



Nous elements d'aigua a la Gran Via

- Són un conjunt de tres aqüeductes i tres llacs situats a la banda muntanya de la Gran Via, entre els carrers de Bilbao i Bac de Roda
- Els treballs de remodelació de l'avinguda es troben a pocs mesos de la seva finalització, tot i que bona part de les actuacions ja estan en servei

Barcelona, 21 de novembre de 2006



L'Ajuntament prova les fonts d'aigua de la Gran Via

Les fonts de la Gran Via són un conjunt d'elements d'aigua format per tres aqüeductes i tres llacs, tot just construïts i que ara s'estan posant a punt, situats a la banda muntanya de la Gran Via, entre els carrers de Bilbao i Bac de Roda.



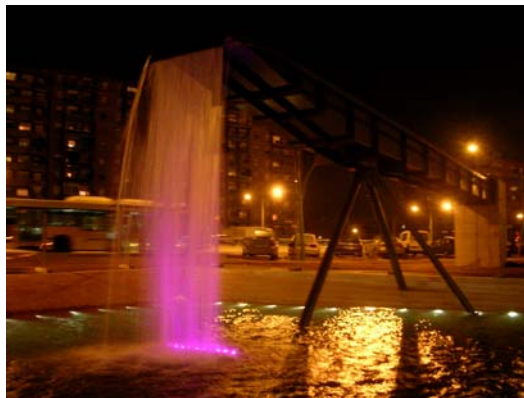
Cadascun dels aqüeductes transportarà aigua per vessar-la en els llacs de nova creació. En dos dels aqüeductes, el vessament es produeix de forma lateral sobre el llac al llarg de 25 i 18 metres, formant cascades que, des de set metres d'alçada, creen una cortina d'aigua contínua en un únic pla. El tercer aqüeducte vessa l'aigua al llac mitjançant un broc de 1,5 me-

tres d'ample.

Les tres cortines d'aigua s'il·luminen ornamentalment amb 189 punts de llum, gràcies a tecnologia de fibra òptica que permet un joc de tonalitats i intensitats, creant efectes dinàmics de color a l'aigua en moviment. El sistema es complementa amb llums d'il·luminació dels llacs amb projectors encastats i submergits.

Els llacs disposen de sistemes automàtics de recirculació, filtració i cloració de l'aigua. Els sistemes de bombament i manteniment estan instal·lats en dues càmeres soterrades, així com els sistemes elèctrics i de telecontrol. El sistema s'opera des de la seu central de fonts de l'Ajuntament.

El volum de recirculació d'aigua a ple rendiment és de 5000 m³/h i el consum d'aigua es redueix a la reposició de la evaporació ja que el sistema es completament tancat.



Un impuls al projecte d'urbanització

■ Urbanització i aparcaments

Un cop realitzats els treballs per part de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament va iniciar el mes d'octubre del 2004 les obres d'urbanització del costat muntanya, consistents en:

Obres d'urbanització costat muntanya entre els carrers Bac de Roda i Cantàbria.

- Construcció de 3 passarel·les de vianants (C/Fluvià, Plaça dels Porxos i C/Agricultura).
- Construcció d'un pàrquing soterrani de 2 plantes i 324 places entre Bac de Roda i Selva de Mar.
- Construcció de mur de separació del tronc i voladís.

Obres d'urbanització costat muntanya entre els carrers Cantàbria i Extremadura.

- Construcció de 4 passarel·les de vianants (C/Puigcerdà, C/Maresme, C/Ca n'Oliva i Carretera de Mataró).
- Construcció d'un pàrquing soterrani de 2 plantes i 324 places entre Cantàbria i Rambla de Prim.
- Construcció de mur de separació del tronc i voladís.

D'altra banda, una vegada realitzades les obres d'infraestructura per GISA, en data 14 d'octubre de 2005, l'Ajuntament va iniciar les obres corresponents a:

Obres d'urbanització entre Rambla Poble Nou – Bac de Roda costats mar i muntanya.

- Nova construcció d'una passarel·la de vianants al carrer Lope de Vega.

Obres d'urbanització entre els carrers Bac de Roda - Extremadura costat mar.



■ Disminució de la sonoritat derivada del trànsit



El principal aspecte reductor de l'impacte sonor del trànsit del tronc central és la nova secció de la via que contempla el seu confinament, sense moure-la de lloc, mitjançant una semi-cobertura amb dos murs verticals i dos voladissos. Aquesta disposició esvaeix gran part del soroll del tronc central de la C-31 i, pràcticament, insonoritza l'espai públic de superfície respecte a la via.

En el mateix sentit de disminució de la sonoritat, s'està procedint a la instal·lació de pantalles acústiques en el vèrtex dels voladissos, col·locació que tancarà encara més la secció de la via i protegirà del soroll als habitatges més alts dels edificis situats a banda i banda de la C-31.

Les noves vies laterals queden situades per sobre dels voladissos i, per tant, allunyades de les façanes dels edificis. A més entre aquesta calçada i la façana s'ubica el parc, que esmorteix el soroll provocat pel trànsit de superfície.

En el mateix sentit de disminució de la sonoritat derivada del trànsit, cal destacar la instal·lació de paviments sono-reductors, que disminueixen el soroll derivat del contacte entre les rodes i el paviment.

■ La millora de la connectivitat de la zona

Històricament, ambdues bandes de la Gran Via han estat separades per la C-31. Aquesta via només era permeable per vehicles i vianants cada 400 metres. És a dir, per un de cada tres carrers en una trama de tipus Eixample.

Tot i que la xarxa per a vehicles només s'incrementa amb el pont d'Espronceda, la xarxa de vianants, en canvi, incorpora una sèrie de passeres transversals a la via cada 130 metres, aproximadament.

El número total és de vuit passeres a les que cal sumar el pont d'Espronceda, també apte per a vianants.

■ Augment de la superfície d'espai públic

El guany en superfície utilitzable prové de la recuperació de la franja que ocupaven els antics talussos de la C-31 sumats a la superfície integral del voladís, que permet un doble aprofitament del mateix espai: per sota, la C-31 i per sobre, les calçades laterals. La superfície destinada a trànsit rodat es manté semblant a l'original amb dos carrils i zones d'aparcament en semibateria.

La nova superfície recuperada es destina a esbarjo en forma de parc lineal a les dues bandes, conformant unes franges verdes d'uns 25 metres d'amplada cadascuna per tot el llarg de l'actuació (2,4 kms).

■ Racionalització de la mobilitat de la zona

D'acord amb el planejament de mobilitat de la zona del Poble Nou, liderat per l'empresa 22@Barcelona, és posen en servei algunes modificacions de sentits de circulació dels carrers principals dotant-los en general de sentit únic. D'aquesta manera es millora la capacitat de les vies i es facilita els girs a les cruïlles. Els carrers que es deixaran en sentit únic seran Bac de Roda, Selva de Mar, Cantàbria i Bilbao, així com el nou pont d'Espronceda.

■ Implantació dels nous sistemes de gestió de serveis

Paral·lelament a les obres d'urbanització, durant l'any passat es van iniciar les obres d'instal·lació de la xarxa RPRSU, que ha de permetre connectar el barri amb les centrals de recollida de Diagonal – Poble Nou (Ponent) i la futura xarxa de 22@ (Llevant).

Aquest sistema permetrà la substitució dels contenidors eliminant l'ocupació d'espai públic d'aquests, els olors i els sorolls de la recollida. En total, s'instal·len prop de 5000 metres lineals de canonada amb un total aproximat de 75 punts d'abocament.

Altra millora és la implantació d'una xarxa de conducció d'aigua d'origen freàtic per fer servir en el reg de tota la massa vegetal del nou parc. Aquest sistema racionalitza el consum d'aigua i aprofita un ben que no és apte pel consum però sí per l'ús projectat.

■ Reurbanització de l'espai públic

L'actuació de renovació dels elements de urbanització compren tot l'ample del carrer, es a dir, de façana a façana. S'actua sobre tots els àmbits i només es respecten aquells elements existents aprofitables com ara l'arbrat de façana i la infraestructura aprofitable de sanejament. Es renoven tots els paviments (vials i voreres), s'instal·la nou enllumenat, nova semaforització, nou mobiliari, nous jocs infantils, etc. La superfície objecte de nova urbanització, sense comptar la C-31, és de 22 hectàrees.

El nou disseny contempla elements específics, com el nou paviment, mobiliari urbà, fanals i l'adaptació al codi d'accessibilitat a tots els itineraris de vianants de la via.

■ Resolució de les demandes d'aparcament de la zona

La remodelació de la Gran Via comporta una disminució de l'espai destinat a aparcament de vehicles privats en superfície que s'ha compensat amb la construcció de dos aparcaments soterranis en règim de concessió per a un total de 648 places. Aquesta oferta respon a la forta demanda de places d'aparcament soterrat a la zona d'actuació.

■ Incorporació de noves xarxes de transport públic

La secció de disseny de la Gran Via contempla l'aprofitament del subsòl per incorporar la línia de Tramvia de Besòs que uneix la Ciutadella amb Badalona passant per Meridiana, Gran Via i Sant Adrià. S'han construït noves parades de Tram integrades perfectament en la trama de urbanització i sense restar-li espai ni aportar sorolls ni contaminació. Tot i que les estacions s'ubiquen al costat mar, l'accessibilitat està garantida amb les noves passeres per sobre de la C-31.



Dos anys de transformació

Durant els últims dos anys, aquesta artèria fonamental de la ciutat ha viscut un procés de transformació que afecta des del seu començament al carrer Extremadura, límit amb Sant Adrià del Besòs, fins arribar, pràcticament, a la Plaça de les Glòries.

L'objectiu primordial de les obres ha estat millorar la qualitat de vida dels veïns d'aquest extens tram de la Gran Via, al districte de Sant Martí, gràcies a la disminució de l'impacte sonor causat pels vehicles, la millora de les connexions amb el centre de la ciutat, la integració de dos barris -el Poblenou i el Clot-, fins ara separats, la creació d'aparcaments soterranis amb cabuda per més de 600 vehicles i la restitució de 560 places d'aparcament en superfície.

Un cop finalitzades les obres, la circulació de vehicles estarà organitzada en tres nivells:

- Tronc central.
- Calçades laterals (allunyades de les façanes).
- Vials de serveis (de 3 m d'amplada i a 4 m de les façanes, amb circulació restringida).

Amb l'execució d'aquesta actuació, es volen assolir, entre d'altres, els següents objectius:

- Reduir l'impacte de soroll de la C-31, millorant les condicions ambientals (especialment en el que fa referència a sonoritat), mitjançant una solució de semicobertura amb pantalles acústiques.
- Guanyar nous espais públics pel barri, intercanviant l'ordre actual entre calçades laterals i zones enjardinades per al seu ús públic.
- Reurbanització de l'espai, pel que fa a l'enllumenat, paviments, sanejament i regulació de trànsit, arbrat i mobiliari.
- Connectar el barri a la xarxa de transport públic (tramvia), disminuint les deficiències existents en aquest aspecte.
- Disposar una ordenació adequada de les places d'aparcament per evitar interferències en els fluxos de circulació i crear dos parkings soterrats amb cabuda per més de 600 vehicles.
- Augment de la connectivitat per a vianants entre ambdues bandes de la Gran Via.
- Adequar la connectivitat del tronc amb les calçades laterals: redimensionament de les entrades i sortides.

Estat de l'actuació a dia d'avui

Els treballs de remodelació de la Gran Via de les Corts Catalanes han estat afrontats per l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya, amb un cost total de 125,6 milions d'euros, i es troben a pocs mesos de la seva completa finalització, tot i que bona part de les actuacions ja es troben en servei. L'àmbit total del projecte té una llargada de 2.400 metres i una amplada mitjana de 100 metres.

■ Aparcaments

Els aparcaments es troben en servei des del passat mes d'abril, amb plena ocupació. Els accessos per a vianants estan plenament acabats.

■ Urbanització costat muntanya, de Bac de Roda a Extremadura

La urbanització del costat muntanya està pràcticament acabada, si bé encara queda ultimar la semaforització d'alguns petits carrers.

També s'ha acabat l'execució les xarxes de RPRSU (Recollida pneumàtica de residus sòlids urbans), xarxa freàtica i trasllat de serveis afectats, perfilat de terreny i pavimentació. El trànsit de vehicles pels voladissos es va implantar el passat mes de febrer.

■ Resta de urbanització: tot el costat mar i costat muntanya des de Bac de Roda a Rambla del Poble Nou

Les obres del costat mar es posaran en servei de manera progressiva durant els propers mesos. Les parades del Trambesòs es troben ja en funcionament.

S'han acabat els treballs d'implantació de la xarxa de RPRSU, clavegueram i altres infraestructures de servei. L'actuació es concentra ara en la pavimentació, mobiliari urbà i altres acabats.

