

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS DEL CONCURSO DE IDEAS: “EL FUTURO DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS: NUDOS Y CRUCES”

18 de noviembre de 2019

Índice

| | |
|---|-------|
| _1 Finalidad del pliego | p. 2 |
| _2 Introducción | p. 2 |
| _3 Modelo de movilidad del PDU | p. 3 |
| _4 Ámbitos territoriales y nudos objeto del concurso | p. 7 |
| _5 Finalidad y objetivos del concurso | p. 10 |
| _6 Consideraciones generales en relación con los objetivos | p. 11 |
| _7 Logro de los objetivos | p. 13 |
| _8 Descripción y objetivos para cada uno de los ámbitos objeto de propuesta | p. 14 |
| _9 Criterios a tener en cuenta para la redacción de las propuestas | p. 28 |
| _10 Documentación que el AMB pone a disposición de los concursantes | p. 31 |



1. Finalidad del pliego

El presente pliego tiene por finalidad definir el contexto, los objetivos urbanísticos y los criterios técnicos generales que deben servir como base para la redacción de las propuestas objeto del concurso de ideas.

Los criterios de admisión de concursantes, de selección y de valoración final de las propuestas, así como los plazos, los premios y las compensaciones, están definidos en el pliego de condiciones administrativas del concurso de ideas.

2. Introducción

Ciudad e infraestructuras de movilidad son dos conceptos indisolubles. La organización colectiva de la movilidad de las personas ha sido y continúa siendo uno de los elementos determinantes y esenciales para la construcción espacial de los entornos urbanos y constituye un apoyo indispensable para el espacio público.

Tras la Segunda Guerra Mundial, debido a una confluencia de factores económicos, tecnológicos y sociales, el uso individual del automóvil se impuso como medio de transporte en las ciudades. Poco a poco fue ocupando el espacio y la jerarquía ante otros modos de transporte, en las calles locales y en las vías que conectaban tejidos y municipios. La expansión de este modelo ha requerido grandes inversiones para construir una red segregada que facilita la comunicación intermunicipal, hasta el punto de que, por ejemplo, gracias a estas infraestructuras, de los 1,8 millones de viajes intermunicipales que genera y atrae la ciudad de Barcelona, un 44 % se hacen en vehículo privado.¹

Estos flujos crean unos impactos negativos muy significativos sobre la salud de las personas. El transporte fue responsable del 28 % de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas en Cataluña en 2016² y los valores de PM_x y NO_x en el área metropolitana son superiores a los que estipulan la OMS y la UE. Además, las infraestructuras que permiten estos flujos generan muchas barreras y rompen las continuidades de la red local, con graves consecuencias para la conectividad de la movilidad activa (peatones y bicicletas). A la vez, generan segregación de tejidos urbanos y espacios naturales y dan lugar a una serie de puntos de baja calidad urbanística a su alrededor.

En este sentido, la máxima expresión de estos efectos sobre los tejidos urbanos, los espacios naturales y la movilidad activa se visualiza en los llamados *nudos viarios*: espacios rígidamente especializados y consagrados exclusivamente a garantizar el movimiento eficaz de los coches.

El Plan Director Urbanístico metropolitano (en adelante, PDU), en fase de redacción por parte del Área Metropolitana de Barcelona (en adelante, AMB), es un instrumento que puede incidir de manera directa en la resolución de muchos de estos conflictos vinculados a la red viaria metropolitana.

¹ Plan Metropolitano de Movilidad Urbana: síntesis de la diagnosis. AMB e IERMB, 2016.

² Oficina Catalana del Cambio Climático, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya.



El PDU busca una movilidad de escala humana que sea sostenible con las personas y el territorio (que minimice las externalidades), que cohesione y vertebralice el área metropolitana y que sea eficiente, maximizando los flujos de personas y no de vehículos. El espacio es un bien preciado donde tienen que coexistir la movilidad privada y el transporte público, y el PDU pretende asegurar las continuidades para la movilidad activa (a pie y en bicicleta) y la conectividad de los espacios abiertos. En definitiva, quiere repensar las infraestructuras actuales a partir de estos objetivos desde una posición realista y adaptable en el tiempo, y poniendo especial énfasis en los espacios ocupados por los nudos, que es donde se concentran la mayoría de problemas asociados a estas infraestructuras. Este es, sin duda, uno de los grandes retos del urbanismo metropolitano.

Por todos estos motivos, es muy importante generar un relato sobre cómo tienen que ser las infraestructuras destinadas a la movilidad.

3. Modelo de movilidad del PDU

Tradicionalmente, la red viaria se ha estructurado según el nivel de servicio ofrecido al vehículo privado: vías estructurantes, primarias, secundarias y locales. Esta visión ha producido una fragmentación del territorio y de sus conexiones, a la vez que ha captado una demanda inducida hacia el transporte privado.

En este sentido, el PDU propone una estructura que priorice las continuidades metropolitanas y un mayor aprovechamiento de la red y del espacio dedicado a las personas, atendiendo a todos los flujos (peatones, bicicletas y transporte público) y no solo al vehículo privado. Esta nueva jerarquización estará basada en 5 tipologías de vías: los **corredores metropolitanos**, los **conectores**, las **avenidas metropolitanas**, las **calles metropolitanas** y los **caminos metropolitanos**.



Figura 1. Propuesta de red viaria metropolitana (Avance PDU/AMB)



En la actualidad, el elemento viario jerárquicamente más relevante es el de las grandes infraestructuras segregadas de transporte viario (autopistas, autovías y rondas). Se trata de las grandes arterias de circulación destinadas exclusivamente al vehículo privado que accede al territorio metropolitano o que lo atraviesa. En el escenario previsto por el PDU, algunas de estas infraestructuras segregadas deberán concebirse como ejes estructurantes, los denominados **corredores metropolitanos**. Estas infraestructuras se convertirán en corredores si incorporan otras vías que faciliten su integración en los tejidos urbanos y si maximizan los flujos de personas, y no necesariamente de vehículos: esto implicaría incorporar la movilidad activa y el transporte público en su entorno, así como favorecer el encaje territorial, tanto longitudinal como transversal. Crear espacios de calidad es clave para minimizar los efectos de estas vías en el territorio.



Figura 2. Propuesta/recreación de un corredor metropolitano (DSU/AMB)

Las **avenidas metropolitanas** son los ejes principales estructurantes de la metrópolis que deben recuperar el carácter perdido de una movilidad a escala humana y un desarrollo de las actividades de acuerdo con esta movilidad. El sistema de avenidas metropolitanas será uno de los principales elementos de estructura del PDU. El PDU estudiará las características para proponer una batería de medidas por tramos para fomentar la intensidad y la integración urbanas.

Denominamos **calles metropolitanas** el conjunto de calles que conectan los municipios metropolitanos y que deben asegurar la continuidad de los peatones, de las bicicletas y del transporte público, además del vehículo privado. En mayor o menor medida, son arterias de personas y actividades que vertebran y estructuran la metrópolis y entrelazan los tejidos. Son vectores del transporte público y la movilidad activa, pero podrán mantener y asegurar la presencia del vehículo privado.





Figura 3. Propuesta/recreación de una avenida metropolitana (DSU/AMB)

Los **conectores metropolitanos** son las vías que ayudan a distribuir flujos en el territorio a partir de las vías segregadas, pero que también conectan varios cascos urbanos separados por espacios abiertos. Actualmente, casi todos los conectores están diseñados exclusivamente en función de las necesidades del vehículo privado. En el escenario previsto por el PDU, será necesario que muchos de estos conectores adopten un rol que asegure la continuidad de las redes ciclables, de peatones y de transporte público y que ayude a superar la fragmentación producida por las infraestructuras segregadas.

Finalmente, el PDU denomina **caminos metropolitanos** las vías que tienen la función de apoyar en exclusiva la movilidad activa a través de los espacios abiertos. Hará falta que estos elementos ayuden a cohesionar el área metropolitana, recuperando vínculos históricos y vertebrando espacios abiertos.





Figura 4. Propuesta/recreación de un conector metropolitano (DSU/AMB)



Figura 5. Propuesta/recreación de un camino metropolitano (DSU/AMB)

NO REQUERIX
SIGNATURES

AREA METROPOLITANA DE BARCELONA - ANNEX DIVERSOS
Codi per a validació: Y2UNL-HQXSH-YL9GJ
Verificació: <http://gambito.amb.cat:83/index.jsp>
Aquesta és una còpia impresa del document electrònic referenciat: 6/32.



4. Ámbitos territoriales y nudos objeto del concurso

Dentro del área metropolitana destacan ciertos ámbitos territoriales en los que las vías segregadas se han implantado en paralelo a las vías históricas, que se han convertido en ejes estructurantes de los municipios. Esta vinculación morfológica y funcional entre vía segregada y vía histórica pretendía absorber o trasladar flujos hacia estas vías segregadas consideradas como infraestructuras autónomas. Esta situación, como hemos visto, ha sido el origen de numerosos conflictos, pero también es fuente de nuevas oportunidades.

En el marco de la red y la jerarquización viaria propuesta por el PDU, el concurso plantea el concepto de *infraestructura viaria combinada*, donde el corredor se asocia a las avenidas metropolitanas y a los conectores que le son cercanos o paralelos. **El primer reto del concurso consiste en lograr una red combinada (corredor, conector y avenida) capaz de estructurar el territorio, asegurar la conectividad de las redes de movilidad y favorecer la accesibilidad al transporte público y la intermodalidad.** Estas vías combinadas deben procurar generar nuevas sinergias y un buen encaje territorial, mejorar la calidad urbana (nuevas actividades, centralidades, transformación de tejidos, calificación del patrimonio) y preservar los espacios abiertos.

Los lugares de encuentro entre los diferentes elementos de la red combinada son espacios especialmente interesantes por su potencial y deben evidenciar el logro del reto planteado.

El concurso de ideas se centra en una selección de lugares de encuentro entre diferentes elementos de la red viaria actual que, en la actualidad, están configurados como “nudos” especializados. **El segundo y principal reto del concurso es ofrecer nuevas visiones de cómo se pueden configurar estos espacios** en atención al papel que tengan dentro de la propuesta de red combinada.

Todos los nudos seleccionados son lugares de intercambio de flujos entre los diferentes elementos de las infraestructuras viarias combinadas que mencionábamos en los párrafos anteriores, pero también son lugares donde se dan algunas de estas circunstancias:

- Proximidad a una línea o estación de transporte ferroviario, de forma que se puede trabajar conjuntamente la necesidad de incrementar las relaciones intermodales entre los diferentes elementos.
- Proximidad a un espacio que, según la estructura propuesta por el PDU, tiene capacidad o es apto para convertirse en una nueva centralidad metropolitana.
- Proximidad a un conector ambiental que, además de resolver los posibles efectos negativos actuales, permite ser un espacio de acceso a los servicios ecosistémicos y, por lo tanto, añadir riqueza y vitalidad.
- Posición destacada en cuanto a la posibilidad de regular la intensidad de tráfico privado de acceso a la ciudad.

En cualquier caso, estos aspectos deben formar parte de la reflexión que hay que hacer sobre cada uno de estos espacios, como veremos a continuación.



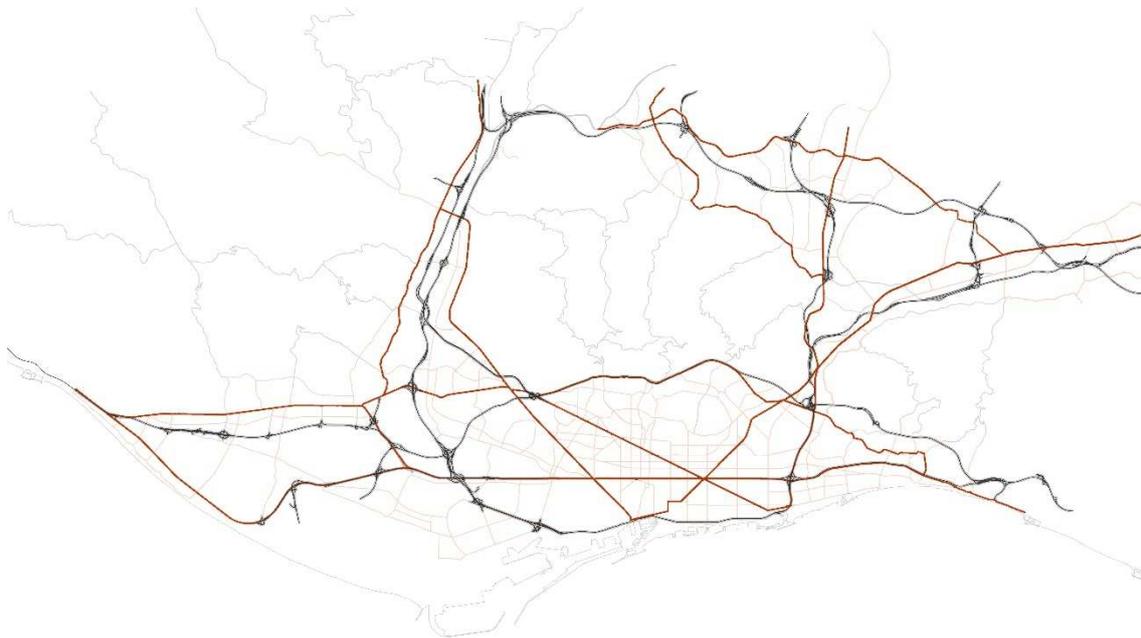


Figura 6. Infraestructuras viarias combinadas

Se plantean seis ámbitos de estudio diferentes, que no incluyen todas las infraestructuras viarias combinadas del ámbito metropolitano:

1. C-32/B-20 desde Montgat hasta el nudo de la Trinitat y el paseo Santa Coloma, rambla de Sant Sebastià, Fondo, avenida Itàlia hasta el lateral de la B-20.
2. B-10, en el tramo paralelo al río Besòs.
3. N-150 y C-58 entre Montcada i Reixac y Barberà del Vallès.
4. AP-7 y B-30, el corredor de Vallès.
5. Margen derecho del Llobregat. A-2 y BV-2002 entre Sant Andreu de la Barca y Sant Boi de Llobregat.
6. Delta del Llobregat. B-201/C-31C, C-32 y C-245 y la avenida de Marina - avenida del Segle XXI entre El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels.

Para cada ámbito se ha identificado un espacio de encuentro entre los diferentes elementos infraestructurales, que es donde habrá que poner el foco de las propuestas.

En el capítulo 8 de este pliego hay una descripción de cada uno de los ámbitos objeto de propuesta.

En el capítulo 10 hay una relación de proyectos que ha desarrollado el AMB en algunos de los ámbitos que no son objeto del concurso y que pueden servir de referencia para entender qué tipo de reflexiones se espera que puedan aportar los concursantes.





gura 7. Los ámbitos territoriales propuestos

Fi-

NO REQUERIX SIGNATURES

AREA METROPOLITANA DE BARCELONA - ANNEX DIVERSOS

Codi per a validació: Y2UNL-HQSXH-YL9GJ
 Verificació: <http://gambito.amb.cat:83/index.jsp>
 Aquesta és una còpia impresa del document electrònic referenciat : 9/32.



5. Finalidad y objetivos del concurso

El concurso se plantea como un proceso de participación técnica vinculado y alineado con los objetivos del PDU, la finalidad del cual es recoger estrategias y apuestas que replanteen el futuro rol de las infraestructuras viarias metropolitanas y su encaje territorial, y ejemplificarlo en los espacios de encuentro de los diferentes elementos de estas infraestructuras. Los trabajos que se presenten deben explicar **cómo tienen que ser las infraestructuras destinadas a la movilidad y cómo podrían integrarse mejor en la realidad urbana**. En este sentido, se trata de diseñar unas nuevas ordenaciones urbanas que hagan que la coexistencia entre edificaciones, infraestructuras y espacio público sea mejor.

Las propuestas se deberán centrar en el replanteamiento de las funciones de las infraestructuras viarias, en la relación que tienen con la red de avenidas y calles metropolitanas, y en la efectiva vinculación de estos elementos con el territorio —los espacios abiertos y los tejidos urbanos—, poniendo especial atención en los espacios de encuentro entre los diferentes elementos infraestructurales (los actuales nudos).

Deliberadamente se ha buscado que los equipos concursantes integren una visión multidisciplinar, que combine la mirada de la movilidad junto con la mirada de las estructuras urbanas y las estructuras ecosistémicas.

Así pues, las propuestas tienen que lograr los siguientes objetivos:

- 1) Asegurar la continuidad, la eficiencia, la seguridad y el confort de las vías combinadas y de los nudos seleccionados para mejorar la **accesibilidad** de todos los modos de transporte. Para vertebrar el territorio es necesario entrelazar la red segregada con la red de distribución, en forma de avenidas y conectores metropolitanos.
- 2) Potenciar la multifuncionalidad de las vías combinadas y la capacidad de regular la intensidad de tráfico privado que accede al ámbito metropolitano, con una visión sistémica que tenga en cuenta la posibilidad de maximizar el flujo de personas (no necesariamente de vehículos) y minimizar los costes de la movilidad (consumo de espacio y recursos).
- 3) Mejorar la inserción **territorial** de las vías combinadas y de los nudos seleccionados, para minimizar los impactos negativos (fragmentación urbana, discontinuidad ambiental y paisajística, etc.) y establecer nuevas relaciones positivas (transversales, longitudinales y de contacto) con los diferentes sistemas territoriales.
- 4) Utilizar la edificación como uno de los componentes de la **ordenación urbana** de las propuestas, junto con las infraestructuras y el espacio público.
- 5) Replantear las diferentes **intensidades de uso** de las áreas urbanas y de los espacios abiertos en el área de influencia de las vías combinadas y de los nudos seleccionados de acuerdo con la accesibilidad, el grado de consolidación, los valores existentes o potenciales y los posibles déficits urbanísticos del entorno. Localizar los lugares de oportunidad y delimitar nuevos sectores (de crecimiento o de transformación urbana), reforzando las centralidades locales y metropolitanas.



- 6) Garantizar la viabilidad de las propuestas, con un desarrollo progresivo (propuesta de fases) que minimice el impacto sobre la movilidad actual a corto plazo y que racionalice el coste de las actuaciones.
- 7) Considerar los flujos actuales de las vías segregadas como un dato de partida que se deberá resolver en las soluciones propuestas, manteniendo una parte de la segregación de las vías.

En el capítulo 8 de este pliego hay descripciones de cada uno de los ámbitos objeto del concurso, que incluyen algunas consideraciones particulares y la definición de los espacios concretos (nudos o espacios de encuentro) en los que se deberán ejemplificar y especificar las propuestas detalladas de cada ámbito. En cualquier caso, siempre es necesario subsumir las consideraciones particulares a los grandes objetivos descritos en este capítulo.

6. Consideraciones generales en relación con los objetivos

En relación con los objetivos generales, los concursantes deben tener en cuenta las consideraciones o aspectos de especial relevancia que se describen a continuación.

- 1) En relación con los objetivos 1 y 2 de accesibilidad de todos los modos de transporte y multifuncionalidad de las vías, es importante tener en cuenta la capacidad actual de las vías segregadas frente a su demanda media, tal y como se muestra en el siguiente esquema:

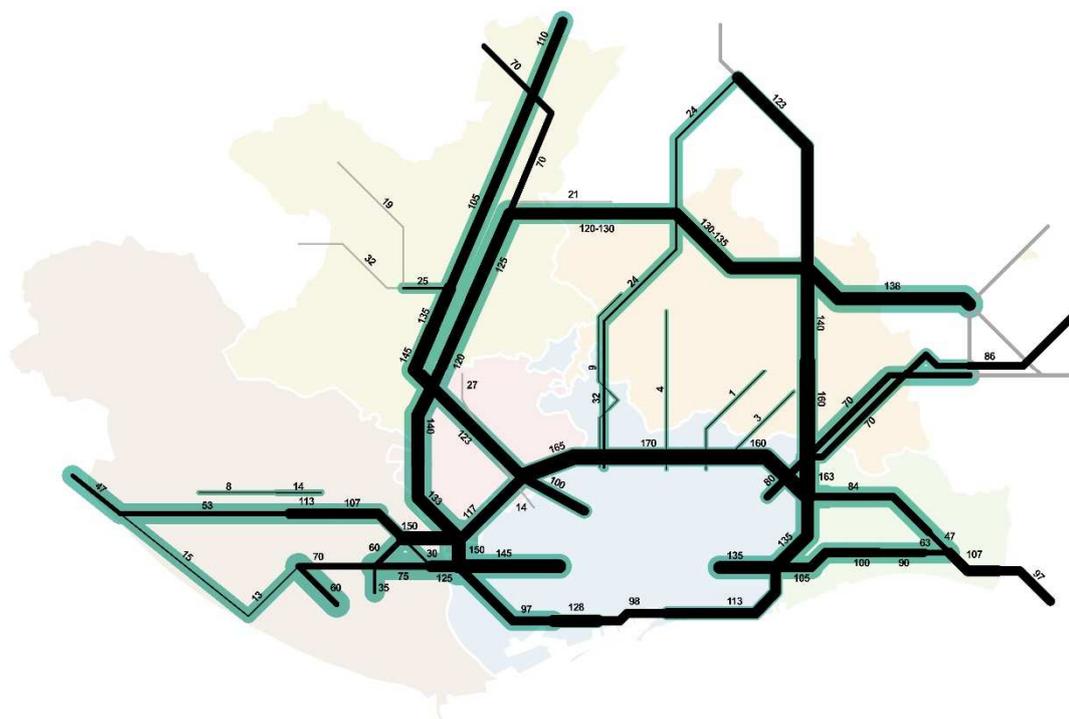


Figura 8. La capacidad de las vías segregadas frente a su demanda media [Fuente: Barcelona Regional]



Algunas de estas vías pueden tener otros usos, dado que todavía tienen cierta capacidad; otras, en cambio, están al límite de su capacidad.

- 2) En todo caso, en relación con la demanda, también hay que distinguir tres tipos de funciones que cubren actualmente las vías segregadas en cuanto a los vehículos privados, que de manera muy genérica son:
- a. Función de paso. La AP-7 es el caso paradigmático de vía segregada de paso: es el canal de conexión viaria entre el sur de Europa y el continente africano.
 - b. Función de desplazamientos laborales. Es la función principal del resto de vías segregadas: no son vías de paso, sino que sus usuarios tienen como origen y destino el propio territorio metropolitano. Se pueden distinguir dos tipos de vías:
 - i. Las que destacan por una demanda más local (usuarios residentes en el área metropolitana de Barcelona que ocupan puestos de trabajo localizados en la misma área). La C-31 y la C-32 sur o la B-30 son los ejemplos más evidentes.
 - ii. Las que destacan porque tienen una demanda de fuera del área metropolitana con origen o destino en el territorio metropolitano. La C-58 y la B-20 en su paso por Santa Coloma de Gramenet son los ejemplos más evidentes.

El resto de vías segregadas comparten demandas, en mayor o menor proporción.

Considerar este aspecto puede ser relevante para lograr los objetivos que las propuestas puedan plantearse a la hora de repensar las infraestructuras.

- 3) En cuanto a los nudos, algunos de los seleccionados destacan porque son puntos estratégicos por la posibilidad de regular la intensidad de vehículos privados que acceden a la metrópolis. Principalmente son los nudos asociados a las vías que acogen una demanda de fuera del área metropolitana, con origen o destino en el territorio metropolitano (punto *b.ii* del apartado anterior).

Aun así, también hay que tener en cuenta que cada uno de estos nudos se puede transformar en un nuevo ámbito de centralidad metropolitana. Por lo tanto, las propuestas deben poner énfasis en la nueva ordenación urbana, tanto en lo referente a la edificación como a los usos y al espacio público.

- 4) Cabe señalar que a pesar de que el concurso se centre en las infraestructuras viarias y los nudos que hay entre sí, en muchos casos será de gran importancia entender y considerar la funcionalidad de las infraestructuras ferroviarias existentes y previstas. A tal efecto, en la descripción detallada que se ha hecho de cada ámbito se indica hasta qué punto estas consideraciones son más o menos relevantes.
- 5) Asimismo, la existencia o previsión de una infraestructura ferroviaria no es incompatible con la previsión que se hace en todos los ámbitos de incorporar un sistema de autobuses de tráfico rápido (BRT). Se deja a criterio de los concursantes aceptarlo tal cual o plantearse la propuesta que se especifica en cada ámbito para este sistema de transporte.



Lo importante es tener en cuenta los requerimientos espaciales de este medio, las ventajas que tiene dado que permite incrementar el flujo de personas y, sobre todo, la consideración de que algunas de las paradas se pueden pensar como verdaderos puntos de centralidad o de conexión de diferentes estructuras o elementos territoriales.

- 6) Como última consideración, cabe mencionar que deliberadamente no se ha hecho ningún comentario acerca de las reservas actuales que el planeamiento prevé para nuevas infraestructuras viarias. Queda a criterio de los concursantes tenerlas en cuenta o no, pero considerando el contexto de redacción del PDU en el que se enmarca este concurso, estas reservas se pueden modificar o suprimir libremente, lo que no impide que los concursantes puedan analizar dichas reservas para entender las intenciones del planeamiento vigente. En este sentido, el AMB pone a disposición de los concursantes el planeamiento vigente y la propuesta original del Plan General Metropolitano a través de las URL siguientes:

<https://geoportalplanejament.amb.cat/AppGeoportalPlanejament2/index.html?locale=es>

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



7. Logro de los objetivos

El concurso se plantea con carácter estratégico en cuanto a la visión conjunta del ámbito o subsistema con la que se abordará el análisis de alcance territorial y el futuro rol de la infraestructura viaria combinada; y con carácter propositivo en cuanto a la transformación concreta del nudo asociado al ámbito, mientras se mantenga la coherencia con la visión conjunta y se preste atención a los aspectos más complejos y determinantes de la propuesta global, que deben quedar bien definidos en este espacio de encuentro.

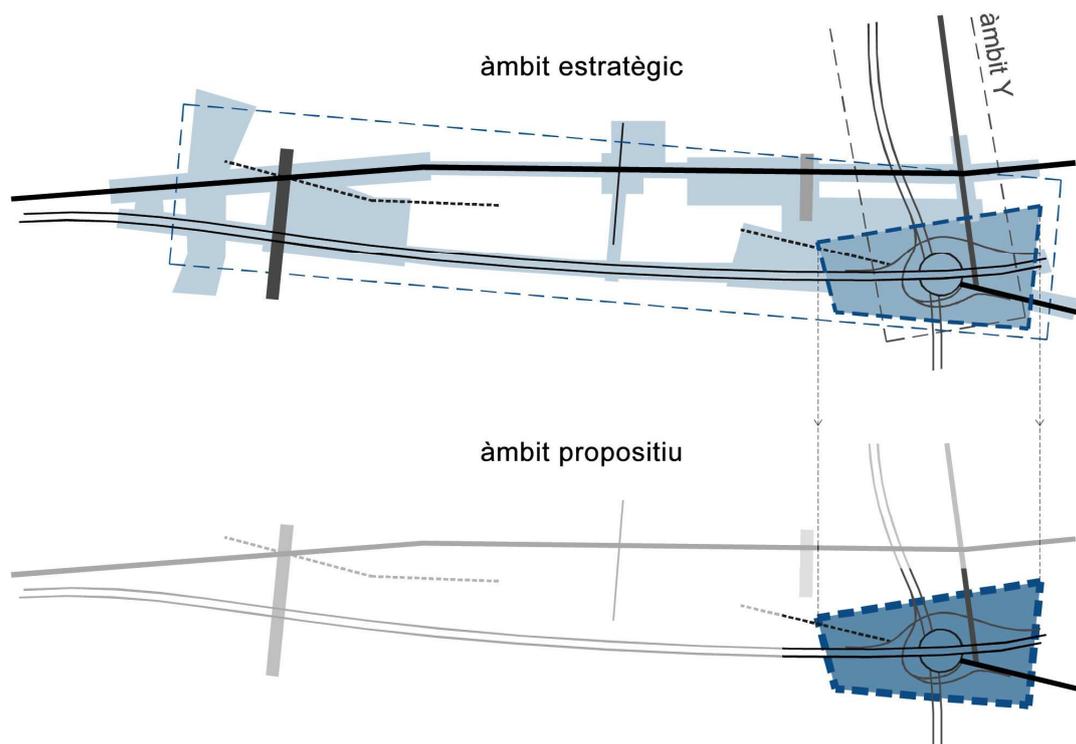


Figura 9. Esquema conceptual del alcance del concurso

8. Descripción y objetivos para cada uno de los ámbitos objeto de propuesta

La zona de intervención para cada uno de los ámbitos que se describen en el presente capítulo, teniendo en cuenta que no es rígida, sugiere algunos de los temas que pueden ayudar a justificar su alcance: sistemas previstos por el planeamiento, límites de relieve, tensiones en el haz viario, zonas comerciales, contacto urbano, red hidrográfica, sectores de planeamiento pendientes de desarrollar... La descripción detallada de los ámbitos objeto de propuesta es la siguiente:



Ámbito 1. C-32/B-20 desde Montgat hasta el nudo de la Trinitat y el paseo de Santa Coloma, la rambla de Sant Sebastià, Fondo, la avenida Itàlia hasta el lateral de la B-20. Nudo asociado: enlace de la B-20 con la C-31 y la N-II

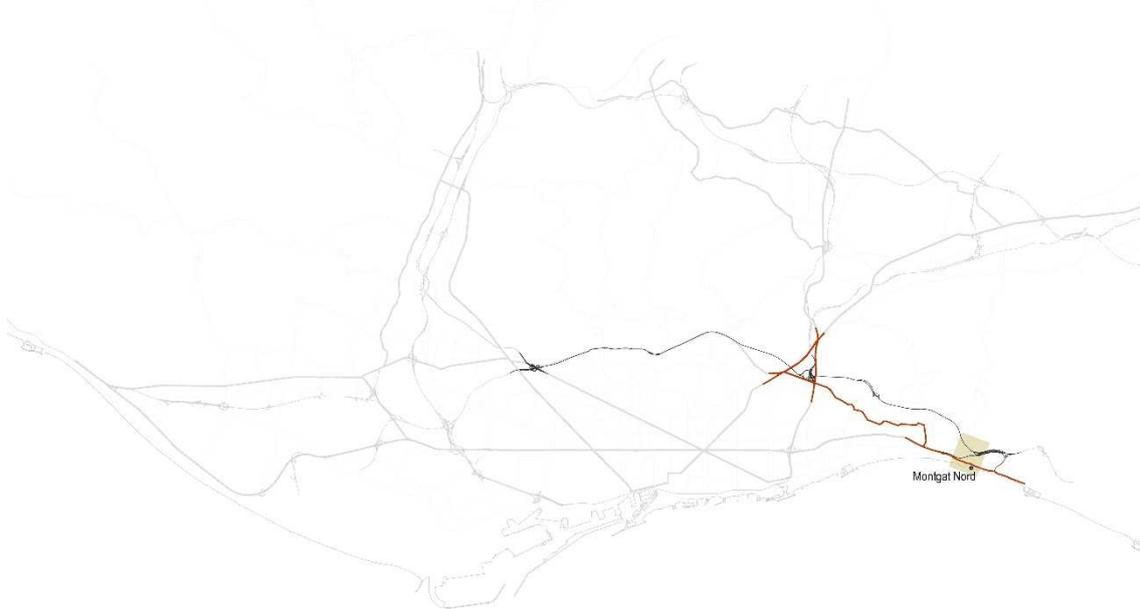


Figura 10. Ámbito 1. C-32/B-20 desde Montgat hasta el nudo de la Trinitat y el paseo de Santa Coloma, la rambla de Sant Sebastià, Fondo, la avenida Itàlia hasta el lateral de la B-20

Descripción y diagnosis

La C-32/B-20 desde Montgat hasta el nudo de la Trinitat tiene secciones y atraviesa territorios muy diversos. En general, y sobre todo en la zona más oriental, es un territorio caracterizado por una geografía típica del Maresme: rieras y crestas salpican la vía segregada de túneles y pasos elevados (sin llegar a ser viaductos). Aun así, podríamos distinguir hasta tres tramos.

El primero, de oeste a este, es el tramo que se inicia en la bifurcación de la C-32 en dos vías, la B-20 y la C-31, y finaliza una vez pasado el túnel del parque del Tramvia. Este tramo se caracteriza porque está sepultado; el parque del Tramvia se sitúa encima y permite la integración entre las dos piezas residenciales que se encuentran a ambos lados de la vía (Tiana y Montgat).

En el segundo tramo, que llega hasta el túnel de Montigalà, la vía atraviesa zonas urbanas poco densas. Aparecen unos laterales de apoyo a la accesibilidad de estas zonas urbanas. En este tramo se producen los accesos a espacios tan relevantes como el Hospital de Can Ruti.

Finalmente, el tercer tramo, pasado el túnel de Montigalà, es más urbano. Un túnel artificial permite conectar en superficie los barrios de Santa Coloma, y crear así dos laterales que finalizan una vez la vía atraviesa el Besòs. Cuando finalmente la vía cruza el río, la posibilidad de hacerlo con flujos diferentes del vehículo privado es inexistente. La llegada a Barcelona, además, está protagonizada por el nudo de la Trinitat, la potencia formal del cual no permite ninguna relación entre estos tejidos.



Principales retos, condicionantes y oportunidades

El reto de este ámbito es doble: por un lado, analizar si la B-20 puede tener un rol en un sistema territorial que, hoy en día, trabaja más en sentido perpendicular a esta vía (sentido mar-montaña). Por el otro, hacer que los tejidos y espacios naturales a ambos lados del Besòs puedan trabajar como un verdadero sistema con el apoyo de esta vía.

Lo que parece evidente es que en esta vía el concepto de avenida metropolitana no tiene mucho sentido, dada la importancia que toman los elementos verticales y, por lo tanto, los puntos de encuentro entre estos elementos y la vía. Pero, en cambio, sí se puede transformar en un verdadero corredor si aumentan los flujos de personas pese a la disminución de vehículos y si se diseñan correctamente los puntos de encuentro con las estructuras verticales.

Esta transformación puede implicar plantearse el paso de un BRT que tendría que ser diferente del que se plantea por la avenida metropolitana que se ha definido más al sur y que pasa a medio camino entre la C-31 y la C-32. Será necesario determinar qué relación se establece entre esta avenida y la B-20, dado que juntas conforman una infraestructura viaria combinada y que pueden intercambiar, compartir o complementar funciones.

Y justamente el lugar de encuentro de todos los elementos de esta infraestructura viaria combinada con la C-31 y la N-II es el nudo seleccionado donde se deberán validar, ejemplificar y complementar con una propuesta concreta todos los conceptos planteados para el ámbito. Actualmente este nudo viario no tiene ninguna otra función más que distribuir los flujos de vehículos privados. Aun así, es un punto de especial trascendencia porque puede tener una potencial función reguladora del tráfico de acceso al núcleo central del área metropolitana.

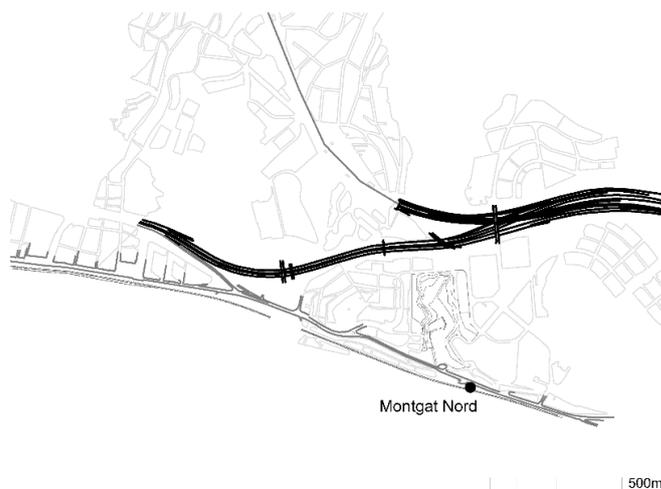


Figura 11. Nudo asociado. Enlace de la B-20 con la C-31 y la N-II

Esta función reguladora se puede reforzar con el planeamiento de un BRT por la B-20, complementado con otro BRT en la C-31, que culminarían en este punto.³ También es relevante que la línea ferroviaria de la costa esté tan cerca, lo que sugiere que este podría ser un buen lugar para establecer un intercambiador modal que favorezca la maximización de los flujos de personas hacia el centro y se reduzca el uso del vehículo privado. Este punto tiene, además, una especial

³ Los participantes tendrán acceso al estudio de referencia elaborado por el AMB llamado *Estudios de integración urbana de la C-31 en Badalona*.



complejidad: en sentido perpendicular lo atraviesa un conector ambiental que se debe proteger y a la vez es el punto final de la avenida metropolitana planteada por el PDU.

Se deberán tener en cuenta los dos factores e incorporarlos en las propuestas que elaboren los concursantes.

Ámbito 2. La B-10 (ronda Litoral) en el tramo paralelo al río Besòs. Nudo asociado: enlace de la B-10 con la Gran Via



Figura 12. Ámbito 2. La B-10 (ronda Litoral) en el tramo que discurre paralelo al río Besòs

Descripción y diagnosis

Este ámbito se inicia en la desembocadura del río Besòs y queda definido por el haz viario de la ronda Litoral, en el tramo que va paralelo al curso fluvial hasta llegar al paseo de Santa Coloma, y manifiesta la máxima expresión del problema en el nudo con la Gran Via. Los cruces y la desembocadura puntualizan este tramo objeto de estudio en medio del continuo urbano. Estos puntos son espacios confluentes con otras relaciones metropolitanas en algún caso, ya subrayadas de manera continuada a lo largo del tiempo. Hablamos de la travesía metropolitana con el nudo de la Gran Via y el encuentro con la línea costera.

Una gran cantidad de infraestructuras de movilidad coexisten en este ámbito: viaria, ferroviaria y tranviaria. En primer lugar, la ronda Litoral (B-10) como vía segregada y la Gran Via, que en este punto actúa como una autopista urbana de salida y entrada a la ciudad. El trazado de la B-10 presenta configuraciones diversas en este tramo objeto de estudio: en forma elevada, a cota de calle y en trinchera con el río.

Además, está el paso de la línea de tren que va de la estación de la Sagrera hacia el Maresme y la existencia de dos líneas de tranvía que comunican Barcelona, Sant Adrià de Besòs y Badalona.



Otros tipos de artefactos como la central eléctrica Endesa, la planta incineradora y el depósito de tranvías se acumulan en la desembocadura del río. Es la posición relativa de las diferentes infraestructuras y la configuración de estas lo que genera aislamiento en los diferentes tejidos urbanos.

Los distintos tejidos que confluyen en este ámbito presentan dificultades para establecer relaciones entre sí y con el río. Por un lado, están los tejidos residenciales: la continuidad de los barrios de la Catalana, la Mina y el Bon Pastor con los tejidos contiguos y con el frente residencial de Santa Coloma de Gramenet y Sant Adrià de Besòs en el margen derecho, y la interacción de todos estos barrios con el río Besòs, hoy en día es prácticamente inexistente. Son tejidos con una alta presencia de espacios urbanos de baja calidad, con carácter de borde, residuales, que generan deficiencias en términos de integración urbana y social en el conjunto del territorio. La movilidad activa se ve condicionada por los puntos de superación de la ronda y del río Besòs y el hecho de estar cerca tiene un valor añadido metropolitano.

Por otro lado, la presencia de tejidos industriales y productivos en este ámbito también es un tema de peso y foco de reflexión, concretamente con referencia a la Verneda y los tejidos comprendidos entre el frente fluvial y la estación de la Sagrera. Dada la importancia de las piezas, las múltiples variables que lo afectan (sociales, económicas e infraestructurales) y su posición entre dos grandes espacios de ocio (el parque del Besòs y el futuro eje verde de la Sagrera) se ponen en debate los siguientes aspectos: el reciclaje de suelos industriales, el mantenimiento y la convivencia de actividades productivas dentro de la ciudad; la clarificación de la vialidad intermedia y la finalización del vial longitudinal de conexión con la estación de la Sagrera; la permeabilidad de la estación con el estiramiento de una movilidad cívica y transversal proveniente de la ciudad; la fachada de la ronda Litoral, el acceso al parque del Besòs y las relaciones transversales enfocadas a los peatones hasta Santa Coloma, y la influencia de la futura centralidad de la estación frente a los usos y la transformación de estos tejidos contiguos.

El río Besòs, más allá de la exitosa recuperación de la plataforma fluvial como un espacio de ocio, ha ido perdiendo protagonismo y fuerza a la hora de componer los espacios urbanos y provocar la construcción de relaciones longitudinales. La movilidad colectiva en el sentido del río es nula: las infraestructuras lo han ido encajonando, y esto ha propiciado que se ocupe con usos especializados o marginales, lo que ha generado una impermeabilidad evidente. Además, hay que tener en cuenta los aspectos medioambientales asociados al espacio fluvial, especialmente en el área de la desembocadura.

Principales retos, condicionantes y oportunidades

En este sentido, la construcción de un espacio metropolitano pasa por un argumentario diverso, que tenga en cuenta la optimización del uso de algunas infraestructuras, la capacidad de los espacios abiertos por entrelazar elementos y la reconstrucción de las relaciones intermedias a través de una vialidad cívica y activa.

La puerta Gran Via–Besòs, el replanteamiento de los enlaces, la relación con los tejidos urbanos contiguos (la Catalana, Sant Andreu, Barcelona) y el acceso al parque del Besòs son algunos de los temas que se deben tener en cuenta para el ámbito. A la vez, se hace necesaria una visión que aborde y relacione algunos de los problemas existentes: la reformulación de los trazados



viarios con la intersticialidad como tema, la presencia de equipamientos y su baja permeabilidad, la carencia de una lectura conjunta de los espacios libres y el río, el aislamiento de los tejidos residenciales, etc.

Con respecto al río, su continuidad natural y la condición de cruce metropolitano abren el debate sobre cuáles pueden ser los elementos de centralidad que aportaría.

Acercas de los tejidos de actividad económica en el margen derecho barcelonés, se hace referencia a la transformación de estos polígonos industriales comprendidos entre el frente fluvial y la estación de la Sagrera.

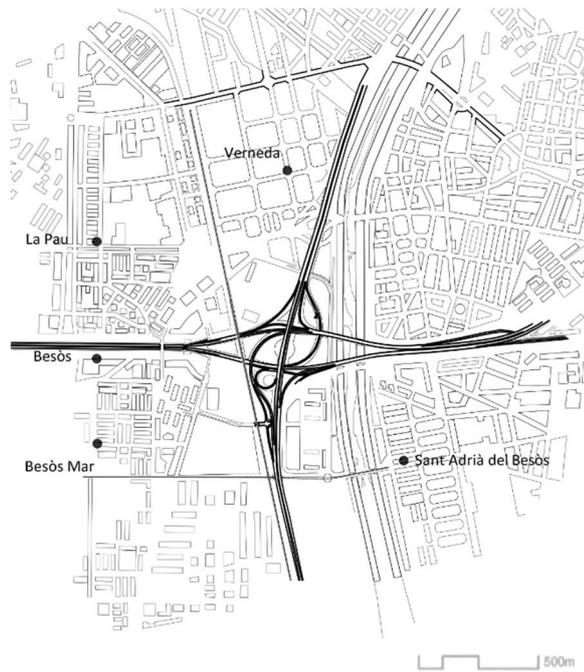


Figura 13. Nudo asociado: enlace de la B-10 con la Gran Vía



Àmbito 3. La N-150 y la C-58 entre Montcada i Reixac y Barberà del Vallès. Nudo asociado: C-58, AP-7, N-150



Figura 14. Àmbito 3. La N-150 y la C-58 entre Montcada i Reixac y Barberà del Vallès

Descripción y diagnosis

Este ámbito se centra en el haz de vías que se localizan entre Montcada i Reixac y Barberà del Vallès, entre las cuales destacan la N-150 y la C-58, que actúan como infraestructuras viarias combinadas. Pero hay que tener en cuenta que otros trazados (el ferrocarril o el río Ripoll en un buen tramo) también siguen el sentido longitudinal de este haz.

La N-150 es una de las avenidas metropolitanas que estructuran el territorio y, por lo tanto, es la pieza que tiene un potencial de actuación más claro, a pesar de tener una sección muy heterogénea. La podemos dividir en los tres grandes tramos que se describen a continuación.

De sur a norte, el primer tramo de la N-150 empieza en el enlace con la C-17 y llega hasta el primero nudo con la C-58, justo donde también cruza las rieras de Sant Cugat y el río Sec. En este tramo tiene una sección típica de carretera. Atraviesa serpenteando la vertiente oeste del cerro de Montcada hasta llegar al tejido urbano de Santa Maria de Montcada, donde mantiene la sección de carretera a pesar de que hay esparcidas varias entradas y salidas desordenadas hacia parcelaciones existentes. Es en este punto donde se inicia el trazado rectilíneo de la vía.

El segundo tramo llega hasta el nudo del Baricentro. En este lugar, la N-150 se disuelve en el mismo nudo de la C-58, de forma que el trazado de esta vía es el que posibilita que se resuelvan, en cuanto a las vías, todos los intercambios entre la C-58, la AP-7 y la propia N-150. En medio de este embrollo, se localiza el centro comercial Baricentro. Paradójicamente, en todo este nudo, donde en vehículo se pueden hacer todos los cambios de trazado que se deseen, en tren no hay ni siquiera la oportunidad de cambiar de línea (en este punto se cruzan las líneas R4 y R7 con la línea R8), pero tampoco es viable cruzar este espacio andando o en bicicleta.



En este tramo, más allá de los nudos, la N-150 tiene un carácter predominantemente urbano, puesto que atraviesa el núcleo de Cerdanyola del Vallès y se urbaniza como si fuera una calle estructurante de la ciudad.

Finalmente, el último tramo llega hasta el cruce con la futura vía intercalar. Este tramo también tiene un carácter muy urbano una vez sobrepasado el nudo del Baricentro.

En cuanto a la C-58, considerada una de las autovías más utilizadas de Cataluña, su transformación potencial es más limitada. En el tramo objeto del concurso, solo tiene vinculación con el territorio en los dos cruces mencionados anteriormente.

Principales retos, condicionantes y oportunidades

El principal reto de este ámbito consiste en definir el rol y carácter de la N-150, considerada como avenida metropolitana (la sección, la respuesta a los aspectos de movilidad, la apuesta por un trazado de BRT...), y el rol que las otras vías del haz tienen con respecto a esta.

Es interesante la relación que puede establecer esta vía con los elementos perpendiculares con los que se va encontrando, ya que es un foco de potencialidades: el corredor ambiental de la sierra de Collserola, la riera de Sant Cugat, el río Sec, el trazado de la antigua vía de cornisa, la vía llamada "orbital", proyectada por el PGM dentro de su ámbito y recogida por el PTMB, así como las calles estructurantes de los municipios de Barberà del Vallès (ronda Este/ronda Industria) y Cerdanyola del Vallès (avenida Primavera).

En cuanto a la C-58, se deberá analizar la posibilidad o necesidad de que tenga más vinculación con el territorio. ¿Podría tener más enlaces? ¿Cómo podemos reciclar el carril bus-VAO recientemente implementado en el primer tramo de la C-58? ¿Podría vincularse a un posible aparcamiento de intercambio (*park & ride*) que se podría situar en el Baricentro, por ejemplo?

El nudo que habrá que desarrollar para ejemplificar la visión sobre la red combinada que se proponga será el ámbito del Baricentro, donde se encuentran la C-58, la AP-7 y la antigua N-150.

Este punto, además de ser el punto de encuentro de los diferentes elementos infraestructurales que ordenan el ámbito, está caracterizado por tres factores relevantes para lo que puede ser su configuración futura: la proximidad a dos líneas de transporte ferroviario, la propuesta del PDU de localizar en este punto una centralidad metropolitana y la propia posición en la red de vías segregadas que le puede asignar un rol de regulación del tráfico de vehículos privados que acceden a la ciudad central.



Figura 15. Nudo asociado: C-58, AP-7, N-150



Àmbito 4. B-30. El corredor del Vallès. Nudo asociado: enlace de la B-30 con el Hospital General

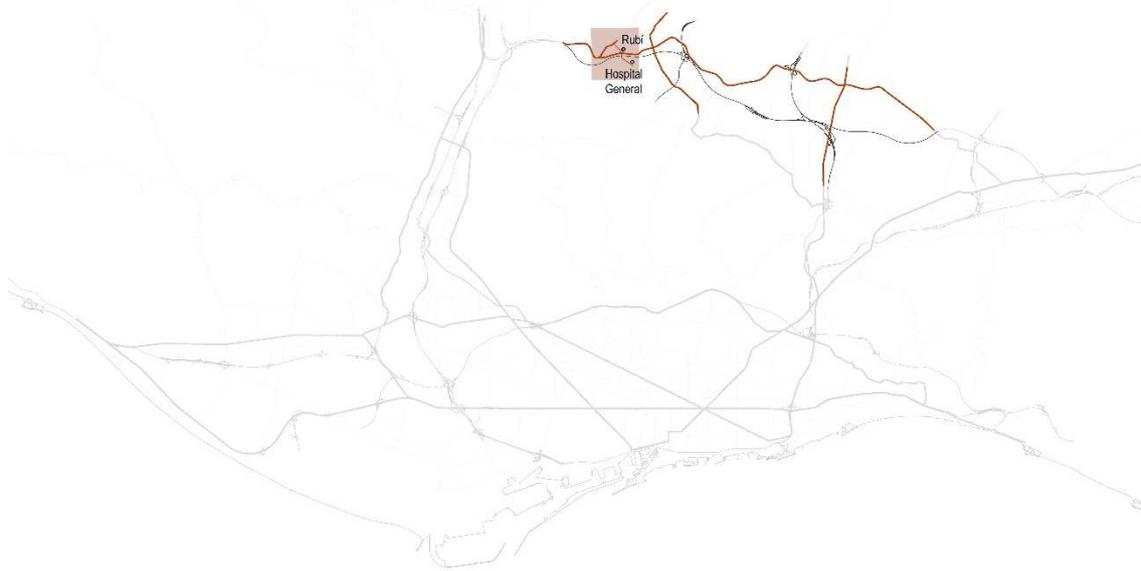


Figura 16. Àmbito 4. B-30, el corredor del Vallès

Descripción y diagnosis

Este ámbito empieza en el cruce de la AP-7 con el río Ripoll, en el término municipal de Barberà del Vallès, y finaliza en el punto donde la B-30 se vuelve a integrar en la AP-7, a la altura del camino de la Salut, al oeste del término municipal de Sant Cugat del Vallès.

Hay que centrar las propuestas, principalmente, en la B-30, ya que puede ser un corredor longitudinal que estructure este territorio, pero que actualmente no cumple del todo esta función por varias razones: el rol de vía de paso que tiene la AP-7; la propia configuración de la B-30, y el hecho de que las piezas residenciales y de actividad que hay a su alrededor se han situado casi todas de espaldas a esta infraestructura, si bien para acceder a estas piezas se depende directamente de ella, en la mayoría de casos.

El hecho de que, en comparación con el resto de ámbitos, esta vía no sea una vía histórica, hace que no la podamos clasificar como una avenida metropolitana (con los condicionantes que se han explicado al principio). Los tejidos que se localizan a su alrededor se estructuran en función de la accesibilidad en vehículo privado que les aporta esta vía, pero no en función de una composición urbanística tradicional. Así pues, el reto principal es ver si sobre la B-30 se pueden hacer actuaciones que puedan integrar mejor estas piezas urbanas entre sí y también en relación con una accesibilidad que no dependa exclusivamente del vehículo privado.

Principales retos, condicionantes y oportunidades

A pesar de no considerar la B-30 como una avenida metropolitana, el hecho de prever un BRT por su trazado se debería percibir como una oportunidad para lograr el reto principal y, por lo tanto, desde esta perspectiva, se abren múltiples oportunidades y preguntas por resolver.

Uno de los condicionantes principales de este ámbito es la propia AP-7, que tiene una función de viario de paso que no se puede alterar.



En cambio, las oportunidades más evidentes las ofrecen los trazados ferroviarios existentes, así como la posibilidad de enfatizar los intercambiadores entre las diferentes líneas de ferrocarril, pero también la posibilidad de transformar la B-30 en un espacio donde localizar un BRT.

En algunos de estos intercambiadores también se podría plantear la localización de un *park & ride*, teniendo en cuenta todas las externalidades que se pueden producir (que en parte se pueden minimizar si se plantean en altura), pero siendo conscientes de que vías como la C-58 o la C-16 son elementos principales de acceso a la ciudad central y que, además, se podrían convertir en canales receptores de buses exprés.

El trazado de la B-30 no forma parte de ninguna vía histórica; está superpuesta a una estructura predominantemente vertical (de caminos históricos y rieras) y, por lo tanto, los cruces con estos elementos verticales ganan importancia: son los que estructuran la cadencia vacío-llevo que caracteriza este espacio. El modelo de avenidas metropolitanas no funciona en este territorio. En cambio, en este esquema, la definición de la cadencia vacío-llevo, la relación con las vías estructurantes perpendiculares, y los encuentros con el corredor y con las infraestructuras ferroviarias son los condicionantes y las oportunidades más relevantes que deben tenerse en cuenta.

Las principales piezas transversales serían: la UAB y Cerdanyola del Vallès, conjuntamente con los desarrollos previstos por el Centro Direccional y la futura localización en este ámbito del túnel ferroviario de Horta; el corredor verde central; el espacio de partida de la vía interpolar donde se localizan de manera muy dispersa piezas tan potentes como HP, RTVE, el CAR...; el cruce de la C-16 con la AP-7, pero no por el cruce en sí, sino por las piezas que lo rodean y que trabajan de manera independiente; el ámbito alrededor de la carretera de Rubí, el Hospital General y Can Mates y, finalmente, el espacio alrededor del camino de la Salut.

Si las piezas transversales ganan importancia en la visión que se pide de la B-30, los elementos clave son, pues, los nudos y los puentes sobre esta vía y la propia AP-7.

Un espacio especialmente complejo, en cuanto a los nudos con la B-30 y los puentes sobre esta vía, es el que queda alrededor del Hospital General, en la salida de la B-30 hacia Rubí por la avenida de la Electricitat y la salida hacia Sant Cugat del Vallès por la calle Josep Trueta. Este es el nudo seleccionado para este ámbito.

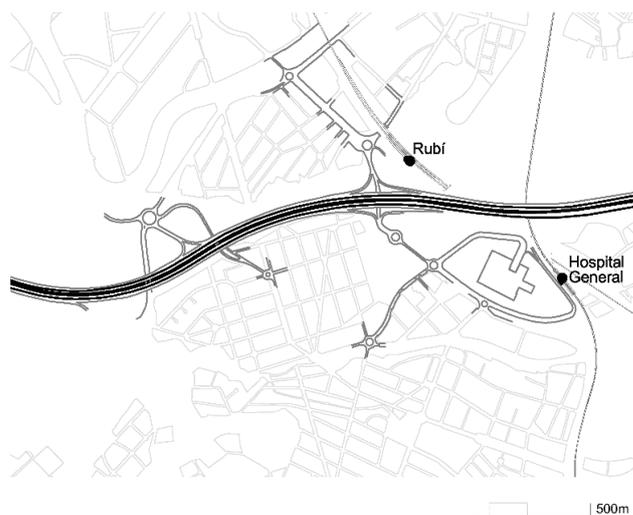


Figura 17. Nudo asociado: enlace de la B-30 con el Hospital General

En este caso, destaca el hecho de que es un lugar de encuentro de diferentes elementos infraestructurales con los trazados de avenidas metropolitanas definidas por el PDU, así como un lugar de potencial centralidad metropolitana, reforzado por el paso de dos líneas ferroviarias cercanas al ámbito.

La complejidad, además, está acompañada por el paso de un conector ambiental que hay que respetar e incluir en las propuestas que los concursantes elaboren para este lugar.



Àmbito 5. Margen derecho del Llobregat. La A-2 y la BV-2002 entre Sant Boi de Llobregat y Sant Andreu de la Barca. Nudo asociado: Quatre Camins (enlace de la N-340, la N-II y la BV-2002)

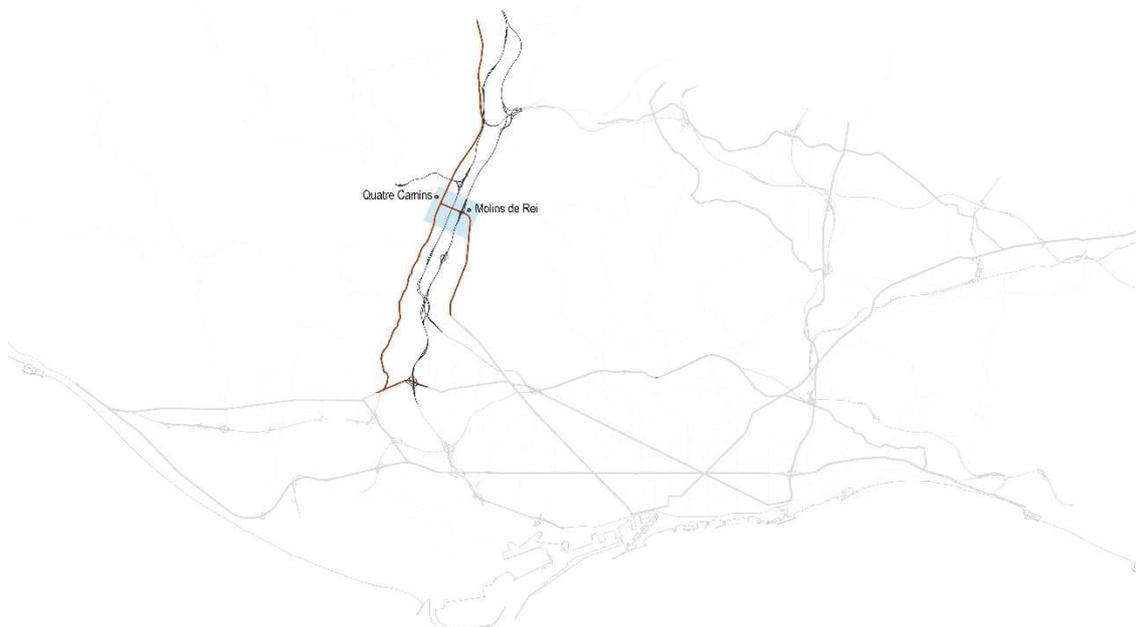


Figura 18. Àmbito 5. Margen derecho del Llobregat. La A-2 y la BV-2002 entre Sant Boi de Llobregat y Sant Andreu de la Barca

Descripción y diagnosis

El àmbito objeto de concurso està formado por el antiguo trazado de la N-II desde Sant Andreu de la Barca hasta Quatre Camins, la continuaci3n de este trazado hasta Sant Boi de Llobregat (actual BV-2002) y, por otro lado, la autovía A-2, que discurre en paralelo a la antigua N-II, y la actual BV-2002 hasta el encuentro con la B-23.

La antigua N-II y la propia BV-2002 han visto modificado radicalmente su caràcter desde la construcci3n de la A-2. Hoy en día, en algunos tramos es una calle plenamente urbana y en otros es una carretera. Sin embargo, lo que es evidente es que, aunque la A-2 fue una oportunidad para desplazar flujos de una vía a otra, no sirvi3 para conectar mejor los tejidos urbanos entre sí, ni con la infraestructura verde, ni con las estructuras perpendiculares con las que interactúa.

En este sentido, algunos de los elementos perpendiculares a este haz más relevantes son la riera y la carretera de Corbera en Sant Andreu de la Barca, la carretera de Fontpineda en Pallejà, el haz formado por la B-24, la N-340 y la riera de Cervell3, en Pallejà también, la riera y la carretera de Torrelles (BV-2005) en Sant Vicenç dels Horts, las rieras de Can Mallo!, Can Julià y Can Soler en Santa Coloma de Cervell3, y la Colonia Güell como elemento paisajístico cultural de primer orden.

En cualquier caso, hoy en día este trazado tiene dos caracteres muy diferenciados: el tramo norte, antes de Quatre Camins, donde la antigua N-II atraviesa y estructura el centro de los cascos urbanos de Sant Andreu de la Barca y Pallejà, y el tramo sur, donde la BV-2002 pasa tangente a los núcleos de Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervell3 y Sant Boi de Llobregat.



Principales retos, condicionantes y oportunidades

El reto principal es mejorar las necesidades de relación y conexión de este ámbito entre todos estos elementos y, por lo tanto, definir cuál es el rol de estas vías, sobre todo la antigua N-II y la BV-2002. ¿Hace falta que toda la vía tenga el mismo carácter?

Habría que pensar cómo estos trazados longitudinales pueden recoger más flujos (transporte público, movilidad activa). ¿Se puede pedir que la A-2 recoja algunos flujos que no pueden soportar estas vías? ¿Cómo se pueden relacionar con las estructuras perpendiculares?

En este ámbito también toma especial relevancia la línea de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC), así como sus estaciones. ¿Cómo se pueden relacionar las estaciones con esta vía?

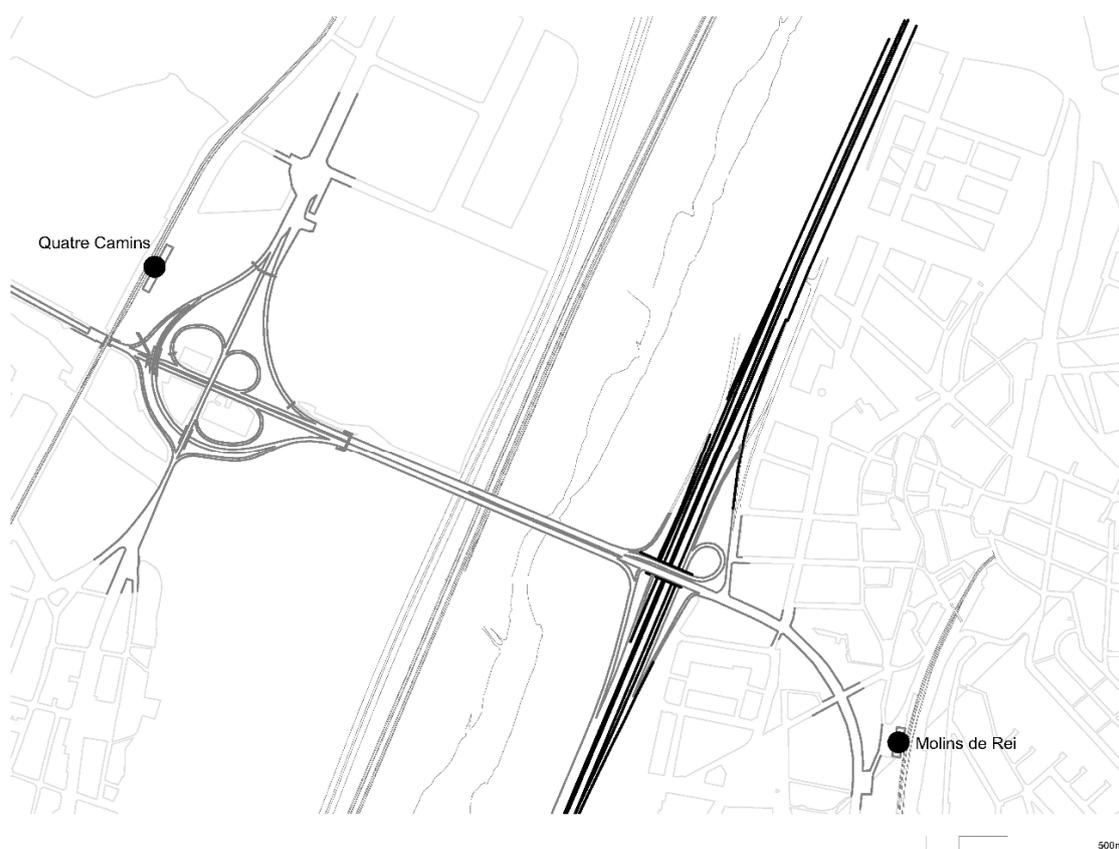


Figura 19. Nudo asociado: Quatre Camins (enlace de la N-340, la N-2 y la BV-2002).

El punto de encuentro o nudo que habrá que desarrollar para ejemplificar la visión sobre la red combinada que se proponga será el ámbito de Quatre Camins. A pesar de que actualmente no es el cruce de las vías segregadas que forman la red combinada del ámbito de estudio (las funciones originales de este nudo han pasado a la A-2 y la B-24), continúa siendo un espacio de concentración de actividades económicas y de una alta centralidad metropolitana, reforzada por la proximidad de la línea ferroviaria de Ferrocarrils de la Generalitat.

El paso del conector ambiental conformado por la riera de Cervelló añade un punto más de complejidad al trabajo sobre el nudo.



Àmbito 6. Delta del Llobregat. B-201/C-31C, C-32, C-245 y avenida de la Marina – avenida del Segle XXI entre El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels. Nudo asociado: el ámbito que comprende la plaza de Europa (rotonda C-245) en Sant Boi, el nudo del Llobregat entre la autopista C-32 y la autovía A-2, y la C-31C



Figura 20. Àmbito 6. Delta del Llobregat. B-201/C-31C, C-32, C-245 y la avenida de la Marina – avenida del Segle XXI.

Descripción y diagnosis

El ámbito objeto de concurso está formado por la carretera del Prat (B-201 /C-31C), la C-245, la C-32 y la avenida de la Marina – avenida del Segle XXI. La antigua carretera comarcal C-245 fue construida como una vía rápida de conexión hacia el suroeste del territorio de Barcelona. Su trazado respondía a la lógica de conectar la ciudad con los cascos urbanos de camino hacia Santa Creu de Calafell y su trazado se dimensionó como una carretera comarcal, de doble sentido, de entre tres y cuatro carriles y arcenes variables. Como consecuencia del crecimiento urbano, industrial y demográfico, en los años noventa se construyó la autopista C-32, una vía rápida variante, casi paralela a la antigua carretera, que recogía la movilidad de vehículos y mercancías de entrada por el sur a la ciudad de Barcelona y liberaba así los municipios de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat y Cornellà de Llobregat del tráfico pesado y del de largo recorrido. En este contexto, el AMB, la Generalitat de Catalunya y los ayuntamientos apuestan por la integración urbana y una mejora de la movilidad de la C-245, que permita integrar un carril bus segregado de 13 kilómetros que una Cornellà de Llobregat con Castelldefels, además de un nuevo carril bici. La actuación implementa una línea de autobús exprés de alta ocupación (BRT). El nuevo proyecto apuesta por la pacificación de la vía y da prioridad al transporte público y a la bicicleta en detrimento del coche privado. Por otro lado, la carretera de Sant Boi en El Prat de Llobregat se construyó como conexión entre la C-245 y la C-246 (actual C-31) paralela al canal



de la derecha del Llobregat. Esta vía se ha ido segregando progresivamente, hasta la caótica configuración actual llena de enlaces entre la C-32, la A -2, la C-31 y la C-245.

De este a oeste, algunos de los elementos perpendiculares a este haz más relevantes son el río Llobregat, la ronda de Sant Ramon en Sant Boi de Llobregat, la riera de Sant Climent, el paseo de Marina y la B-204 en contacto con la estación de Rodalies de Viladecans, la C-243 en Begues, que continúa hacia la playa como avenida del Mar paralela a la riera de Canyars en Gavà, y la avenida del Canal Olímpic en Castelldefels.

A lo largo de este haz de vías, es necesario potenciar los nodos de intermodalidad entre la C-245 cerca de cada casco urbano y las estaciones de Renfe, las líneas de autobús existentes y las nuevas líneas de autobús local y BRT, la bicicleta, las zonas de aparcamiento y la autovía C-32. De todos estos puntos de intercambio, el nudo que se deberá desarrollar para ejemplificar la visión sobre la red combinada que se proponga será el ámbito que comprende la plaza de Europa (rotonda C-245) en Sant Boi de Llobregat, el nudo del Llobregat entre la autopista C-32 y la autovía A-2, y la C-31C.

Principales retos, condicionantes y oportunidades

Este ámbito abre el reto de concretar la transformación de este nudo, para convertir el carácter de la carretera de Sant Boi a El Prat de Llobregat (B-201 y C-31C) en una nueva avenida metropolitana que enlace El Prat con Sant Boi. Esta nueva continuidad urbana es estratégica, puesto que permitirá unir en el futuro la Gran Via con la propia C-245. ¿Cómo se puede lograr este carácter de avenida metropolitana que atraviese con respeto el Parque Agrario? ¿Borrar, transformar o reciclar?

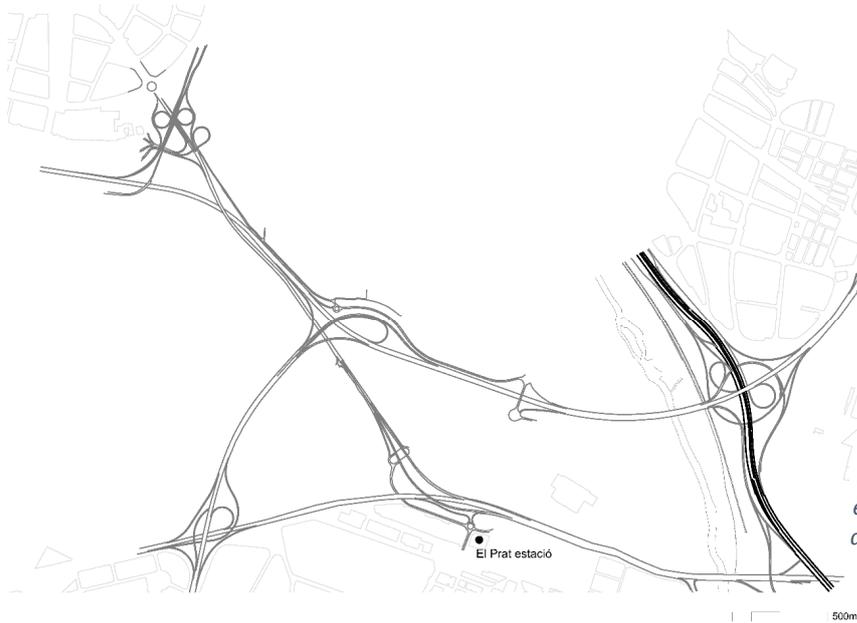
¿Cómo se pueden redefinir los flujos entre los corredores para racionalizar estos enlaces?

Habría que pensar cómo las diferentes vías longitudinales pueden recoger más flujos (transporte público, movilidad activa). ¿Se puede pedir que la C-32 recoja algunos flujos que no pueden soportar estas vías? ¿Cómo se pueden relacionar con las estructuras perpendiculares?

En este ámbito también toma especial relevancia la intermodalidad entre el futuro sistema BRT y las estaciones de Rodalies de El Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels, así como la estación de alta velocidad de El Prat y el aeropuerto. ¿Cómo se pueden relacionar estas estaciones con dicha vía?



¿Es posible plantear una nueva centralidad metropolitana atractiva alrededor de esta nueva avenida entre Sant Boi y El Prat de Llobregat, en sinergia con la C-245, la C-32, la C-31, el transporte público y las piezas comerciales y terciarias de gran superficie?



*Figura 21. Nudo asociado:
entre la autopista C-32 y la
autovía A-2 del Llobregat, y
la C-31C*



9. Criterios a tener en cuenta para la redacción de las propuestas

El logro de los objetivos generales y particulares planteados para cada ámbito se complementa con una serie de criterios globales que hay que tener en cuenta. Para cada ámbito, la relevancia de cada uno de los aspectos que ahora se describirán puede ser diferente. En todo caso, la valoración técnica de las propuestas presentadas tendrá en cuenta el cumplimiento adecuado de los criterios siguientes:

[1] Criterios con relación a la accesibilidad

Continuidad

- Claridad en la definición de la red viaria y las propuestas para los nudos seleccionados para garantizar las continuidades físicas y funcionales de las diferentes categorías de vías (corredores, conectores y avenidas metropolitanas) y modos de transporte.

Eficiencia, seguridad y confort

- Aspectos de diseño que mejoren las características físicas y funcionales de las vías y los nudos seleccionados para incrementar la seguridad viaria, el confort, la accesibilidad y la movilidad sostenible.

[2] Criterios con relación a la multifuncionalidad

Multiplicación de los modos de transporte

- Interdependencia entre los diferentes sistemas de transporte para facilitar la intermodalidad y para generar nuevas sinergias positivas con el territorio.
- Reequilibrio del consumo de espacio entre modos de transporte.
- Red de peatones. Recuperar el espacio para el peatón y potenciar los ejes estructurantes, a menudo perdidos o cortados por las infraestructuras.
- Red ciclable (movilidad activa). Entrelazar los municipios con vías para la bicicleta y facilitar este modo de transporte óptimo en distancias intermedias, y con el ocio y la salud como potentes funciones complementarias.
- Red de transporte público. Definir una red de transporte público colectivo para las vías combinadas que se adecúe a la capacidad y relación territorial de cada una de las vías que la conforman (corredor, conector y avenida metropolitana). Definir los nodos de esta nueva red de transporte colectivo, con relación al sistema urbano y natural existente, la red ferroviaria y la intermodalidad con el vehículo privado (*park & ride*) y los otros modos de transporte.



- Red para el vehículo privado: segregada y de distribución. Mantener la segregación del tráfico de vehículos privados como un factor positivo para el territorio, con una serie de actuaciones que provoquen una decantación progresiva de este sistema (vital hoy en día) hacia el transporte público colectivo. Reforzar la red de distribución para que sea capaz de ofrecer nuevas conexiones entre municipios, y reducir así la demanda sobre la red segregada y sobre la red local de calles.
- Infraestructura verde. Apostar por el carácter longitudinal de las vías para convertirlas en un vector de servicios ecosistémicos.⁴

[3] Criterios con relación a la inserción territorial

Relaciones con el entorno

- Relación longitudinal. Aprovechar la condición lineal de las vías para establecer nuevos vínculos entre tejidos urbanos desconectados.
- Relación transversal. Revertir la fragmentación de la matriz biofísica provocada por las infraestructuras viarias. Conectividad de la red básica: habilitar cruces y puntos de contacto amplios, confortables y seguros que puedan generar calidad urbana y toda una serie de actividades asociadas.
- Relación de contacto. Propuesta sobre los espacios intersticiales y de borde que habitualmente han sido marginados y tratarlos como un elemento positivo y dinamizador que entrelace todo el conjunto.
- Integración vertical (3-D). Regenerar el espacio de las vías elevadas, a menudo desaprovechado, para acercar las personas a la infraestructura e introducir una nueva dimensión en la inserción de las vías.

Otros aspectos relacionados con la inserción

- Interescalaridad. Soluciones combinadas a diferentes escalas que resuelvan localmente problemas de escala general.
- Racionalización del espacio viario según las necesidades actuales y futuras, reconsiderando el vacío sobrante de la red y rediseñando nudos y vías de acceso.
- Vinculación patrimonial. Consideración de los trazados históricos del territorio y los elementos patrimoniales que los resiguen.

⁴ Servicios ecosistémicos: conjunto de funciones y servicios (ambientales, ecológicos, productivos, etc.) que puede aportar el conjunto del sistema de espacios abiertos.



[4] Criterios con relación a los componentes de la ordenación urbana de las propuestas

- Proporcionalidad en el uso de los componentes de ordenación urbana requeridos: la edificación, el espacio público y las propias infraestructuras.

[5] Criterios con relación a la modulación de intensidades de uso

- Trabajo sobre las centralidades locales y metropolitanas como singularidades para que sean elementos de referencia en el territorio.
- Adecuación de la densidad, la mezcla de usos, la edificabilidad, las tipologías, etc. de los ámbitos de transformación a los requerimientos del lugar.
- Aprovechamiento de la centralidad de la infraestructura y la mejora de sus dotaciones en transporte público para compensar los déficits urbanísticos del entorno.
- Preservación de la identidad de las diferentes realidades locales.

[6] Criterios con relación a la viabilidad

- Soluciones viables económicamente teniendo en cuenta el nivel de inversión pública en infraestructuras del país.
- Justificación de las actuaciones más costosas, de acuerdo con un balance entre la inversión económica y un retorno social claro y evidente.
- Establecimiento de estrategias de programación en relación con la ejecución de las propuestas según criterios que puedan ir más allá de los temporales (objetivos, demanda, aspectos ambientales, etc.).

[7] Criterios con relación a la legibilidad de las propuestas

- Presentación capaz de conciliar intuición con rigor y veracidad. Tiene que ser concisa, clara y expresiva en cuanto a las ideas desarrolladas (esquemas, diagramas, ideas, etc.) a la vez que cuidadosa, precisa y válida en su materialización.
- Representación cuidadosa de la dimensión vertical dada la difícil legibilidad del territorio metropolitano y la suma de capas que lo conforman. Experimentación en la representación de esta tercera dimensión e innovación con respecto a los recursos gráficos habituales.
- Explicitación tanto gráfica como escrita de los aspectos de la propuesta que se ajusten a los objetivos y criterios establecidos para facilitar su legibilidad y valoración.

10. Documentación que el AMB pone a disposición de los concursantes

El AMB pone a disposición de los concursantes la siguiente documentación:

- Cartografía a escala 1:5.000 y 1:10.000 de todo el territorio metropolitano.
- Ortofotografías a escala 1:2.500 y cartografía a escala 1:1.000 del ámbito objeto del proyecto y un ámbito perimetral razonable.
- Propuesta de estructura del PDU. Incluye la priorización de las infraestructuras ferroviarias previstas para los distintos planes vigentes (PTMB y PDI).
- Estudios de referencia elaborados por el AMB
 - Estudios de integración urbana de la C-31 en Badalona y Castelldefels.
 - Documentación sobre los corredores ambientales a los que se hace referencia.

