

Gran Vía



La remodelació de la Gran Vía implica la redefinició de la secció actual, desenvolupant un model amb una major protecció ambiental que afavoreix l'ús cívic d'aquest espai. La nova secció proposada amb un voladís de 3,5 m. pel damunt del tronc central de circulació, als dos costats, presenta diversos avantatges:



Reducció de la contaminació acústica:

La proposta de minoració acústica que incorpora el present projecte de remodelació de la Gran Vía, redactat pel físic acústic Dr. Higiní Arau, és el resultat de l'íntima col·laboració entre l'equip d'arquitectes i el d'acústics. El procés s'inicia des de la mateixa definició de la secció tipus del projecte que, mitjançant la depressió del tronc central de circulació i la volada de les calçades laterals, incorpora 'de facto' una minoració passiva de l'impacte sonor actual. L'equip dirigit pel doctor Arau inicia els seus treballs amb la presa de mesures de l'estat actual a tot el llarg de la Gran Vía en el tram objecte del projecte. Aquestes mesures es prenen sempre en tres punts de les façanes afectades: en planta baixa, a mitja alçada i en plantes altes, amb la finalitat de ponderar les afectacions de calçades laterals i de tronc central el llarg i en l'alçada de les façanes a la Gran Vía tant de la banda mar com de la muntanya.

El resultat d'aquestes medicions dona un valor mitjà de 77.5 dBA considerant l'afectació del tronc central de la Gran Vía, i permet ajustar els valors de la simulació informàtica que es farà per a les diverses seccions del projecte.

Des d'aquest moment, i de forma coordinada amb l'equip d'arquitectura que proposa les alternatives d'apantallament possibles, es fan les diverses simulacions que, incorporant aquests apantallaments, busquen la minoració del soroll fins als nivells normatius. Aquesta solució incorpora a la secció de tronc central i calçades laterals volades, una doble línia de pantalles acústiques prefabricades. I es complementa l'apantallament del so amb les absorbcions assolides en calçades amb paviments fonoabsorbents.

La solució finalment proposada, realitzat l'estudi de simulació informàtica de la mateixa manera que en el cas actual, assoleix una reducció equivalent a un valor mitjà de 63.7 dBA.

Resum dels valors de soroll mesurats

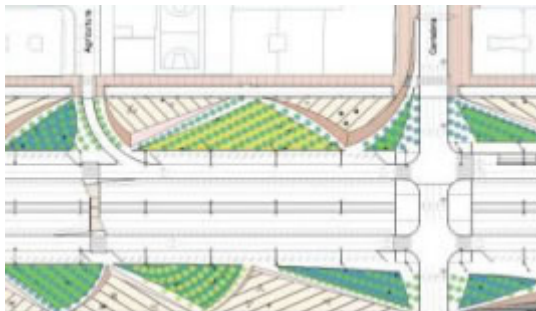
Situació actual 77,5 decibels

Situació projectada 63,7 decibels



Mes zones verdes:

Es crearà un nou passeig de 2 km amb zones verdes de 28 metres d'ample, creant un nou espai verd de 135.000 m², que es configurarà com una de les zones verdes més importants de Barcelona. La creació d'aquest parc, surt de desplaçar les calçades cap al tronc central ampliant les voreres, i tindrà zones d'esbarjo a nivell dels edificis, amb arbres, passeigs, jocs infantils etc.



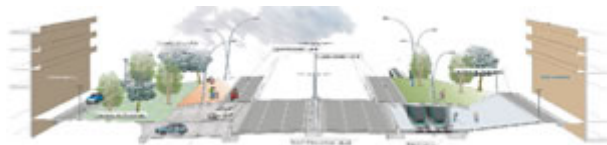
Mes passos de vianants i més connexions

Una millora de connectivitat a peu pla mitjançant passarel·les de vianants. Aquestes passarel·les no necessiten de complicats sistemes d'escaleres i rampes per guanyar alçada, sinó que travessen per damunt del tronc central a peu pla. Aquestes passarel·les es situen cada 130 m aproximadament coincidint amb el final de tots els carrers transversals i reforcen la connectivitat entre bandes mar i muntanya,. També s'eixamplen els ponts actuals adossant-hi dues semipassarel·les que faciliten la comunicació de vianants.

Es faran dues noves connexions per a vianants a la Gran Via amb el carrer Llacuna i la Rambla del Poble Nou. Es millorarà així, la connectivitat dels barris del Clot i el Poble Nou, fins ara dividits per la Gran Via, amb passos de vianants a nivell, ja que desapareix el pont elevat

existent actualment. S'instal·laran semàfors en les dues cruïlles, de manera que es reduirà la circulació de vehicles, convertint el que era un autopista en una via urbana.

Es faran uns vials de serveis, paral·lels a les edificacions existents, que permetran la càrrega i descàrrega pels comerços locals, així com les entrades als aparcaments privats.



Aparcament subterrànis

La nova secció implica el replè dels talussos existents per aixecar el pla d'urbanització per damunt de la circulació central. Aquest replè possibilita la construcció de dos aparcaments subterrànis, amb un total aproximat de 750 places, que complementen les places d'aparcament en la superfície. Els aparcaments es preveuen entre els carrers Bac de Roda i Selva de Mar i entre el carrer Cantàbria i el carrer Maresme al costat muntanya, amb entrades peatonals a través de les placetes.



Tramvia

La nova secció permetrà la circulació per la banda mar de la nova línia 2 de tramvia, recentment adjudicada, i que recorrerà, de forma semi-soterrada, la Gran Via des de Glòries fins a Prim. Així es millorarà el servei de transport públic i la seva integració a la xarxa metropolitana, ja que facilitarà la connexió amb les estacions de metro.

Les xifres del projecte

Total superfície projecte 251.000m²
Urbanització (voreres, parcs) 125.000m²
Calçades laterals i aparcaments en superf. 39.700m²
Calçades de serveis 16.600m²
Àrea de tronc renovat 81.200m²
Llarg de línia de tramvia al pas per Gran Via 2.170m

Inversió total prevista: 79045983.26 euros