



Inici de la deconstrucció del tabor de la plaça de les Glòries

- L'actuació contempla el desmuntatge de rampes i talussos interiors, façanes interiors, el forjat intermedi de l'aparcament i els plafons de la façana exterior
- Aquest és el primer pas per a la transformació urbana de la zona de les Glòries

Barcelona, 10 de juliol de 2008

Ajuntament  **de Barcelona**

Antecedents històrics

Concebuda com un centre de gravetat metropolitana, i peça clau en tots els plans de remodelació urbanística que es van succeir des del Pla Cerdà el 1859, la plaça de les Glòries seguia sent l'any 1989 un espai desigual mancat d'un projecte d'ordenació i urbanització unitari.

Aquí conflueixen les tres artèries més importants de la ciutat, les avingudes Meridiana, Diagonal i Gran Via, i és lloc de pas de les línies fèrries que travessen la ciutat, de la xarxa de metro i d'importants conduccions de serveis urbans.



Com a part integrant de les obres executades per a Barcelona 92, l'Institut Municipal de Promoció Urbanística, S.A., promou la remodelació de la Plaça de Les Glòries Catalanes i el seu entorn d'Avinguda Meridiana i Avinguda Diagonal. Amb tot això, amb data juliol de 1989, l'IMPU va aprovar el projecte de traçat que va servir de base per a la redacció del projecte de construcció corresponent, el lliurament del qual es va realitzar el març de 1990.

L'ordenació viària es va resoldre mitjançant un anell el·líptic, de 270 x 235 metres de dimensions exteriors, que permet organitzar el trànsit en dos nivells interconnectats: el nivell superior dóna continuïtat a la Gran Via cap a l'autopista C-31 i les Rondes, i el nivell inferior permet la continuïtat de l'Avinguda Meridiana, la Diagonal i la retícula de l'Eixample, cap el Poblenou.

El projecte constructiu comprenia la demolició de les importants estructures existents, la construcció dels quatre viaductes (en llosa alleugerida de formigó postesat) i l'estructura de l'anell que conforma l'espai interior destinat a parc urbà. Sota l'anell es va construir un aparcament de 23.000 m² (800 places), en dos nivells, amb el forjat intermedi d'estructura mixta.

Situació actual

Actualment, la plaça de Les Glòries porta catorze anys en servei, suportant més de 500 milions de desplaçaments de vehicles en tot aquest temps.



La transformació experimentada en els últims anys en aquesta part de la ciutat ha estat possible, en bona part, gràcies a l'alta connectivitat aconseguida per les característiques especials de la plaça. L'obertura efectiva de l'Avinguda Diagonal fins a Prim l'any 1995, el desenvolupament complet del Pla Diagonal - Poblenou, la remodelació de l'Avinguda Meridiana entre

1996 i 1997, la Modificació del Pla General Metropolità de la zona de la plaça aprovat el 1998, el 22@bcn i el projecte del Fòrum 2004 són algunes de les actuacions portades a terme en els últims deu anys vinculades directament a les característiques i condicions de la plaça.

El resultat de totes aquestes actuacions, posteriors a la construcció de la plaça, ha suposat una ràpida transformació d'aquesta part de la ciutat situada entre la plaça i el riu Besòs, per tant els requeriments urbans actuals de la plaça de Les Glòries tenen poc a veure amb els que es van analitzar fa quinze anys.

Projecte de deconstrucció del tambor de la plaça de les Glòries

El **projecte de deconstrucció del tambor de la plaça de les Glòries** (rampes i murs interiors nivell intermedi i plafons de façana) és el primer pas d'aquesta gran transformació de la plaça de les Glòries, que permetrà la creació d'un gran parc rectangular envoltat d'edificis d'habitatges, oficines i nous equipaments que conformen el "Pla de Reforma Metropolitana" al que recentment ha donat llum verda la comissió d'urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona. L'aprovació definitiva de la MPMG de l'àmbit de les Glòries va ser al mes de maig.



▪ Fases de deconstrucció

Les distintes fases de deconstrucció s'han dividit en zones en funció del tipus d'actuació, de l'espai disponible i dels desviaments de trànsit necessaris.

- **Fase 1:** aquesta fase contempla la major part dels treballs de deconstrucció previstos (desmuntatge de rampes i talussos interiors, façanes interiors, i el forjat intermedi de l'aparcament). Les obres previstes en aquesta fase es realitzaran pràcticament sense afecció als usuaris de l'anell exterior de la plaça. Des de l'inici dels treballs es tancarà al trànsit viari i de vianants a l'interior de la plaça. A partir d'aquest moment s'anul·larà el canvi de sentit del viari superior de la plaça pel trànsit de sortida a Barcelona, i es mantindrà la possibilitat de gir del trànsit de entrada per la ZXXX per anar a cercar la sortida al carrer Bilbao. El servei de transport públic (tramvia i autobusos) no es veurà afectat. Aquesta fase de deconstrucció tindrà una durada aproximada de cinc mesos.
- **Fase 2:** en aquesta fase i en hores nocturnes s'iniciaran els treballs de desmuntatge dels plafons de la façana exterior. Els treballs en aquesta fase tindran una durada d'un mes, aproximadament.

Respecte a la reordenació dels espais com a conseqüència de la deconstrucció del tambor de la plaça de les Glòries i donat el caràcter temporal fins a la demolició definitiva de l'anell, el sector de mobilitat està estudiant la possibilitat d'utilitzar l'interior de l'anell com a carril per al transport públic i respecte a l'interior de la plaça s'opta per reservar una zones per aplecs d'obra i la resta per l'adequació dels parterres i camins.

En principi, només es contempla la reutilització d'una part de material de la deconstrucció per adequar una de les parts de l'interior de la plaça. La resta està prevista la retirada i el transport de material a un abocador controlat.

El pressupost previst per a aquesta actuació és de **3,15 milions d'euros**.

Fer ciutat a la plaça de les Glòries

L'àmbit de transformació de la Modificació del Pla General Metropolità a la plaça de les Glòries i el seu entorn té una superfície de **378.019 m2** distribuïts entre zona verda, equipaments, vials, protecció de sistemes i zones subjectes a volumetria específica. La distribució de superfícies entre el planejament vigent i el projecte aprovat definitivament és:

	PLANEJAMENT VIGENT	APROVACIÓ DEFINITIVA
Sistemes	Superfície m2	Superfície m2
6 Zona verda	175.418	192.169
7 Equipaments	21.243	33.645
5 Vials	179.946	140.686
9 Protec. sistemes	425	0
	377.032	366.500
Zones		
18 Subjecta a vol. Especif.	987	11.519
	987	11.519
TOTAL	378.019	378.019

▪ Noves zones verdes

Dins dels 192.169 m2 que es destinen a zones verdes, un total de 105.000 m2 configuraran el gran parc urbà de les Glòries, amb una forma octogonal de més de 2 illes de l'Eixample d'ample per més de 3 illes de llargada. La qualificació com a zona verda en la major part de la peça és el referent de partida per a la proposta urbanística. Per a la concreció d'aquest parc s'obrirà un concurs de propostes d'entre les que haurà de sortir el projecte definitiu.

Gràcies a aquest planejament es cobrirà el tram de la Gran Via entre la plaça de les Glòries i la Rambla del Poblenou. D'aquesta manera, s'aconsegueixen importants espais lliures de proximitat, a més de suposar una millora ambiental pels veïns de la zona reduint els sorolls.

En concret, les solucions viàries permetran la recuperació de notables peces de zona lliure d'ús públic distribuïda linealment al llarg de la via, amb amplades mitjanes d'entre 20 i 34 metres la peça i superfícies d'entre 4.000 i 5.000 m2 cada unitat.

▪ Habitatges i equipaments

En aquesta modificació també es contempla la construcció d'equipaments i sostre per a activitats econòmiques. La distribució de sostres és la següent:

SOSTRE				M2	Nombre màxim habitatges
Habitatge	90%			81.000	1.013
		Lliure	50%	40.500	
		Preu concertat	22,8%	22.500	
		Preu protegit	22,2%	18.000	
Activitats econòmiques	10%			9.000	
TOTAL	100%			90.000	

A més, la MPMG permetrà la ubicació de nous equipaments als barris colindants al nus viari. Aquests barris són els del Poblenou, Poblenou - Clot – Camp de l'Arpa, Clot – Camp de l'Arpa, Fort Pienc i Sagrada Família. En total, es construiran 14 equipaments ja siguin educatius, assistencials i sanitaris.

▪ Una nova solució viària per al llevant de Barcelona

La nova solució viària que es proposa per la zona suposarà l'enderrocament de l'actual nus viari elevat (viaducte i tambor d'aparcament) i el soterrament de la infraestructura viària d'entrada i sortida de la ciutat.

El sistema viari i de mobilitat es disposa de dues maneres diferents per atendre les diferents necessitats dels ciutadans. D'una banda, està el soterrament del trànsit d'entrada i sortida de la ciutat i de l'altra, la mobilitat entre els diversos barris de l'entorn de la plaça i la resta de la ciutat.

Pel que fa a les vies d'entrada i sortida de la ciutat, s'entrarà per la Diagonal i se sortirà per la Gran Via, opció que es mostra més eficient pel trànsit diari de la zona que la situació actual. També es proposa mantenir un carril soterrat d'entrada a la Gran Via dedicat al transport públic col·lectiu com a continuació del que ja existeix en aquests moments a l'entrada de la ciutat.

En concret, el moviment principal d'entrada a la ciutat es continuarà produint per la Gran Via fins a la plaça, on el pas se soterrarà. Una vegada en el subsòl de la plaça es produirà una bifurcació que farà que la sortida de la ciutat es mantingui per la Gran Via, mentre que l'entrada es desviarà directament cap a la Diagonal.

Respecte a la superfície, es passarà dels 8 carrils a una via perimetral amb un traçat rectangular que estarà compost de 4 carrils, com a màxim, pels vehicles privats més un dedicat al transport públic i un de segregat per a les bicicletes. Pel que fa al transport públic, un cop finalitzada la reforma de la Gran Via en el tram entre Marina i Glòries es procedirà a crear un carril bus de sortida i un altre d'entrada.

A més, aquesta MPGM qualifica com a sòl destinat a vial una superfície que permet que posteriors projectes de mobilitat o de gestió viària puguin ser factibles i adaptar les infraestructures a futures solucions.

Per tal de pacificar el trànsit en la zona hi ha un compromís d'aplicar polítiques de prioritat invertida per al vehicle privat en el tractament de la gestió semafòrica i la prioritat per a vianants, bicicletes i transports públics. També es limitarà a un màxim de 50 km/h la velocitat a la Gran Via entre la plaça de les Glòries i el carrer Bilbao.