genera isolament als diferents teixits urbans.

Els diferents teixits que conflueixen en aquest àmbit presenten dificultats d'establir relacions entre elles i amb el riu. D'una banda, els teixits residencials: la continuïtat dels barris de la Catalana, la Mina i el Bon Pastor amb els teixits contigus i amb el front residencial de Santa



Coloma i Sant Adrià en el marge dret, i la interacció de tots ells amb el riu Besòs a dia d'avui és pràcticament inexistent. Són teixits amb una alta presència d'espais urbans de baixa qualitat, amb caràcter de vora, residuals, que generen deficiències en termes d'integració urbana i social, en el conjunt del territori. La mobilitat activa es veu condicionada pels punts de superació de la Ronda i del riu Besòs, on la proximitat a aquests punts té un valor metropolità afegit.

D'altra banda, la presència de teixits industrials i productius en aquest àmbit també esdevé un tema de pes i focus de reflexió, concretament fent referència a la Verneda i els teixits compresos entre el front fluvial i l'estació de la Sagrera. Donada la importància de les peces, les múltiples variables que l'afecten (socials, econòmiques i infraestructurals) i la seva posició entre dos grans espais de lleure (el Parc del Besòs i el futur eix verd de la Sagrera) es posen a debat els següents aspectes: el reciclatge de sols industrials, el manteniment i la convivència d'activitats productives dins la ciutat; la clarificació de la vialitat intermitja i l'acabament del vial longitudinal de connexió amb l'estació de la Sagrera; la permeabilitat de l'estació amb l'estirament d'una mobilitat cívica, transversal provinent de la ciutat; la façana de la Ronda litoral, l'accés al parc del Besòs i les relacions transversals de caràcter peatonal fins a Santa Coloma; la influència de la futura centralitat de l'estació envers els usos i la transformació d'aquests teixits contigus.

El riu Besòs, més enllà de la reeixida recuperació de la plataforma fluvial com un espai de lleure, ha anat perdent protagonisme i força alhora de conferir els espais urbans, i provocar la construcció de relacions longitudinals. La mobilitat col·lectiva en el sentit del riu és nul·la. Les infraestructures han anat encaixant el riu. Aquest fet n'ha propiciat la seva ocupació amb usos de caràcter especialitzat o marginal generant una impermeabilitat evident. A tot això, cal tenir present l'aspecte mediambiental associat a l'espai fluvial, especialment en l'àrea de la desembocadura.

### *Principals reptes, condicionants i oportunitats*

En aquest sentit, la construcció d'un espai metropolità passa per un argumentari divers, que tingui en compte l'optimització en l'ús d'algunes infraestructures, la capacitat dels espais oberts per relligar elements i la reconstrucció de les relacions intermèdies a través d'una vialitat cívica i activa.

La porta "Gran Via – Besòs", el replantejament dels enllaços, la relació amb els teixits urbans contigus ("la Catalana", Sant Andreu, Barcelona) i l'accés al parc del Besòs són alguns dels temes a tenir en compte per l'àmbit. Alhora es fa necessària una visió que abordi i entrelligui algunes de les problemàtiques existents: la reformulació dels traçats viaris amb la intersticialitat com a tema, la presència d'equipaments i la seva baixa permeabilitat, la manca d'una lectura conjunta dels espais lliures i el Besòs, i l'isolament dels teixits residencials, etc.

Respecte el Besòs, la seva continuïtat natural i la condició d'encreuament metropolità obre el debat sobre quins poden ser els elements de centralitat que sustenta.

Respecte els teixits d'activitat econòmica en el marge dret barceloní, es fa referència a la transformació d'aquests polígons industrials compresos entre el front fluvial i l'estació de la Sagrera. Tenint en compte la importància de la peça i les múltiples variables que l'afecten (socials, econòmiques i infraestructurals) i la seva posició entre dos grans espais de lleure (el Parc del Besòs i el futur eix verd de la Sagrera), es posen a debat els següents aspectes: el



reciclatge de sols industrials, el manteniment i la convivència d'activitats productives dins la ciutat; la clarificació de la vialitat intermitja i l'acabament del vial longitudinal de connexió amb l'estació de la Sagrera; la permeabilitat de l'estació amb l'estirament d'una mobilitat cívica, transversal provinent de la ciutat; les façanes urbanes i de la Ronda litoral cap el riu, l'accés al parc del Besòs i les relacions transversals de caràcter peatonal fins a Santa Coloma; la influència de la futura centralitat de l'estació envers els usos i la transformació d'aquests teixits contigus.

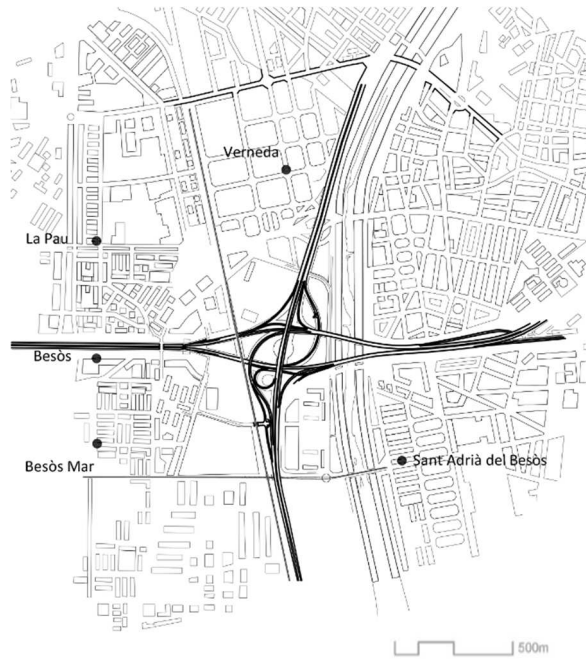


Figura 13. Nus associat. Enllaç B10 amb la Gran Via

APROVAT



Àmbit 3. La N150 i la C-58 entre Montcada i Barberà. Nus associat: C-58, AP-7, N-150



Figura 14. Àmbit 3. La N150 i la C-58 entre Montcada i Barberà

*Descripció i diagnosi*

Aquest àmbit es centra en el feix de vies que es localitzen entre Montcada i Barberà del Vallés, entre les quals destaca la N-150 i la C-58, que actuen com a infraestructures viàries combinades. Però cal tenir en compte que altres traces (el ferrocarril o el riu Ripoll en un bon tram) també segueixen el sentit longitudinal d'aquest feix.

La N-150 és una de les avingudes metropolitanas que estructuren el territori i per tant és la peça que té un potencial d'actuació més clar, malgrat la seva secció sigui molt heterogènia. La podem dividir en tres grans trams.

De sud a nord, el primer tram de la N-150 comença en la trobada amb la C-17 i arriba fins el primer nus amb la C-58, just on també creua les rieres de Sant Cugat i el riu Sec. En aquest tram té una secció típica de carretera. Travessa serpentejant el vessant oest el turó de Montcada fins arribar al teixit urbà de Santa Maria de Montcada, on manté la secció de carretera tot i que saltejada d'entrades i sortides desordenades cap a parcel·lacions existents. És en aquest punt quan s'inicia el seu traçat rectilini.

El segon tram arriba fins el nus de Baricentro. En aquest indret, la N-150 es dissol amb el propi nus de la C-58, de manera que el traçat d'aquesta via és el que possibilita que es resolguin, a nivell viari, tots els intercanvis entre la C-58, l'AP7 i la pròpia N-150. En mig de tot aquest galimaties es localitza el centre Comercial Baricentro. Paradoxalment, en tot aquest nus, on en vehicle es poden fer tots els canvis de traçat que es desitgin, en tren no hi ha ni tan sols l'oportunitat de canviar de línia (en aquest punt es creuen les línies R4/R7 amb la línia R8), però tampoc és viable creuar aquest espai ni tan sols caminant o en bicicleta.



En aquest tram, més enllà dels nusos, la N-150 té un caràcter predominantment urbà, ja que travessa el nucli de Cerdanyola i s'urbanitza com si fos un carrer estructurant de la ciutat.

Finalment, el darrer tram arriba fins el creuament amb la futura via interpolar. Aquest tram també té un caràcter molt urbà un cop sobrepassat el nus del Baricentro.

Pel que fa a la C-58, el seu potencial és més limitat: considerada una de les autovies més utilitzades de Catalunya, a dia d'avui, pel tram objecte del concurs, té vinculació amb el territori en els dos creuaments esmentats anteriorment.

*Principals reptes, condicionants i oportunitats*

El principal repte d'aquest àmbit consisteix en definir el rol i caràcter de la N-150, entesa com a avinguda metropolitana (la seva secció, la resposta als aspectes de mobilitat, l'aposta per un traçat de BRT...) i el rol que les altres vies del feix tenen respecte ella.

És interessant la relació que pot establir aquesta via amb els elements perpendiculars amb que es va trobant, per ser un focus de potencialitats: el corredor ambiental de la Serra de Collserola, la Riera de Sant Cugat, el Riu Sec, la traça de l'antiga via de Cornisa, la via anomenada "orbital", projectada pel PGM dins el seu àmbit i recollida pel PTMB, així com els carrers estructurants dels municipis de Barberà (Ronda Est/Ronda Indústria) i Cerdanyola (avda. Primavera).

Pel que fa a la C-58, caldrà analitzar la possibilitat o necessitat d'una vinculació superior amb el territori. Podria tenir més enllaços? Com podem reciclar el carril BUS VAO recentment implementat en el primer tram de la C-58? Podria vincular-se a un possible park & ride a emplaçar a l'àmbit de Baricentro, per exemple?

El nus que caldrà desenvolupar per exemplificar la visió sobre la xarxa combinada que es proposi serà l'àmbit del Baricentro, on es troben la C-58, l'AP-7 i l'antiga N-150.

Aquest punt, a més de ser el punt de trobada dels diferents elements infraestructurals que estructuraran l'àmbit, està caracteritzat per tres factors rellevants pel que pot ser la seva configuració futura: la proximitat a dues línies de transport ferroviari, la proposta del PDU de localitzar en aquest punt una centralitat metropolitana i la pròpia posició en la xarxa de vies segregades que li pot assignar un rol de regulació del trànsit de vehicles privats que accedeixen a la ciutat central.



Figura 15. Nus associat: C-58, AP-7, N-150



Àmbit 4. B-30. El corredor del Vallés. Nus associat: enllaç B-30 amb l'Hospital Central.



Figura 16 Àmbit 4. B30. El corredor del Vallés.

*Descripció i diagnosi*

Aquest àmbit comença en el creuament de la AP-7 amb el riu Ripoll al terme municipal de Barberà del Vallés, i finaliza en el punt on la B-30 es torna a integrar en l'AP-7, a l'alçada del Camí de la Salut, a l'oest del terme municipal de Sant Cugat.

Les propostes cal centrar-les, principalment, en la B-30, en tant que pot ser un corredor longitudinal que estructurari aquest territori, però que actualment no compleix del tot aquesta funció, atès el rol de via de pas que té la AP-7, la pròpia configuració de la B-30 i el fet de que la distribució de les peces residencials i d'activitat que hi ha al seu voltant s'han situat gairebé totes d'esquenes a aquesta infraestructura, per bé que la seva accessibilitat en depen de ella, en la majoria de casos.

El fet de que, en comparació amb la resta de àmbits, aquesta via no sigui una via històrica, fa que no la poguem classificar com una avinguda Metropolitana (amb els condicionants que s'han explicat al principi). Els teixits que es localitzen al seu voltant s'estructuren en funció de l'accessibilitat en vehicle privat que els hi aporta aquesta via, però no en funció d'una composició urbanística tradicional. Així doncs, el repte principal és veure si sobre la B-30 es poden fer actuacions que puguin integrar millor aquestes peces urbanes entre elles mateixes i en relació amb una accessibilitat que no depengui exclusivament del vehicle privat.

*Principals reptes, condicionants i oportunitats*

Tot i no considerar la B-30 com a avinguda metropolitana, el fet de preveure un BRT pel seu traçat hauria de considerar-se una oportunitat per assolir el repte principal i per tant, a partir d'aquesta consideració, s'obren múltiples oportunitats i preguntes a resoldre.

Un dels condicionants principals d'aquest àmbit és la pròpia AP-7, que té una funció de viari de pas que no es pot alterar.



En canvi, les oportunitats més evidents les ofereixen els traçats ferroviaris existents així com la possibilitat d'emfatitzar els intercanviadors entre les diferents línies de ferrocarril, però també la possibilitat de transformar la B-30 en un espai on localitzar un BRT.

En alguns d'aquests intercanviadors també es podria plantejar la localització de Park&Ride, tenint en compte totes les externalitats que poden produir (que en part es poden minimitzar plantejant-los en alçada) però sent conscients de que vies com la C-58 o la C-16 són principals elements d'accés a la ciutat central i que, a més, podrien convertir-se en canals receptors de busos exprés.

El traçat de la B-30 no forma part de cap via històrica, està superposada a una estructura predominantment vertical (de camins històrics i rieres) i, per tant, els creuaments amb aquests elements verticals guanyen importància: són els que estructuren la cadència buit-ple que caracteritza aquest espai. El model d'avingudes metropolitanas no funciona en aquest territori. En canvi, en aquest esquema, la definició de la cadència buit-ple, la relació amb les vies estructurants perpendiculars, les trobades amb el corredor, amb les infraestructures ferroviàries, són els condicionants i oportunitats més rellevants a tenir en compte.

Les principals peces transversals serien la UAB i Cerdanyola, conjuntament amb els desenvolupaments previstos pel Centre Direccional i la futura localització en aquest àmbit del túnel ferroviari d'Horta; el corredor verd central; l'espai d'arrancada de la via interpoliar on es localitzen de manera molt dispersa peces tant potents com l'HP, RTVE, el CAR...; la cruïlla de la C-16 amb la AP-7, però no per la cruïlla en sí, sinó per les peces que l'envolten que treballen de manera independent entre elles; l'àmbit al voltant de la carretera de Rubí, Hospital General i can Mata; i l'espai al voltant del camí de la Salut.

Si les peces transversals guanyen importància en la visió que es demana de la B-30, la clau de volta són, doncs, els nusos i els ponts sobre aquesta via i la pròpia AP-7

Un espai especialment complex, pel que fa als nusos amb la B-30 i els ponts sobre aquesta via, és el que queda al voltant de l'Hospital General, en la sortida de la B-30 cap a Rubí per la Avda. Electricitat i la sortida cap a Sant Cugat pel carrer de Josep Trueta. Aquest és el nus seleccionat per aquest àmbit.

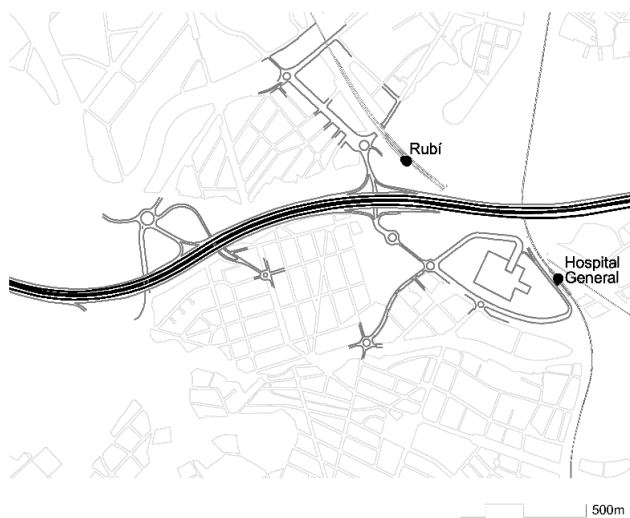


Figura 17. Nus associat: enllaç B-30 amb Hospital General

En aquest cas, destaca el fet de que és un lloc de trobada de diferents elements infraestructurals amb els traçats de avingudes metropolitanas definides pel PDU, així com un lloc de potencial centralitat metropolitana, que ve recolzat pel pas de dues línies ferroviàries properes a l'àmbit.

La complexitat, a més, ve acompanyada pel pas d'un connector ambiental que cal respectar i encabir en les propostes que els concursants elaborin per aquest indret.



Àmbit 5. Marge dret del Llobregat. L'A-2 i la BV-2002 entre Sant Boi i Sant Andreu de la Barca.  
Nus associat: Quatre Camins (enllaç N-340, N-2 i BV-2002)



Figura 18. Àmbit 5. Marge dret del Llobregat. L'A-2 i la BV-2002 entre Sant Boi i Sant Andreu de la Barca.

*Descripció i diagnosi*

L'àmbit objecte de concurs està format per l'antiga traça de la Nacional II des de Sant Andreu de la Barca fins a Quatre camins, la continuació d'aquesta traça fins a Sant Boi de Llobregat (actual Bv-2002) i, per altra banda, la autovia A-2 que discorre en paral·lel a l'antiga Nacional II i l'actual Bv-2002 fins la trobada amb la B-23.

L'antiga Nacional II i la mateixa Bv-2002 ha vist modificat radicalment el seu caràcter d'ençà la construcció de l'A-2. A dia d'avui, en trams es un carrer plenament urbà, en d'altres trams es una carretera. El que és evident és que si l'A-2 va ser una oportunitat per desplaçar fluxos d'una via a una altre, no va servir, però, per connectar millor els teixits urbans entre ells, ni amb la infraestructura verda, ni amb les estructures perpendiculars que interactuen.

En aquest sentit, alguns dels elements perpendiculars a aquest feix més rellevants són la Riera i carretera de Corbera a Sant Andreu de la Barca, la carretera de Fontpineda a Pallejà, el feix format per la B-24, N-340 i la riera de Cervelló, a Pallejà també, la Riera i la carretera de Torrelles (Bv-2005) a Sant Vicenç dels Horts, les Rieres de Can Malloç, Can Julià i Can Soler a Santa Coloma de Cervelló i la pròpia Colònia Güell com a element paisatgístic cultural de primer ordre.

En tot cas, aquesta traça a dia d'avui té dos caràcters ben diferenciats: el tram nord, abans de Quatre Camins, on l'antiga Nacional II travessa i estructura el centre dels nuclis urbans de Sant Andreu de la Barca i Pallejà; i el tram sud, on la Bv-2002 passa tangent als nuclis de Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi.



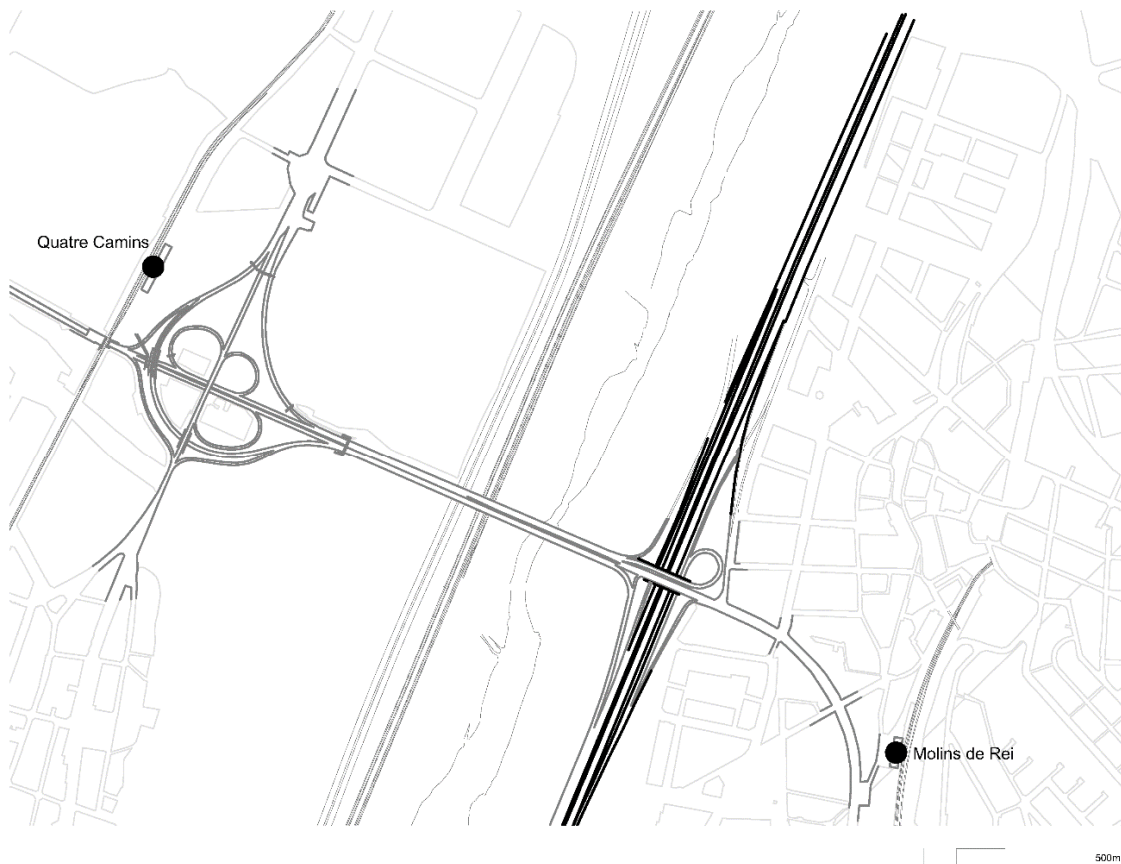


*Principals reptes, condicionants i oportunitats*

El repte principal és millorar les necessitats de relació i connexió d'aquest àmbit entre tots aquests elements i, per tant, definir quin és el rol d'aquestes vies, sobretot l'antiga Nacional II i la Bv-2002. Cal que tota la via tingui el mateix caràcter?

Caldria veure com aquestes traces longitudinals poden recollir més fluxos (transport públic, mobilitat activa). Es pot demanar que la A-2 reculli alguns fluxos que no poden suportar aquestes vies? Com es poden relacionar amb les estructures perpendiculars?

En aquest àmbit també pren especial rellevància la traça dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) així com les seves estacions. Com es poden relacionar aquestes estacions amb aquesta via?



*Figura 19. Nus associat: Quatre Camins (enllaç N-340, N-2 i BV-2002)*

El punt de trobada o nus que caldrà desenvolupar per exemplificar la visió sobre la xarxa combinada que es proposi serà l'àmbit de Quatre Camins. Tot i que el fet de que actualment no és el creuament de les vies segregades que formen la xarxa combinada de l'àmbit d'estudi (les funcions originals d'aquest nus han passat a l'A-2 i la B-24), aquest continua sent un espai de concentració d'activitats econòmiques i alta centralitat metropolitana, que ve recolçada per la proximitat a la línia ferroviària de ferrocarrils de la Generalitat.

El pas del connector ambiental conformat per la Riera de Cervellò li afegeix un punt més de complexitat al treball sobre el nus.



Àmbit 6. Delta del Llobregat. La B201-C31C, C32, C245 i l'avinguda Marina-Del Segle XXI entre El Prat, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. Nus associat: l'àmbit que compren la plaça d'Europa (rotonda C245) a Sant Boi, el nus entre l'autopista C-32 i l'autovia A-2 del Llobregat, i la C31C



Figura 20. Àmbit 6. Delta del Llobregat. La B201-C31C, C32, C245 i l'avinguda Marina-Del Segle XXI.

*Descripció i diagnosi*

L'àmbit objecte de concurs està format per la carretera del Prat (B201 – C31C), la C245, la C32 i l'avinguda Marina-Del Segle XXI. L'antiga carretera comarcal C245 va ser construïda com una via ràpida de connexió cap al sud-oest del territori de Barcelona. El seu traçat responia a la lògica de connectar la ciutat amb els nuclis urbans de camí cap a Calafell i el seu traçat es va dimensionar com una carretera comarcal, de doble sentit, d'entre 3 i 4 carrils i vorals variables. Com a conseqüència del creixement urbà, industrial i demogràfic, en els anys noranta es va construir l'autopista C-32, una via ràpida variant, gairebé paral·lela a l'antiga carretera, que recollia la mobilitat de vehicles i mercaderies d'entrada pel sud a la ciutat de Barcelona i alliberava així els municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat del trànsit pesant i del de llarg recorregut. En aquest context, l'AMB, Generalitat i Ajuntaments aposten per a la integració urbana i millora de la mobilitat de la C245 que permeti integrar un carril bus segregat de 13 quilòmetres, que uneixi Cornellà de Llobregat amb Castelldefels, a més d'un nou carril bici. L'actuació implementa una línia d'autobús exprés d'alta ocupació (BRT). El nou projecte aposta per la pacificació de la via i dona prioritat al transport públic i a la bicicleta en detriment del cotxe privat. Per altra banda, la carretera de Sant Boi al Prat es va construir com a connexió entre la C245 i la C246 (actual C31) paral·lela al Canal de la Dreta del Llobregat. Aquesta via s'ha anat segregant progressivament, fins a la seva caòtica configuració actual farcida d'enllaços entre la C32, l'A2, la C31 i la C245.

D'est a oest, alguns dels elements perpendiculars a aquest feix més rellevants són el Riu Llobregat, la Ronda Sant Ramón a Sant Boi, la Riera de Sant Climent, Passeig de la Marina i B204



en contacte amb l'Estació de Rodalies de Viladecans, la C243 a Begues que continua cap a la platja com a avinguda del Mar paral·lela a la Riera de Canyars a Gavà, i l'Avinguda del Canal Olímpic a Castelldefels.

Al llarg d'aquest feix de vies, els nodes d'intermodalitat a potenciar entre la pròpia C245 en proximitat a cada nucli urbà, amb les estacions de Renfe, les línies existents i noves d'autobús local i BRT, la bicicleta, les zones d'aparcament, l'autovia C32. De tots aquests punts d'intercanvi, el nus que caldrà desenvolupar per exemplificar la visió sobre la xarxa combinada que es proposi serà l'àmbit que compren la plaça d'Europa (rotonda C245) a Sant Boi, el nus entre l'autopista C-32 i l'autovia A-2 del Llobregat, i la C31C.

#### Principals reptes, condicionants i oportunitats

Aquest àmbit obre el repte de concretar la transformació d'aquest nus, tot transformant el caràcter de la carretera de Sant Boi al Prat (B201 i C31C) en una nova avinguda metropolitana que relligui el Prat amb Sant Boi. Aquesta nova continuïtat urbana és estratègica ja que permetrà relligar en un futur la Gran Via amb la pròpia C245. Com es pot assolir aquest caràcter d'avinguda metropolitana que travessi amb respecte el Parc Agrari? Esborrar, transformar o reciclar?

Com es poden redefinir els fluxes entre els corredors per racionalitzar aquests enllaços?

Caldria veure com les diferents vies longitudinals poden recollir més fluxos (transport públic, mobilitat activa). Es pot demanar que la C32 reculli alguns fluxos que no poden suportar aquestes vies? Com es poden relacionar amb les estructures perpendiculars?

En aquest àmbit també pren especial rellevància la intermodalitat entre el futur sistema BRT i les estacions de Rodalies del Prat, Viladecans, Gavà i Castelldefels, així com l'estació d'alta velocitat d'El Prat i l'Aeroport. Com es poden relacionar aquestes estacions amb aquesta via?

Es possible plantejar una nova centralitat metropolitana atractiva al voltant d'aquesta nova avinguda entre Sant Boi i El Prat, en sinèrgia amb la C245, la C32, la C31, el transport públic i les peces comercials i terciàries de gran superfície?



Figura 21. Nus associat:  
Entre l'autopista C-32 i  
l'autovia A-2 del Llobregat,  
i la C31C.



## 9. Criteris a tenir en compte per la redacció de les propostes

L'assoliment dels objectius generals i dels particulars plantejats per a cada àmbit es complementa en un seguit de criteris globals que cal considerar. Per a cada àmbit, la rellevància de cadascun dels aspectes que ara es descriuran pot ser diferent. En tot cas, la valoració tècnica de les propostes presentades tindrà en compte el compliment adequat d'aquests criteris que es relacionen:

### [1] Criteris en relació l'accessibilitat

#### **Continuïtat:**

- Claredat en la definició de la xarxa viària i les propostes pels nusos seleccionats per garantir les continuïtats físiques i funcionals de les diferents categories de vies (corredors, connectors i avingudes metropolitanes) i modes de transport.

#### **Eficiència, seguretat i confort:**

- Aspectes de disseny que millorin les característiques físiques i funcionals de les vies i els nusos seleccionats per tal d'incrementar la seguretat viària, el confort, l'accessibilitat i la mobilitat sostenible.

### [2] Criteris en relació a la multifuncionalitat

#### **Multiplicació dels modes de transport**

- Interdependència entre els diferents sistemes de transport per tal de facilitar la seva intermodalitat i per generar noves sinèrgies positives amb el territori.
- Reequilibrar el consum d'espai entre modes de transport.
- Xarxa caminable. Recuperació de l'espai per al vianant i potenciar els eixos estructurants, sovint perduts o tallats per les infraestructures.
- Xarxa ciclable (mobilitat activa). Relligat dels municipis amb vies per a bicicleta, facilitant aquest mode de transport òptim en distàncies intermèdies, i amb el lleure/salut com a potent funció complementària.
- Xarxa de transport públic. Definició d'una xarxa de transport públic col·lectiu per a les vies combinades que s'adeqüi a la capacitat i relació territorial de cadascuna de les vies que la conformen (corredor, connector i avinguda metropolitana). Definir els nodes d'aquesta nova xarxa de transport col·lectiu, en relació al sistema urbà i natural existent, la xarxa ferroviària i la intermodalitat amb el vehicle privat (park&ride) i els altres modes de transport.



- Xarxa per al vehicle privat: segregada i de distribució. Manteniment de la segregació del trànsit de vehicles privats com un factor positiu per al territori, amb un seguit d'actuacions que provoquin una decantació progressiva d'aquest sistema (vital avui en dia) cap al transport públic col·lectiu. Reforç de la xarxa de distribució per a què sigui capaç d'oferir noves connexions entre municipis, reduint així la demanda sobre la xarxa segregada i sobre la xarxa local de carrers.
- Infraestructura verda. Aposta pel caràcter longitudinal de les vies per convertir-les en un vector de serveis ecosistèmics<sup>4</sup>.

### **[3] Criteris en relació a la inserció territorial**

#### **Relacions amb l'entorn**

- Relació longitudinal. Aprofitament de la condició lineal de les vies per establir nous vincles entre teixits urbans desconnectats.
- Relació transversal. Reversió de la fragmentació de la matriu biofísica provocada per les infraestructures viàries. Connectivitat de la xarxa bàsica habilitant en els creuaments, i punts de contacte amplis, confortables i segurs que puguin generar qualitat urbana i tota una sèrie d'activitats associades.
- Relació de contacte. Proposta sobre els espais intersticials i de vora que habitualment han estat marginats i tractament com un element positiu i dinamitzador que relligui tot el conjunt.
- Integració vertical (3-D). Regeneració de l'espai de les vies elevades, sovint desaprofitat, per apropar les persones a la infraestructura i introducció d'una nova dimensió en la inserció de les vies.

#### **Altres aspectes relacionats amb la inserció**

- Interescalaritat. Solucions combinades d'escales diferents que resolguin a nivell local problemes d'escala general.
- Racionalització de l'espai viari d'acord a les necessitats actuals i futures, reconsiderant el buit sobrant de la xarxa i redissenyant nusos i vies d'accés.
- Vinculació patrimonial. Consideració de les traces històriques del territori i els elements patrimonials que les ressegueixen.

---

<sup>4</sup> Serveis ecosistèmics: aquell conjunt de funcions i serveis (ambientals, ecològics, productius, etc) que pot aportar el conjunt del sistema d'espais oberts



#### **[4] Criteris en relació als components de la ordenació urbana de les propostes.**

- Proporcionalitat en l'ús dels components d'ordenació urbana requerits: l'edificació, l'espai públic i les pròpies infraestructures.

#### **[5] Criteris en relació a la modulació de intensitats d'ús**

- Treball sobre les centralitats locals i metropolitanes com a singularitats per a què esdevinguin elements de referència en el territori.
- Adequació de la densitat, la mixtura, l'edificabilitat, les tipologies, etc. dels àmbits de transformació als requeriments del lloc.
- Aprofitament de la centralitat de la infraestructura i la millora de les seves dotacions en transport públic per compensar els dèficits urbanístics de l'entorn.
- Preservació de la identitat de les diferents realitats locals.

#### **[6] Criteris en relació a la viabilitat**

- Solucions que esdevinguin viables econòmicament tenint en compte el nivell d'inversió pública en infraestructures del país.
- Justificació de les actuacions més costoses, d'acord amb un balanç entre la inversió econòmica i un retorn social clar i evident.
- Establiment d'estratègies de programació en relació a l'execució de les propostes segons criteris que puguin anar més enllà dels temporals (objectius, demanda, aspectes ambientals, etc.)

#### **[7] Criteris en relació a la llegibilitat de les propostes**

- Presentació capaç de conciliar intuïció amb rigor i veracitat. Ser concisa, clara i expressiva quant a les idees a desenvolupar (esquemes, diagrames, idees, etc.) alhora que curosa, precisa i vàlida en la seva materialització.
- Representació curosa de la dimensió vertical atesa la difícil llegibilitat del territori metropolità i la suma de capes que el conformen. Experimentació en la representació d'aquesta tercera dimensió i innovació respecte als recursos gràfics habituals.
- Explicitació tant a nivell gràfic com escrit d'aquells aspectes de la proposta que s'ajustin als objectius i criteris establerts per a facilitar la seva llegibilitat i valoració.



## 10. Documentació que l'AMB posa a disposició dels concursants

L'AMB posa a disposició dels concursants la següent documentació:

- Cartografia a escala 1:5000 i 1:10.000 de tot el territori metropolità
- Ortofotografies a escala 1:2.500 i cartografia a escala 1:1000 del àmbit objecte de projecte i un àmbit perimetral raonable.
- Proposta d'estructura del PDU. Inclou la prioritització de les infraestructures ferroviàries previstes pels diferents plans vigents (PTMB i PDI)
- Estudis de referència elaborats per l'AMB
  - Estudis d'integració urbana de la C-31 a Badalona i Castelldefels
  - Documentació sobre els corredors ambientals als quals fem referència.

APROVAT