

ESTUDI D'ALTERNATIVES PER A LA RENOVACIÓ URBANA DEL TRAM FINAL DE L'AVINGUDA DE CATALUNYA I L'AVINGUDA DE LA PLATJA A SANT ADRIÀ DE BESÒS

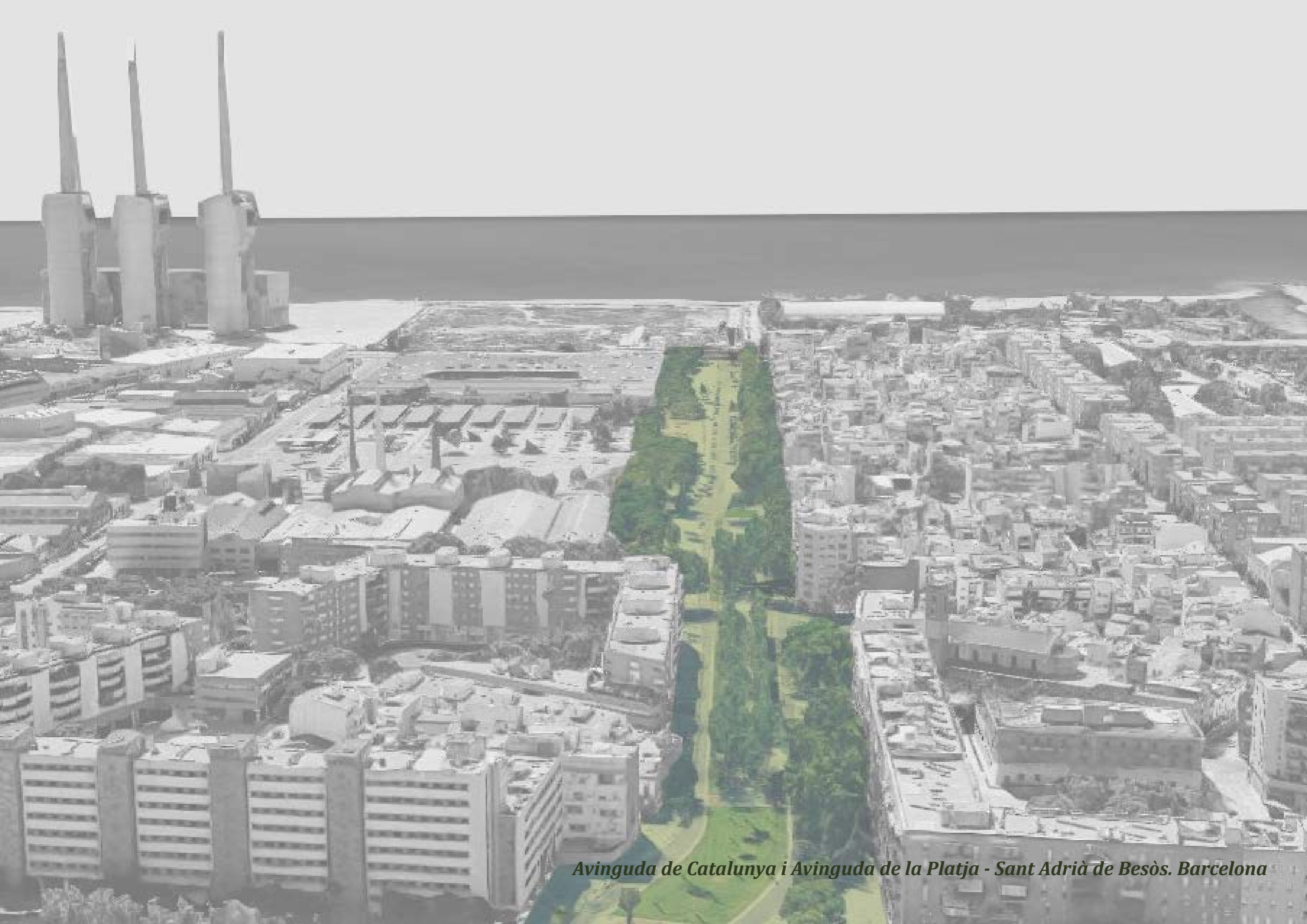
*MILLORA MANTENINT LA CONFIGURACIÓ URBANA
VS
TRANSFORMACIÓ URBANA INTEGRAL*

Sant Adrià de Besòs. Barcelona
AGOST 2022



Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

aldajover arquitectura y paisaje



Avinguda de Catalunya i Avinguda de la Platja - Sant Adrià de Besòs. Barcelona

ÍNDEX

4	01 DADES GENERALS DEL PROJECTE 01.1 Localització 01.2 Agents 01.3 Data de redacció
5	02 L'ESTAT ACTUAL DEL BARRI DE SANT JOAN BAPTISTA DINS DE SANT ADRIÀ DE BESÒS 02.1 Moment d'oportunitat
6	03 DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL
8	04 OBJECTE DE L'ENCÀRREC
9	05 OPCIÓ: MILLORA MANTENINT LA CONFIGURACIÓ URBANA 05.1 Objectius 05.2 Mesures estratègiques
10	06 OPCIÓ 2: TRANSFORMACIÓ URBANA INTEGRAL 06.1 Objectius 06.2 Mesures estratègiques
12	07 COMPARACIÓ DE LES ALTERNATIVES 07.1 Esquemes generals de les propostes 07.1.1 Continuitat per vianants 07.1.2 Infraestructura verda 07.1.3 Mobilitat rodada 07.1.4 Aparcament 07.2 Seccions i fraccions de plantes característiques de l'avinguda de la Platja 07.2.1 Parada tramvia 07.2.2 Carrer Lleida 07.2.3 Carrer Saragossa 07.2.4 Estació 07.3 Resum esquemàtics del resultat esperat 07.4 Imatges virtuals de l'avinguda de la Platja a les dues propostes
24	08 ANALÀSIS COMPLEMENTARIS REALITZATS 08.1 Pas de vianants pel passeig central al carrer de la Torrassa 08.2 Arribada de la passera del desenvolupament del front litoral en l'àmbit de les Tres Xemeneies 08.3 Plantejament d'alternatives per la xarxa d'autobusos
28	09 AGENDA 2030
29	10 OPORTUNITATS DE CO-FINANCIACIÓ



aldajjover arquitectura y paisaje

aldajjover arquitectura y paisaje
CIF: B63834287
Av. Portal del Àngel 3-5. 1^a- 2
aldajjover@aldajjover.com
934121663

01 DADES GENERALS DEL PROJECTE

01.1 Localització

L'àmbit d'estudi del present document es situa al barri de Sant Joan Baptista del terme municipal de Sant Adrià de Besòs, província de Barcelona, concretament al tram est de l'Avinguda de Catalunya, a partir de l'Avinguda de les Corts Catalanes, i tota l'Avinguda de la Platja fins al carrer Eduard Maristany.

01.2 Agents

Promotor: **Ajuntament de Sant Adrià de Besòs**
CIF: P0819300E
Plaça Vila 12, 08930, Sant Adrià de Besòs
933812004

Equip redactor: **aldajjover arquitectura y paisaje**
CIF: B63834287
Av. Portal del Àngel 3-5. 1^a- 2, 08002, Barcelona
aldajjover@aldajjover.com - 934121663

Iñaki Alday Sanz. Arquitecte. Director d'aldajjover

Margarita Jover Biboum. Arquitecta. Directora d'aldajjover

Jesús Arcos Cordón. Arquitecte. Coordinador de projecte

Francisco Mesonero Manzanares. Paisatgista i Eng. Agrícola. Coordinador de paisatge

Ana Karla Zabala. Arquitecta i Paisatgista. Cap d'equip

01.3 Data de redacció

El present document es redacta durant els mesos de juny i juliol de 2022, i es lliura el 2 d'agost de 2022.

02 L'ESTAT ACTUAL DEL BARRI DE SANT JOAN BAPTISTA DINS DE SANT ADRIÀ DEL BESÒS

Sant Adrià de Besòs, construït sobre les terres planes d'origen sedimentari de la desembocadura del riu que li dona nom, sempre ha estat condicionat per la seva singular ubicació en el territori: a ambdós costats del riu i entre dos dels municipis amb més habitants de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Les fèrtils terres del delta, al llarg de la història, s'han anat transformant d'agrícoles a industrials i finalment infraestructurals i urbanes.

Tot i que és una característica que afecta gran part del seu territori, és el marge dret del Besòs el que està més fraccionat, víctima de l'entramat ferroviari i viari de la Ronda Litoral i de les grans vies d'accés i sortida de Barcelona; i el front marítim, la zona més segregada a causa del mateix ferrocarril i el creixement industrial i d'infraestructures que progressivament s'han anat transformant en equipaments i fent-se permeable per permetre l'accés i la implantació d'usos esportius, culturals i d'oci a les seves platges. El marge esquerre del riu Besòs, on s'ubica el projecte objecte d'aquest document, està més alliberat d'aquestes grans infraestructures, però ser l'avantsala de Barcelona a les primeres línies de mar del corredor Mediterrani nord, l'exigeix ser pas transversal natural d'infraestructures, principalment de mobilitat (rodada i ferroviària) i de diferents escales, i l'acaba fraccionant.

Depenent de la solució d'aquestes infraestructures, la seva escala i de les intervencions urbanes que posteriorment han anat esmenant aquestes interrupcions, aquests talls afecten més o menys al desenvolupament de la vida diària dels adrianencs i adrianenques. Però en general, provoca una intensitat de trànsit transversal de pas que no aporta cap benefici local i que desconnecta barris.

De fet, l'àmbit concret del projecte està delimitat per dues d'aquestes infraestructures. A l'oest, la C-31 passa elevada i dificulta, però permet, la connexió per vianants i rodada entre els barris de Sant Joan Baptista i Sant Adrià Nord; i a l'est les vies de Rodalies que provoquen una desconnexió molt menys permeable amb la platja.

Al centre de l'àmbit, el carrer de la Torrassa és de menor escala, però és un dels eixos principals del polígon industrial El Sot (límit nord de l'àmbit) i del de

Badalona Sud, amb connexió directa amb el barri del Poble Nou de Barcelona. Per tant, tot i que no hi ha barreres físiques i els vehicles circulen a cota de carrer, també és un punt on es prioritza la infraestructura viària rodada davant de la dels vianants.

L'arribada de la línia T5 del Tram per aquest mateix carrer, fa la cruïlla encara més complexa i ha acabat de trencar la continuïtat real de la Rambla. Fins al punt de donar lloc a dues configuracions clarament diferenciades a l'Avinguda de la Platja.

Els carrers Pi i Gibert i Eduard Maristany també tenen continuïtat a banda i banda de l'Avinguda de la Platja, però el fet de no travessar el riu Besòs, els limita a ser vies principals de la circulació rodada local vinculada al servei dels habitatges i negocis, i a la recerca d'aparcament. Una intensitat i velocitat molt diferent que permetria reajustar l'equilibri vehicle-vianant almenys per agrupacions d'illes.

02.1 Moment d'oportunitat

La remodelació del tram final de l'Avinguda de Catalunya i de tota l'Avinguda de la Platja és una oportunitat per l'expansió del principal eix cívic i comercial de Sant Adrià de Besòs en la seva obertura al mar amb la previsió de desenvolupament del front litoral en l'àmbit de les Tres Xemeneies.

Aquesta obertura com a node d'atracció d'usuaris, dona a la intervenció una escala supramunicipal connectant amb Badalona i Santa Coloma de Gramenet, inclús metropolitana amb la xarxa de transports públics i territorial aprofitant el corredor del riu Besòs i els seus passeigs de vora.

El repte és doncs aprofitar la decisió de millorar la qualitat urbana del barri per establir criteris estratègics que fomentin la infraestructura verda i de mobilitat (lenta) intel·ligent que cosiran el municipi i el territori, en contraposició a les infraestructures transversals que històricament l'han fraccionat. Amb l'objectiu de generar un gran corredor social i ecològic (de salut, lleure, igualtat, economia, natura, diversitat..., de vida); complementant la infraestructura verda del riu Besòs, eixamplant-la i ramificant-la, amb un caràcter més urbà on el principal protagonista siguin les persones.



03 DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL

A l'àmbit de projecte es detecten 3 configuracions urbanes clarament diferenciades, d'oest a est (com s'estructurarà la descripció de l'estat actual i de les propostes al document en endavant):

- Tram 1, entre l'av. de les Corts Catalanes i el c. Pi i Gibert, amb tramvia a ambdós costats del passeig central i vorera ampla al costat sud.
- Tram 2, entre el c. Pi i Gibert i el c. de la Torrassa, amb tramvia a ambdós costats del passeig central i vorera ampla al costat nord, coincidint amb l'inici del teixit industrial i de la pineda.
- Tram 3, entre el c. de la Torrassa i c. d'Eduard Maristany, sense tramvia i amb continuïtat al costat nord del teixit industrial i de la pineda.

A continuació es fa una anàlisi de l'estat actual de l'àmbit del projecte descrivint l'espai públic prestant especial atenció als punts conflictius o amb deficiències per poder plantejar millores a les propostes:

Tot i les dificultats de superar una infraestructura tan impactant com la C-31, la connexió sota l'autopista està ben resolta i el flux de vianants és fluid entre els barris de Sant Adrià Nord i de Sant Joan Baptista.

Ja s'han aplicat estratègies com donar continuïtat al paviment de l'Av. de Catalunya, que es podien estendre al mobiliari per intentar aportar més domesticitat a un indret tan marcat per la infraestructura.

Al Tram 1, entre l'av. de les Corts Catalanes i el c. Pi i Gibert, el tramvia circula pel centre del carrer, separant-se per donar pas a una secció en rambla. La vorera nord té una mida ajustada considerant la dimensió del carrer i està estrangulada per una illa d'habitatges més antics que no s'han adaptat encara a la nova alineació de façana. Per tant, els vianants solen fer servir més el passeig central o la vorera sud, que de fet és la que connecta directament amb l'eix cívic i comercial de l'Av. de Catalunya.

Tant en aquest Tram com en el següent, la implantació del tramvia es va fer a costa d'eliminar dues franges d'aparcament en línia que existien als costats exteriors d'ambdós vials.

La plaça Francesc Macià no és veritablement una plaça, sinó que continua amb la secció en rambla. La fragmentació provocada pels vials i el tramvia fa poc viable la seva configuració com a tal. En canvi, l'am-



plada de les voreres i els espais segregats que configuren la plaça tenen una qualitat urbana acceptable i resolen bé la seva funció de voreres o passeig central. A la vorera sud, al centre d'una doble alineació d'oms, és un grup escultural format per dues escultures i una font que està en desús per problemes de filtracions d'aigua.

La cruïlla del c. de Pi i Gibert es resol adequadament amb passos de vianants a ambdues voreres i al passeig central, però la longitud d'aquest pas pel centre (18 m) és excessiva i la configuració dels carrers perpendiculars sembla que permetrien reduir-lo.

Al Tram 2, entre el c. Pi i Gibert i el c. de la Torrassa, continua la secció en rambla, però es produeix un canvi substancial a les voreres que provoca modificacions en el flux de vianants: La vorera sud, tot i que manté el teixit comercial, s'estreny considerablement; i a la vorera nord el teixit canvia a industrial i queda reulat, deixant espai per una vorera molt ampla, tant que es va implantar una altra font (també en desús, en aquest cas per problemes de manteniment), i tres alineacions de pins que formen una pineda elevada entre 60 y 100 cm de la cota de la vorera, on s'ubica una àrea de gossos aprofitant la segregació.

El passeig central, que tindria capacitat per ser el protagonista principal de la secció, gran part de l'any és més aviat inhòspit per la manca d'arbrat i acaba en cul-de-sac a una zona enjardinada que trenca la seva continuïtat. Per tant, té un ús gairebé exclusiu de baixador de les parades del tramvia.

Aquesta discontinuïtat de la rambla, sense pas de vianants central es veu gravada pel fet que el gir del tramvia obliga a allunyar el de la vorera sud que a més s'ha de protegir amb una tanca.

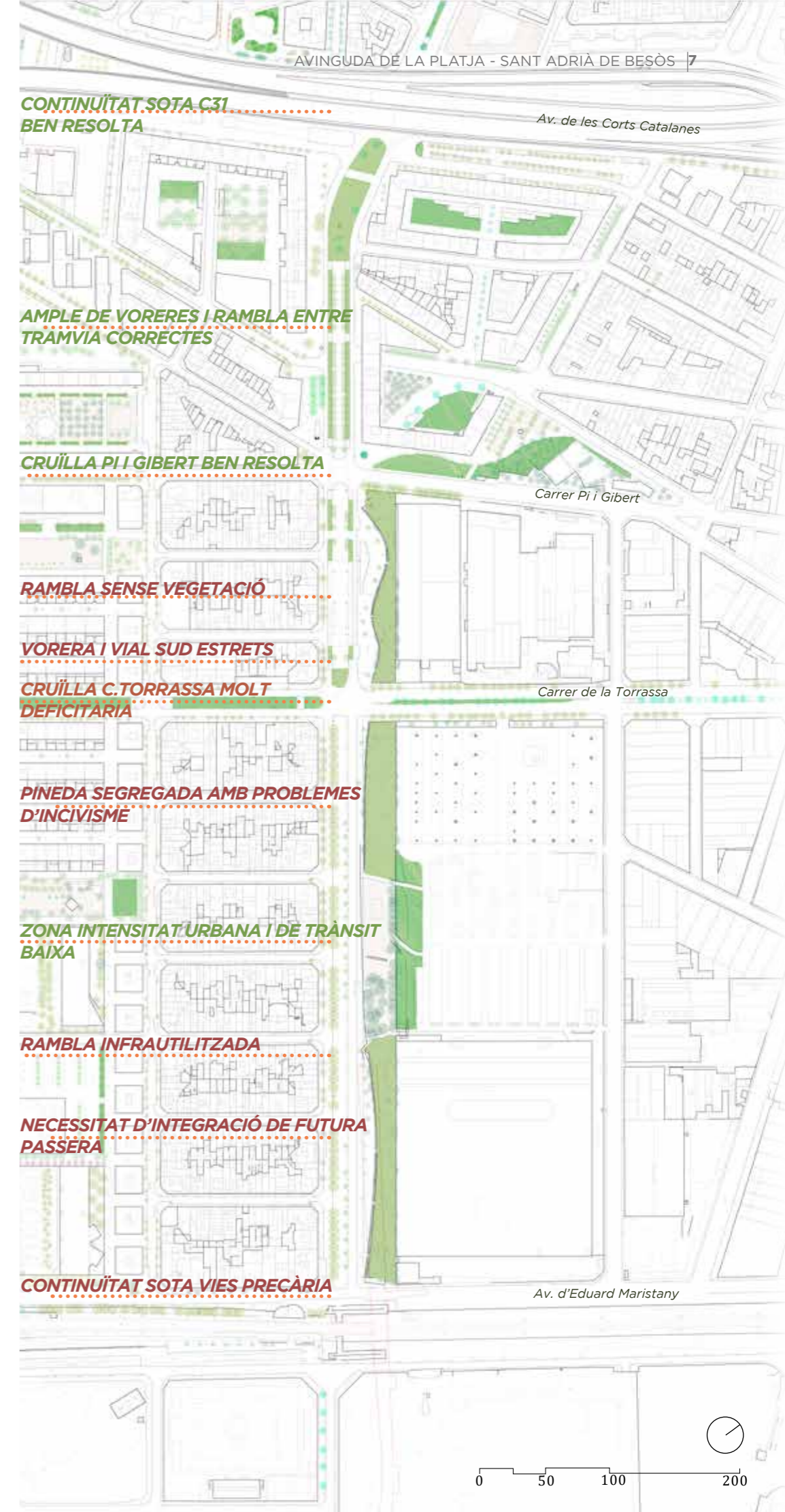
Al Tram 3, entre el c. de la Torrassa i el c. Eduard Maristany, continua la secció del Tram 2, però sense tramvia: una secció en rambla, però amb asimetries d'ús provocades per la diferència de tipologia urbana a ambdós costats. A la façana sud, amb una vorera estreta, es manté el teixit comercial tot i que es nota una davallada en la seva qualitat per la reducció del flux de vianants; i a la façana nord, ocupada íntegrament pel centre comercial Alcampo i amb una sola porta d'accés al seu aparcament en tota la longitud

del Tram, una gran vorera i la pineda a cota elevada que queda una mica desconnectada i, per tant, infrautilitzada i amb problemes d'incivisme.

El passeig central sí funciona en aquest Tram com a lloc de circulació principal escollit pels vianants. Una alineació de grans plàtans al costat sud del passeig assumeix el protagonisme i el protegeix amb la seva ombra. A l'altre extrem, alineacions discontinües (perquè per trams salten a la vorera nord) de pollancre no en gaire bon estat, no generen una ombra suficient per protegir la resta de l'avinguda. De fet, en qüestió d'ombra, tot i que al conjunt de l'àmbit la vegetació té molta presència, existeixen discontinuïtats importants a llocs estratègics que minven la seva capacitat de convertir-se en un refugi climàtic i en un connector de biodiversitat, també en part perquè l'estrat vegetal emprat és quasi exclusivament arbori.

El fet que no passi el tramvia per aquest tram de l'avinguda fa que s'hagin mantingut a les cares exteriors d'ambdós vials franges d'aparcament en línia fins a un total de 85 places i un espai de 105 metres lineals per parades finals d'autobusos prop de l'estació de Rodalies.

L'arribada de l'avinguda a l'estació de Rodalies es produeix amb una certa naturalitat tot i que està lleugerament desplaçada cap al sud. L'eix del passeig central desemboca al pas soterrani que actualment permet travessar la barrera ferroviària. En un futur pròxim, el desenvolupament urbà del front litoral en l'àmbit de les Tres Xemeneies inclourà una passera per vianants i bicicletes, amb vegetació i secció generosa (uns 12 m), que es preveu que arribi al centre de la rambla alterant significativament la seva estructura en aquesta zona.



04 OBJECTE DE L'ENCÀRREC

La present memòria i la documentació gràfica que l'acompanya respon a l'encàrrec efectuat per l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs de proposar diferents alternatives per a la renovació urbana del tram final de l'Avinguda de Catalunya (des de l'Avinguda de les Corts Catalanes) i l'Avinguda de la Platja, per sotmetre-les a participació ciutadana, avançant-se a l'evolució natural que es produirà a aquest eix amb l'obertura de la ciutat al mar.

Després d'elaborar l'anàlisi i la diagnosi de l'estat urbà i de l'espai públic de l'àmbit exposats als capítols anteriors, s'ha decidit plantejar dues propostes ben diferenciades pel que fa a la intensitat i estratègia de la intervenció:

-Millora mantenint la configuració urbana de l'espai públic existent. Una proposta continguda i factible perquè no introdueix cap variació significativa.

-Transformació urbana integral reequilibrant l'espai públic per tornar a donar protagonisme als viants i a la natura, aprofitant el moment de transformació imminent del front litoral.



05 OPCIO 1: MILLORA MANTENINT LA CONFIGURACIÓ URBANA

05.1 Objectius

Els objectius principals de la proposta són:

1. Donar continuïtat a l'eix cívic i comercial de l'Avinguda de Catalunya.
2. Garantir una continuïtat confortable de la mobilitat intel·ligent.
3. Potenciar les capacitats de l'avinguda com a refugi climàtic.
4. Reduir l'aïllament i els problemes d'incivisme a la pineda.

05.2 Mesures estratègiques

I les mesures estratègiques per assolir aquests objectius són:

- 1.A. Renovar paviments en continuïtat amb l'Avinguda de Catalunya.
- 1.B. Renovar i implantar nou mobiliari urbà per completar l'equipament de l'espai públic.
- 1.C. Renovar l'enllumenat amb tecnologia de baix consum i completar-lo a la zona de la pineda per generar un efecte dissuasiu d'usos incívics.

2.A. Recuperar el pas de vianants al centre del passeig en la cruïlla amb el carrer de la Torrassa, amb la formació d'una illa de refugi per vianants al centre.

2.B. Integrar la passera sobre la infraestructura ferroviària, desplaçant-la a la vorera nord (i part de la pineda) per separar-la dels habitatges i mantenir el passeig central de la rambla fins a l'estació de Rodalies.

2.C. Consolidar la mobilitat ciclista. Es contemplen dues alternatives a decidir segons l'estratègia futura de mobilitat de la ciutat: Convertir els vials de l'avinguda en carrils 30 on coexisteixin la mobilitat rodada i la ciclista; O generar un carril bici específic per la pineda.

2.D. En general, es mantenen els bons nivells d'accessibilitat universal de la configuració actual.

3.A. Completar la trama d'arbrat amb espècies autòctones i adaptades a l'ambient urbà, principalment caduques, per garantir la continuïtat de l'ombra. Els principals llocs on es proposa plantar són:

- Vorera sud de l'Avinguda de Catalunya.
- Plaça de Francesc Macià, aprofitant la retirada de la font. També es suggereix desplaçar lleugerament les escultures fora de l'eix central entre arbres.

- Al passeig entre les parades del tramvia. Al centre per no interferir amb les catenàries, infraestructures, ni seguretat viària, però millorant el confort.

- Alineació nord del passeig central de l'Avinguda de la Platja.

- Buïts de la vorera nord de l'Avinguda de la Platja.

- Discontinuïtat de la pineda entorn de l'accés a l'aparcament del centre comercial.

3.B. Ampliació dels escocells, freqüentment de dimensió escassa, aprofitant els treballs de re-pavimentació. Estratègicament, es proposa connectar els escocells de dos o més plàtans del passeig central de l'Avinguda de la Platja per augmentar la permeabilitat, implantar encara que localment sistemes urbans de drenatges sostenibles (SUDS), i generar espais d'oportunitat per plantar vegetació arbustiva baixa.

3.C. Millorar la diversitat ambiental amb la introducció d'estrat arbustiu, aprofitant els espais d'oportunitat:

- Vas de la font davant de les parades del tramvia. Donats els problemes de manteniment de la font, es recomana desmantellar les instal·lacions d'aigua i condicionar el seu vas per generar una gran jardineria on introduir vegetació d'estrat arbustiu i algun exemplar arbori baix.

- Escocells ampliat entre plàtans.

- Límit entre la pineda i el teixit industrial per generar un coixí davant dels murs cecs.

Es tindran en compte criteris de disseny d'espai públic de gènere a l'hora d'escollir les espècies per garantir la visibilitat.

4.A. Segons l'elecció del carril bici, instaurar un camí longitudinal a l'ombra de la pineda equipat amb mobiliari urbà, especialment a la zona d'accés al centre comercial per ser la zona de més intensitat de pas.

4.B. Instal·lar un circuit esportiu repartit al llarg de la pineda per generar diferents pols d'activitat.

4.C. Resoldre l'arribada de la rampa de la passera de connexió amb el desenvolupament del front marítim amb la implantació d'una zona d'esbarjo per a gossos (agility) que resolgui els espais menys accessibles.



CONTINUÏTAT DE PAVIMENTS DE L'AV. DE CATALUNYA

COMPLETAR ARBRAT

COL·LOCAR ARBRAT AL CENTRE DE LA RAMBLA

NOU PAS DE VIANANTS CONECTANT RAMBLES

COMPLETAR ARBRAT

INTRODUCCIÓ DE ZONES ESPORTIVES A LA PINEDA

COMPLETAR ARBRAT

CONTINUÏTAT DE PAVIMENTS DE L'AV. DE CATALUNYA

NECESSITAT D'INTEGRACIÓ DE FUTURA PASSERA

06 OPCIO 2: TRANSFORMACIÓ URBANA INTEGRAL

A més dels objectius i les millores plantejades a l'apartat anterior, es proposa una transformació integral molt més profunda modificant la configuració urbana, localitzada principalment a la Rambla de la Platja.

06.1 Objectius

Els objectius principals de la proposta són:

1. Reequilibrar l'espai destinat al vianant enfront del vehicle per millorar la qualitat de vida dels veïns.
2. Donar continuïtat a l'eix cívic i comercial de l'Avinguda de Catalunya.
3. Garantir una continuïtat confortable de la mobilitat intel·ligent.
4. Potenciar les capacitats de l'avinguda com a refugi climàtic i connector ecològic.
5. Introduir i endreçar usos complementaris a les terrasses al passeig central de l'Avinguda de la Platja.
6. Reduir l'aïllament i els problemes d'incivisme a la pineda.

06.2 Mesures estratègiques

I les mesures estratègiques per assolir aquests objectius són:

1.A. A l'Avinguda de Catalunya donar continuïtat a les voreres del costat sud, obligant als cotxes a pujar i cedir el pas als vianants als carrers de Sant Pere, Sant Joaquim i Pi i Gibert. Donada la baixa intensitat de trànsit al carrer Sant Joaquim, es proposa que aquesta pacificació puntual s'estengui a tot el carrer.

1.B. Resoldre amb plataforma única el vial sud de l'Avinguda de la Platja des de carrer de Pi i Gibert fins al de la Torrassa. Aquesta mesura dissuasiva reduirà encara més el trànsit de vehicles en aquest punt, on l'estreta vorera podrà expandir-se en convivència fins a la via del tramvia. L'efectivitat d'aquesta mesura dependrà en part de la modificació de la xarxa d'autobusos per evitar el seu pas per aquest punt.

1.C. Resoldre amb plataforma única el vial sud de l'Avinguda de la Platja des del carrer de la Torrassa fins al d'Eduard Maristany, expandint l'espai per vianants des de la façana fins al final ampliat del passeig central. Les principals conseqüències de mobilitat d'aquesta mesura són:

-S'elimina la línia d'aparcament a la vorera dels habitatges. D'aquesta manera desapareix el vehicle de l'espai públic i es redueix el trànsit de recerca d'aparcament. El nombre

de places d'aparcament queda compensat al 100% amb la transformació a semibateria de les del vial nord.

- Es proposa restringir als veïns l'aparcament dels carrers transversals per minimitzar el pas de vehicles per la via pacificada.

- S'interromp la circulació longitudinal de direcció platja (excepte per bicicletes i emergències) amb la reordenació dels carrers transversals en recorregut circular que donin sortida al trànsit i la col·locació de barreres o pilones. Es diferenciarà el paviment del vial per fer més evident les prohibicions.

- Es reserven els sobreamples dels xamfrans per places de càrrega i descàrrega en franges horàries limitades.

- Es redefeix la xarxa d'autobusos evitant el seu pas pel vial pacificat. A les obres de reasfaltat de primavera de 2022, ja es va provar un recorregut alternatiu amb èxit.

2.A. Renovar paviments en continuïtat amb l'Avinguda de Catalunya.

2.B. Renovar i implantar nou mobiliari urbà per completar l'equipament de l'espai públic.

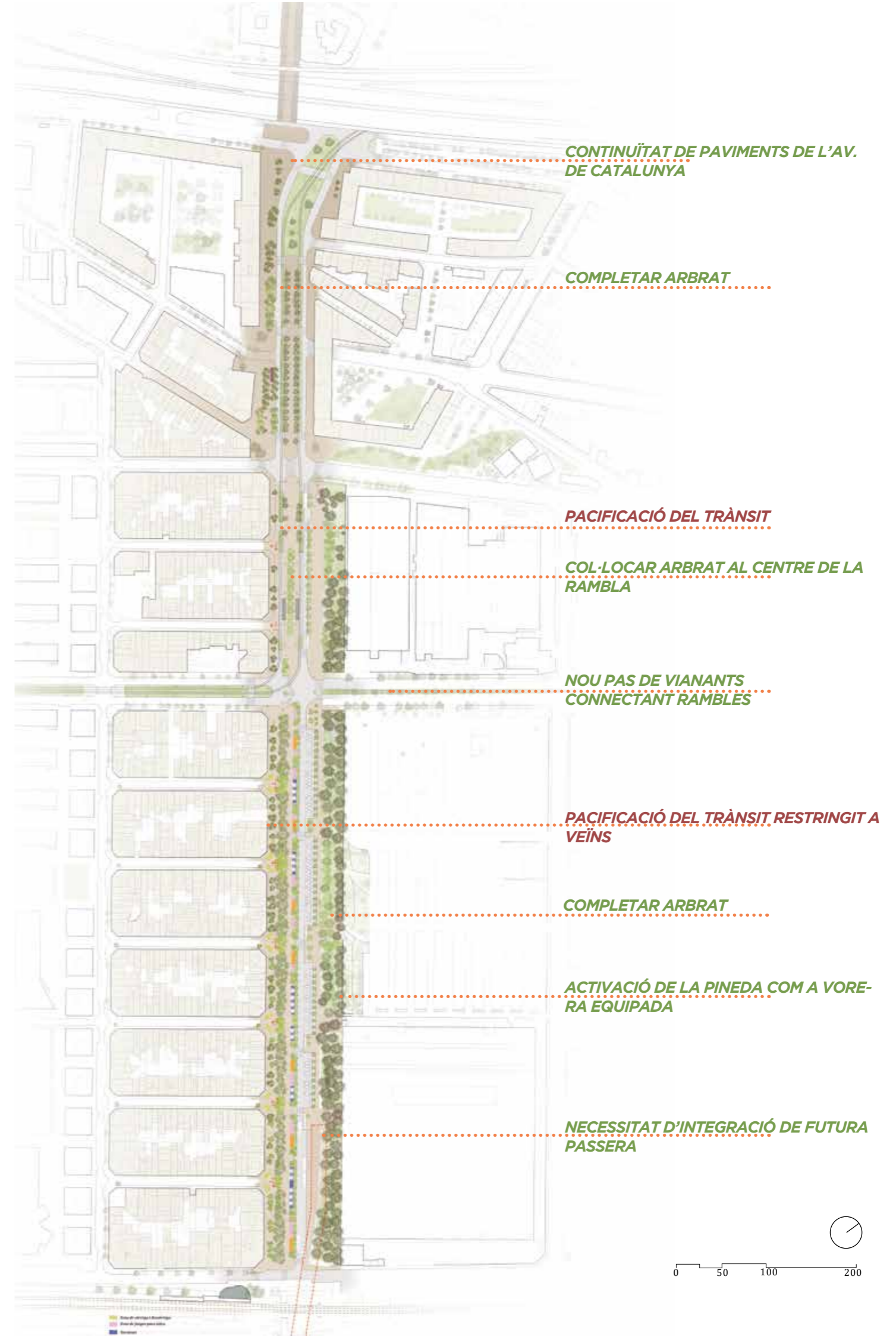
2.C. Renovar l'enllumenat amb tecnologia de baix consum, adaptar-lo a la nova configuració de l'avinguda i completar-lo a la zona de la pineda per generar un efecte dissuasiu d'usos incívics.

3.A. Reduir la longitud del pas de vianants del carrer Pi i Gibert, ajustant-se a l'amplada imprescindible dels vials per apropar els passejos centrals. Aquesta intervenció permetrà plantar nous arbres, estenent l'ombra.

3.B. Recuperar el pas de vianants al centre del passeig a la cruïlla amb el carrer de la Torrassa, amb la formació d'una illa de refugi per vianants al centre.

3.C. Integrar la passera sobre la infraestructura ferroviària, desplaçant-la a la vorera nord (i part de la pineda) per separar-la dels habitatges i mantenir el passeig central de la rambla fins a l'estació de Rodalies.

3.D. Consolidar la mobilitat ciclista permetent la seva circulació eb direcció mar pels vials pacificats i convertint la resta de vials de tot l'àmbit en carrils 30 on coexisteixin la mobilitat rodada i la ciclista.



3.E. Millorar l'accessibilitat universal amb la instauració de plataformes úniques i amb la posada a nivell de la vorera nord i la pineda, actualment a diferent cota.

4.A. Completar la trama d'arbrat amb espècies autòctones i adaptades a l'ambient urbà, principalment caduques, per garantir la continuïtat de l'ombra. Els principals llocs on es proposa plantar són:

- Vorera sud de l'Avinguda de Catalunya.
- Plaça de Francesc Macià, aprofitant la retirada de la font. També es suggereix desplaçar lleugerament les escultures fora de l'eix central entre arbres.
- Al passeig entre les parades del tramvia. Al centre per no interferir amb les catenàries, infraestructures, ni seguretat viària, però millorant el confort.
- Nova alineació en escocell continu a la vorera nord enfront de les parades del tramvia, aprofitant el sobreample després d'eliminar la font en desús.
- En continuïtat de la pineda a la zona de la font eliminada.
- Discontinuïtat de la pineda entorn de l'accés a l'aparcament del centre comercial.
- Nova alineació d'arbres al costat nord del passeig central aprofitant l'increment d'ample, en convivència amb els trams de pollancrees existents.
- Nova alineació d'arbres entre els nous aparcaments en semibateria i la nova vorera nord en contacte amb la pineda.
- Puntualment, a la vorera sud entre els arbres existents, però més separats de les façanes aprofitant l'eliminació de la línia d'aparcament.

4.B. Implantar sistemes urbans de drenatges sostenibles (SUDS) on les noves alineacions d'arbres coincideixen amb punts baixos de zones per vianants o enjardinades. Amb aquesta estratègia, gran part de l'aigua de pluja es retindrà i filtrarà al freàtic, especialment al Tram 3 on només s'envia a la xarxa de sanejament la que cau sobre la calçada per evitar la contaminació per olis.

- Escocell continu a la vorera nord enfront de les parades del tramvia.
- Escocell continu entre els nous aparcaments en semibateria i la nova vorera nord en contacte amb la pineda.

- Estratègicament, es proposa connectar els escocells de dos o més plàtans del passeig central de l'Avinguda de la Platja per augmentar la permeabilitat, implantar-lo encara que localment.

4.C. Ampliació dels escocells, freqüentment de dimensió escassa, aprofitant els treballs de re-pavimentació.

4.D. Millorar la diversitat ambiental amb la introducció d'estrat arbustiu, incrementant significativament la superfície permeable, aprofitant els espais d'oportunitat:

- Escocells on s'implanten SUDS.
- Franja de separació del vial i delimitació dels espais d'estada, terrassa i joc del passeig central de l'Avinguda de la Platja.
- Límit entre la pineda i el teixit industrial per generar un coixí davant dels murs cecs.

Es tindran en compte criteris de disseny d'espai públic de gènere a l'hora d'escollir les espècies per garantir la visibilitat.

5.A. Generar espais d'estada i joc en petits salons urbans envoltats de vegetació i protegits del vial.

5.B. Limitar la dimensió de les terrasses en zones acotades per vegetació.

5.C. Afavorir la permeabilitat visual i de pas per permetre fluxos diferents dels longitudinals.

6.A. Posar la vorera nord a cota de la pineda. L'increment d'amplada de l'aparcament en semibateria dona l'opció d'arribar a la cota de la pineda des dels pas de vianants amb uns pendents suaus i accessibles. S'estreny la vorera, però guanya tot l'ample de la pineda, eliminant la discontinuïtat que provoca actualment la diferència de cota.

6.B. Instaurar un camí longitudinal a l'ombra de la pineda equipat amb mobiliari urbà, especialment a la zona d'accés al centre comercial per ser la zona de més intensitat de pas.

6.C. Instal·lar un circuit esportiu repartit al llarg de la pineda per generar diferents pols d'activitat.

6.D. Resoldre l'arribada de la rampa de la passera de connexió amb el desenvolupament del front marítim amb la implantació d'una zona d'esbarjo per a gossos (agility) que resolgui els espais menys accessibles.



07 COMPARACIÓ DE LES ALTERNATIVES

A continuació es mostren en paral·lel esquemes, seccions i fraccions de plantes, resum esquemàtics dels resultats esperats i imatges virtuals de les dues propostes per facilitar la seva comparació i ajudar en el procés de participació ciutadana per escollir l'opció més adient.

07.1 ESQUEMES GENERALS DE LES PROPOSTES

CONTINUÏTAT PER VIANANTS

ESTAT ACTUAL MILLORAT:

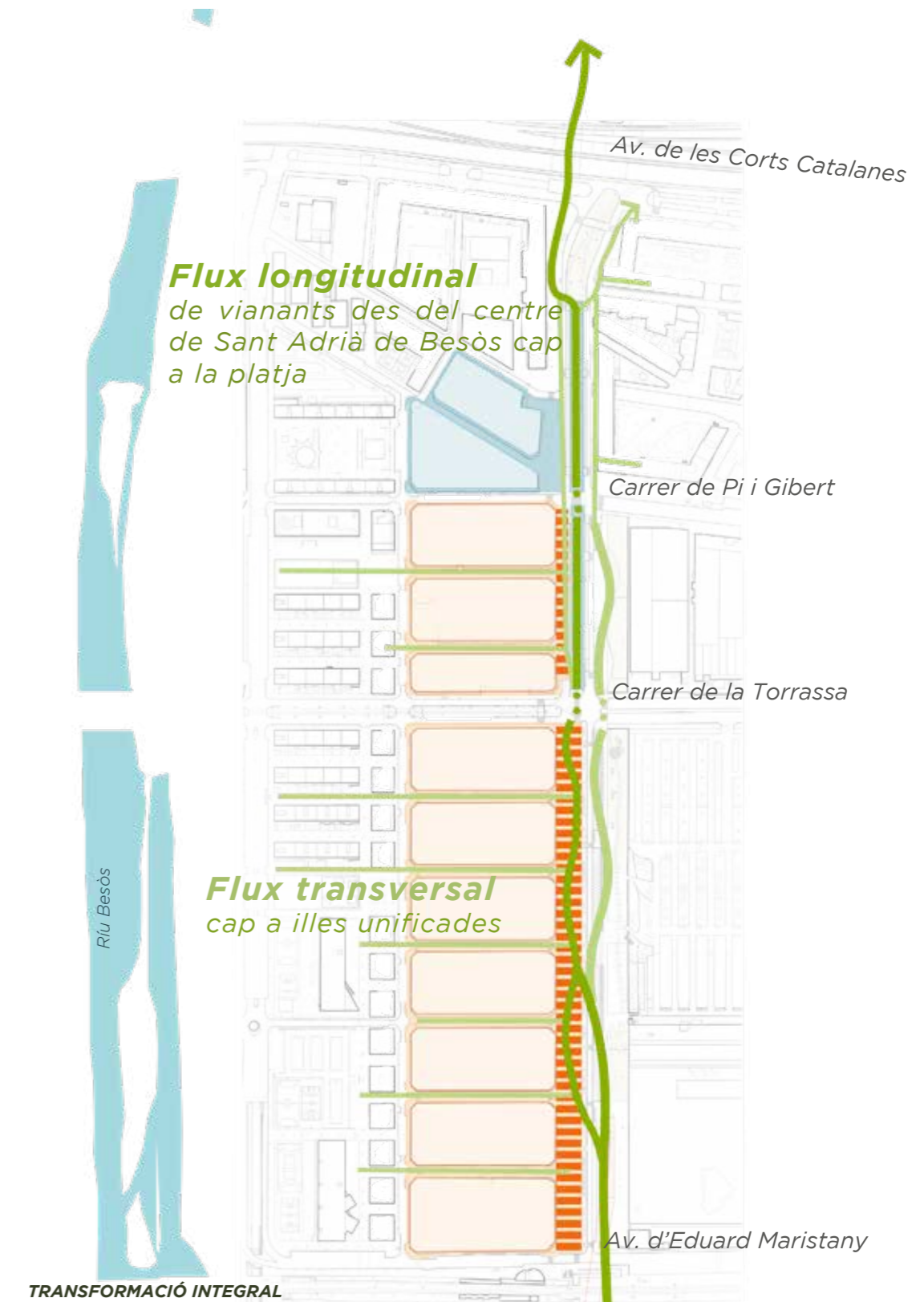
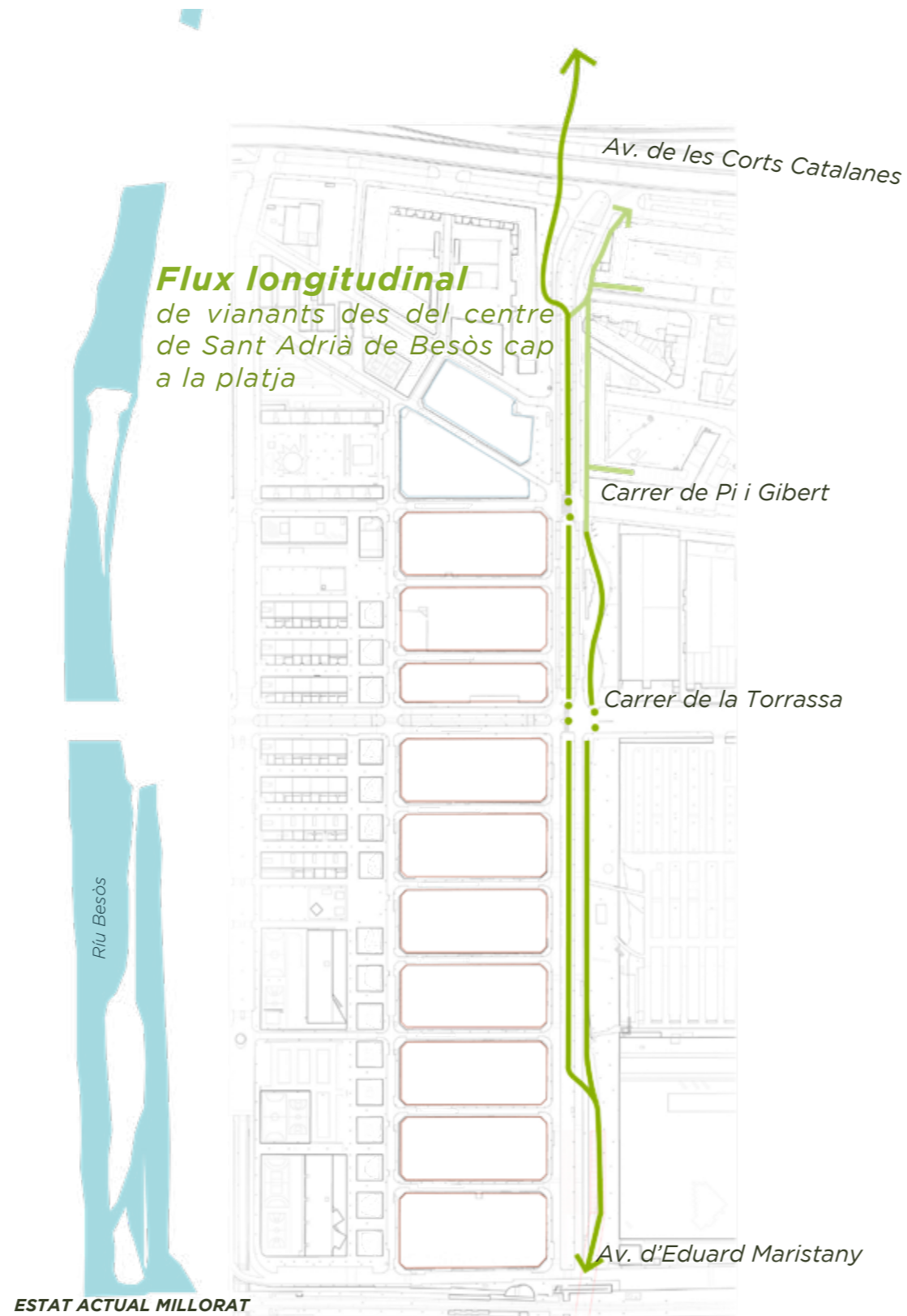
Continuïtat de l'eix urbà

Resolt el pas sota la C31 i l'arribada fins a la plaça Francesc Macià, i tenint en compte que la pineda discorre lleugerament elevada i al costat de la zona industrial, en endavant, els passejos centrals han d'assumir el protagonisme i esdevenir l'estructura principal de l'eix urbà. Per garantir la seva continuïtat és fonamental la **recuperació del pas de vianants central al carrer de la Torrassa** i evitar que la futura passera sobre les vies del tren la interrompin. Aquesta serà accessible des de la zona de la pineda.

TRANSFORMACIÓ INTEGRAL:

Eix urbà continu i eixamplat

En una **aposta ferma per la mobilitat intel·ligent**, es transforma el caràcter del vial del costat riu des de c. de Pi i Gibert fins a c. d'Eduard Maristany. Excepte el primer tram que conviu amb el tramvia, a la resta de l'av. de la Platja **eixampla el protagonisme dels vianants des de les façanes fins al final del passeig central** (uns 25 m). L'altra vorera es posa a cota de pineda per activar-la i incorporar-la a la secció efectiva de l'avinguda. Aquesta pacificació també influirà en els carrers transversals que, sense cap transformació, esdevindran connectors amb el passeig de la riba del riu Besòs.



07.1 ESQUEMES GENERALS DE LES PROPOSTES

07.1.1 INFRAESTRUCTURA VERDA

ESTAT ACTUAL MILLORAT:

Infraestructura verda

Per millorar la infraestructura verda existent i **consolidar l'eix com a refugi climàtic**, es proposa corregir la discontinuïtat de l'arbrat i incrementar així el nombre d'arbres a la vorera riu de l'Av. de Catalunya, entre les parades del tramvia, al costat polígon de la rambla i al centre de la pineda. Complementàriament, s'introdueix vegetació de baix estrat als escocells ampliats entre alguns plàtans de la rambla i en el límit de la pineda amb la zona industrial. On sigui possible s'incrementarà la permeabilitat del terra i s'instauraran sistemes urbans de drenatge sostenible (SUDS).

TRANSFORMACIÓ INTEGRAL:

Infraestructura verda millorada

L'eixamplament de l'espai pels vianants ofereix també la possibilitat d'incrementar la riquesa de la infraestructura verda. A més de completar l'arbrat a les discontinuïtats existents, també s'amplia en una nova línia entre el vial i la pineda. **L'estrat arbustiu baix pren protagonisme** a l'espai públic coexistent amb arbres als grans escocells i ajudant a configurar proteccions enfront del trànsit. Els escocells situats a les cotes baixes dels espais per vianants es resolen amb **sistemes urbans de drenatge sostenible (SUDS)**, mentre que les pluvials del vial continuen recollint-se al sanejament general per evitar contaminar el freàtic amb olis. La infraestructura verda resultant complementarà i eixamplarà la del corredor del riu Besòs.



ESTAT ACTUAL MILLORAT

TRANSFORMACIÓ INTEGRAL

07.1.2 MOBILITAT RODADA

ESTAT ACTUAL MILLORAT:

Mobilitat Viària no afectada

La millora de l'espai públic **no afecta en aquesta opció a la mobilitat viària**, excepte en la incorporació d'un nou pas de vianants a la cruïlla de l'Avinguda de la Platja amb el c. de la Torrassa.

La xarxa d'autobusos públics pot continuar funcionant com actualment i es consolida l'ús de la bicicleta senyalitzant ambdós vials a costat i costat de la rambla com a **carrils 30 en coexistència**.

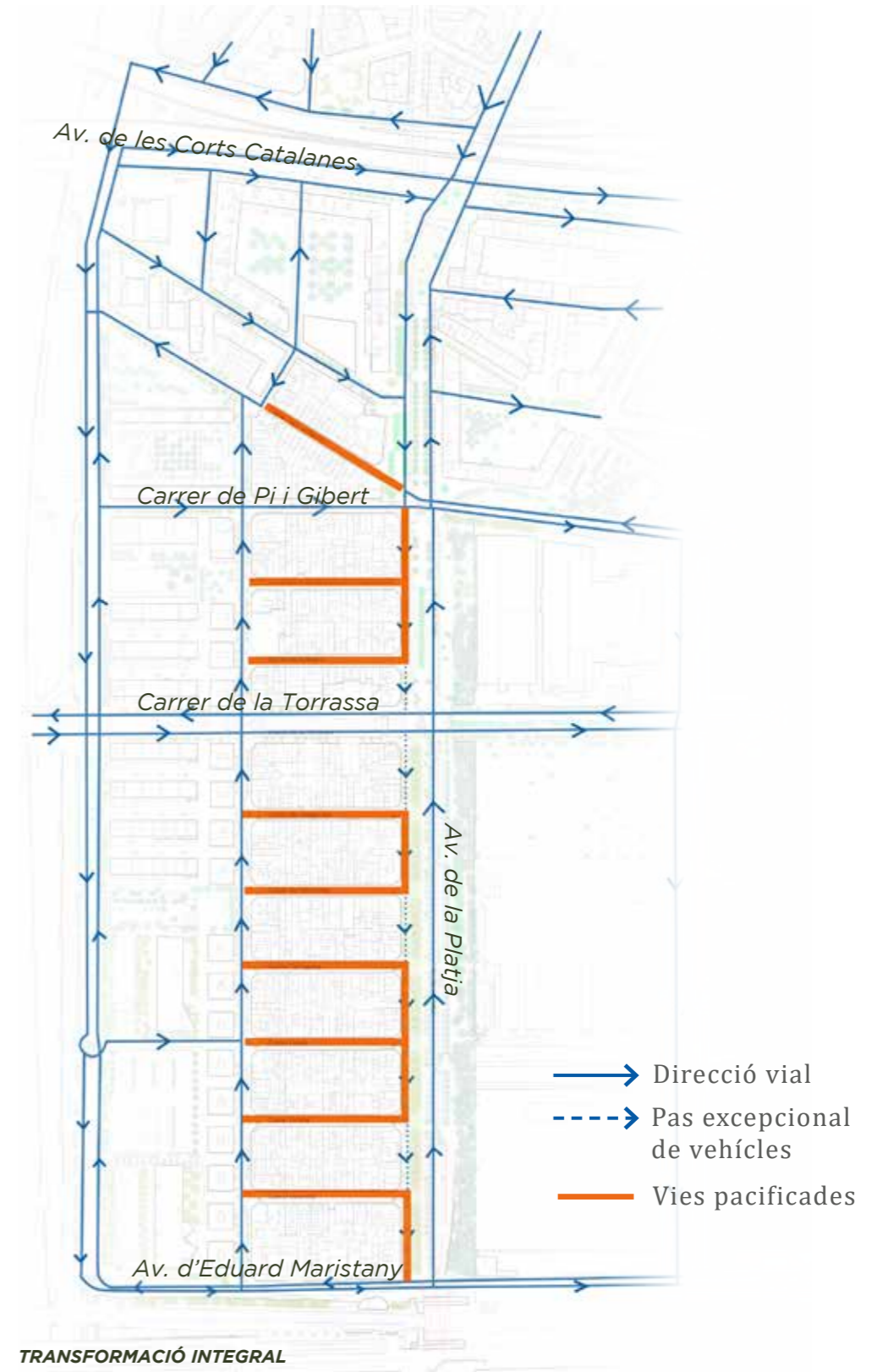
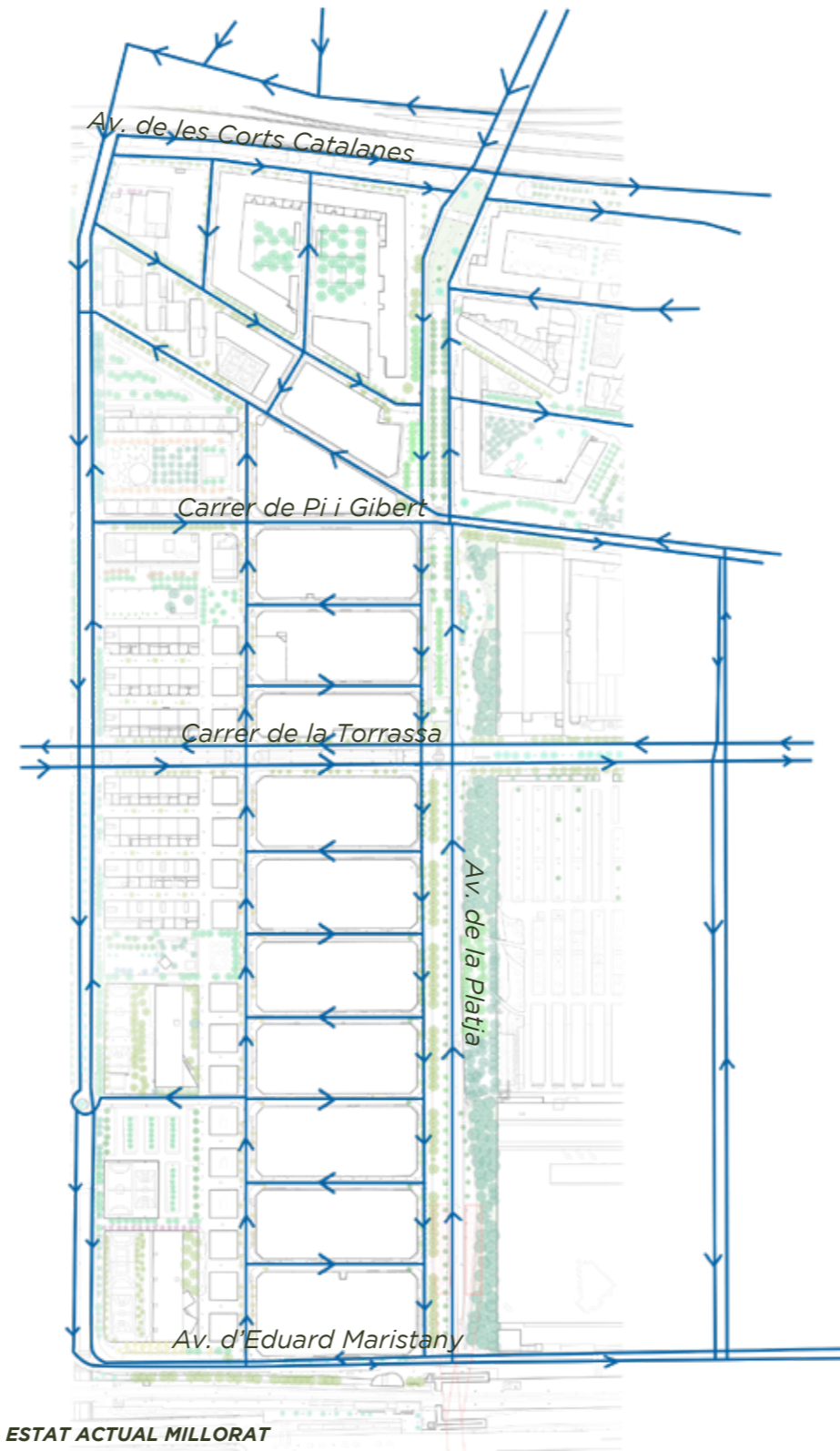
Transversalment, es considera interessant continuar amb la secció de vial recentment instal·lada des del c. de Barcelona als carrers equivalents, que sense afectar a la circulació, millora significativament l'equilibri entre vehicles i vianants.

TRANSFORMACIÓ INTEGRAL:

Reequilibri de Mobilitat

Sense afectar la mobilitat dels eixos transversals principals que travessen el municipi, s'aprofita la baixa intensitat de trànsit interior del barri per **restringir l'accés al vial del costat riu i interrompre la seva continuïtat**, excepte per bicicletes i emergències, fent així efectiva la seva pacificació. La circulació dels carrers perpendiculars s'organitza en circuits tancats minimitzant el temps d'estada a l'Avinguda de la Rambla.

S'analitzaran diverses opcions d'ajust de la xarxa d'autobusos públics per garantir el seu servei. Una d'elles consisteix a consolidar els recorreguts temporals emprats durant els treballs de reasfaltat del vial del costat riu de l'av. de la Platja. En l'altra direcció, no es modificaria i també es consolidaria l'ús de la bicicleta senyalitzant el vial com a carrils 30 en coexistència.



- Direcció vial
- Pas excepcional de vehicles
- Vies pacificades

07.1.3 APARCAMENT

ESTAT ACTUAL MILLORAT:

Aparcament no afectat

El fet de mantenir la configuració urbana actual fa que, en aquesta proposta, **l'aparcament no es vegi afectat**. Per comparativa, a continuació es descriu l'aparcament existent entre el c. de la Torrassa i c. Eduard Maristany: Al vial de costat riu, tocant a les voreres de façanes existents 46 places d'aparcament en línia. En l'altra direcció, a la vorera de la pineda 39 places més en línia (fins a **un total de 85 aparcaments**) i un espai de 105 metres lineals per l'estacionament d'autobusos als seus finals de línia.

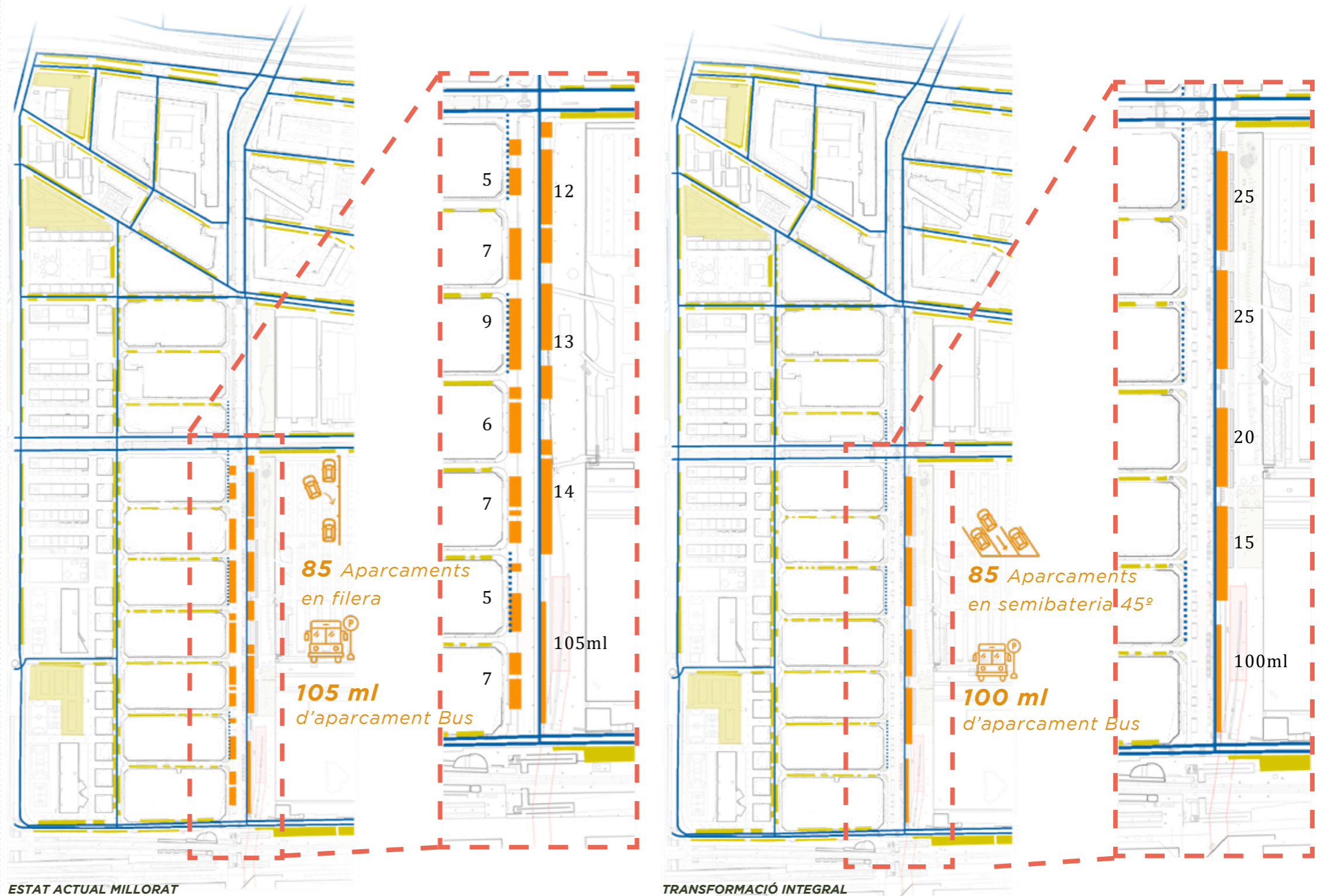
TRANSFORMACIÓ INTEGRAL:

Mateix nombre de places d'aparcament

La transformació integral de l'av. de la Platja entre el c. de la Torrassa i c. d'Eduard Maristany **elimina tots els aparcaments de la vorera de les façanes**, permeten exclusivament la parada per càrrega i descàrrega als xamfrans.

En l'altra direcció, en canvi, gràcies al canvi d'aparcament en línia a semibateria (que suposa ampliar la zona asfaltada) s'aconsegueixen ubicar les mateixes **85 places d'aparcaments** que existeixen avui dia a ambdós vials i mantenir un espai de 100 metres lineals per l'estacionament d'autobusos als seus finals de línia.

Per reduir el trànsit pel vial pacificat i compensar el petit increment de distància entre els aparcaments i els habitatges, es proposa que els aparcaments existents als carrers transversals entre el c. de Pi i Gibert i c. de València, siguin d'ús restringit pels veïns i veïnes del barri.



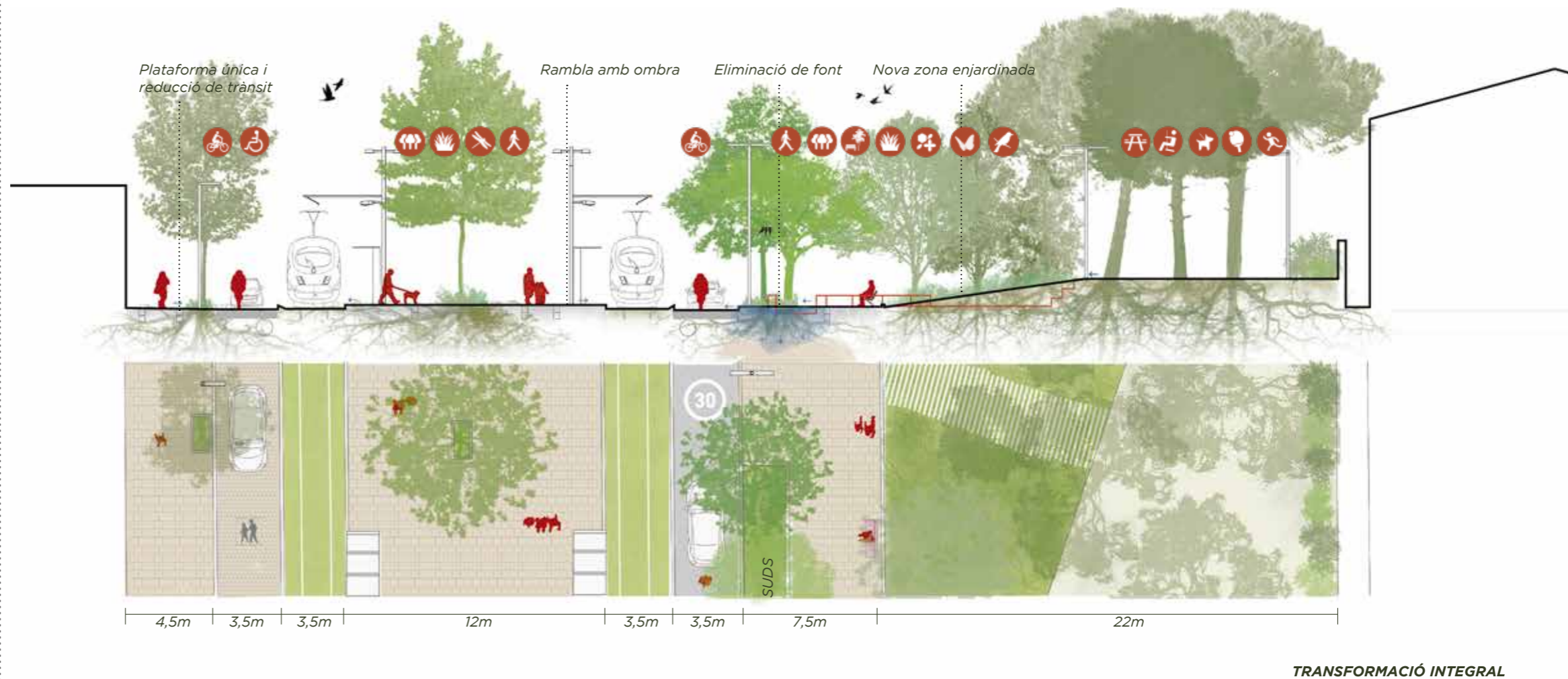
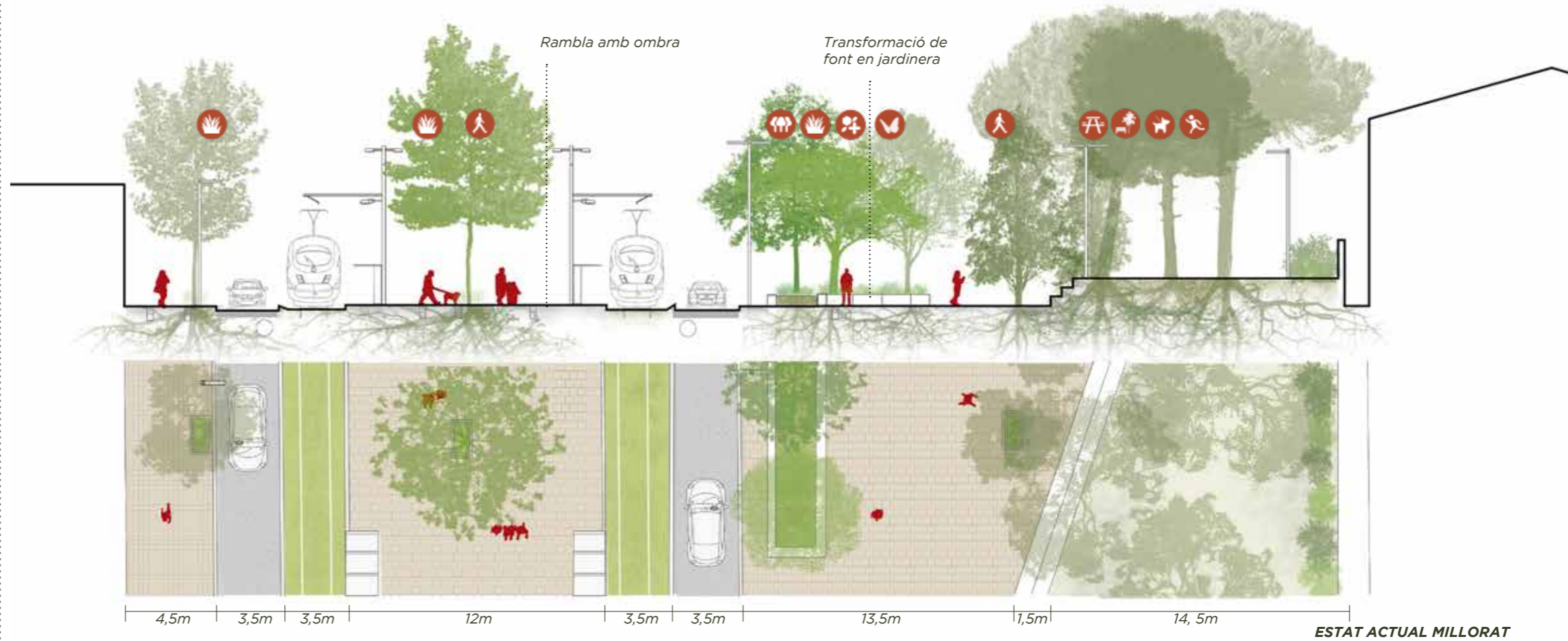
07.2 SECCIONS I FRACCIONS DE PLANTES CARACTERÍSTIQUES DE L'AVINGUDA DE LA PLATJA

Les seccions escollides responen a situacions tipus de les zones on es proposa una transformació més significativa a l'opció de Transformació urbana integral per permetre la seva comparació.

07.2.1 PARADA TRAMVIA

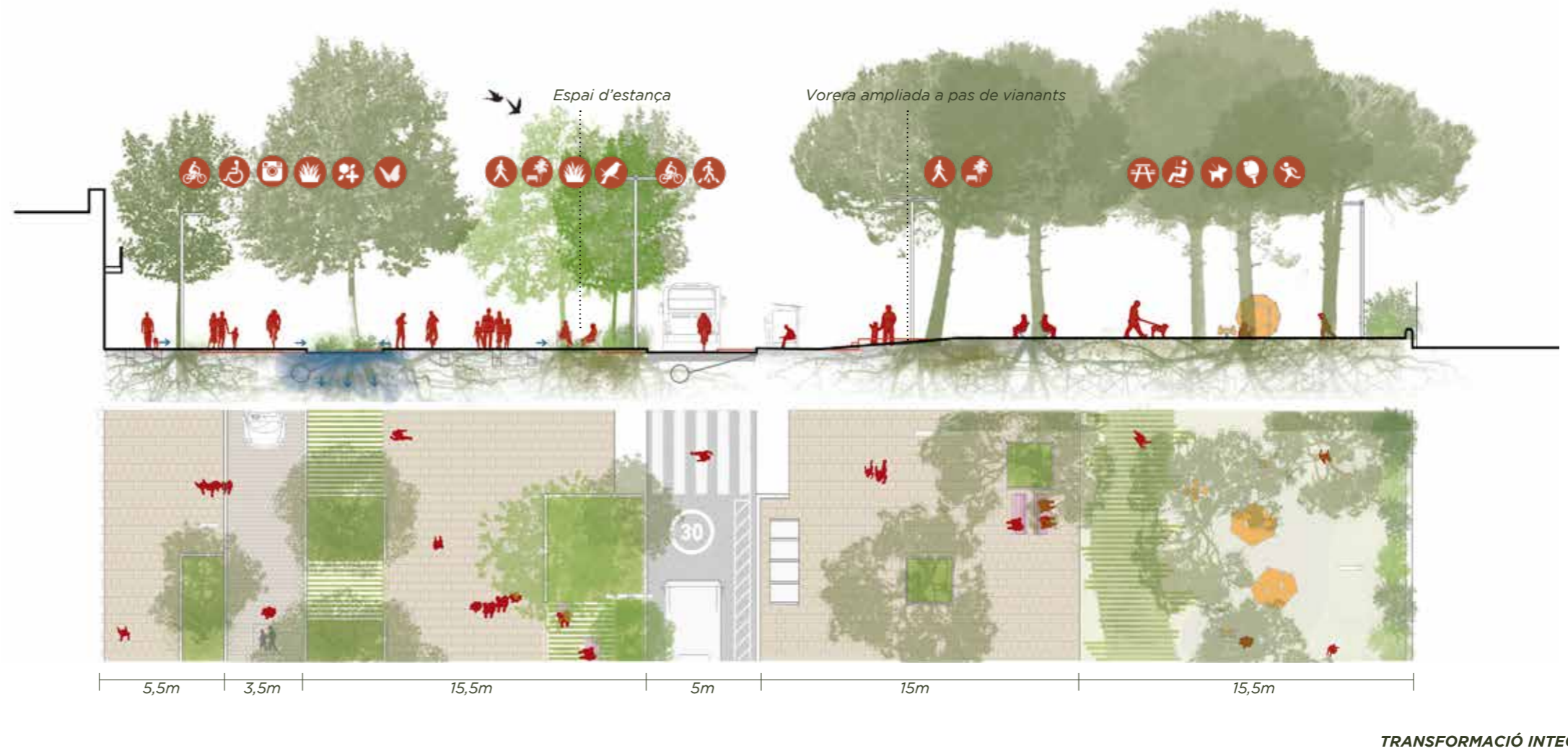
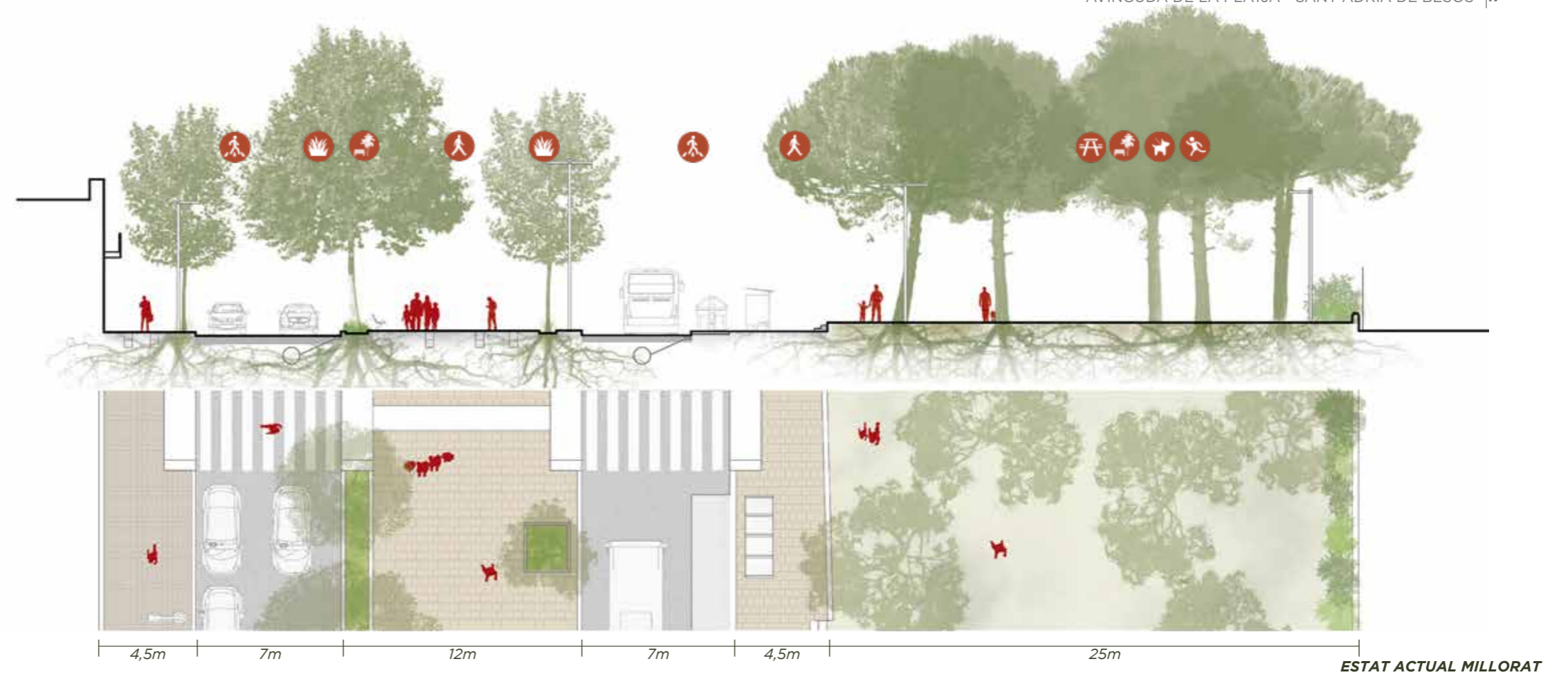
L'opció millorada incorpora una línia d'arbres al centre de la rambla i transformar la font en desús en una jardinera.

L'opció de transformació integral, inclou també el canvi del vial sud a plataforma única amb prioritat per viants, i reforma per complet la vorera nord eliminant la font per generar una vorera ampla amb arbrat d'alineació en SUDS i una zona enjardinada en continuació de la pineda.



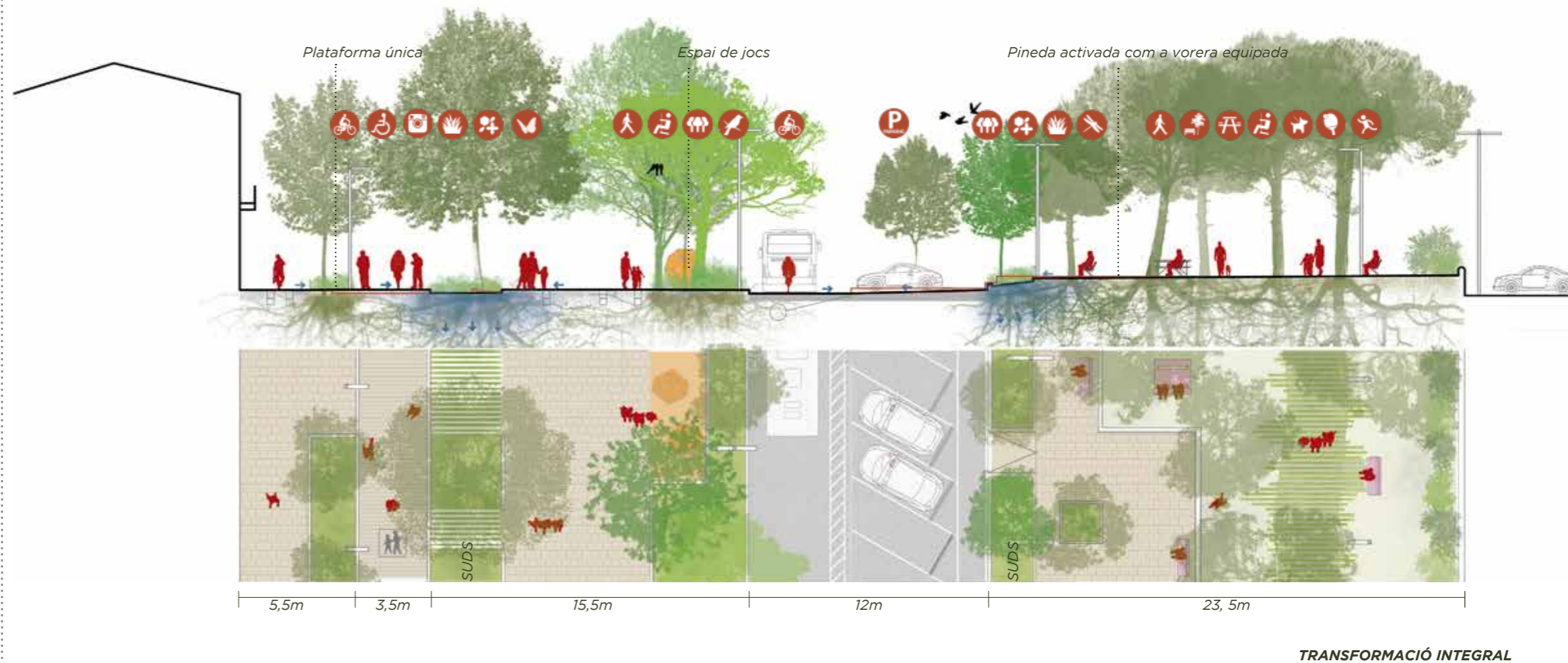
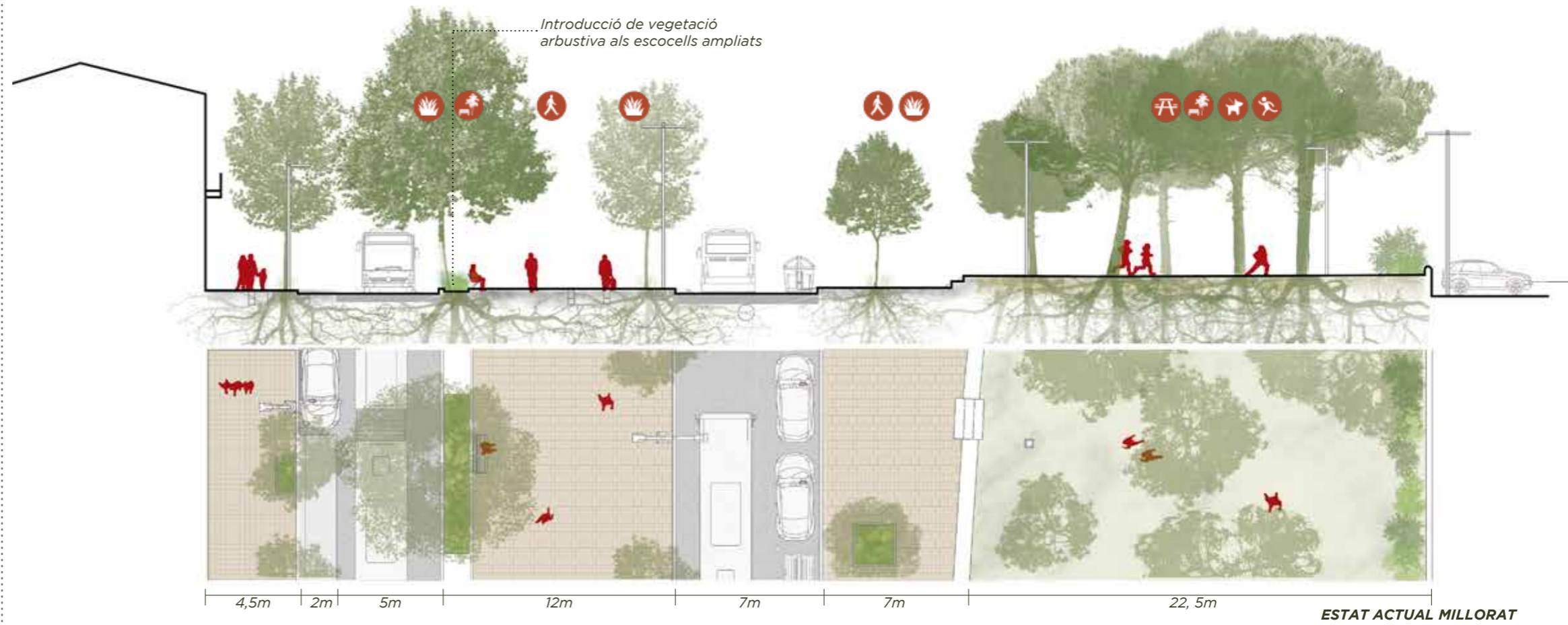
07.2.2 CARRER LLEIDA

La transformació integral inclou plataforma única de façana a final de passeig central ampliat, grans escocells amb SUDS, zones per jocs, el canvi d'aparcament a semibateria i la vorera a cota de pineda que aconseguix l'activació completa d'aquesta.



07.2.3 CARRER SARAGOSSA

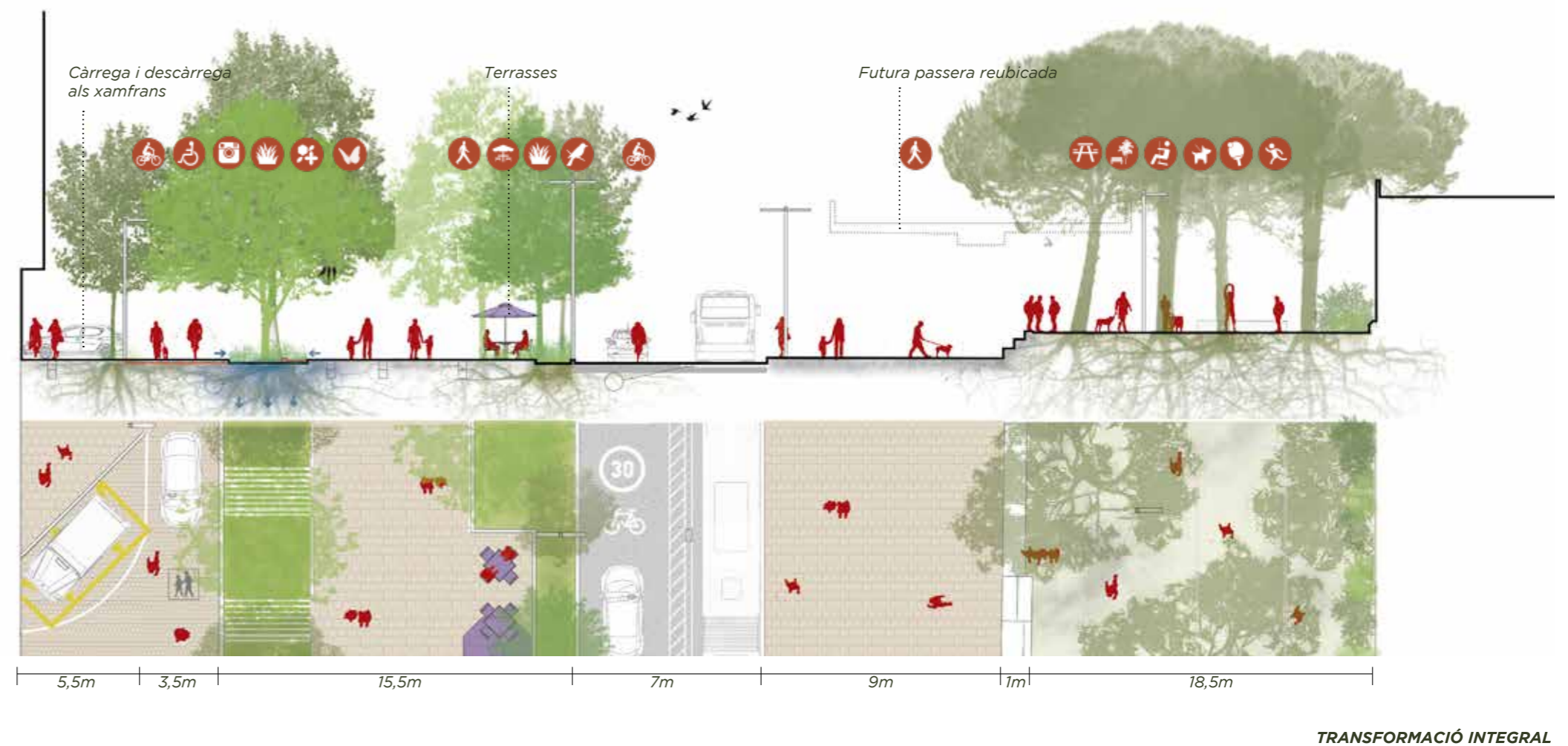
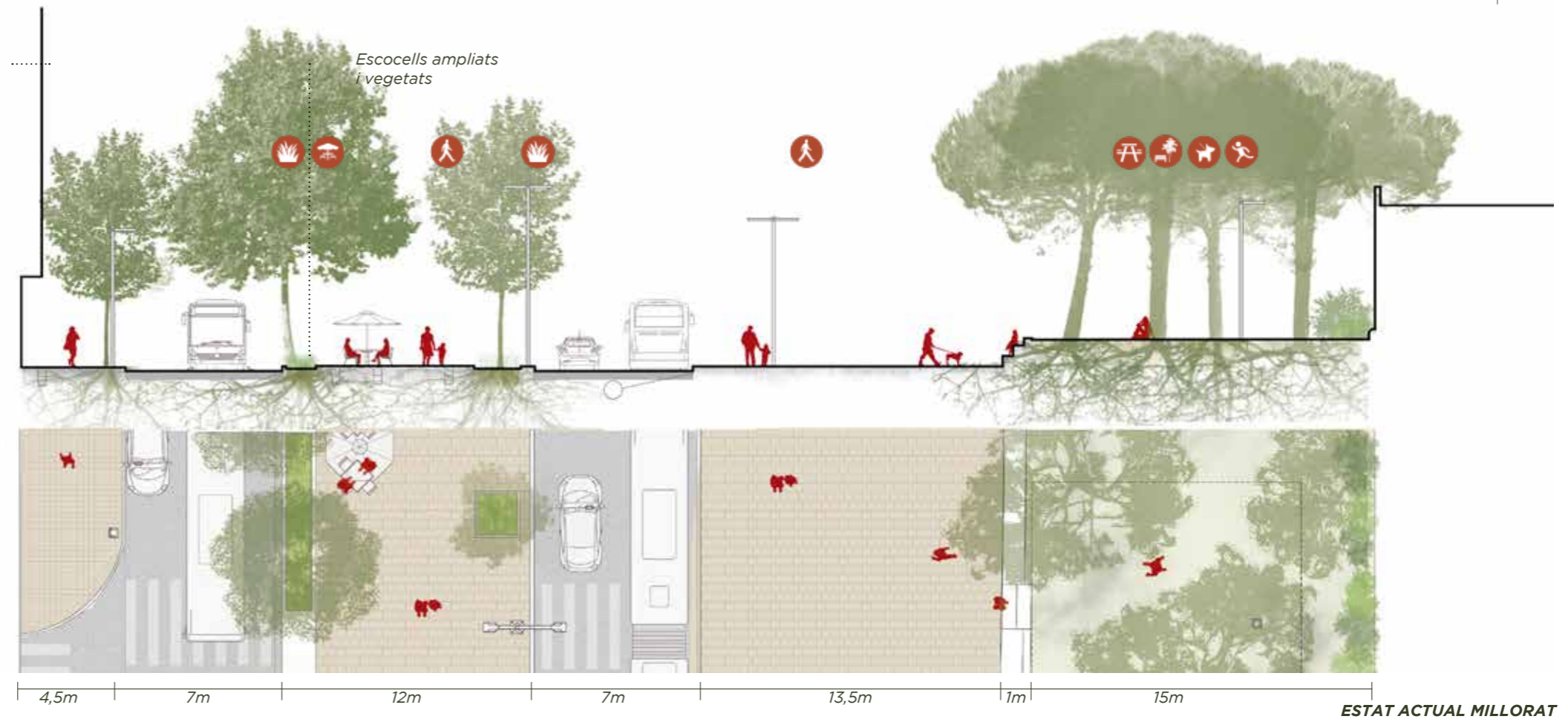
Solució de qualitat per cadascuna de les dues opcions, que explica el pendent suau accessible que es genera a l'opció de transformació integral per posar a nivell la vorera i la pineda.



07.2.4 ESTACIÓ

Aquesta comparativa a la cruïlla amb el carrer de València mostra com l'opció de transformació integral dona la possibilitat d'habilitar als xamfrans zones de càrrega i descàrrega amb limitació horària i la situació endreçada i acotada de les terrasses sense ocupar l'espai destinat al pas de vianants.

La banda d'aparcament del vial nord resol en ambdues opcions la parada final d'autobusos. I, en aquest tram, l'opció de transformació integral no proposa cap canvi, per la imminent arribada de la passera des del front marítim i explica que a aquest punt se situarà la zona d'esbarjo equipada per a gossos.



07.3 RESUMS ESQUEMÀTICS DEL RESULTATS ESPERATS

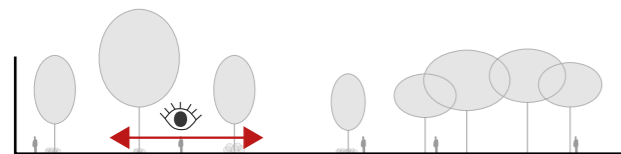
Amb petits pictogrames, s'expliquen els resultats esperats de cadascuna de les opcions. Tot i que la transformació integral és clarament més ambiciosa, no es poden menystenir les millores que també s'obtidrien amb l'opció més conservadora.

ESTAT ACTUAL MILLORAT



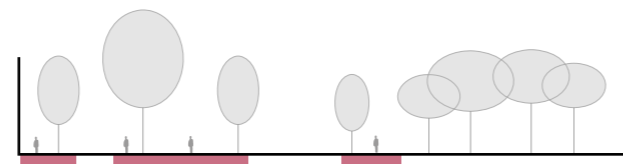
Agenda 2030

Compliment d'Objectius de Desenvolupament Sostenible en el conjunt de les polítiques i iniciatives de la UE per l'Agenda 2030.



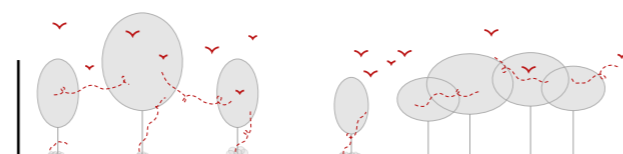
Seguretat

La proposta considera des de les fases inicials de disseny la perspectiva de gènere amb l'objectiu d'aconseguir un espai segur i integrador per a totes les persones a totes les seves franges d'edat. Pel que no s'introduiran a l'espai públic elements d'una alçada que dificultin la visibilitat.



Urbanitat

Espacialment, no es proposa cap canvi substancial tret de la recuperació del pas de vianants al carrer de la Torrassa donant continuïtat al passeig central. El reemplaçament i substitució dels paviments existents per nous serà una millora en la direcció de convertir els espais en més confortables i agradables per als vianants. S'introdueixen usos a la pineda. En l'àmbit de la connectivitat, es considera fonamental la recuperació del pas de vianants al c. de la Torrassa donant continuïtat al passeig central.



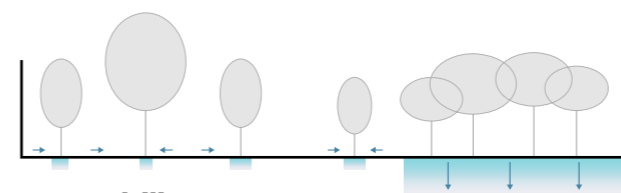
Biodiversitat

Amb la plantació de nous arbres d'alineació i la generació de nous parterres d'arbustives es completarà i reforçarà la idea de Corredor ecològic urbà de l'Avinguda de la Platja.



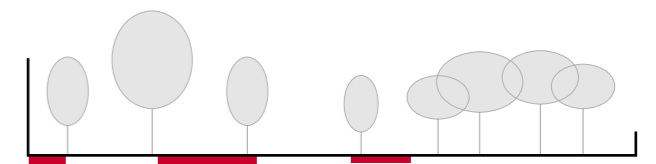
Accessibilitat Universal

Es mantindran o milloraran puntualment les mateixes condicions d'accessibilitat existents.



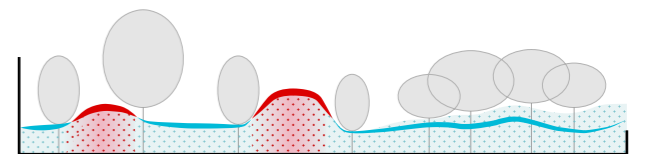
Permeabilitat

Generació de nous escocells i increment de dimensió dels existents que es converteixen en punts de captació d'aigua de pluja i puntualment en llocs d'infiltració al freàtic.



Intensitat d'ús

La millora del projecte planteja la importància social del passeig central de l'Avinguda de la Platja com a eix social, econòmic i ecològic de connexió del centre de la ciutat i la mar.



Refugi Climàtic

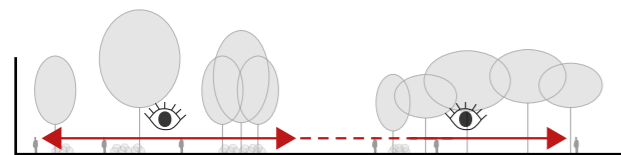
Davant la crisi climàtica es proposa adaptar l'Avinguda com a refugi climàtic. Un espai més saludable que permet reduir l'efecte illa de calor i absorbir CO² a través de la vegetació. Es proposa completar algunes alineacions d'arbratge interrompudes, la generació de nous parterres d'arbustives i completar part de la pineda per ajudar a mitigar els efectes del canvi climàtic.

TRANSFORMACIÓ INTEGRAL



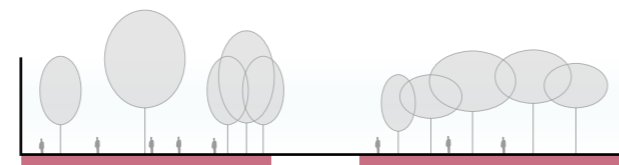
Agenda 2030

Compliment d'Objectius de Desenvolupament Sostenible en el conjunt de les polítiques i iniciatives de la UE per l'Agenda 2030, i potencial aspirant a finançament europeu (programa Life) i estatal (MITERD - Fundación Biodiversidad).



Seguretat

La proposta considera des de les fases inicials de disseny la perspectiva de gènere amb l'objectiu d'aconseguir un espai segur i integrador per a totes les persones a totes les seves franges d'edat. Es proposa una secció transversal activa i permeable que permeti la connexió visual a tot l'ample del carrer de façana riu i façana industrial minimitzant els elements verticals i evitant la generació de "zones cegues" amb els parterres d'arbustives.

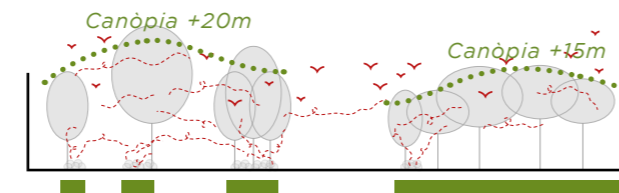


Urbanitat

Amb la pacificació i ordenació de la mobilitat rodada de la façana riu i l'augment de la secció del bulevard en detriment de la calçada permet ampliar considerablement l'espai destinat per als vianants sense ocasionar cap alteració significativa en el trànsit general de la ciutat, ni en el nombre de places d'aparcament.

La pineda queda a nivell de vorera, completament activada.

En l'àmbit de la connectivitat, es considera fonamental la recuperació del pas de vianants al c. de la Torrassa donant continuïtat al passeig central.



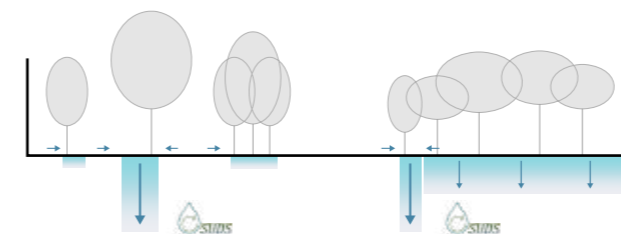
Biodiversitat

L'augment significatiu d'arbres i la implantació de grans nous parterres d'arbustives, emprant espècies autòctones i adaptades al mitjà urbà convertiran a l'Avinguda en un connector ecològic que unirà la ciutat amb el front marí.



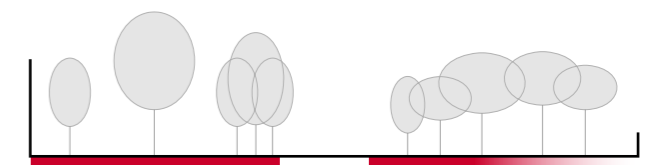
Accessibilitat Universal

Accessibilitat universal completa amb la plataforma única del vial de façana riu i l'adaptació topogràfica de la vorera del costat pineda eliminant les barreres arquitectòniques existents com a graons, murs i vorades.



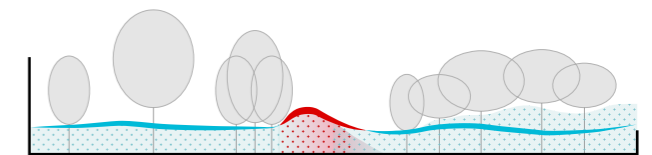
Permeabilitat

Increment dels paviments drenants i la captació d'aigua d'escolament mitjançant sistemes SUDS amb una important contribució al manteniment de la vegetació i a la recàrrega del freàtic.



Intensitat d'ús

Amb la pacificació de la façana riu, l'ampliació del bulevard, i la consolidació urbana de la pineda com a espai d'oci i lleure l'Avinguda, en tot el seu ample, incrementarà considerablement la seva capacitat d'albergar activitats quotidianes entorn del passeig, el joc i l'esport i la compatibilitat amb altres usos esporàdics com el mercat ambulant setmanal.



Refugi Climàtic

Davant la crisi climàtica es proposa adaptar l'Avinguda com a refugi climàtic. Un espai més saludable que permet reduir l'efecte illa de calor i absorbir CO² a través de la vegetació. Increment considerable de vegetació amb 182 exemplars arboris més i la generació de nombrosos parterres d'arbustives que propiciaran unes condicions òptimes per a pal·liar les altes temperatures i aconseguir nivells alts de confort urbà.

07.4 IMATGES VIRTUALS DE L'AVINGUDA DE LA PLATJA A LES DUES PROPOSTES



ESTAT ACTUAL MILLORAT



TRANSFORMACIÓ INTEGRAL

07.4 IMATGES VIRTUALS DE L'AVINGUDA DE LA PLATJA A LES DUES PROPOSTES

Vista transversal del tram C.de Saragossa



ESTAT ACTUAL MILLORAT



TRANSFORMACIÓ INTEGRAL

08 ANÀLISIS COMPLEMENTARIS REALITZATS

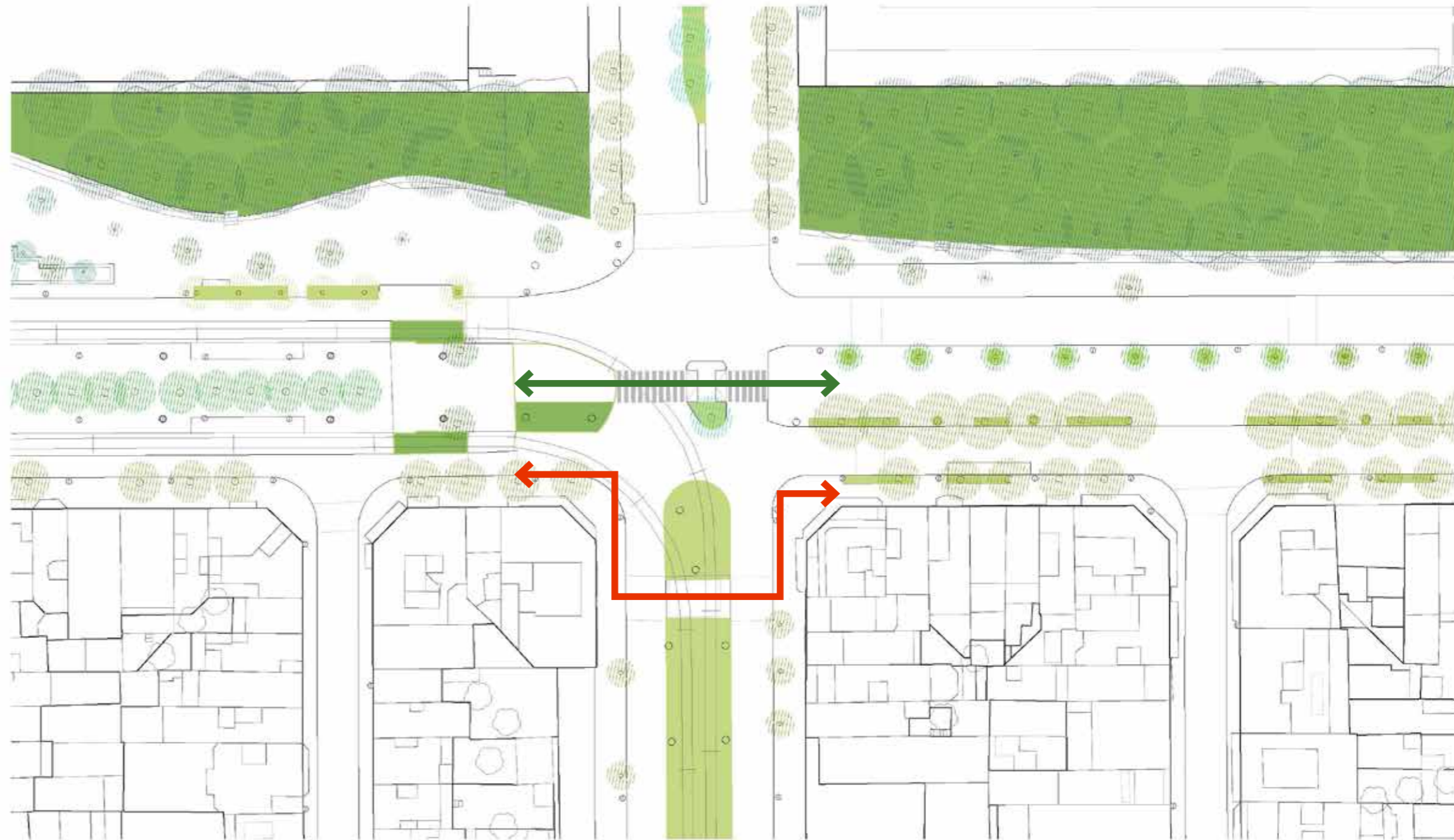
08.1 Pas de vianants pel passeig central al carrer de la Torrassa

Actualment, en arribar al carrer de la Torrassa es produeix una discontinuïtat en els fluxos de vianants que provoca la interrupció de l'eix cívic de Sant Adrià Nord, que el teixit comercial del final de l'Avinguda de Catalunya i de la capçalera de l'Avinguda de la Platja intenta estirar.

Aquesta discontinuïtat de la rambla encara es veu més gravada pel fet que el gir del tramvia obliga a allunyar el de la vorera sud que a més s'ha de protegir amb una tanca.

En conseqüència, el comerç de l'altre costat del carrer de la Torrassa té un caràcter molt més local, de barri, i de qualitat minvada restant interès pel passejant.

Amb la futura connexió de la base de l'avinguda amb el desenvolupament del front marítim, s'incrementarà la tensió en aquest punt, perquè creixerà el nombre de vianants. Per garantir la seva continuïtat amb la fluïdesa suficient, es considera fonamental la recuperació del pas de vianants pel passeig central de l'Avinguda de la Platja al carrer de la Torrassa que es va eliminar amb l'arribada del tramvia.



 Ruta vianants proposta
 Ruta vianants actual

Estat actual: desconexió pels vianants

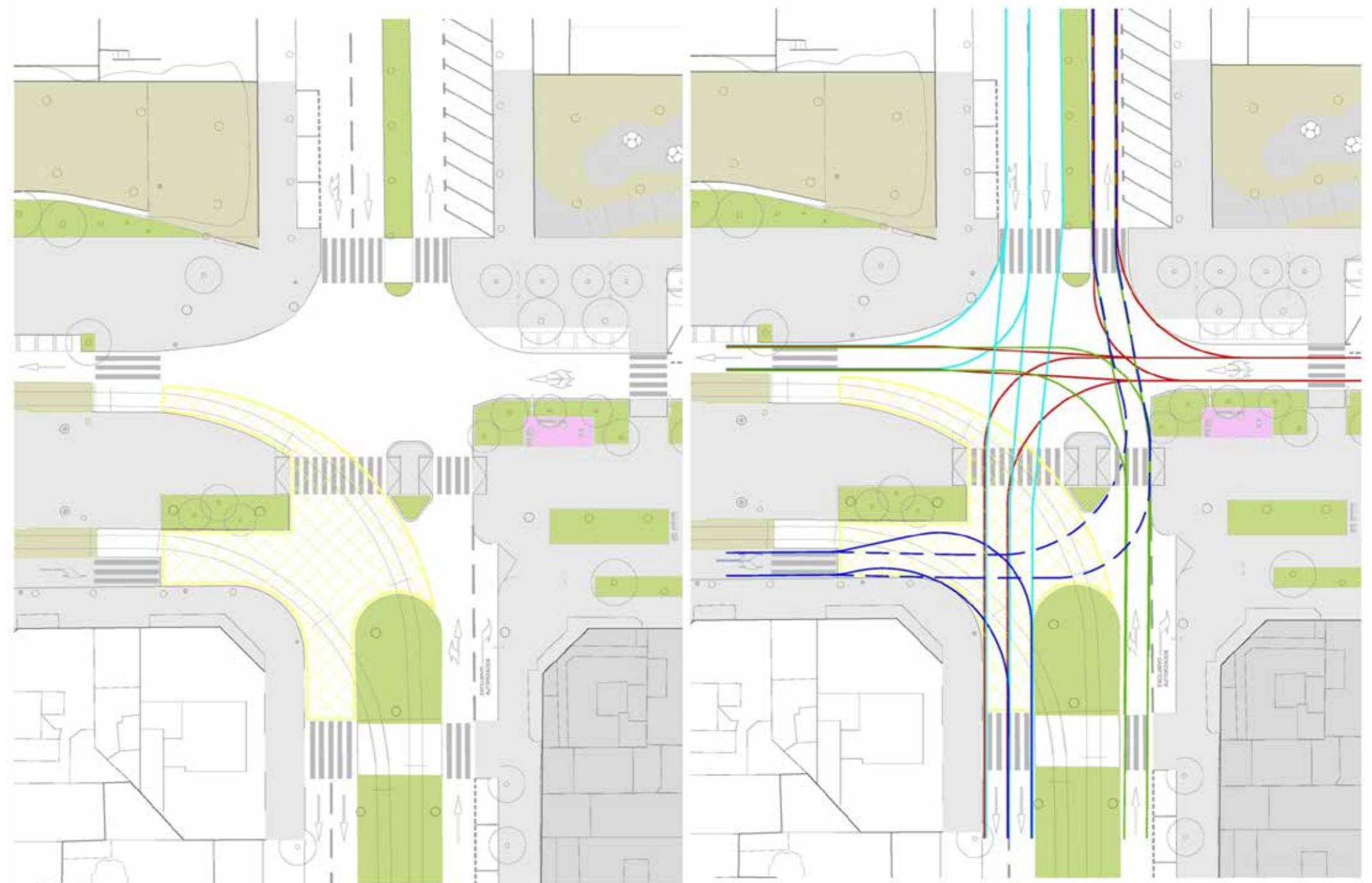


Donada la complexitat de la cruïlla, actualment resolt amb 4 fases semafòriques, es considera oportú la formació d'una illa de refugi per vianants al centre del nou pas de vianants per donar seguretat i poder ajustar les fases semafòriques.

A falta d'un estudi més acurat elaborat per experts en mobilitat, s'ha fet una primera anàlisi amb radis de girs de vehicles articulats per comprovar la viabilitat de la creació de l'illa amb ambdues opcions de millora i transformació urbana.

Factible en ambdós casos, encara sembla més inexcusable en el de la transformació urbana integral, per la simplificació que suposa la reducció de la circulació al vial sud de l'Avinguda de la Platja i el seu tall en endavant. En línia discontinua, es marca el gir a esquerra cap al carrer de la Torrassa que també es podria eliminar si la modificació de la xarxa d'autobusos ho fa possible, que permetria continuar resolent la cruïlla en 4 fases tot i la incorporació del nou pas de vianants.

Estat actual



08.2 Arribada de la passera del desenvolupament del front litoral en l'àmbit de les Tres Xemeneies

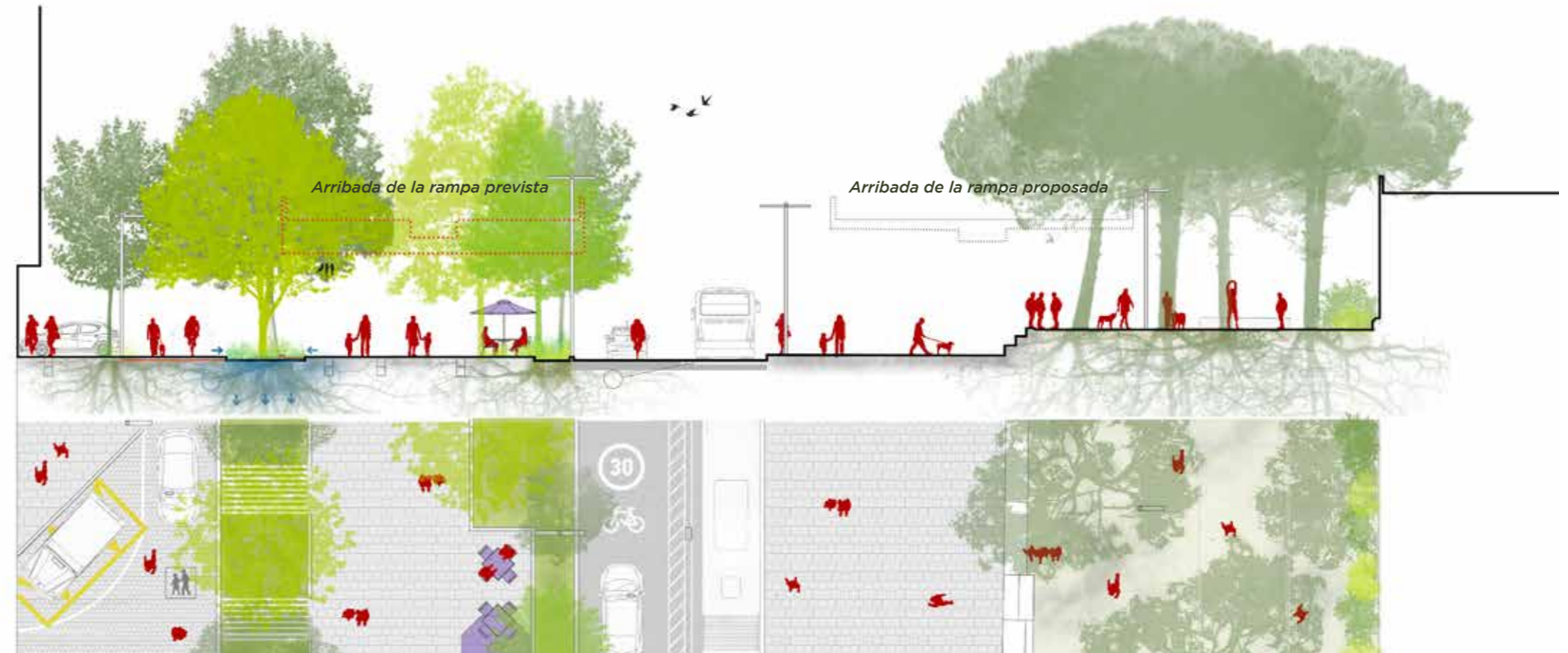
L'arribada de la passera a l'Avinguda de la Platja està prevista actualment al passeig central. Si bé s'entén la voluntat de connectar directament amb l'eix principal de la via, aquesta interferència de dotze metres d'amplada i una illa i mitja de longitud, afectaria considerablement als veïns i comerciants de la façana sud d'aquest tram de l'avinguda.

El passeig central connecta també amb l'estació de Rodalies, un altre gran pol d'atracció de gent, i, per tant, resultaria interessant mantenir la seva integritat per a respondre a aquestes circulacions. En canvi, la vorera nord i la pineda ara mateix acaben en una mena de cul-de-sac urbà que és en part el responsable de la seva inactivitat. Es considera oportú, doncs, modificar el desembarcament de la passera perquè arribi a aquesta vorera i l'activi sense destorbar a veïns ni a la vida renovada del passeig central.

És per aquest motiu que en qualsevol de les opcions es proposa no intervenir en aquesta zona de la vorera nord i la pineda a l'espera d'unes obres de gran impacte.

A futur, al tram de pineda que quedarà entre la passera i el mur del centre comercial es proposa instal·lar un parc equipat de lleure per a gossos (agility) per garantir una gran intensitat d'ús, evitar el cul-de-sac i aconseguir una zona segura tot i les dificultats urbanes.

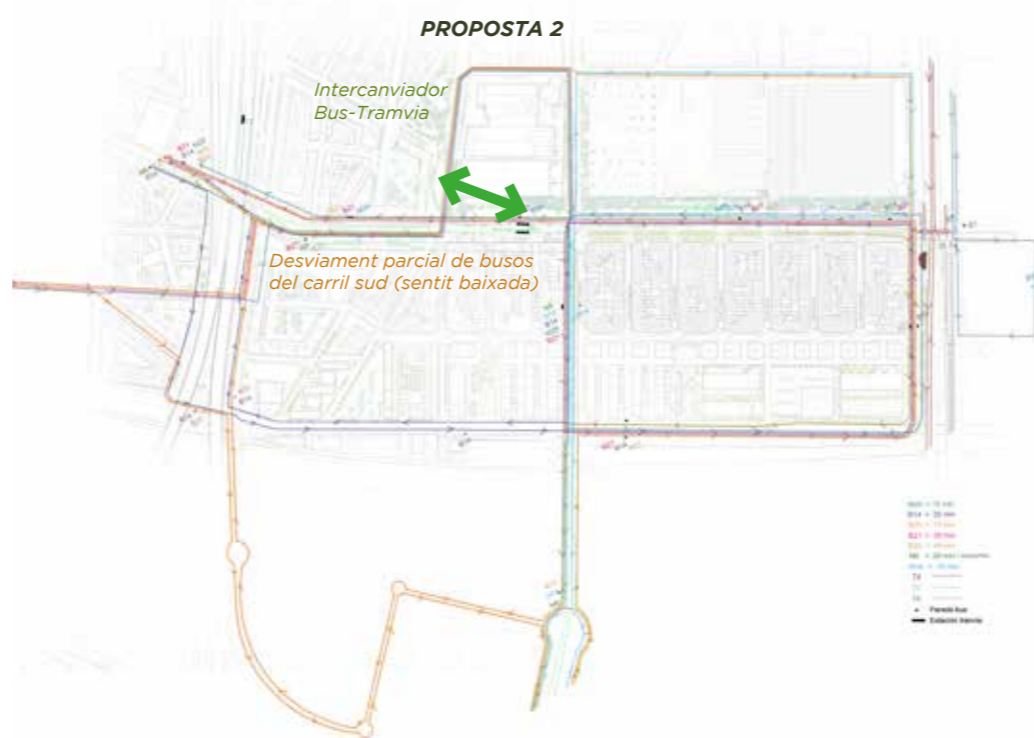
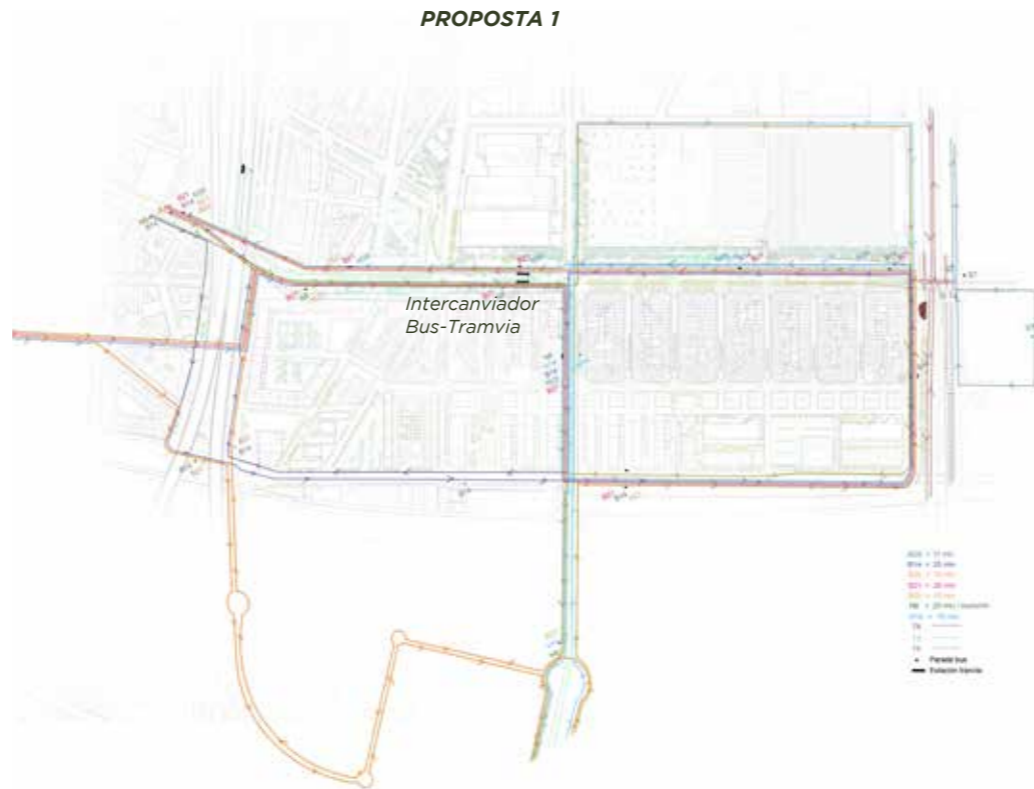
En el cas que en algun moment el teixit industrial canviés a habitatge, les noves edificacions haurien de resoldre el contacte amb aquesta zona i la privacitat dels habitatges a l'alçada de la passera. Cosa que no poden fer els habitatges existents si l'arribada fos al passeig central.



08.3 Plantejament d'alternatives per la xarxa d'autobusos

La pacificació del vial sud del Tram 3 (Avinguda de la Platja entre el carrer de la Torrassa i el d'Eduard Maristany) requereix el desviament del recorregut d'autobusos en direcció mar. De fet, en el moment de l'inici de la redacció del present document (primavera 2022), aquests es desvien pel carrer de la Torrassa fins al carrer Ramon Viñas per poder executar unes obres de reasfaltat. I aquesta seria la proposta 1 del present document.

Però si l'aposta de pacificació inclou una reducció significativa del trànsit al Tram 2 (Avinguda de la Platja entre el carrer de Pi i Gibert i el carrer de la Torrassa), cal estudiar alternatives que evitin el pas dels autobusos per aquest punt. Es presenten dues propostes que s'hauran de contrastar amb els responsables de mobilitat i de transport públic: Desviar-los pel carrer de Pi i Gibert cap al carrer Ramon Viñas, amb el que es mantindrien les opcions d'intercanviador amb la parada de Sant Joan Baptista del Tramvia; o una més radical que els interceptaria a l'Avinguda de les Corts Catalanes per portar-los al carrer Olímpic.





09 AGENDA 2030

Encara que en diferents intensitats, les dues alternatives d'intervencions proposades parteixen d'enfocaments compromesos en el compliment dels Objectius de Desenvolupament Sostenible en el conjunt de les polítiques i iniciatives de la UE per l'Agenda 2030.

Des de la seva aprovació el 2015, la Unió Europea (UE) ha traslladat el seu compromís amb l'Agenda 2030 a través de diferents marcs estratègics i declaratius.

Un ambiciós pla que busca aconseguir una prosperitat respectuosa amb el planeta i els seus habitants. Aquesta Agenda està composta per 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), dividits al seu torn en 169 objectius, a complir a 2030 amb la intenció de "no deixar a ningú enrere". Els ODS cobreixen la dimensió social, econòmica i ambiental de la sostenibilitat i aborden cinc grans àmbits: planeta, persones, prosperitat, pau i aliances. I, per tant, són eines crucials per a abordar i aturar el problema del canvi climàtic ara i en el futur.

La millora o transformació urbana del tram final de l'Avinguda de Catalunya i de l'Avinguda de la Platja complementaria clarament les següents ODS:

3. Bona salut: Garantir vides saludables i promoure el benestar per a totes les edats.

6. Aigua potable i sanejament: Garantir la disponibilitat i una gestió sostenible de l'aigua i de les condicions de sanejament.

9. Innovació i infraestructures: Construir infraestructures resistents, promoure una industrialització inclusiva i sostenible i fomentar la innovació.

11. Ciutats i comunitats sostenibles: Crear ciutats sostenibles i poblats humans que siguin inclusius, segurs i resistents.

13. Lluita contra el canvi climàtic: Combatre amb urgència el canvi climàtic i els seus efectes.

15. Flora i fauna terrestres: Protegir, restaurar i promoure l'ús sostenible dels ecosistemes terrestres, gestionar els boscos de manera sostenible, combatre la de-

sertificació, i detenir i revertir la degradació de la terra i detenir la pèrdua de la biodiversitat.

Però tangencialment amb la millora de la qualitat urbana també aporta el seu granet de sorra en aquestes altres:

4. Educació de qualitat: Garantir una educació inclusiva per a tots i promoure oportunitats d'aprenentatge duradores que siguin de qualitat i equitatives.

5. Igualtat de gènere: Aconseguir la igualtat de gènere a través de l'enfortiment de dones adultes i joves.

8. Treball digne i creixement econòmic: Promoure un creixement econòmic sostingut, inclusiu i sostenible, una ocupació plena i productiva, i un treball digne per a totes les persones.

10. Reducció de la desigualtat: Reduir la desigualtat entre i dins dels països.

12. Consum responsable: Garantir un consum i patrons de producció sostenibles.

17. Aliances per als objectius mundials: Enfortir els mitjans per implementar i revitalitzar les associacions mundials per a un desenvolupament sostenible.

10 OPORTUNITATS DE CO-FINANCIACIÓ



El fet que el projecte de reforma de l'Avinguda de Catalunya i de l'Avinguda de la Platja estigui tan clarament alineat amb els ODS de l'Agenda 2030 el converteix en un potencial aspirant a ser finançat almenys parcialment mitjançant fons europeus, millorant així la seva viabilitat econòmica: Programa Life 2021-2027 (instrument financer de la UE dedicat integrant al medi ambient):

El Programa Life és el Programa de la Unió Europea per al Medi Ambient i l'Acció Climàtica per al període 2021-2027 i és un dels principals contribuents al Pacte Verd Europeu, l'objectiu del qual és:

transformar la UE en una societat justa i pròspera, amb una economia moderna, eficient en recursos i competitiva, on no hi hagi emissions netes de gasos d'efecte hivernacle a 2050 i on el creixement econòmic es desvinculi de l'ús de recursos.

La dotació financera total per a l'execució del Programa Life durant el període 2021-2027 ascendeix a 5.432.000.000 €. Almenys el 85% del pressupost del Programa s'assignarà, principalment, a subvencions per a projectes. Una part molt reduïda d'aquest percentatge s'assignarà a instruments financers i altres formes de finançament.

D'altra banda, en l'àmbit estatal, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD) concedeix subvencions, en règim de concurrència competitiva, a entitats del Tercer Sector, així com a organitzacions no governamentals d'àmbit estatal per al desenvolupament d'activitats d'interès general considerades d'interès social en la protecció de medi ambient. A l'efecte dels fins d'interès social en la protecció del medi ambient, s'entendrà per activitats d'interès general les derivades de la col·laboració amb l'Administración General del Estado, en l'àmbit de competències que la Constitució Espanyola atribueix a l'Estat, així com les de recerca científica, en relació amb la protecció del medi ambient.

La Fundación Biodiversidad, integrada al MITERD, s'encarrega de gestionar els fons europeus per a, entre altres temes, contribuir als objectius de Desenvolupament sostenible, consolidar la Xarxa Natura 2000 i actuar enfront del canvi climàtic. Periòdicament, con-

voca ajudes, també en règim de concurrència competitiva, per al desenvolupament d'activitats en l'àmbit de la biodiversitat, protegir, conservar i millorar el capital natural de la UE, i protegir la salut i el benestar dels ciutadans enfront dels riscos i impactes relacionats amb el medi ambient i el clima.

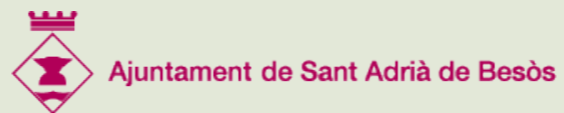


aldajover arquitectura y paisaje

aldajover arquitectura y paisaje
CIF: B63834287
Av. Portal del Àngel 3-5. 1ª- 2
aldajover@aldajover.com
934121663



Avinguda de Catalunya i Avinguda de la Platja - Sant Adrià de Besòs. Barcelona



Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

aldajover arquitectura y paisaje