

ObRE COAC

Observatori de la
Rehabilitació i
Renovació Urbana
Comarques de Girona

arquitectes.cat
Girona

JORNADA EQUIPAMENTS I RENOVACIÓ URBANA

25 Maig 2021

BCN

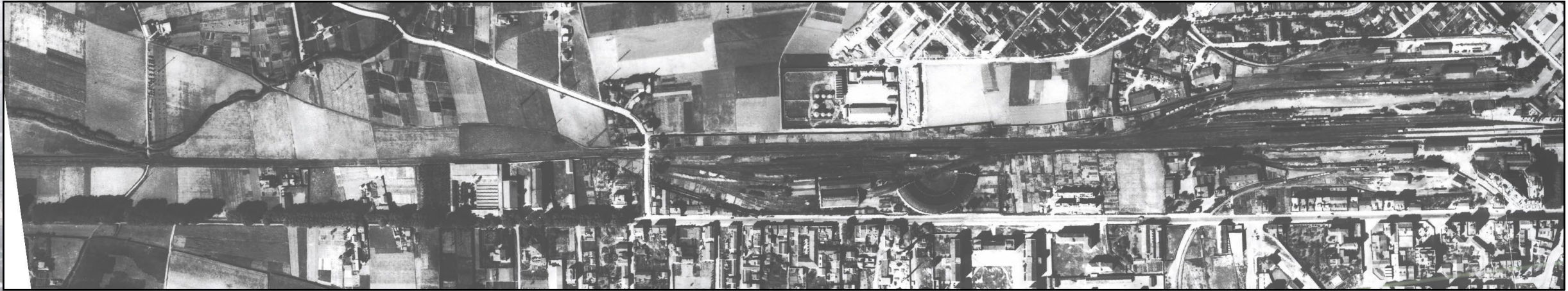
FIGUERES

GIRONA

OLOT



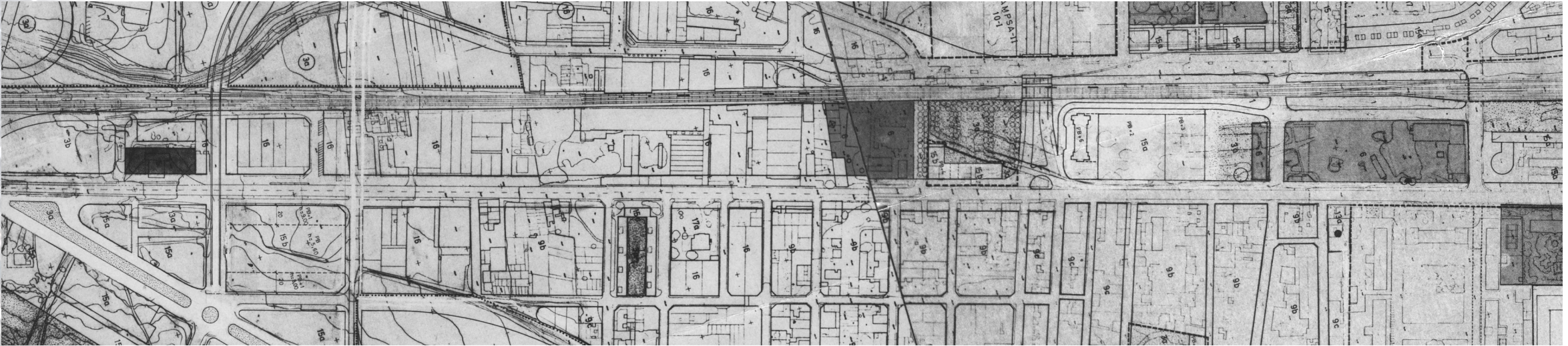
**TRANSFORMACIÓ URBANA DEL CARRER DE BARCELONA
ENTRE ROTONDA DE MAS GRÍ I PLAÇA D'ESPANYA**



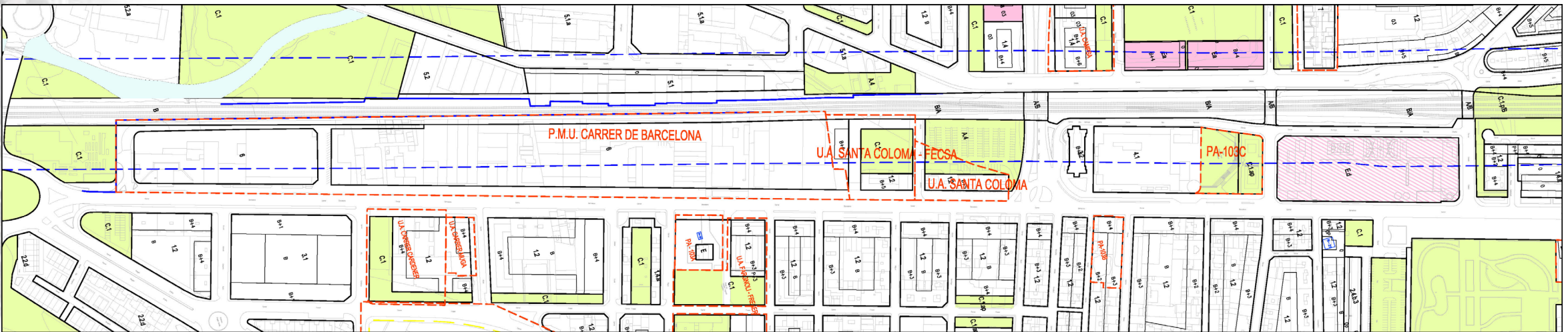
1956



1978



PGOU 1987



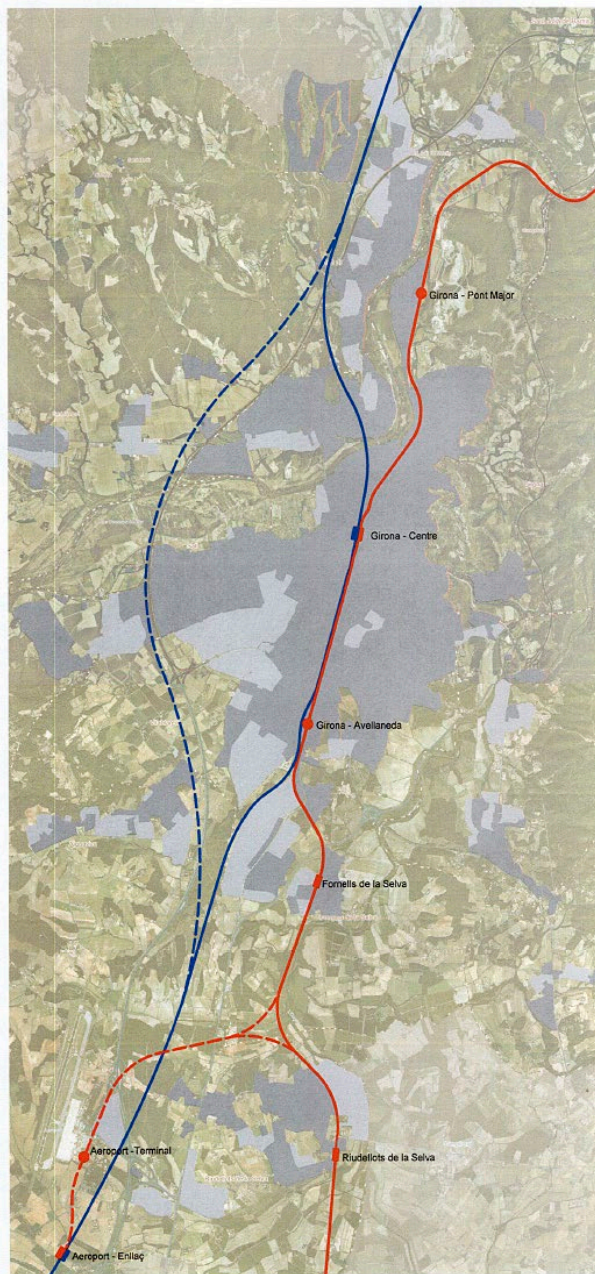
PGOU 2002



2003



2019

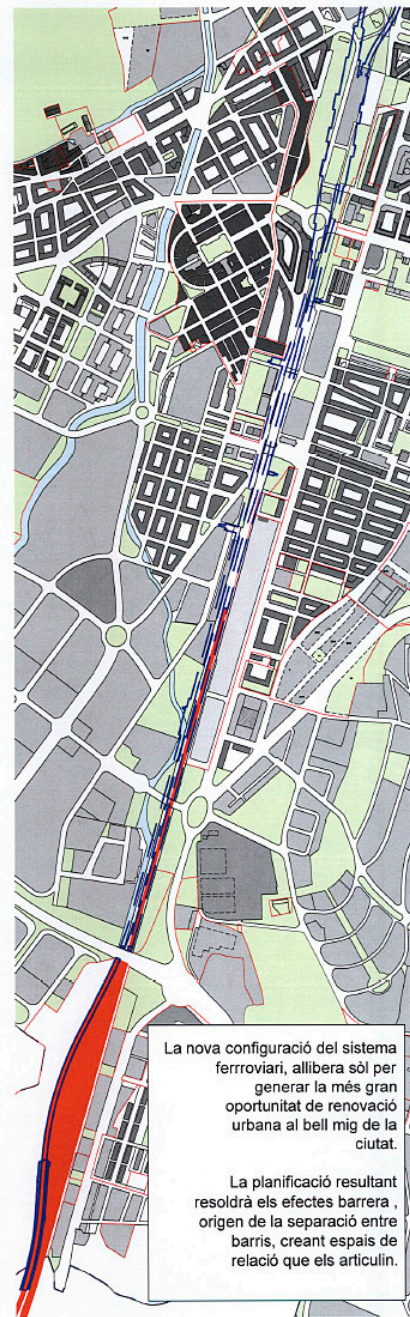
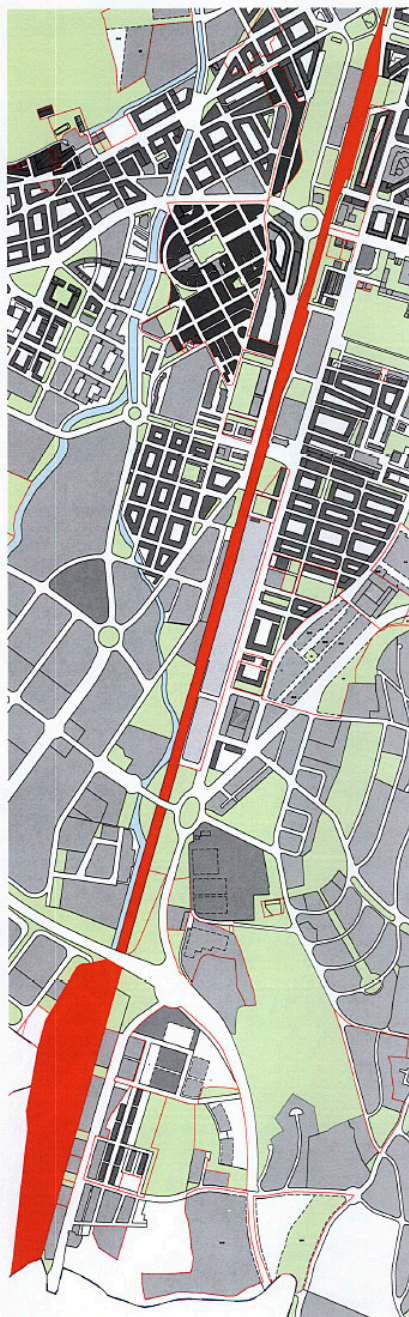


La implantació de la nova xarxa d'ample UIC, allibera el traçat actual per al transport de proximitat.

És possible establir un rang de connectivitat local potent i eficaç, amb inversions assequibles.

En traça continua, vies existents i en construcció.

En traça discontinua, vies projectades .

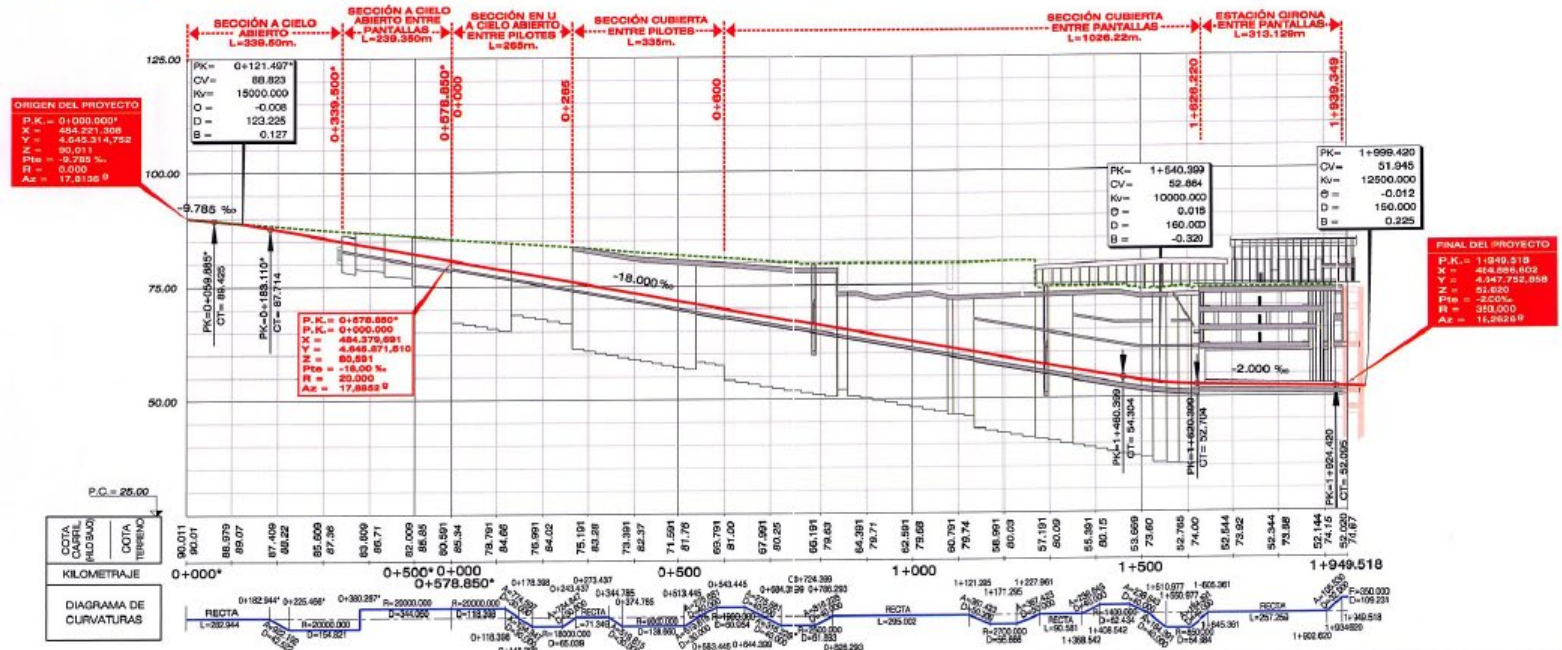
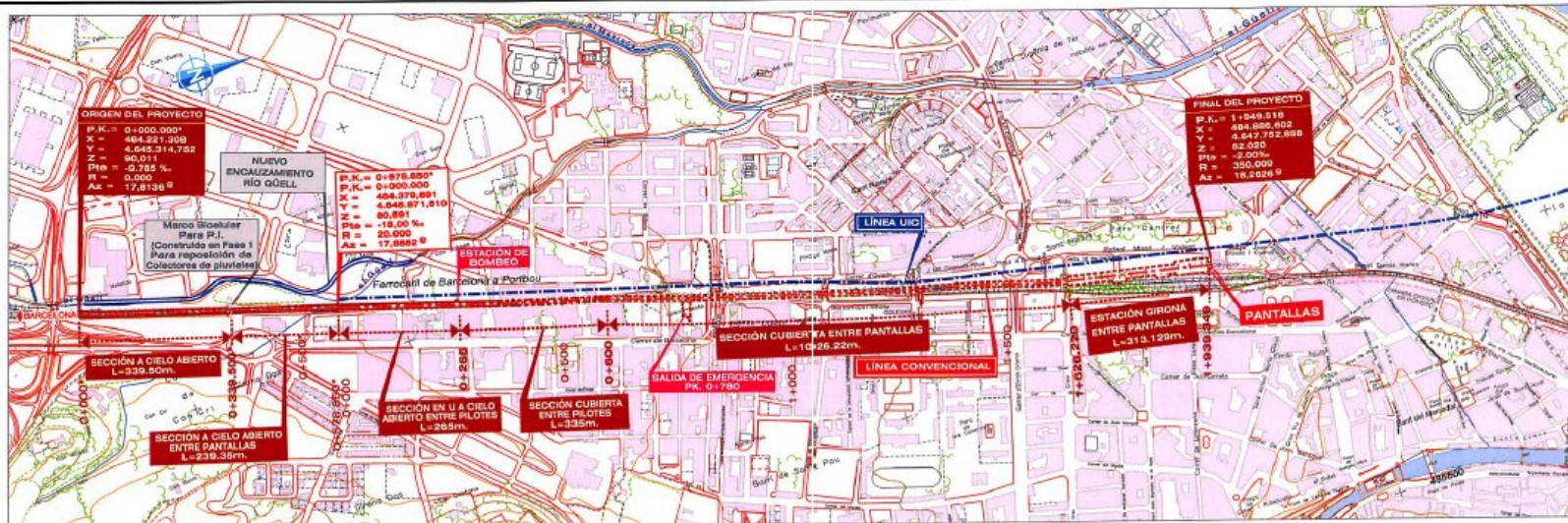


La nova configuració del sistema ferroviari, allibera sòl per generar la més gran oportunitat de renovació urbana al bell mig de la ciutat.

La planificació resultant resoldrà els efectes barrera , origen de la separació entre barris, creant espais de relació que els articulin.

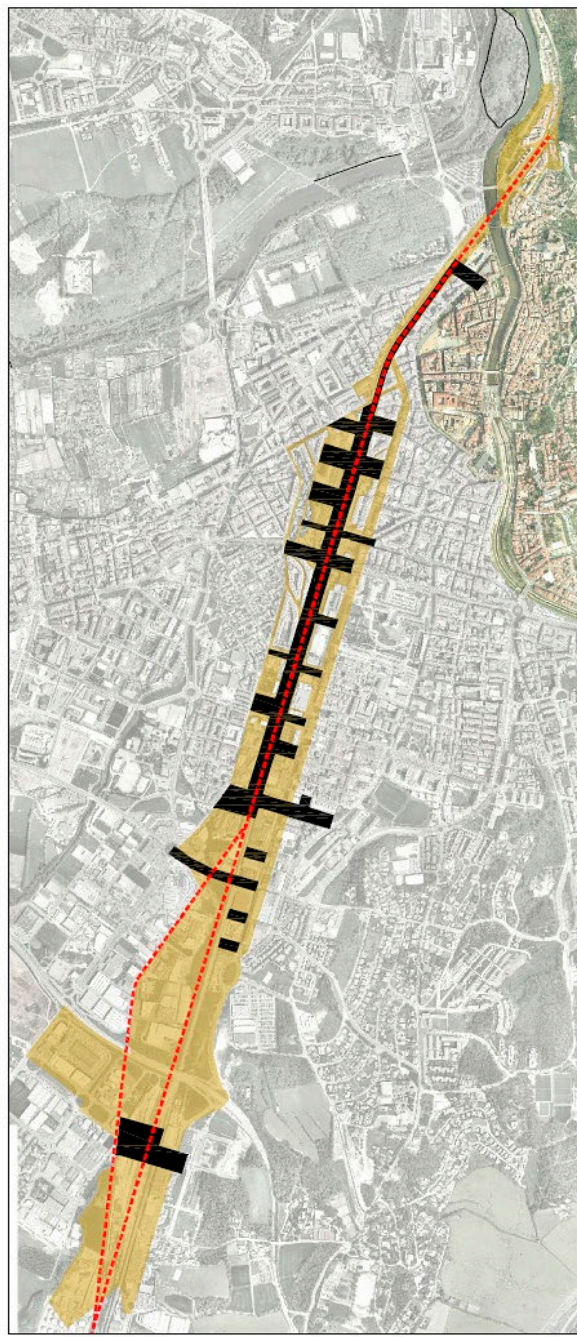
La nova configuració del sistema ferroviari, allibera sòl per generar la més gran oportunitat de renovació urbana al bell mig de la ciutat.

La planificació resultant resoldrà els efectes barrera , origen de la separació entre barris, creant espais de relació que els articulin.



	TÍTULO: PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA Y VÍA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA-FRONTIERA FRANCESA TRAMO: TUNÉLES URBANOS Y ESTACION DE GIRONA FASE 3			ESCALA: 1:500 0 10 20m Original UNE A1 Gr8'co	FECHA: OCTUBRE 2007	TÍTULO DEL PLANO: PLANO DE CONJUNTO	Nº DE PLANO: 2.3 Hoja 1 de 1

PLANTA I PERFIL LINEA CONVENCIONAL TRAM SUD



L'espai central amb la nova estació i la configuració dels espais oberts i edificats, seràn el símbol de la nova estructura urbana que defineix el projecte de recuperació de la traça ferroviària.

Altres operacions, a Pedret, carrer Oviedo, Mas Xirgu, Avellaneda, reforçaran en els respectius àmbits, la sutura estructural de la ciutat.

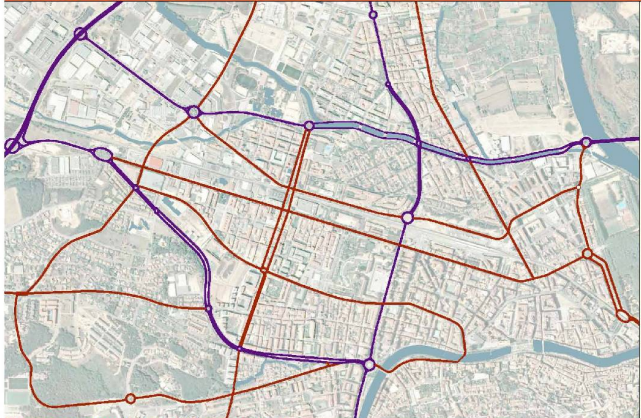
El Pla de Mobilitat Municipal fixarà els criteris d'actuació per distribuir les diverses formes d'accessibilitat, concretant els itineraris de transport en superfície.

CRITERIS BÀSICS

L'oportunitat del soterrament del ferrocarril, ha de propiciar un projecte global que permeti reordenar l'estructura de la ciutat, evitant la suma de projectes que resolien espais concrets sense mirar el conjunt. Aquesta reflexió ens porta a seleccionar alguns objectius que condicionaran tot el projecte:

- Redissenyar les xarxes de comunicació rodada, de bicicletes i de vianants, donant a les darreres una prioritat en el disseny de la ciutat. Aquesta voluntat es concretarà en la redefinició del carrer Barcelona com eix cívic (rodar, comercial i de transport públic) i la creació del parc lineal del soterrament que constituirà l'eix de vianants, de bicicletes i d'esbarjo que relacionarà la ciutat en el seu conjunt.
- Concibir el nou entorn com aglutinador dels barris que l'envolten. El exemple sud i Sant Narcís. La reconfiguració del carrer Barcelona i la creació del parc longitudinal es complementen amb l'articulació entre barris mitjançant la creació d'equipaments, serveis i espais públics de confluència.
- Concretar el disseny de l'àmbit conjugant els criteris d'integració en l'estructura urbana, i els condicionaments d'edificabilitat i d'establers pel planejament vigent, amb la voluntat de generar uns espais de qualitat a nivell urbanístic i de sostenibilitat ambiental.

LA CIUTAT



ESTRUCTURA VIÀRIA RODADA, escala 1/12.000

Es proposa una xarxa rodada en "treialla" que permeti un millor aprofitament dels recursos:

- Eixos bàsics nord-sud: Passeig del Migdia i carrer del Riu Güell.
 - Eixos bàsics est-oest: Eix dels carrers Salt, Manuel Cazorro i Albi, i eix del carrer Enric Grahit.
 - Eixos interiors nord-sud: Carrer Barcelona i eix format pels carrers Santa Coloma, Ovidio i Gironella.
 - Eixos interiors est-oest: Eix dels carrers Cartagena i Flavià i eix dels carrers Berenguer amb Caldes de Montbui.
- Aquest esquema permet que els carrers Barcelona i Ovidio puguin funcionar com unidireccionals, treballant conjuntament entre Enric Grahit i Berenguer. Això evitarà l'actual sobrecàrrega de Barcelona i possibilitarà l'acondiament de les voreres per a ús exclusiu dels vianants i la reserva d'un carrí BUS.

La connexió dels carrers Salt i Manuel Cazorro obliga a un pas elevat sobre la part no coberta del ferrocarril. Aquest pas s'eleva 3 metres sobre la cota actual del terreny i generarà pendents del 3%. L'execució d'aquesta plataforma s'haurà d'incloure en les obres de soterrament del ferrocarril.

XARXA D'ESPAYS LLIBRES I EQUIPAMENTS, ESCALA 1/12.000

Es proposa la creació d'un eix verd des de la rotonda de Mas Gri fins a la Devesa. Aquest eix incorporarà un carrí bici per evitar la coincidència amb la circulació rodada longitudinal.

El nou eix funcionarà en espina de peix en relació a d'altres recorreguts de proximitat, formant en el seu conjunt una xarxa unitària senyada a tota la ciutat.

Per potenciar aquest eix i minimitzar els impactes del ferrocarril sobre la ciutat es proposa allargar el cobriment del ferrocarril per sobre de la marxa fins al perllongament del carrer Riu Cardener com a mínim. En aquest punt la rasant s'eleva 1,5 metres per sobre de factual i generarà pendents al seu voltant del 2%, el que resulta imperceptible a la topografia.

PROBLEMÀTICA DE CIUTAT

- El carrer Barcelona actualment és desconectat, amb molta activitat, element separador, connector únic amb el centre.
- El Ferrocarril: element separador, aglutinador de darreres, espais amb tendència a la degradació.

MOBILITAT SOSTENIBLE

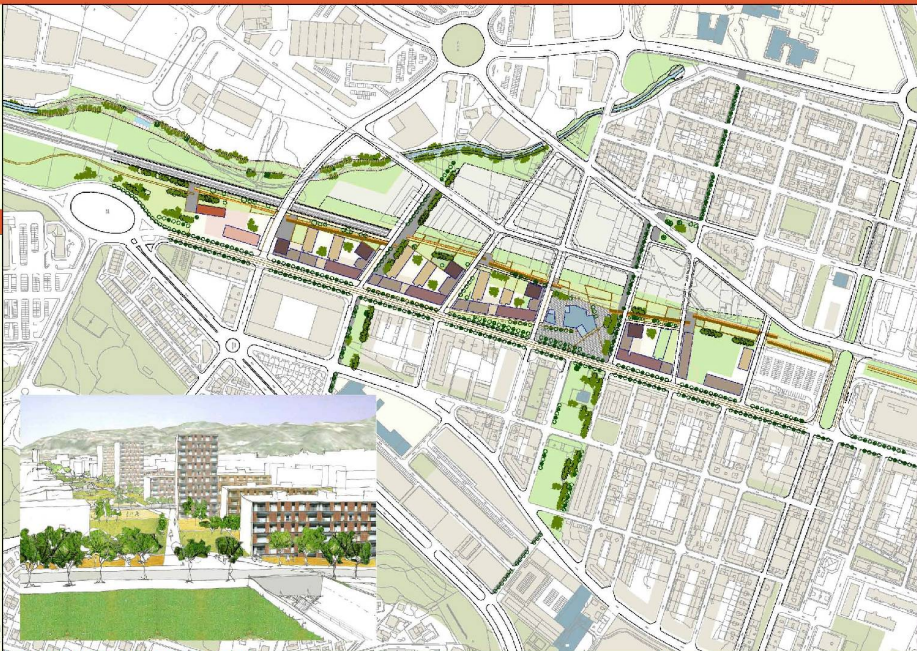
Aprofitant el soterrament del tren per redissenyar les xarxes de comunicació rodada, de bicicletes i de vianants, donant a les darreres prioritat en els dissenys de la ciutat. Aquesta voluntat es concretarà en:

- Desconnectar el carrer Barcelona per potenciar-lo com eix de certitat i d'activitat ciutadana.
- Aprofitar l'espai alliberat pel tren per desenvolupar un parc lineal que relacioni els nivells de bicicletes i vianants tota la ciutat, des de la rotonda de Mas Gri fins a la Devesa.

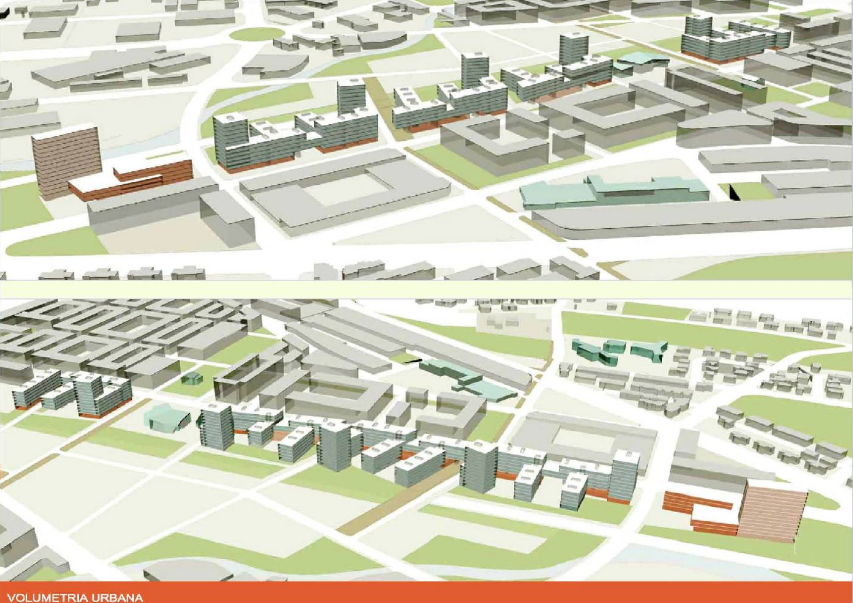
PORTA DE CIUTAT

La transformació urbana millorarà la imatge d'un dels accessos a Girona. El carrer d'imatge es potencia situant en l'extrem sud un edifici singular l'anciant amb els edificis de:

- Formalitzar l'espai urbà de la rotonda de Mas Gri.
- Activar els espais urbans residencials i els entorns industrials del sud de Girona.
- Fixar la cruïlla entre el carrer Barcelona al primer eix transversal Interior Carrers de Salt, Manuel Cazorro i Albi)



RELACIÓ AMB EL BARRI, Escala 1/4.000



VOLUMETRIA URBANA

L'ENTORN

1

PMU 13 · CARRER BARCELONA
CONCURS PER A LA REDACCIÓ DEL PLA DE MILLORA URBANA 13 - CARRER BARCELONA A LA CIUTAT DE GIRONA

MARÇ 2010

PROBLEMÀTICA D'ENTORN

El nou sector, unitament amb l'àmbit industrial de l'altre banda de la via formen una cursa industrial que separa dos sectors de l'exemple de Girona: l'exemple Sud i el Barri de Sant Narcís.

Les trames residencials s'hauran desenvolupat de manera independent, dificultant possibles relacions futures.

CONTINUITAT URBANA

La proposta parteix de la necessitat de transformar l'àmbit industrial que separa l'exemple Sud del Barri de Sant Narcís. L'àmbit de projecte és part de la transformació.

El projecte preveu que el desenvolupament del PMU 13 sigui viable per ell mateix, però que la coherència urbana s'assoleixi amb la transformació de l'entorn industrial situat entre l'àmbit i el barri de Sant Narcís.

PERMEABILITAT

El projecte es genera a partir d'uns treballs que garanteixen la permeabilitat entre barris (que actualment tenen trames urbanes independents) i de la creació d'espais de relació comuns.

- Es dona continuïtat rodada al carrer Sant Maria amb València i al carrer Flavià amb Cartagena, garantint la seva funció de barri.
- Els carrers de la Muga i Riu Cardener es perllonguen amb uns eixos perpendiculars al carrer Santa Coloma, evitant nous ponts sobre el Riu Güell.

Es plantegen dos eixos de prevalència de vianants: Un seguit el carrer Riu Cardener, que entinga el CEP Marta Mata amb el recorregut planejat entorn el Riu Güell i l'altre perllongant la zona verda del carrer Sagre. Aquest recorregut es perllongarà mitjançant l'ampliació de voreres del carrer València, fins a l'escola Beu-Lob.

INTEGRACIÓ I CENTRALITAT

Es proposa una ocupació de l'espai privat que doni continuïtat a l'estructura urbana, en quant a alçada i tipologies. El carrer Barcelona es defineix amb façanes de caràcter cívic. En conjunció, les edificacions donen al nou espai urbà tot soterrament amb illes obertes i al·lòides més disperses.

El nou entorn es concep com l'aglutinador dels barris que l'envolten. La reconfiguració del carrer Barcelona com a eix cívic i comercial i la creació del parc longitudinal del soterrament es complementen amb l'articulació entre barris: a la perllongació de la plaça Farinoll se situa un equipament que dotarà d'un punt de trobada al nou entorn de ciutat que integrerà els barris limítrofs.

L'ÀMBIT

QUALITAT URBANA I PROGRAMA

El disseny de l'àmbit vol conjugar la voluntat de generar uns espais de qualitat a nivell urbanístic i ambiental, amb els criteris d'integració en l'estructura urbana i els condicionants d'edificabilitat i ús establerts pel planejament vigent.

EQUIPAMENT I ESPAI PÚBLIC

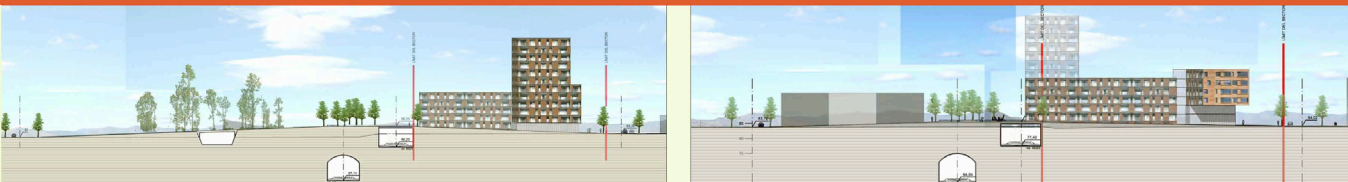
El carrer Barcelona: Eix cívic, rodal, comercial i de transport públic. Es configura com un bulevard amb vianants arbrades (9 metres d'ample) que permeten el desenvolupament de l'activitat ciutadana.

La calçada de 12 metres d'ample permetrà reservar un carril bus i un altre d'aparcament en el moment que sigui viable la unidireccionalitat (Cal que estigui enllaçat el carrer d'Abi amb el Carrer M. Caszum).

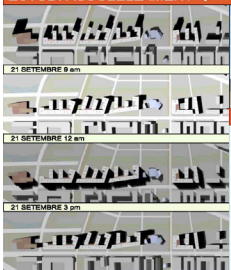
Parc lineal del soterrament: Eix de vianants, de bicicletes i d'esbarjo. Es proposa com una franja d'amplada variable (40 metres en els punts més estrets), al qual s'obren els jardins privats.

Equipament i plaça central: se situa al centre de barri enllaçant amb la plaça Fargnoli. El carrer Barcelona i El Parc s'obren en aquest punt per accentuar el paper de riuus entre barris del nou espai que també dona resposta a l'escola de ciutat.

Xarxa transversal: Els carrers transversals incorporen bateries d'aparcament per descarregar el carrer Barcelona i permetre el seu funcionament com a eix cívic. S'enllacen cada dos carrers per una carretera de trànsit restringit que permetran evitar el funcionament en "cul de sac, mentre no es connecti al carrer Alacant. En aquell moment els carrers d'unió se suprimiran i passaran a formar part del parc.



ESTUDI ASSOLELLAMENT ▼ PROPOSTA D'ORDENACIÓ, ESCALA 1/1.500 ▲



9 NOVEMBRE 12m

INTEGRACIÓ AMB L'ENTORN I EFICIÈNCIA BIOLÒGICA

Es parteix de l'encaix amb la ciutat: l'illa continua al carrer Barcelona i l'illa oberta al parc del soterrament.

S'ha volgut generar un sistema amb habitacles passants que garanteixin la màxima insulació. El resultat són illes en plilla amb un eix més alt en direcció nord sud i unes barres més baixes en direcció est-oest.

Al carrer Barcelona es proposen alçades similars a les existents, lleugerament més altes per tal d'absorbir el sostre previst (entre P+6 i P+8).

Als interiors s'han situat alçades més baixes per garantir la insulació, (P+4).

Finalment, l'espai del parc s'ha lliat amb torres de P+11 que acumulen edificabilitat sense generar barreres d'ombra.

El projecte s'ha desenvolupat adaptant-lo a tipologies adequades al mercat, garantint sempre la ventilació creuada sense patir interiors.

Amb aquests criteris s'ha obtingut una distribució volumètrica que garanteix en l'equipool 6 hores de sol com a mínim en la totalitat dels habitatges, 13 hores de sol com a mínim en tots els habitatges durant 9 mesos a l'any.



L'ILLA

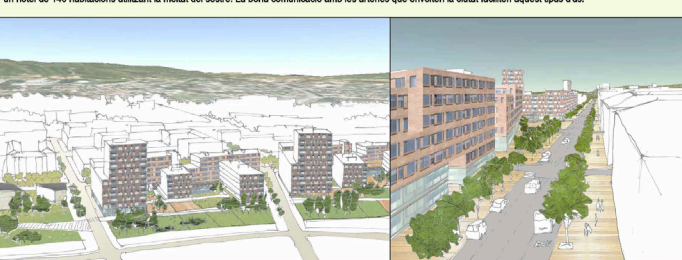


L'ESPAI PRIVAT

Les illes d'habitatges: Es presenten com a illes tancades al carrer Barcelona i com a illes obertes al parc del soterrament. Les plantes baixes comercials es concentren al carrer Barcelona i a la plaça central mentre que en la banda del parc es permeten els habitatges en Planta baixa.

L'illa terciària: Edifici singular de volumètria lliure que actua com a porta de la ciutat.

Es proposa un edifici hotelier que pot compartir l'espai amb altres activitats de serveis, comercials o d'oficines. Els 14.000 m² de sostre que es plantegen permeten un hotel de 140 habitacions utilitzant la meitat del sostre. La bona comunicació amb les arties que envolten la ciutat faciliten aquest tipus d'ús.



QUALIFICACIÓ DEL SÒL, ESCALA 1/3.000



PARÀMETRES URBANÍSTICS

La proposta volumètrica s'ha adaptat rigorosament a les edificabilitats i aprofitaments demandats. Entenem que es tracta d'una proposta "assemblé" que permet avaluar la bondat de la proposta. La normativa que es redacti inclourà graus de llibertat que permetin adaptar els projectes concrets per a cada illa, dins uns marges que garanteixin una coherència formal.

A continuació es transcriuen els resultats numèrics estrictes d'avaluació d'aquesta proposta:

QUADRE DE REFERÈNCIES I PROJECCIÓ DE LA PLU DE MILLORA URBANA 12									
Ciutat	Qualificació	Superfície	%	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat
Urbana	Residencial	4.801	70,7%	14.470	14.470	14.470	14.470	14.470	14.470
M	Edificabilitat	26.271	95,0%	26.271	26.271	26.271	26.271	26.271	26.271
Total general		26.510	42,0%	26.510	26.510	26.510	26.510	26.510	26.510

QUADRE DE REFERÈNCIES I PROJECCIÓ DE LA PLU DE MILLORA URBANA 12									
Ciutat	Qualificació	Superfície	%	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat
Urbana	Residencial	5.769	10,0%	17.307	17.307	17.307	17.307	17.307	17.307
M	Edificabilitat	12.148	21,0%	36.444	36.444	36.444	36.444	36.444	36.444
Urbana	Residencial	2.308	3,9%	6.924	6.924	6.924	6.924	6.924	6.924
M	Edificabilitat	15.874	27,0%	47.622	47.622	47.622	47.622	47.622	47.622
Total general		20.217	32,9%	60.653	60.653	60.653	60.653	60.653	60.653

QUADRE DE REFERÈNCIES I PROJECCIÓ DE LA PLU DE MILLORA URBANA 12									
Ciutat	Qualificació	Superfície	%	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat
Urbana	Residencial	15.177	45,0%	45.531	45.531	45.531	45.531	45.531	45.531
M	Edificabilitat	12.148	35,0%	36.444	36.444	36.444	36.444	36.444	36.444
Urbana	Residencial	3.581	10,0%	10.743	10.743	10.743	10.743	10.743	10.743
Total general		22.555	60,0%	66.658	66.658	66.658	66.658	66.658	66.658

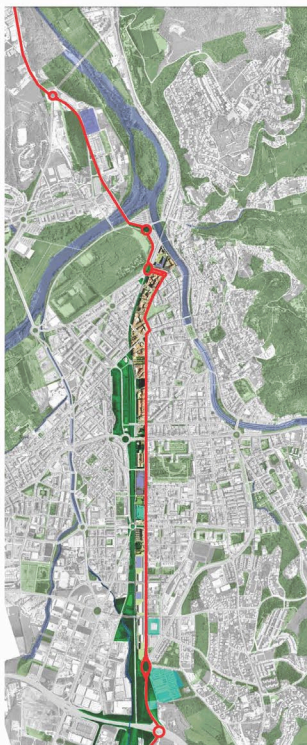
QUADRE DE REFERÈNCIES I PROJECCIÓ DE LA PLU DE MILLORA URBANA 12									
Ciutat	Qualificació	Superfície	%	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat
Urbana	Residencial	15.177	45,0%	45.531	45.531	45.531	45.531	45.531	45.531
M	Edificabilitat	12.148	35,0%	36.444	36.444	36.444	36.444	36.444	36.444
Urbana	Residencial	3.581	10,0%	10.743	10.743	10.743	10.743	10.743	10.743
Total general		22.555	60,0%	66.658	66.658	66.658	66.658	66.658	66.658

QUADRE DE REFERÈNCIES I PROJECCIÓ DE LA PLU DE MILLORA URBANA 12									
Ciutat	Qualificació	Superfície	%	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat	Edificabilitat
Urbana	Residencial	15.177	45,0%	45.531	45.531	45.531	45.531	45.531	45.531
M	Edificabilitat	12.148	35,0%	36.444	36.444	36.444	36.444	36.444	36.444
Urbana	Residencial	3.581	10,0%	10.743	10.743	10.743	10.743	10.743	10.743
Total general		22.555	60,0%	66.658	66.658	66.658	66.658	66.658	66.658

Observem que:

- les edificabilitats s'ajusten de manera exhaustiva a les exigències.
- els espais lliures superen àmpliament els estàndards existents i els equipaments corresponen a la sol·licitud de les bases.
- Una part del perímetre inclou com urbanització vinculada correspon a la part del parcel·lari que no se soterra (5.828 m²). Es podria reinterpretar el conveni substituint aquesta superfície per la urbanització de la connexió entre el carrer de Salt i M. Caszum, de manera que es completi la xarxa rodada principal.





La "Franja Central"

A partir del soterrament i desaparició en superfície de la línia del ferrocarril, es pot reconstruir en el plaçol de la ciutat de Girona, l'existència d'una franja central entre la "Porta de Barcelona" i la de "Porta de França", emmarcada pel Carrer de Barcelona i l'espai lineal urbà resultat del soterrament de l'infraestructura ferroviària.

El sector Pla de Milora Urbana nº 13, en constitueix la capçalera del costat sud (Barcelona). La seva profunda transformació d'usos i la nova ordenació urbanística que es proposa fan d'aquesta franja central, un espai de nova oportunitat que assolirà el rol gran eix central estructurador i de referència de tot el territori urbà central de la ciutat, adiantant com "espai frontissa" de relació i connexió entre les parts, sobre el qual s'anirà produint una gran eficàcia urbana i assentament de funcions centrals i fonamentals: transport públic internacional, territorial i local, equipaments i serveis de caràcter metropolità, seus institucionals i corporatives, noves zones residencials amb equipaments de barri, corredor vent central, etc.

Així mateix les noves condicions físiques d'aquesta franja central, permetran fer realitat i donar continuïtat longitudinal i transversal als eixos, espais i sistemes de tots els teixits urbans que hi conformen, donant solucions de qualitat a nivell de barri i de ciutat, però també la naturalesa de les intervencions possibles sobre la franja central i la seva dimensió geogràfica, al llarg de varis quilòmetres de continuïtat pel sol urbà de Girona, li confereixen una escala territorial a les seves relacions i referències.

Els sistemes generals públics: Vial, espais lliures i de transport, es plantejarà a escala urbana i territorial, a l'hora que tenen solucions de disseny integrades i compatibles amb el grau del teixit de barri.

El sistema edificatori es defineix i es reconeix en la seva triple escala: barri, ciutat i territori, mentre que els equipaments responen fonamentalment a un possible programa a nivell de barri.

La proposta es fonamenta en dos conceptes bàsics:

- "Us mixte" com a paradigma contemporani de localització de les activitats urbanes.
- La previsió d'un sistema edificatori àgil i flexible, com a resposta eficient per a la ubicació no predefinida dels usos i activitats previstos pel programa urbà del projecte.

L'experiència de garbats 150 anys de construcció i utilització dels espais urbans de les nostres ciutats, reconeixen amb prou garanties el orden de l'ús mixte o la superposició i barreja d'usos per aquesta nova ordenació. Està més que comprovada la bona convivència i relació urbana urbana d'edificis i d'aquestes sobre comerços en un mateix edifici, i d'aquests espais edificis i mixtura amb un hotel, o la superposició i barreja en un únic edifici d'oficines i hotels. De la mateixa manera que és fonamental que les botigues i comerços es trobin a les plantes baixes.

El tipus d'activitats urbanes que es preveuen en aquest sector tenen un total o molt alt grau de compatibilitat entre ells.

Cobrenentment amb aquest enfocament dels usos la proposta bàsica de l'ordenació edificatòria es fonamenta en la definició d'un sistema edificatori, d'unes dimensions de referència que permetin encaixar solucions arquitectòniques funcionalment solvents: per habitatges, oficines o hotels i locals comercials i aparcarments.

La proposta predetermina models volumètrics genèrics, amb alçades màximes i posicions concretes, amb possibilitat de variants d'ús i de tipologies variables en què far projecte.

La proposta d'ordenació edificatòria reconeix la caixa urbana del carrer de Barcelona i la conveniència d'establir una relació o l'escala del barri, creant un front edificat sobre l'alineació viària, interromput pels carrers transversals i obert als espais de l'interior de la "franja", amb un primer cos de PB+4 i un segon cos de PB+6, tancant part del mateix edifici.

Les plantes baixes generen un sociol comercial que s'extén per l'espai central de la "franja", sobre el qual s'assequen els edificis de més alçada (PB+6PB+10), de dimensions acordes, implantats sobre l'eix verd central seguint la direcció principal d'ordenació (N-S), atesa la poca amplitud de la "franja" central. Aquests edificis estableixen una relació amb l'escala urbana per la seva posició a cada costat dels carrers transversals, per les seves proporcions i per les referències programàtiques dels Parc de les antigues caseses, torre de la Carretera de Santa Eugènia).

S'ha optat per les orientacions Est-Oest en les façanes principals per la seva major ventallatut en quant a variació d'usos possibles, la capacitat arquitectònica dels sistemes de control climàtic, i les millors possibilitats de visions sobre el paisatge.

El sistema edificatori proposat té un episodi singular a l'interior de la "franja", el corredor "Porta Barcelona", avallat sobre la rotonda de Mas Gri, però recusat cap l'espai interior, amb la major alçada del conjunt (PB+14PB+16).

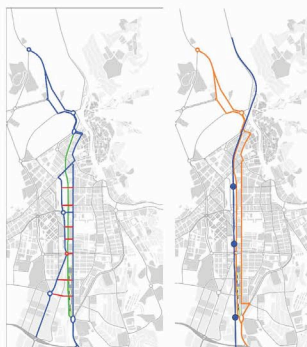
Aquest és l'element que estableix la relació lògica a l'escala territorial, com continua sent la catedral en la "Porta de França".

Dins del criteri d'ús mixt genèric aquest edifici podria ser l'hotel, per encaixar oficines i un hotel.

• Els equipaments de barri

L'espai central de la "franja", s'ordena i articula amb els sociol comercials, els espais lliures públics, i els equipaments de barri.

Es suggereix una definició programàtica possible dels equipaments, dins del sol de cessió establert en els paràmetres urbanístics del sector centre cívic (tales polivalent, taller, sala d'exposicions, biblioteca) i pistes esportives.



RESTRUCTURACIÓ DEL SISTEMA VIARI TRANSPORT PÚBLIC XARXA BICI PREVISTA

- REFORÇAMENT DELS EIXOS PRINCIPALS
- NOU CORREDOR VERD
- NOVES PERMEABILITATS
- TRAMVIA
- PARADES TRAMVIA
- LÍNIA BUS (L2)
- XARXA BICI



XARXA BICI PREVISTA

- XARXA BICI

La franja central es reconeix i s'estructura sobre el sistema viari longitudinal: carrer de Barcelona-Jaume I i Rotonda de la Carretera de França, al costat de llevant, i Bonaparte de Porta -Sta Eugènia-Parc Central-Oviedo-Carretes de Santa Coloma, al costat de ponent, amb l'important compliment del nou vial de l'eix verd central ("Oviedo-Estació") i Passatge del Ferrocarril, limit oest de l'ordenació proposada. Tant el carrer de Barcelona, com la Ctra de Santa Coloma, entrecruen amb sengles rotondes sobre el vial d'enllaç amb l'autopista i la N-II.

Transversalment, la connexió entre el carrer Riu Cardener i la rotonda Ctra Sta Coloma/Gri, i la connexió entre el Carrer de Santa Eugènia i Plaça, són les més clares, les que ens donen vies bàsiques urbanes, i les que subordenen l'àmbit de projecte en tres parts de dimensions semblants.

Es proposa que el carrer de Barcelona sigui el de sentit d'entrada de la "Porta Barcelona" (redefinint i millorant la seva secció de 30m.), al mateix temps a Sant Sadurn, en coherència amb les propostes d'ordenació d'aquest sector.

El nou vial del "Passatge del Ferrocarril", serà també unidireccional, sentit sud, fins a entrar amb la rotonda de Mas Gri.

Aquestes propostes pel sistema viari, i en particular la connexió de Carletera-Ctra Sta Coloma, que comporta el cobriment d'uns 150m, més de la línia convencional, suggereixen les alternatives a la imposable connexió des de la rotonda de Mas Gri a la Ctra de Sta Coloma, per causa de la posició de la línia del ferrocarril convencional (segons informació disponible del projecte actual).

• El "Passatge del Ferrocarril"

La desaparició de les vies del ferrocarril ofereix la possibilitat de configurar el gran eix verd central de Girona, des dels entorns de la rotonda de Mas Gri (Porta Sud / "Porta Barcelona") fins al Nou Parc de l'Estació (Parc Central).

Aquest sistema verd lineal, s'anirà acompanyant espacialment en tots els llocs possibles, articulant amb els espais lliures públics del sector de projecte, a l'entorn del nou vial proposat, per aquest vial es canalitzarà el transport públic BUS, i reconstruirà la línia de TRAM interurbà prevista sobre aquest eix verd central.

• Els usos i l'ordenació de l'espai edificat

La proposta es fonamenta en dos conceptes bàsics:

- "Us mixte" com a paradigma contemporani de localització de les activitats urbanes.
- La previsió d'un sistema edificatori àgil i flexible, com a resposta eficient per a la ubicació no predefinida dels usos i activitats previstos pel programa urbà del projecte.

L'experiència de garbats 150 anys de construcció i utilització dels espais urbans de les nostres ciutats, reconeixen amb prou garanties el orden de l'ús mixte o la superposició i barreja d'usos per aquesta nova ordenació. Està més que comprovada la bona convivència i relació urbana urbana d'edificis i d'aquestes sobre comerços en un mateix edifici, i d'aquests espais edificis i mixtura amb un hotel, o la superposició i barreja en un únic edifici d'oficines i hotels. De la mateixa manera que és fonamental que les botigues i comerços es trobin a les plantes baixes.

El tipus d'activitats urbanes que es preveuen en aquest sector tenen un total o molt alt grau de compatibilitat entre ells.

Cobrenentment amb aquest enfocament dels usos la proposta bàsica de l'ordenació edificatòria es fonamenta en la definició d'un sistema edificatori, d'unes dimensions de referència que permetin encaixar solucions arquitectòniques funcionalment solvents: per habitatges, oficines o hotels i locals comercials i aparcarments.

La proposta predetermina models volumètrics genèrics, amb alçades màximes i posicions concretes, amb possibilitat de variants d'ús i de tipologies variables en què far projecte.

La proposta d'ordenació edificatòria reconeix la caixa urbana del carrer de Barcelona i la conveniència d'establir una relació o l'escala del barri, creant un front edificat sobre l'alineació viària, interromput pels carrers transversals i obert als espais de l'interior de la "franja", amb un primer cos de PB+4 i un segon cos de PB+6, tancant part del mateix edifici.

Les plantes baixes generen un sociol comercial que s'extén per l'espai central de la "franja", sobre el qual s'assequen els edificis de més alçada (PB+6PB+10), de dimensions acordes, implantats sobre l'eix verd central seguint la direcció principal d'ordenació (N-S), atesa la poca amplitud de la "franja" central. Aquests edificis estableixen una relació amb l'escala urbana per la seva posició a cada costat dels carrers transversals, per les seves proporcions i per les referències programàtiques dels Parc de les antigues caseses, torre de la Carretera de Santa Eugènia).

S'ha optat per les orientacions Est-Oest en les façanes principals per la seva major ventallatut en quant a variació d'usos possibles, la capacitat arquitectònica dels sistemes de control climàtic, i les millors possibilitats de visions sobre el paisatge.

El sistema edificatori proposat té un episodi singular a l'interior de la "franja", el corredor "Porta Barcelona", avallat sobre la rotonda de Mas Gri, però recusat cap l'espai interior, amb la major alçada del conjunt (PB+14PB+16).

Aquest és l'element que estableix la relació lògica a l'escala territorial, com continua sent la catedral en la "Porta de França".

Dins del criteri d'ús mixt genèric aquest edifici podria ser l'hotel, per encaixar oficines i un hotel.

• Els equipaments de barri

L'espai central de la "franja", s'ordena i articula amb els sociol comercials, els espais lliures públics, i els equipaments de barri.

Es suggereix una definició programàtica possible dels equipaments, dins del sol de cessió establert en els paràmetres urbanístics del sector centre cívic (tales polivalent, taller, sala d'exposicions, biblioteca) i pistes esportives.

SISTEMA CENTRAL VOLUMETRIA PROPOSTA



PROGRAMA DE NECESSITATS

Ubicació possible dels usos i activitats previstos en el programa urbà del projecte:

USO GENÈRIC	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3	ALTERNATIVA 4	ALTERNATIVA 5	NOMBRE DE PLANTES	EDIFICACIÓ TIPUS
RESIDENCIAL/ALTERNATIU	PB	TPUBA
HABITATGE SOCIAL	PB+4	TPUBB
HABITATGE SOCIAL (LLEUGER/OCIOSITAT)	PB+6	TPUBC
OFICINES	PB+10	TPUBD
HOTEL	PB+14	TPUBD
EQUIPAMENTS	PB+16	TPUBD
ESPACIS LLIBRES PÚBLICS		
ESPACIS LLIBRES PÚBLICS		

USO	USOS PERMÉS	USOS PROHIBITS
RESIDENCIAL
HABITATGE SOCIAL
OFICINES
HOTEL
EQUIPAMENTS
ESPACIS LLIBRES PÚBLICS

USO	USOS PERMÉS	USOS PROHIBITS
RESIDENCIAL
HABITATGE SOCIAL
OFICINES
HOTEL
EQUIPAMENTS
ESPACIS LLIBRES PÚBLICS

USO	USOS PERMÉS	USOS PROHIBITS
RESIDENCIAL
HABITATGE SOCIAL
OFICINES
HOTEL
EQUIPAMENTS
ESPACIS LLIBRES PÚBLICS

(1) Les possibles oficines i hotels estan moltos dins d'aquest sector (2) Possible sense realitzar sotres d'oficines, ni hotel

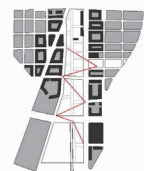




ESTRATÈGIA ESPAI URBÀ



_CONNECTIVITAT MÀXIMA
 CONCEPCIÓ UNITARIA DE L'ESPAI CENTRAL:
 -FRANJA + VERD CONFRONTATS
 ESPAI RESTRUCTURADOR DE LES RELACIONS:
 -N-S-E-O
 Determinar les connexions viàries que creuen, es defineixen les línies que es formen i quina és la trama urbana resultant.
 TRAMA



Es genera un espai de "recost" d'unió de les dues trames, que serveix de base per urbanitzar.
 COSIT



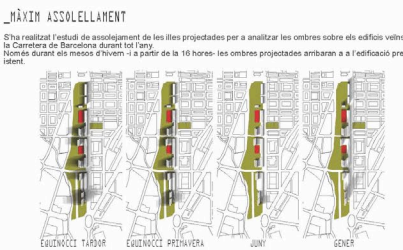
La fragmentació de la via transversal i les obertures del front contribueix a l'espai central donen les pautes per la definició del "sobot".
 RECORREGUTS



Els volums arquitectònics de l'edificació es disposen sobre aquesta base permeable que organitza i dialoga amb el parc.
 ESQUENA PROPOSAT



ESTRATÈGIA DE SOSTENIBILITAT



_MÀXIM ASOLELLAMENT
 S'ha realitzat l'estudi de assoliment de les illes projectades per a analitzar les ombres sobre els edificis veïns de la Casanova de Barcelona durant tot l'any. Només durant els mesos d'hivern - i a partir de la 10 hores- les ombres projectades ambaran a l'edificació present.
 EDIFICI DE TARDOR EDIFICI DE PRIMAVERA JUNI GENER

_MOBILITAT SOSTENIBLE
CARRIL BICI
 Diàriament es produeixen desplaçaments per tot el territori català per dur a terme les nostres activitats quotidianes, anar a treballar, a l'escola, a la universitat... és el que ens diem mobilitat obligada. És necessari optar per sistemes de mobilitat sostenible.
APARCAMENT BICIS
 Es proposa el disseny d'una xarxa de carril bici que connecti en un futur amb l'actual de Girona i preveure aparcament de bicicletes cada 200m, ja sigui enterrat o en superfície.
TRANVIA
 Es vol prioritzar a nivell de disseny de la xarxa viària els sistemes de transport més sostenibles, com el transport públic, el transport col·lectiu, anar a peu o en bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat. Està prevista una línia de TRAM itinerària que utilitza l'infraestructura del tren convencional, si bé passarà en superfície al llarg de l'eix verd central.

_CARACTERITZACIÓ DELS ESPAIS VERDS
 espais filtrants per a la recàrrega del freàtic.
PARC URBÀ (Güell i "Franja Central")
 El parc urbà amb elements comprès entre 10 i 15 ha. Aquesta tipologia de parc és accessible per als habitants situats dintre d'un radi d'uns 1000 m. El tipus d'activitat i per tant d'equipament necessari es associat a esport organitzat, jocs de tot tipus, zones d'arbrat i horts d'oci.
PARC DE BARRI (Colaterals a l'eix verd central)
 Són parcs més abundants en nombre per que la població que accedeix a ells sol viure a uns 500m, reduint-se el radi d'acció dels mateixos. Aquesta tipologia de parc té com els esports urbans i sobre tot zones de joc per a nens i grans.
VERD VEÏNAL (Imbricat entre sòcols i edificis de la "Franja Central")
 Els parcs veïnals i els carrers verds parvicils o amb zones vegetades, són espais destinats principalment al joc de nens i al repos o descans. Ajuden a oxigenar els barris i proporcionen una gran qualitat de vida als habitants, ja que els acompanyen en els seus recorreguts diaris.

_REUTILITZACIÓ MÀXIMA DE L'AIGUA
RECOLLIDA AIGÜES PLUVIALS
 Recollida de les aigües pluvials a nivell urbà (en planta soterrani).
 Es proposa un sistema de recollida d'aigües pluvials urbanes, per al seu ús filtrat i emmagatzematge. Les zones d'emmagatzematge proposades s'ubiquen sota les zones comunes. Aquesta aigua serà utilitzada per a reg de les zones verdes comunes i neteja del nou barri.
RECOLLIDA AIGÜES GRISSES
 Les aigües no-pluvials es separaran en negres i grises. Les negres seran conduïdes pel canal d'evacuació habitacional. Les aigües grises, en canvi, s'acumularan a nivell de barri per al seu tractament local i posterior reaprofitament en usos de baixa categoria dels mateixos edificis, com les descàrregues de les sistemes (en planta soterrani).

_RECOLLIDA SELECTIVA DE RESIDUS
RECOLLIDA SELECTIVA
 Mentre no existeixi una xarxa pròxima de recollida pneumàtica, el millor sistema és la recollida selectiva diària amb contenedors de superfície o soterrats, sobre la franja de serveis dels carrers principals.

_PRODUCCIÓ ENERGÈTICA EFICIENT
ENERGIA ELÈCTRICA
 Introducció sistemàtica del concepte de producció descentralitzada amb malla llum i amb diferents subcentrals integració de captadors solars (Tèrmics i fotovoltaics) en les envolups arquitectòniques.

_CLIMA
 El sistema de climatització tindran la producció el més centifitgada possible (sector, illa o bloc) per minimitzar el consum energètic i el seu cost.

_CONTROL MÀXIM DE LA CONTAMINACIÓ ACÒSTICA
 Mesures correctores:
 - Motors elèctrics silenciosos
 - Pantalles acústiques (coronament dels murs de la casa del ferrocarril, etc.
 - Paviments insonoritzadors
 - Pantalles reflectants (en els façanes) revestits de materials fonoabsorbents

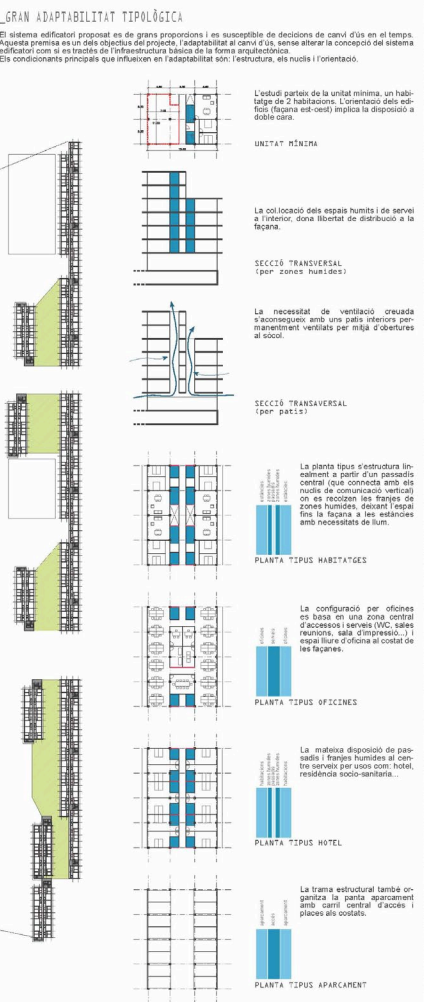
SISTEMA URBÀ CENTRAL



02 S I S T E M A C E N T R A L



SISTEMA TIPOLÒGIC



_GRAN ADAPTABILITAT TIPOLÒGICA
 El sistema edificatori proposat és de grans proporcions i és susceptible de decisions de canvi d'ús en el temps. Aquesta premissa és un dels objectius del projecte, l'adaptabilitat al canvi d'ús, sense alterar la concepció del sistema edificatori com a es tracta de l'infraestructura bàsica de la forma arquitectònica. Els condicionants principals que influïren en l'adaptabilitat són: l'estructura, els nusos i l'orientació.
 L'estudi partek de la unitat mínima, un habitatge de 2 habitacions. L'orientació dels edificis (façana est-oest) implica la disposició a doble cara.
 UNITAT MÍNIMA
 La col·locació dels espais humits de servei a l'interior, dona llibertat de distribució a la façana.
 SECCIÓ TRANSVERSAL (per zones habitades)
 La necessitat de ventilació creuada s'acompanya amb uns petits perforaments ventilats per mitjà d'obertures al sostre.
 SECCIÓ TRANSVERSAL (per patis)
 La planta tipus d'estructura linealment a partir d'un passadís central (que connecta amb els nusos de comunicació vertical) on es recopen les zones de zones humides, davant l'espai fins la façana a les estacions amb necessitats de llum.
 PLANTA TIPUS HABITATGES
 La configuració per oficines es basa en una zona central d'accés i servei (WC, sales reunions, sala d'impressió...) i l'espai lliure d'oficina al costat de les façanes.
 PLANTA TIPUS OFICINES
 La mateixa disposició de passadís i rampes humides al centre serveix per usos com: hotel, residència socio-sanitària...
 PLANTA TIPUS HOTEL
 La trama estructural també organitza la planta aparcament amb carril central d'accés i places als costats.
 PLANTA TIPUS APARCAMENT

EXPLICACIÓ SINTÈTICA DE LA PROPOSTA

El lloc. La proposta pretén observar les vocacions d'un lloc situat estratègicament entre dues infraestructures de considerable influència sobre la ciutat: el carrer de Barcelona i les vies del tren.

El carrer de Barcelona, espina dorsal del sud de la ciutat, té una característica significativa: la seva alineació funcional i morfològica condonada per la presència a ponent de les vies del tren que fan de barrià urbana. Per aquesta causa el c. de Barcelona ha estat un generador d'urbanització a llevant, on s'ha creat una malta urbana, i ha deixat en reserva, a ponent, una franja longitudinal, la que conté el Pla de millora potencial.

El soterrament de les vies del tren allibera una franja cèntrica que és un clar espai d'oportunitat. D'una banda permet la permeabilitat entre els barrials i l'oest del c. de Barcelona superant una dificultat històrica per a la connectivitat rodal. De l'altra, no s'ha d'ocurrir la vocació d'un espai tan llarg que arriba fins al cor de la ciutat: la de parc lineal destinat a vianants, bicicletes i transport públic lliure. Aquesta funció s'ajusta perfectament amb el trànsit rodal transversal. Per tant, un dels desallinaments del Pla de Millora és el de fer de Barcelona, L'ordenació Interior, dispose que quatre carrils al parc lineal amb la sutura entre els carrils a cada banda d'aquesta doble espina dorsal.

L'limitat del Pla de Millora té una altra vocació: la de centre metropolità que conforma la porció sud de la ciutat. La posició estratègica del sector i l'alta accessibilitat que té i almenys condicions per convertir-se en una nova centralitat per a la regió de Girona. A més condicions són pròpies de l'ordenació: densitat mitjana-alta, presència d'usos terciaris i residencials, equipament i espai públic d'ús social intens. A la vegada, la forma urbana ha de mantenir el seu d'escala de la ciutat.

L'ordenació. La proposta intenta respondre als desallinaments apuntats: La sutura entre els barrials i llevant i ponent es produeix pel traç de tres carrers transversals ja previstos en el P.C., que enllocen el giratort de mas Xipru i alguns carrers de l'exemple sud de Sant Narcís -Cartagens i València- amb el c. de Barcelona. Els alineaments de

levant i més enllà, amb la ronda Reggjo Emilia. No es pot resoldre encara l'anillo directe del c. de la Germandat amb el giratort de mas Gil a causa de les vies de rodalies que, en aquest tram, no van soterrades. Tanmateix, els tres carrers esmentats són suficients.

La freqüència d'aquests carrers és prou elevada com per permetre la funció de parc lineal que ha de tenir el carrer de les vies del tren, amb l'aportació ja prevista de la trinxera de les vies de rodalies que té una longitud d'una 750 m, des de la carretera Escocesa a l'autopista. L'ordenació que s'aporta per aquest parc és el de dos carrils per a transport públic i dos o tres carrils bici. L'espai afegit amb terra no per reconstrucció de vianants, que s'ha de prolongar cap a l'Avellaneda i Fornells. Aquest passegat de vianants quedarà protegit dels espais rodals de transport i bicicletes per vegetació arbustiva espessa.

Dins l'àmbit de Pla es fa la proposta de construir, a partir de la terciària, un carril lateral amb aparcament i una zona de gran amplada que manté la nova alineació dels vehicles, arribada 17 m, respecte de la terciària, donant-li molta més amplada i potencial al c. de Barcelona. L'ordenació Interior, dispose que quatre carrils articulats: la nova centralitat amb la seva plaça; els blocs residencials transversals la torre final i l'area d'equipament o, en el seu cas, d'equipament i vend.

La nova centralitat. El nou centre s'ha projectat a l'illa nord de l'àmbit, al costat de l'espai reservat a l'hotel que fa de límit del Pla. Per a un bon funcionament d'aquest centre, l'entorn ha de conservar densitat residencial i usos terciaris, a la vegada que ha de desenvolupar-se al voltant d'un espai públic ample per a usos socials. Aquest espai-plaça s'ha projectat limitant part del perímetre amb blocs lineals de PB+9 que, enllaçats, formen una franja Z. Un bloc baix de PB+1. Aquest bloc i totes les plantes baixes dels altres edificis es destinen a edificis comercials i terciaris. Les plantes de a vides residencials. L'emplaça es de 17 m, però blocs orientats nord-sud de dir. paral·lels al carrer ja que l'orientació solar permet habitatges a cada façana. I de 15 m, pel bloc transversal de la Z

que, pel mateix motiu, obliga a pisos passants. L'edifici es destina a aparcament dels residents, mentre que gran part del soterrament de la plaça a aparcament públic per assegurar una alta accessibilitat. Els blocs estan agrupats per facilitar la construcció en fase. La densitat residencial i els usos terciaris en planta baixa. I més de l'aparcament, que activaran l'ús intens de l'espai, i tenen que condicionar el tractament del paviment: que ha de ser el propi d'una plaça: paviment dur amb zones de bona còccapa, amb algunes parcel·les amb zones de fregat i més vianants.

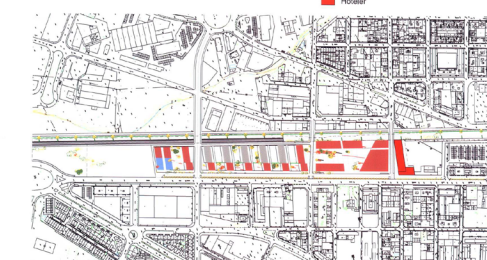
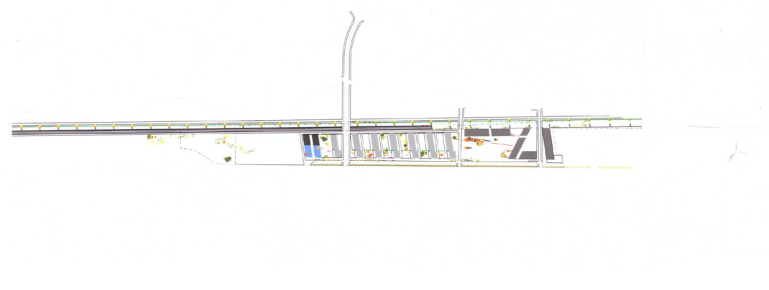
Els blocs residencials. La zona destinada més exclusivament a residència s'ha ordenat amb un saget de blocs transversals de PB+9 separats una 26 m. Els edificis que donen al vial lateral adiacent al c. de Barcelona tenen també PB+9 i, entre ells, es reserva un espai públic que connecta amb la vorera ampla. Aquesta ordenació té diverses avantatges. D'una banda evita reservar amb blocs l'interior del c. de Barcelona -una opció massa mecànica i que, pel nivell de soroll i contaminació, no garanteix una àrea residencial prou qualificada i sostenible- amb la disposició transversal s'obren, en canvi, visuals des del carrer cap a l'espai lliure entre blocs i, a través d'aquest espai, cap al parc lineal de les vies. D'altra banda, l'espai entre blocs és prou ample en relació a l'altura com perquè sigui un espai d'alta qualitat ambiental: amb bona orientació solar i abundant vegetació, compatible amb el pes d'un vial rodal de vides i servei. Donada l'orientació est-oest d'aquests blocs, la seva amplada és de 15 m, amb tres o dos habitatges passants per planta. En ambdós casos s'assegura l'aseïllament i les plantes baixes de l'espai mancomunat verd. La disposició en blocs alineats, cada un amb el seu accés i espai mancomunat, permet una promoció i construcció flexible per unitats independents. L'espai mancomunat és d'ús exclusiu dels vives del bloc, i té caràcter reservat. Tores les plantes es destinen a habitatges. Inclosa la planta baixa i la que té els habitatges disposat d'un 10% de m. lleument elevat respecte de l'espai mancomunat i les vives per assegurar-ne la privacitat. Finalment, les plantes entre estors entelades per la vorera ampla conformen un rosari d'espais públics coherents amb

l'ús comercial de les plantes baixes d'aquests blocs.

La doble torre. A l'estrem sud de la sèrie de blocs residencials transversals s'hi emplaça una doble torre, o torre partida per augmentar la seva verticalitat. De PB+14 que contrasta vègudament amb l'altura més dominant dels blocs transversals. La torre exerceix de fita visual del conjunt de blocs de referència de parc lineal de les vies. I d'elements significatius de la porció de la ciutat. Entre la torre i el primer bloc transversal s'hi forma un espai públic que té condicions per ser tractat amb una qualitat paisatgüística singular: L'actiu social d'aquest espai estaria garantida per la densitat neta de la doble torre i per els usos comercials en PB tant d'aquesta torre com del primer bloc residencial.

Equipaments i zones verdes. Des de la doble torre fins la zona verda adiacent al giratort de mas Gil, prevista en el P.C., queda una zona d'11.000 m² que es proposa destinar a equipament -3.772 m². I zona verda pública -5.228 m². Ara bé, en funció de les necessitats municipals, pot destinar-se tota la zona a equipament, atès que la superfície de la plaça de la nova centralitat sumada a la del costat de blocs entelades compleix l'estàndard mínim de zona verda. En qualsevol cas, per a una correcta compensació volumètrica, l'equipament, que podria ocupar una bona cantitat, s'hauria de desenvolupar en baixa altura.

El carril d'escalat. El Pla de Millora és una oportunitat per habilitar per assaïr una ordenació diferent de la pròpia d'exemple raquí i poc qualificat que s'ha produït en els sectors sud de Girona. La proposta pretén elevar-hi i cobrir els espais. I for compatibilitat amb el desenvolupament i domini de la zona compta amb una intervenció apropiada per conformar la nova centralitat i per reequilibrar els volums. Els edificis de la plaça, els blocs transversals i la torre són volumètrics per a un carril substantial d'escalat que la ciutat necessita en la seva porció sud. Aquest carril d'escalat és, d'altra banda, coherent amb la recuperació per a dinamitzar l'interior del c. de la Gran Infraestructura ferroviària. La nova Girona del sud ha de disposar d'un parc lineal qualitatiu, d'una alta qualitat, d'una àrea residencial qualificada i d'un centre d'ús social.

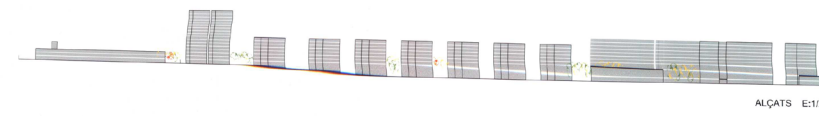


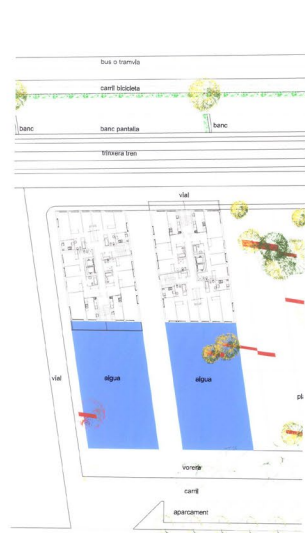
USOS DEL SOL

- Comercial-terciari
- Residencial
- Hotel

QUADRE DE SUPERFÍCIES

Sup. Total	57.723 m ²
Sup. vinculada	22.188 m ²
Sol públic	23.089 m ²
Sol privat	34.634 m ²
Sòstre residencial	86.584 m ²
SOSTRE TERCIARI	
Comercial	22.512 m ²
Hotel	9.898 m ²
	12.614 m ²





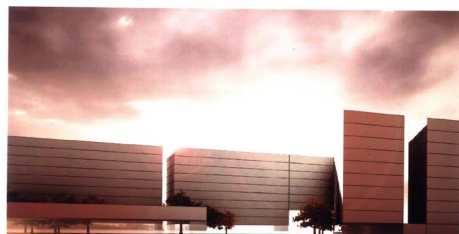
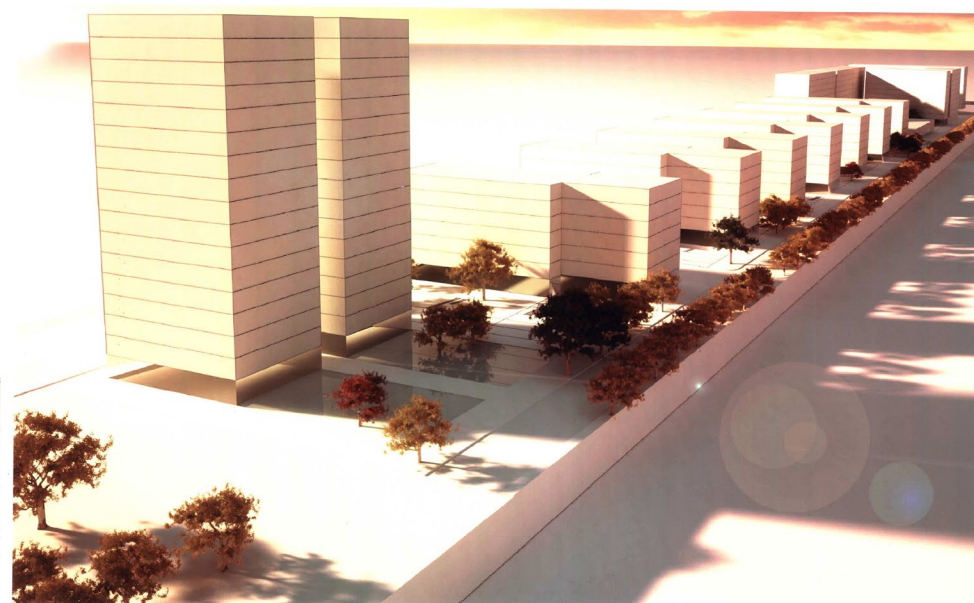
LA DOBLE TORRE E:1/500



PLANTA MÒDUL RESIDENCIAL E:1/500



PLANTA PLAÇA E:1/500





La formalització de l'arquitectura en la nova línia de centralitat de l'edifici és el resultat de l'oposició i oportunitat de configurar el veïnatge exemplar sud de la ciutat, necessari i revitalitzador de exemples existents a l'entorn i a l'entorn de carrer Barcelona, al voltant dels carrers Prater i Terri, i dels carrers Roselló i Empúries respectivament.

El projecte es recolza en la força i la contundència formal de l'exemplar, per construir i formalitzar aquest eix de nova centralitat (C/ Barcelona), que en conjunt disposa de progr. "regim urbà" des de la zona de Mar Gri fins a la Plaça de l'Estació, i que ha de facilitar i reconstruir l'activitat comercial i la vivenda urbana sobre aquest eix.

La conformació d'una "fàbrica continua" ha de permetre redifinir una imatge ordenada d'aquesta Via molt poc estructurada, i donar "protecció urbana" per potenciar l'activitat comercial i la relació social urbana sobre aquest eix, com a final principal de salutació entre els exemples existents amb el mateix codi de matrici.

La transformació de fibres processades entre la carretera de Santa Coloma i el ferrocarril completaria aquest exemplar sud residencial de la ciutat fins al límit del riu Güel, que s'ocupa a la ciutat.



La qualitat que configuren per una banda el carrer Barcelona, i per l'altra el Passeig del tren, comporten també la qualitat en la configuració de l'edificació, que per un costat fa que el límit de la nova línia de centralitat i l'edificat comercial (C/ Barcelona), i sobre del l'altra costat el Passeig del tren, com a via vertebradora i desenvolupada de manera que les zones residencials sobre la qual s'ordenen els habitatges i les zones públiques.

En el pla es situarà una central de cogeneració energètica "Heating and Cooling", i actualment el nou Passeig del tren com a eix de distribució, en una oport. oportunitat de millora de la qualitat ambiental i de sostenibilitat ambiental d'aquesta part de la ciutat.

Sobre el nou eix central del carrer Barcelona, es polaritza l'activitat econòmica i de serveis, amb edificis amb baixos comercials i de serveis al voltant de dos punts en el centre comercial. A l'altra costat, sobre el Passeig del tren sobre els terrenys de la nau industrial, amb edificis residencials amb sistema orientat a producció.

Les alçades resultants de l'ordenació, s'adequaran als trams d'exemplar propers, i permeten encaixar l'arquitectura singular i diversa, amb una òptima orientació i valorització de l'entorn urbà del Passeig del tren i del Parc del Güel.



GIRUNIR

PANEL 2



PREMISSES I OBJECTIUS

L'encaix urbà del sector ve determinat per les condicions i premisses següents:

- Carrer Barcelona:** Eix estructural i de comunicacions amb tendència a convertir-se en una via més cívica. **Urbanitat.**
- Comedor verd:** El futur soterrament de les vies del tren proporcionarà un nou eix nord-sud que incorporarà nous sistemes de mobilitat (tramvià, carril bici) i vincularà les grans pacas verdes de la ciutat.
- Riu Güell:** Espai natural a dignificar i revaloritzar amb la creació d'un parc fluvial amb activitats lúdiques.
- L'entorn edificat:** El sector constituirà un espai **frontissa** entre les dues àrees residencial properes (barri de Sant Pau i Can Gibert) actualment sense continuïtat. Al marge esquerra del riu Güell es considera que l'àrea Industrial del Mas Xirgu tendrà a la transformació residencial amb el temps.

OBJECTIUS

CONTINUïTATS

- Aprofitar la posició estratègica per relligar totes les discontinuïtats existents (viària, espais lliures, equipaments, formes urbanes i carril bici).

ESPAI LLIBRE

- Prioritzar el disseny de l'espai públic enfront de la singularitat dels elements edificats. **Urbanitat vs Singularitat**

SOSTENIBILITAT

- Incorporar mesures de sostenibilitat que milloren les condicions del sector i del seu entorn.

LA PROPOSTA EN NÚMERS

Paràmetres segons PGOU

Superfície Sector	57.723 m ²
Superfície vinculada	22.159 m ² (a efectes d'urbanització)
Sòstru residencial	57.723 m ² x 1,50 m ² /m ² = 86.584,50 m ²
Sòstru terciari	57.723 m ² x 0,39 m ² /m ² = 22.511,79 m ²
Total sòstru	109.096,47 m²

Paràmetres segons proposta

Superfície Sector	57.723 m ²
Superfície vinculada	22.159 m ²

SISTEMES (62,57%) ZONES (37,43%)

S (R)	3.499 m ²	S (R)	20.295 m ²
S (C)	22.822 m ²	S (T)	1.307 m ²
S (V)	3.637 m ²	Total	21.402 m²
S (E)	6.239 m ²		
Total	34.177 m²		

SOSTRE

S1 (R)	86.584,50 m ²
S1 (T)	22.511,79 m ²
Total	109.096,47 m² (1,89 m²/m²)

Estimació del nombre d'habitages

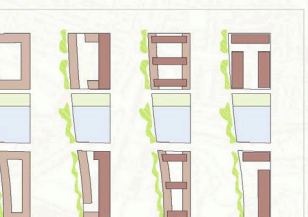
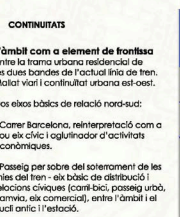
HRL (Renda lliure)	86.584,5 x 0,7 = 60.609,15 / 110 m ² = 551 hab
HPP (Protegit)	86.584,5 x 0,3 = 25.975,35 / 90 m ² = 289 hab
Total habitages	840 hab

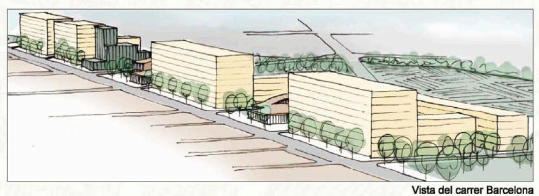
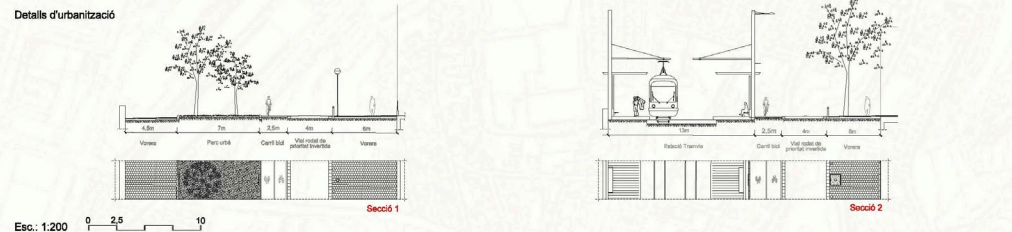
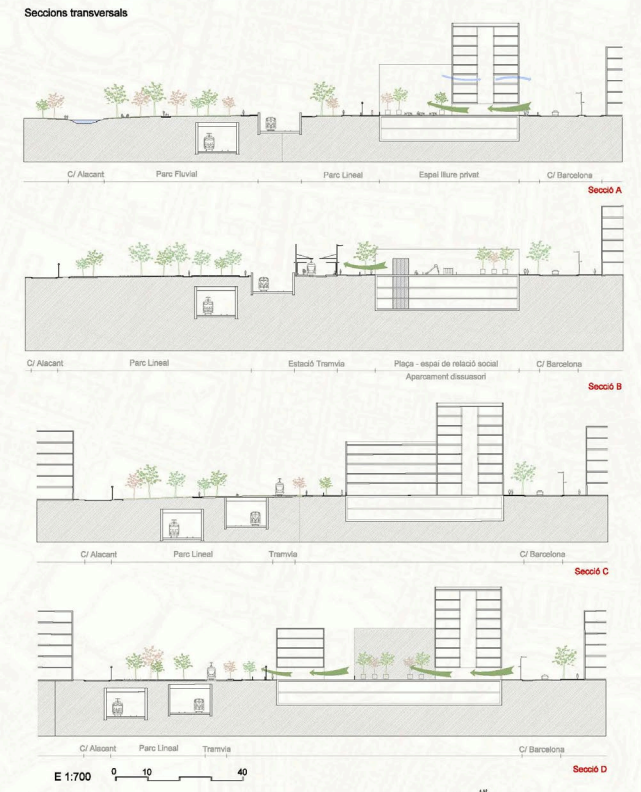
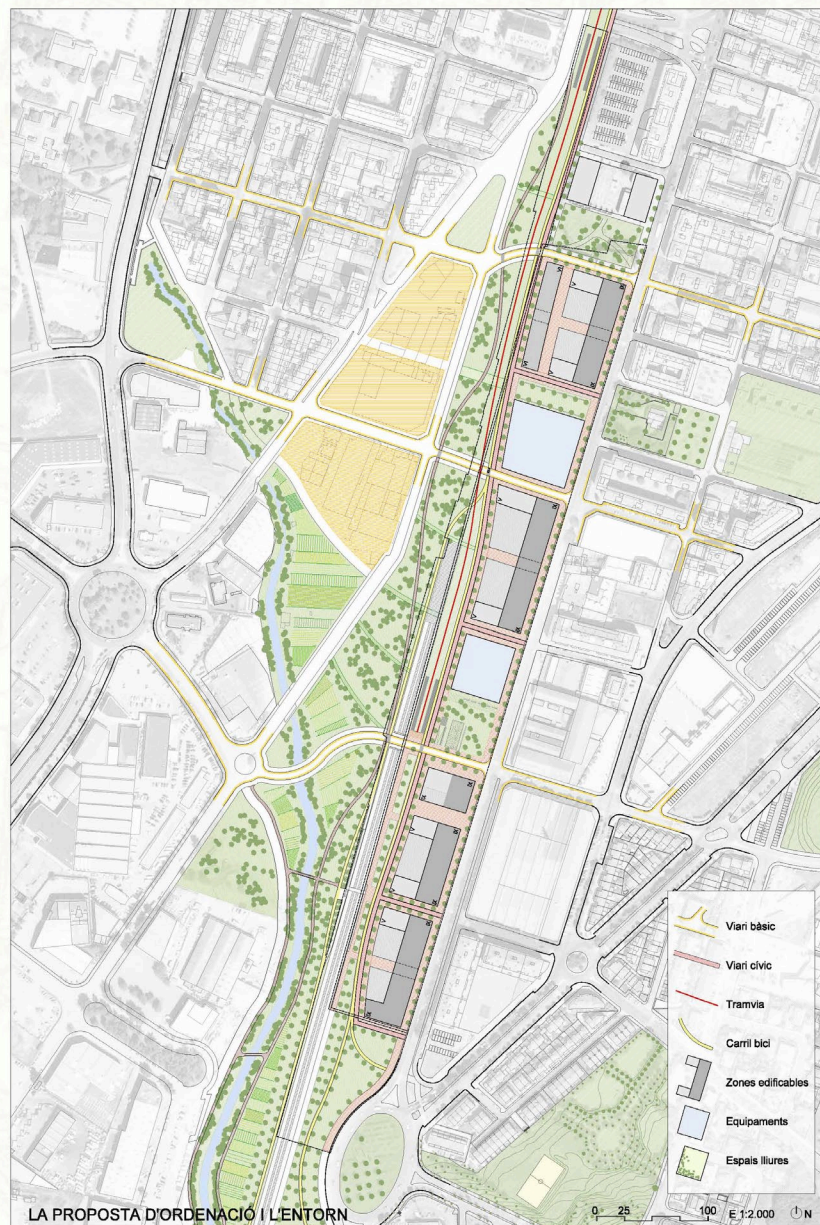
Estimació dels costos d'urbanització i repercuissos

Sector	5.116.015 €
Superfície vinculada	620.368 €
Total	5.736.383 €
Repercuissos	52,58 €/m²

Estimació pressupost parc fluvial (extern al sector) i instal·lació per al coneixement de l'activitat turística

Estimació pressupost parc fluvial	1.634.375 €
-----------------------------------	-------------







tallerAT
 JOSE GONZALEZ BACHINIZ, arquitecte director
 JORDA CADEVALI SOLA, arquitecte
 RAMON DE LA BOTA, arquitecte
 ANA MARIE MARIAS PEREZ, arquitecte

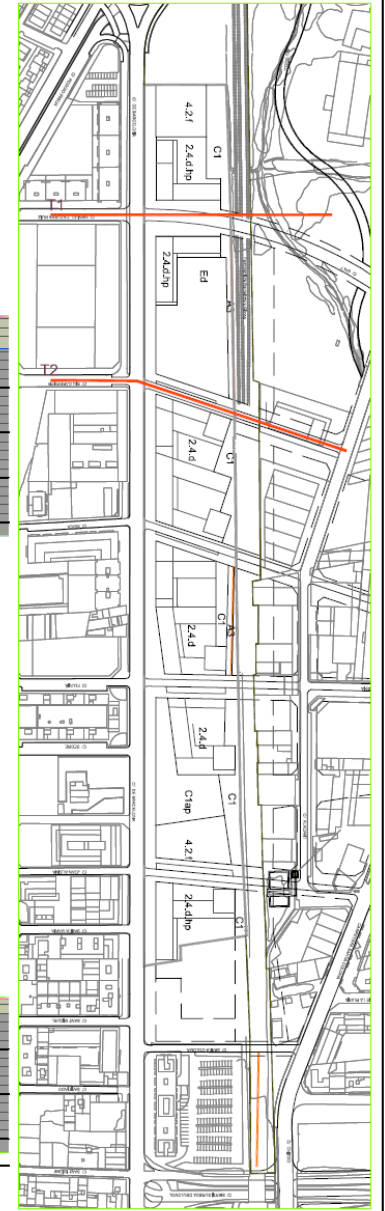
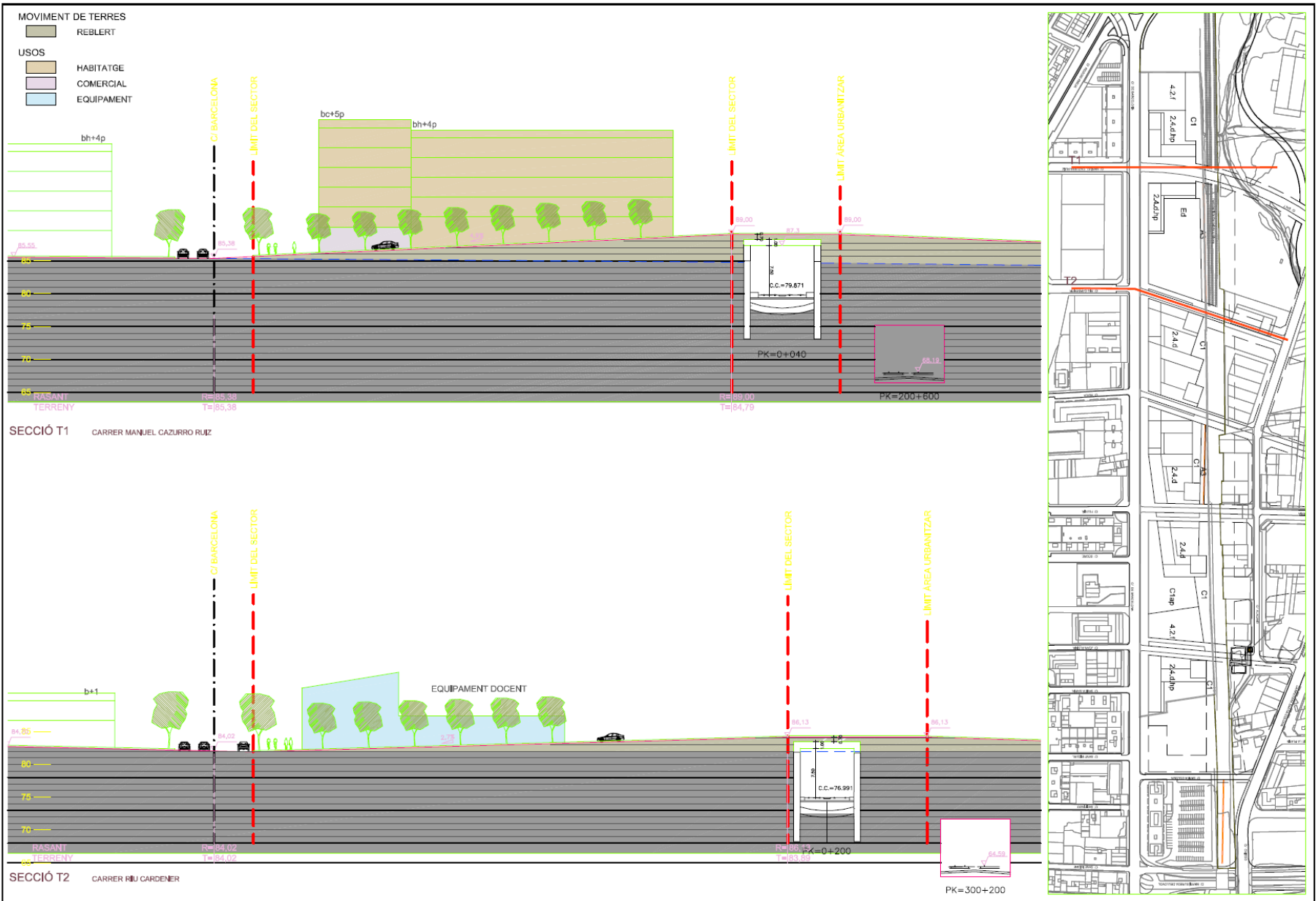


PMU13 - CARRER BARCELONA, Girona

1:2000 (A3)
 1:1000 (A1)

PROPOSTA D'ORDENACIÓ
 PLÀNOL D'ORDENACIÓ

O-2
 APROVACIÓ INDIAL
 NOVEMBRE 2010



tallerAT
 JOSE GONZÁLEZ BANDO
 JORDI CADEVALL I SOLÉ
 RAMON VILA BOT
 ARMANDO MÉNDEZ PÉREZ

Ajuntament de Girona

PMU13 - CARRER BARCELONA, Girona

1:500 (A3)
 1:250 (A1)
 0 2,5 5 7,5 10 12,5 m

SECCIONS LONGITUDINALS
 T1 | T2
 PLAN D'ORDENACIÓ

O-4.1
 APROVACIÓ FINAL
 NOVEMBRE 2010





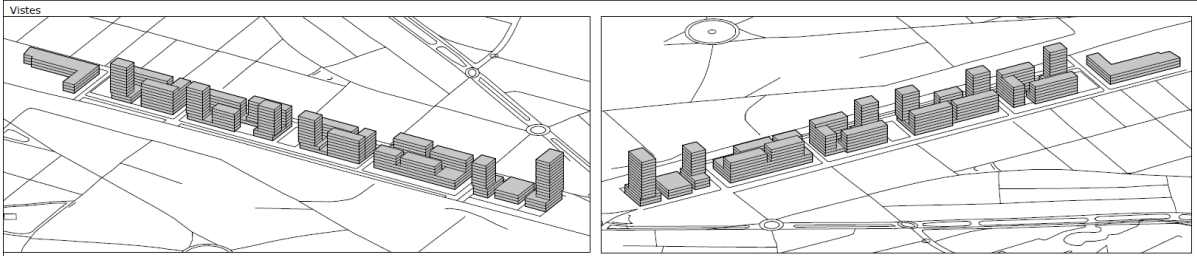
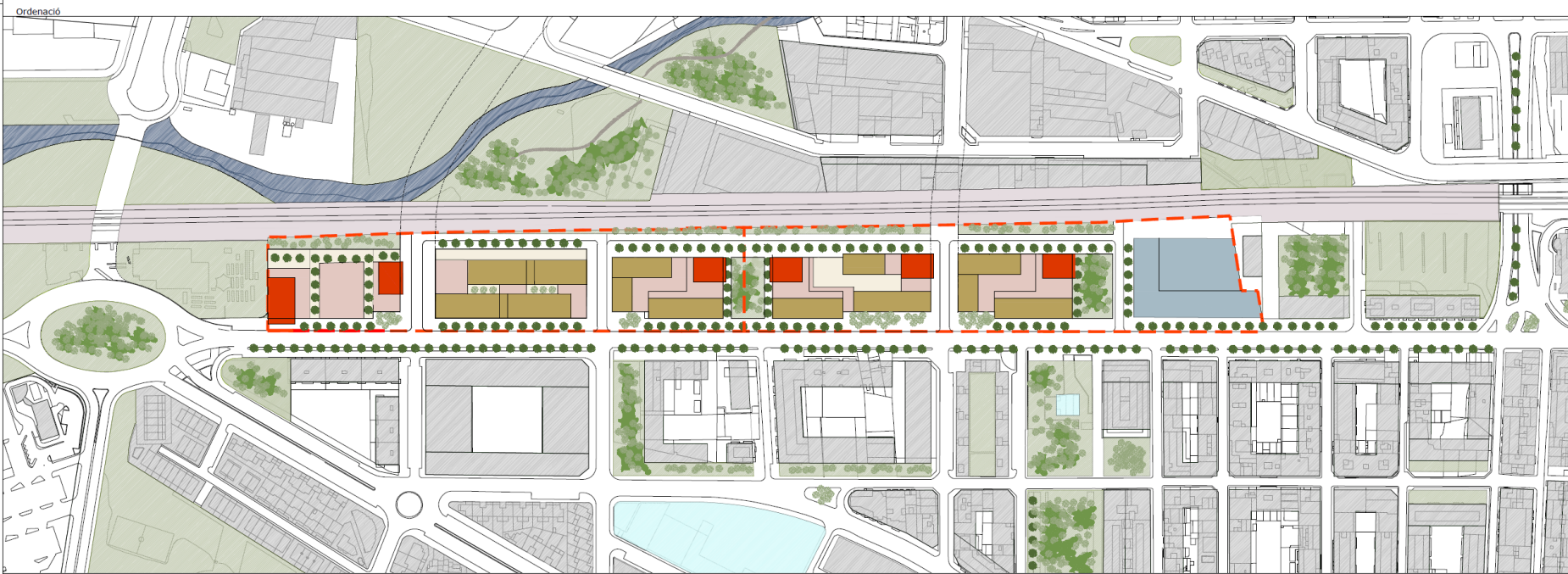
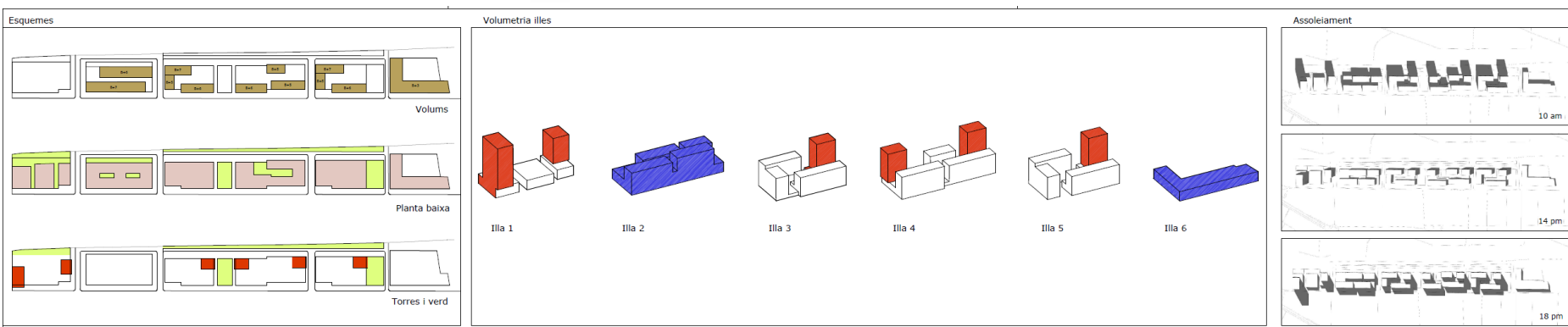
1- Modificació puntual del TR del PGOU núm. 59 per a la supressió del PMU 13 C. Barcelona i delimitació dels Polígons d'Actuació Urbanística PAU 116 (C. Barcelona - Avellaneda - Clínica) i PAU 117 (C. Barcelona - nord) (Apr. def. 30/09/2015) Projecte de nou equipament sanitari. Nova Clínica Girona.

2- Pla Especial d'assignació d'ús docent a la Fàbrica Simón. Sistema d'equipaments comunitaris del PAU 117 C/Barcelona- Nord. (Apr. def. 15/05/2021) Estudi projecte nou Institut Ermessenda.

3- Modificació Puntual de PGOU núm. 71 PA53 Santa Coloma-FECSA (Apr. Inicial 08/06/2020)

4- Pla de Millora Urbana de regulació de la composició volumètrica de l'equipament comercial del carrer Barcelona 106. (Apr. def. 08/04/2013) Projecte ampliació HIPERCOR.

5- Escola Cassià Costal. Equipament pavelló esportiu. (Ac. Recep. 15/06/2018)



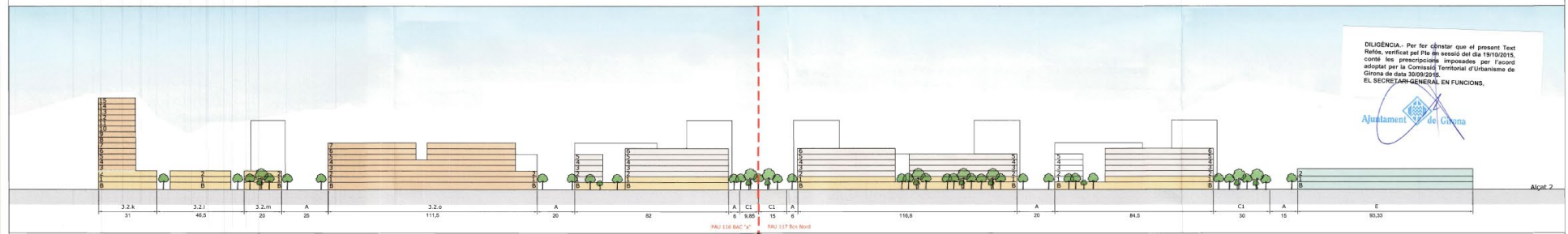
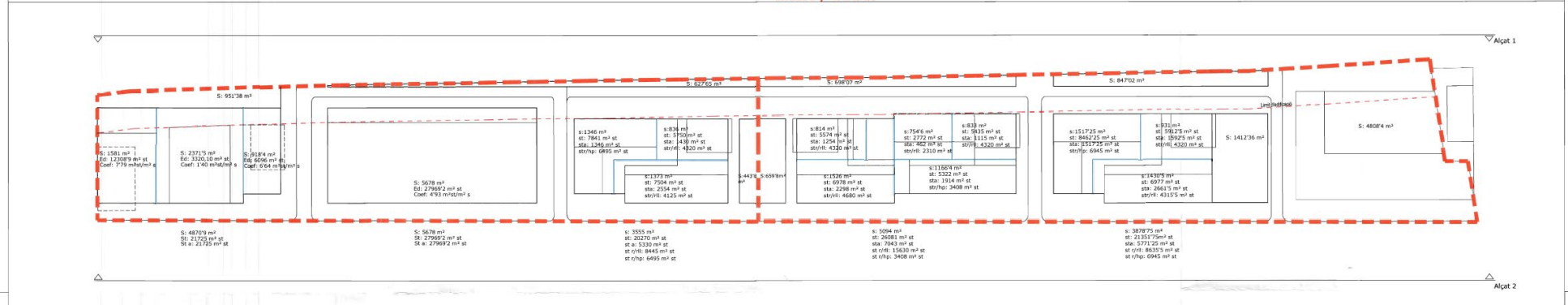
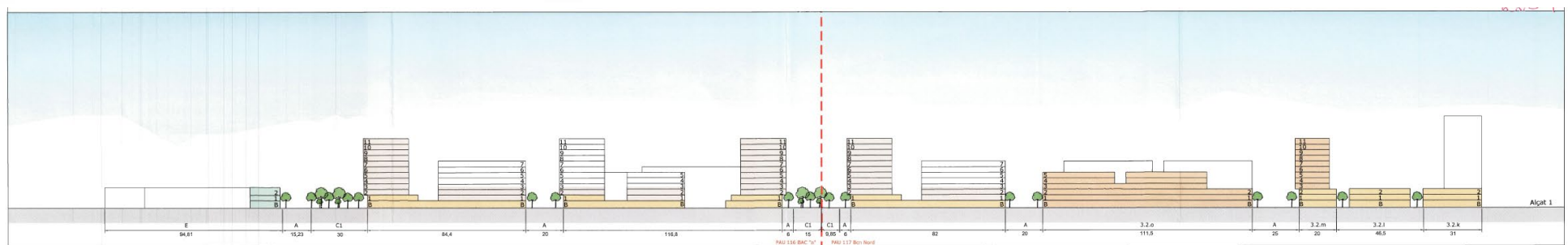
TEXT REFÓS
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL TEXT REFÓS DEL PGOU NÚM. 59 PER A LA DELIMITACIÓ DELS POLÍGONS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA PAU 116 C/BARCELONA - AVELLANEDA - CLÍNICA I PAU 117 C/BARCELONA SECTOR NORD.

Ajuntament de Girona

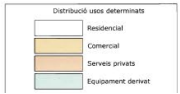
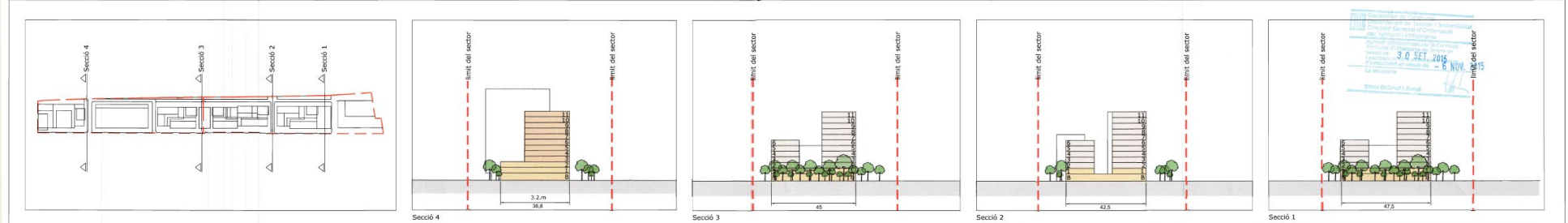
O_2 Ordenació Girona, Octubre 2015

PAU 116 BAC àmbit "a" I PAU 117 bcn nord

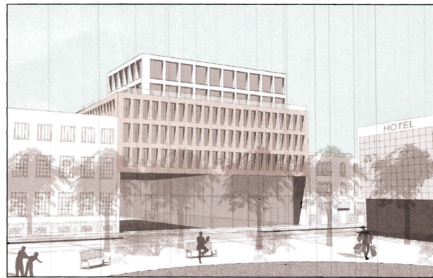
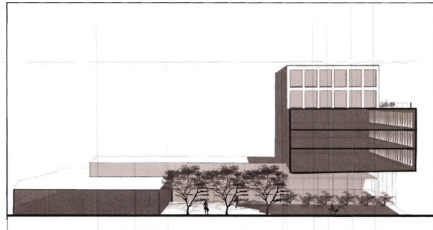
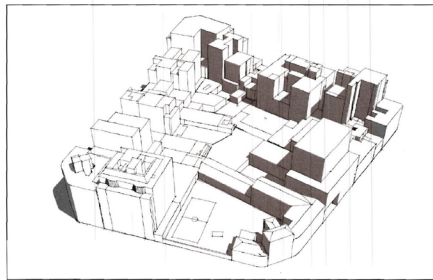
E: 1/2000
Serveis Tècnics Municipals

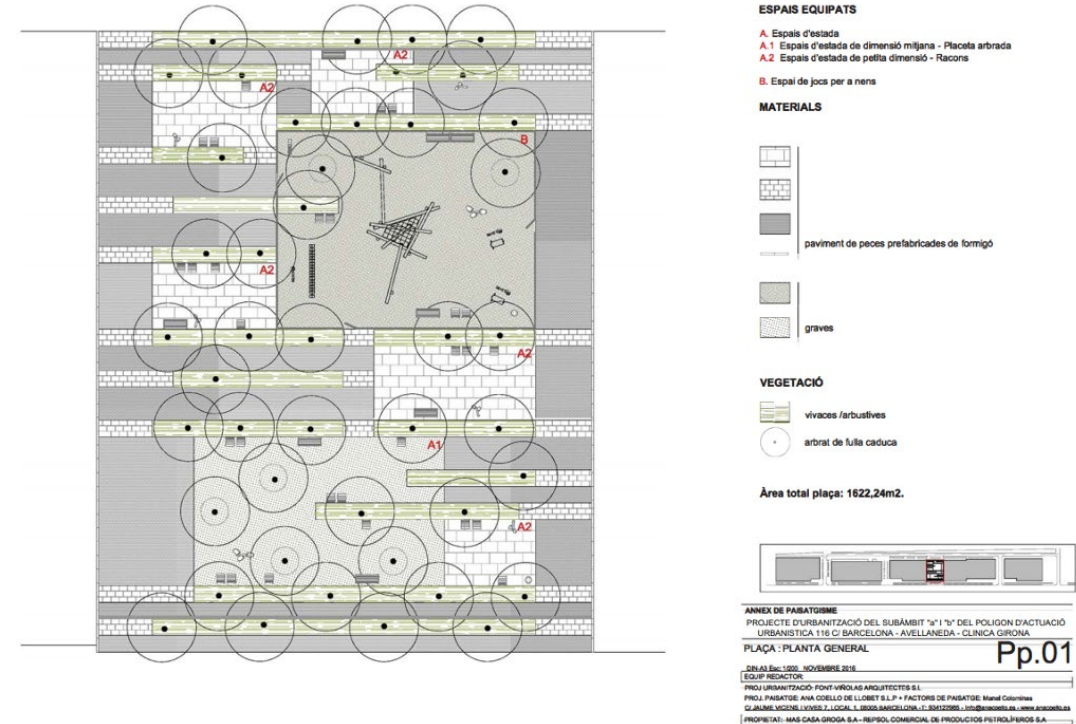
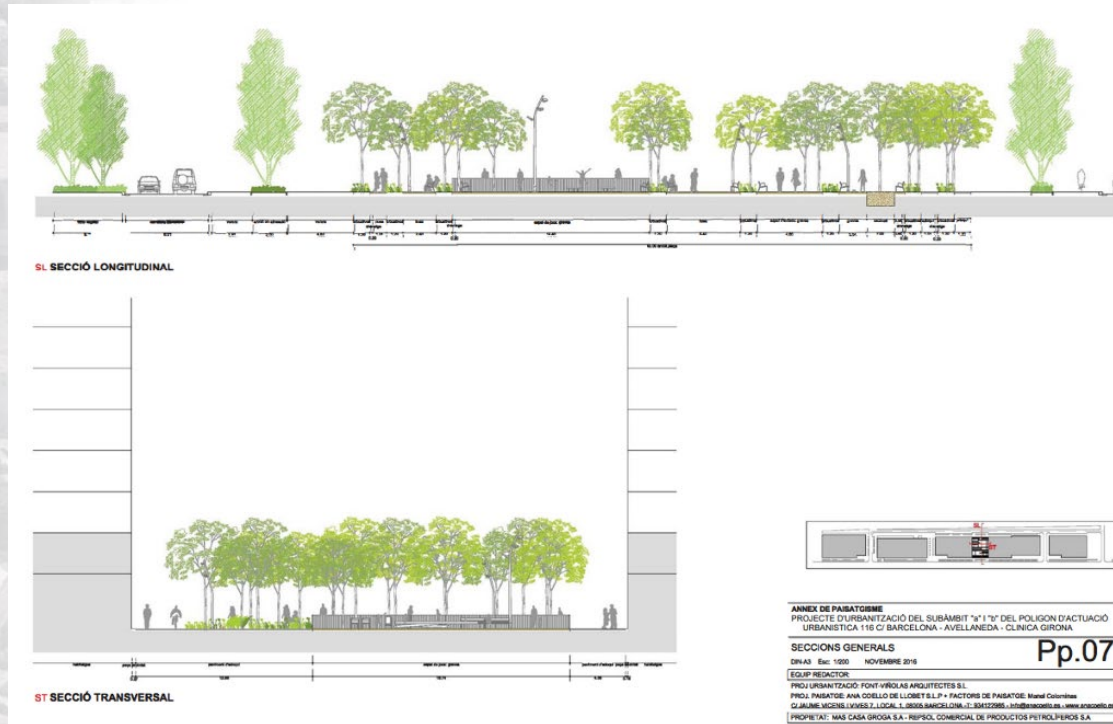
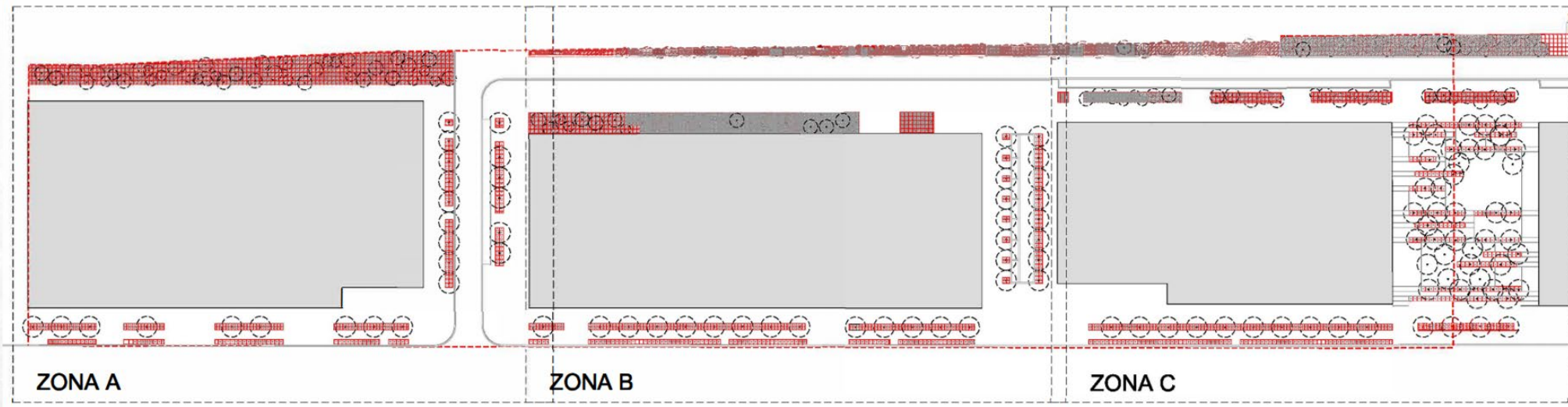


DILIGENCIA.- Per fer còrmat que el present Text Refós, verificat pel Ple en sessió del dia 18/10/2015, conté les prescripcions imposades per l'acord adoptat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona de data 30/9/2015.
 EL SECRETARI GENERAL EN FUNCIONS,
 Ajuntament de Girona

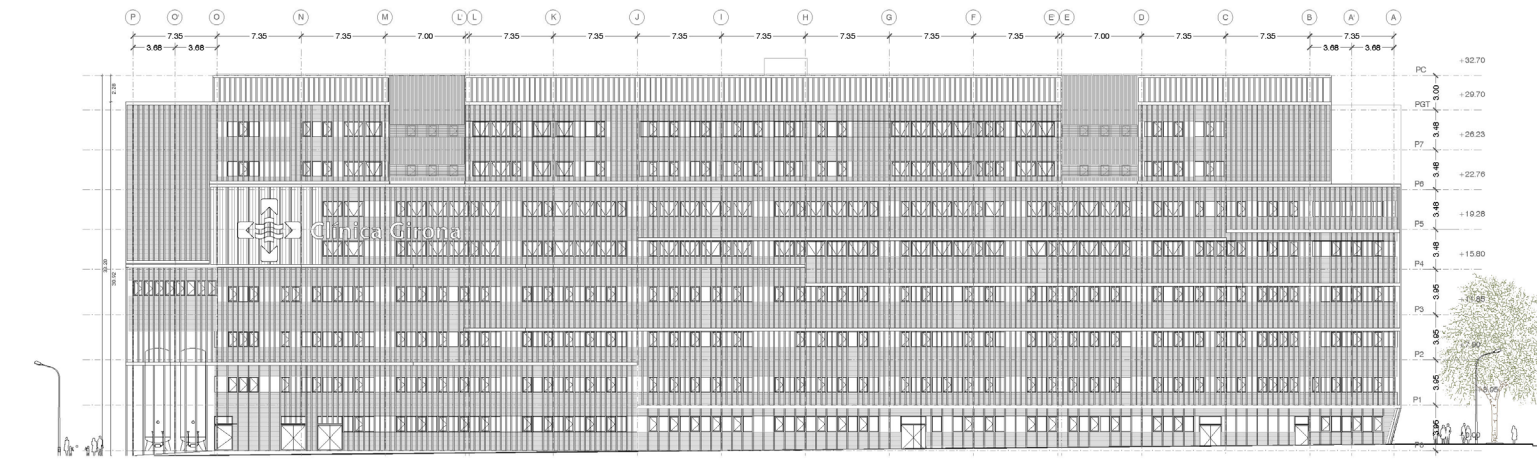
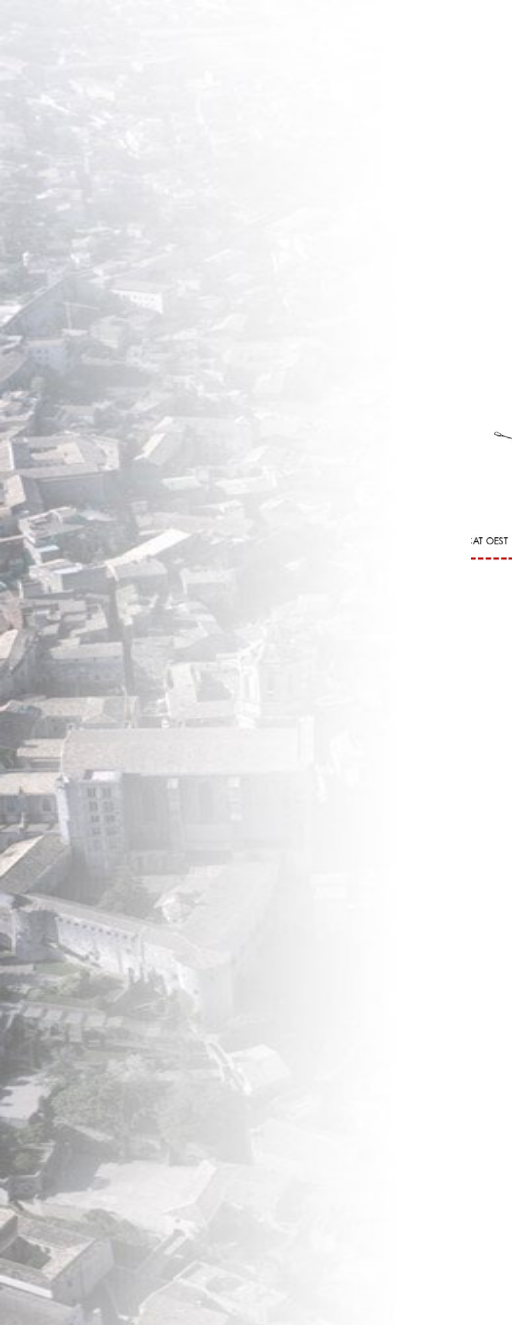


TEXT REFÓS
 Ajuntament de Girona
 MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL TEXT REFÓS DEL PGOU NÚM 59 PER A LA DELIMITACIÓ DELS POLÍGONS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA PAU 116 C/BARCELONA - AVELLANEDA - CLINICA I PAU 117 C/BARCELONA SECTOR NORD.
 0_4
 Façanes PAU 116 BAC ambít "a", PAU 117 Bcn Nord
 Girona, Octubre 2015
 E-17680
 Jueves Tècnica Municipal









AT OEST



PLANTA QUARTA

Fitxa
PROJECTE BÀSIC
Localització
Carrer Barcelona 204-206, 17005, Girona
C/11 NOVEMBRE

BIS PGI L'FERRES V
arquitectes
engineering

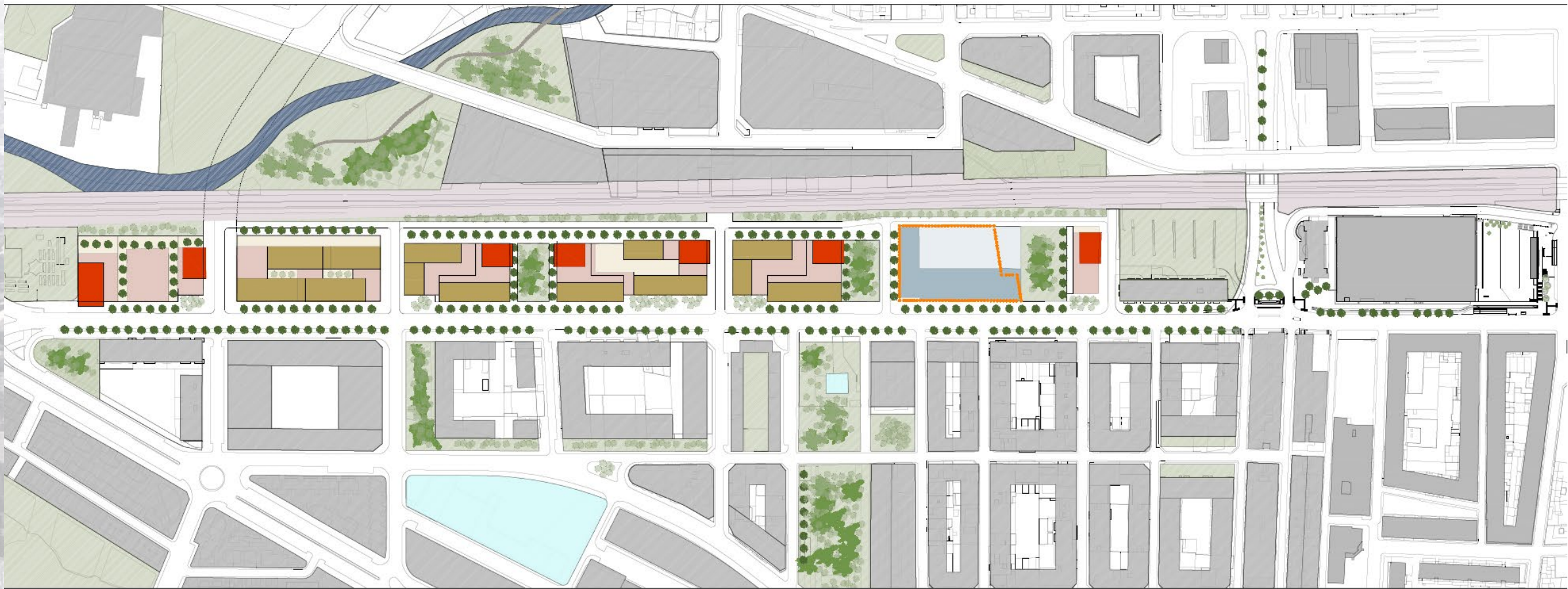
Projecte
NOVA CLÍNICA GIRONA
Nº Planta
158
Nº Plano
DG-01-07_PB-003
Data
OCTUBRE 2017
Escala
1:200 (A1) 1:400 (A3)
Any informàtic
05-ALCATS.DWG
Plànol
Definició Geomètrica
Alçats Est i Oest

Arquitectes
PMMT

Fitxa
PROJECTE BÀSIC
Localització
Carrer Barcelona 204-206, 17005, Girona
C/11 NOVEMBRE

BIS PGI L'FERRES V
arquitectes
engineering

Projecte
NOVA CLÍNICA GIRONA



PLA ESPECIAL ASSIGNACIÓ ÚS DOCENT ANTIGA FÀBRICA SIMÓN

i-8 IMPLANTACIÓ URBANA
GIRONA, ABRIL 2018

E.1/2.000
Serveis Tècnics Municipals

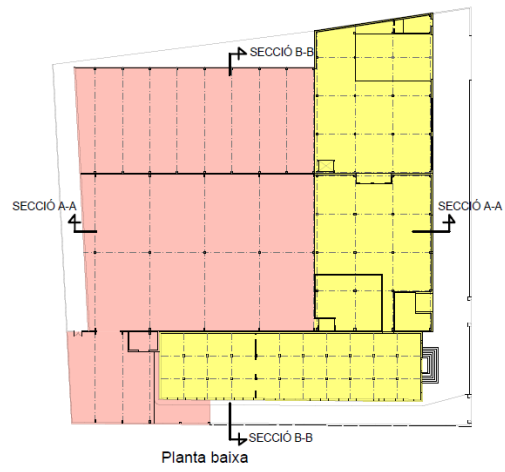


Ajuntament de Girona
PLA ESPECIAL ASSIGNACIÓ ÚS DOCENT ANTIGA FÀBRICA SIMÓN
EDIFICACIÓ ESTAT ACTUAL - FOTOS FAÇANES I PERSPECTIVES CONJUNT

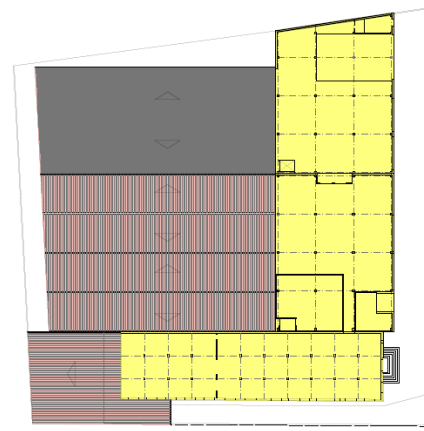
GIRONA, ABRIL 2018

i-6

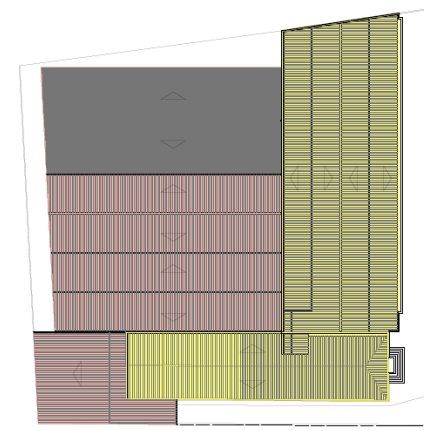
E.
Serveis Tècnics Municipals



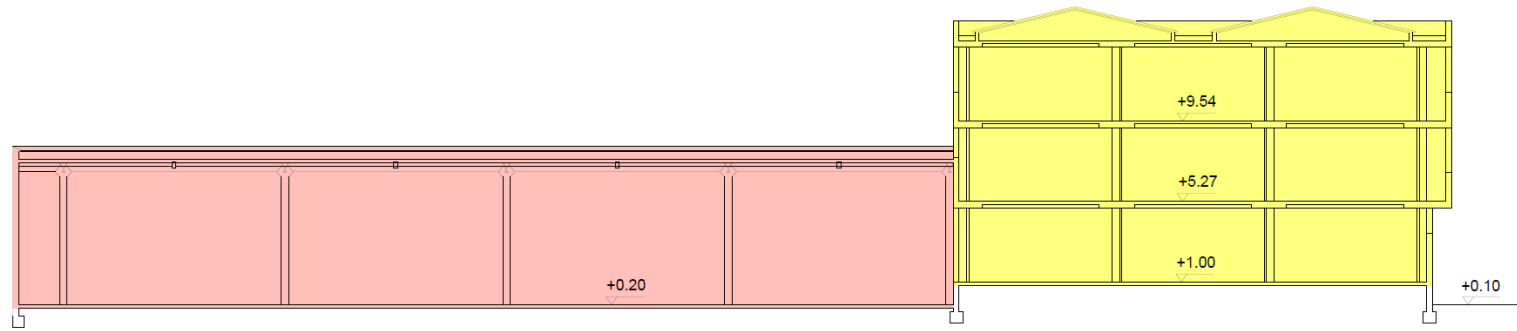
Planta baixa



Planta primera i segona





Planta coberta



Secció A-A



Secció B-B

VOLUMS A MANTENIR 
VOLUMS A ENDERROCAR 

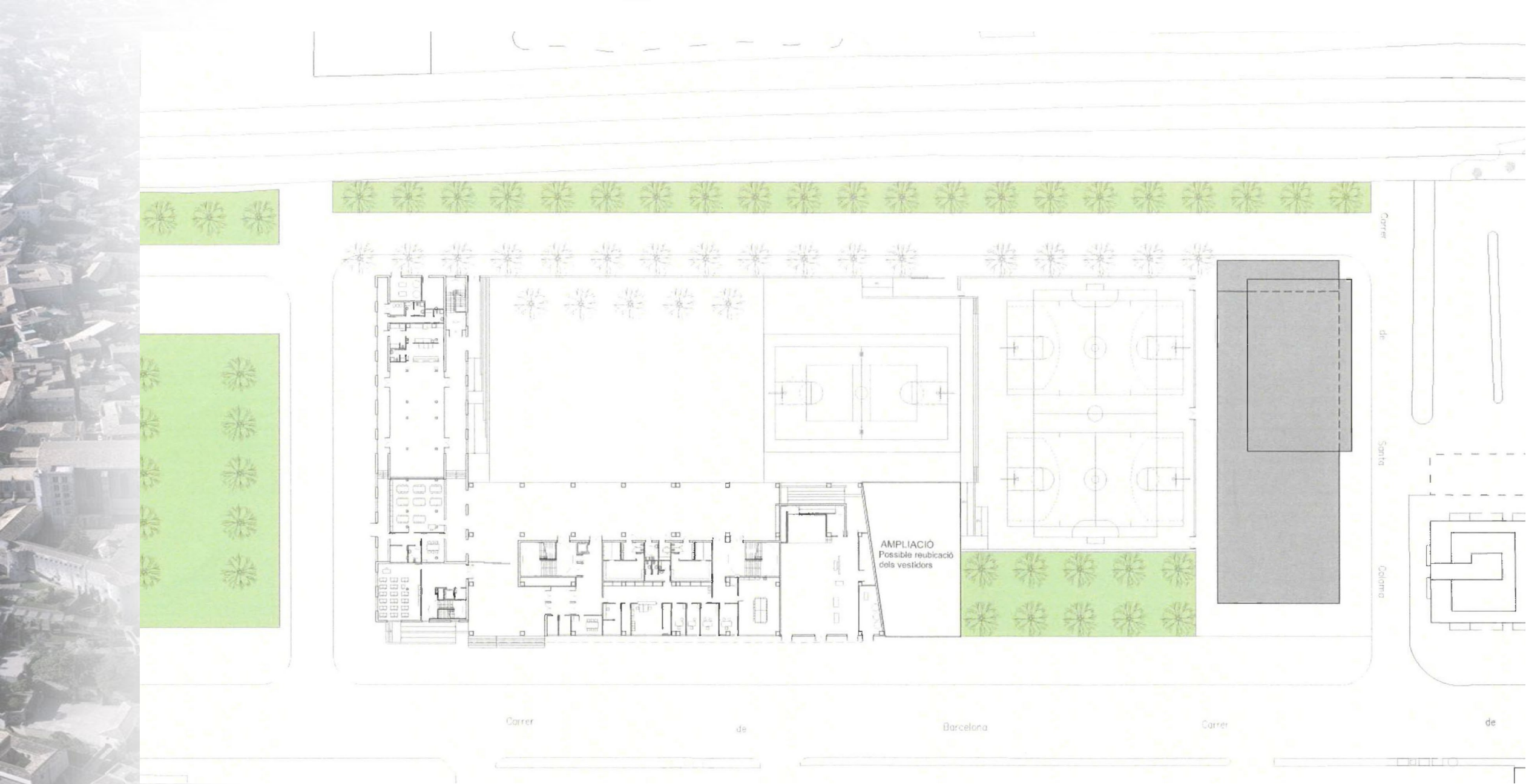
Ajuntament de Girona

PLA ESPECIAL ASSIGNACIÓ ÚS DOCENT ANTIGA FÀBRICA SIMÓN

EDIFICACIÓ - PROPOSTA VOLUMS A MANTENIR I A ENDERROCAR
GIRONA, ABRIL 2018

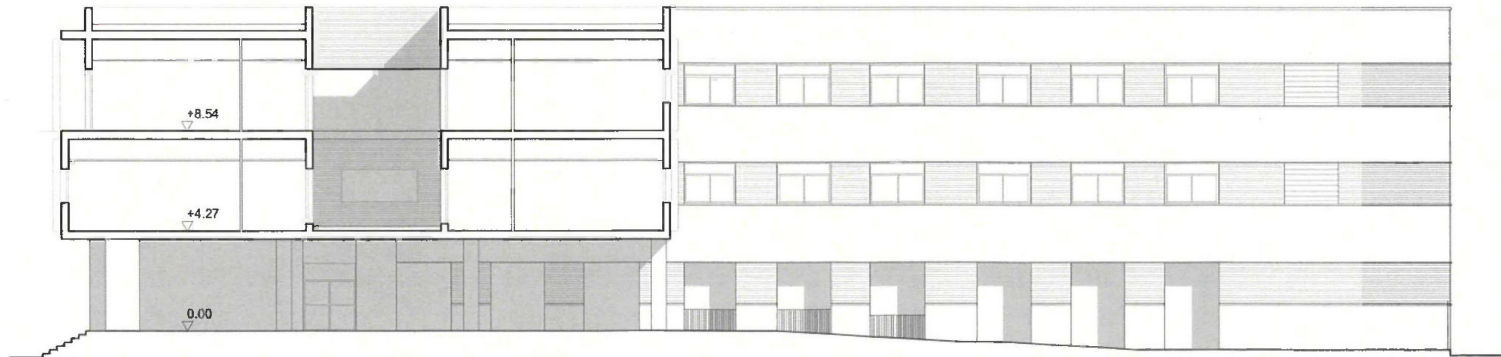
i-7

E. 1/1.000 - 1/250
Serveis Tècnics Municipals

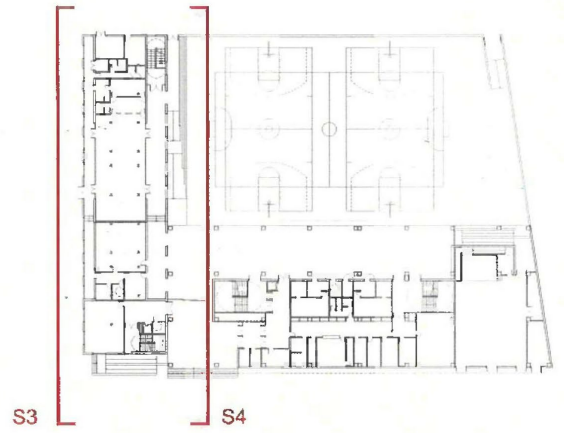


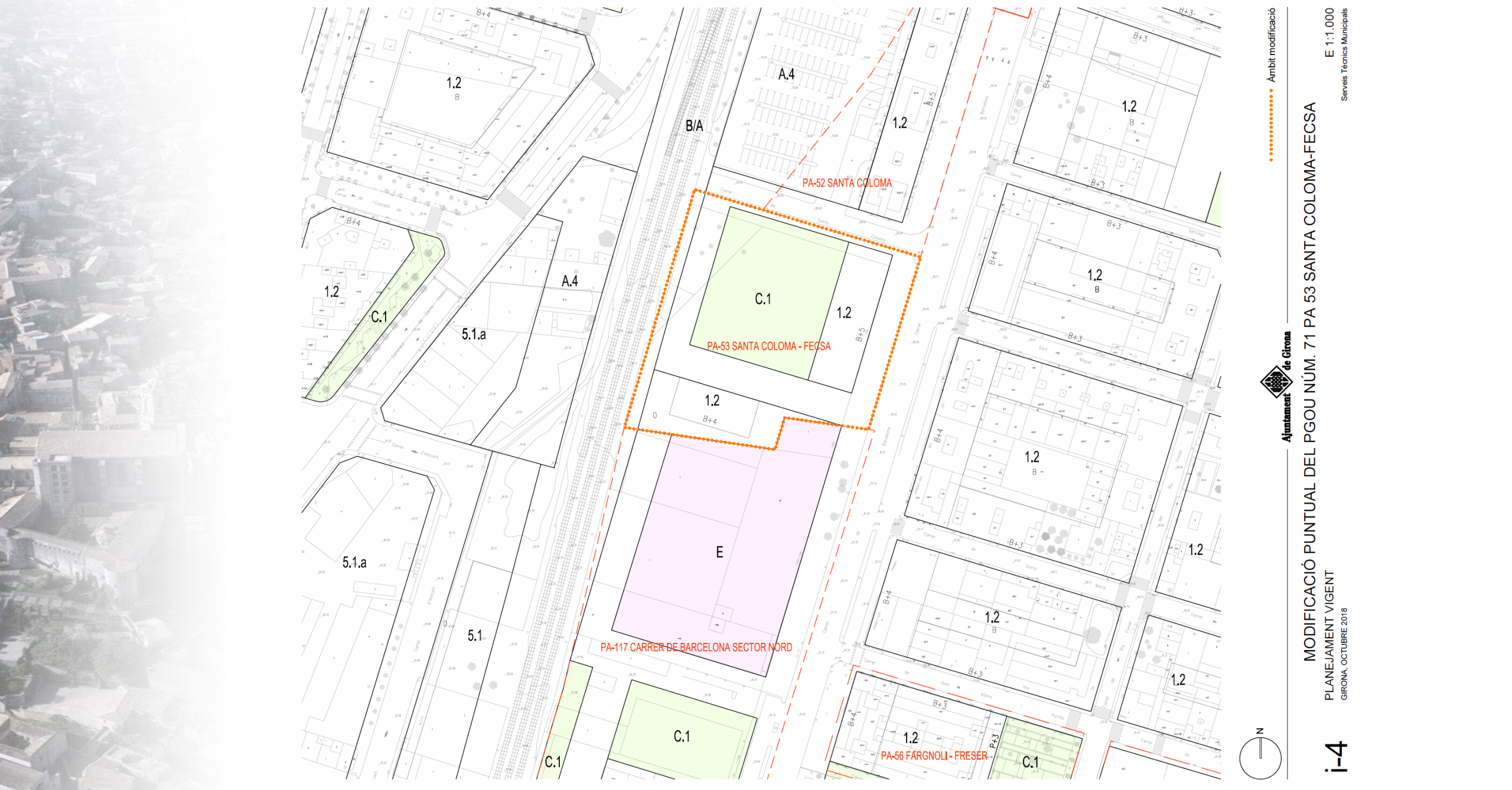


SECCIÓ S3



SECCIÓ S4



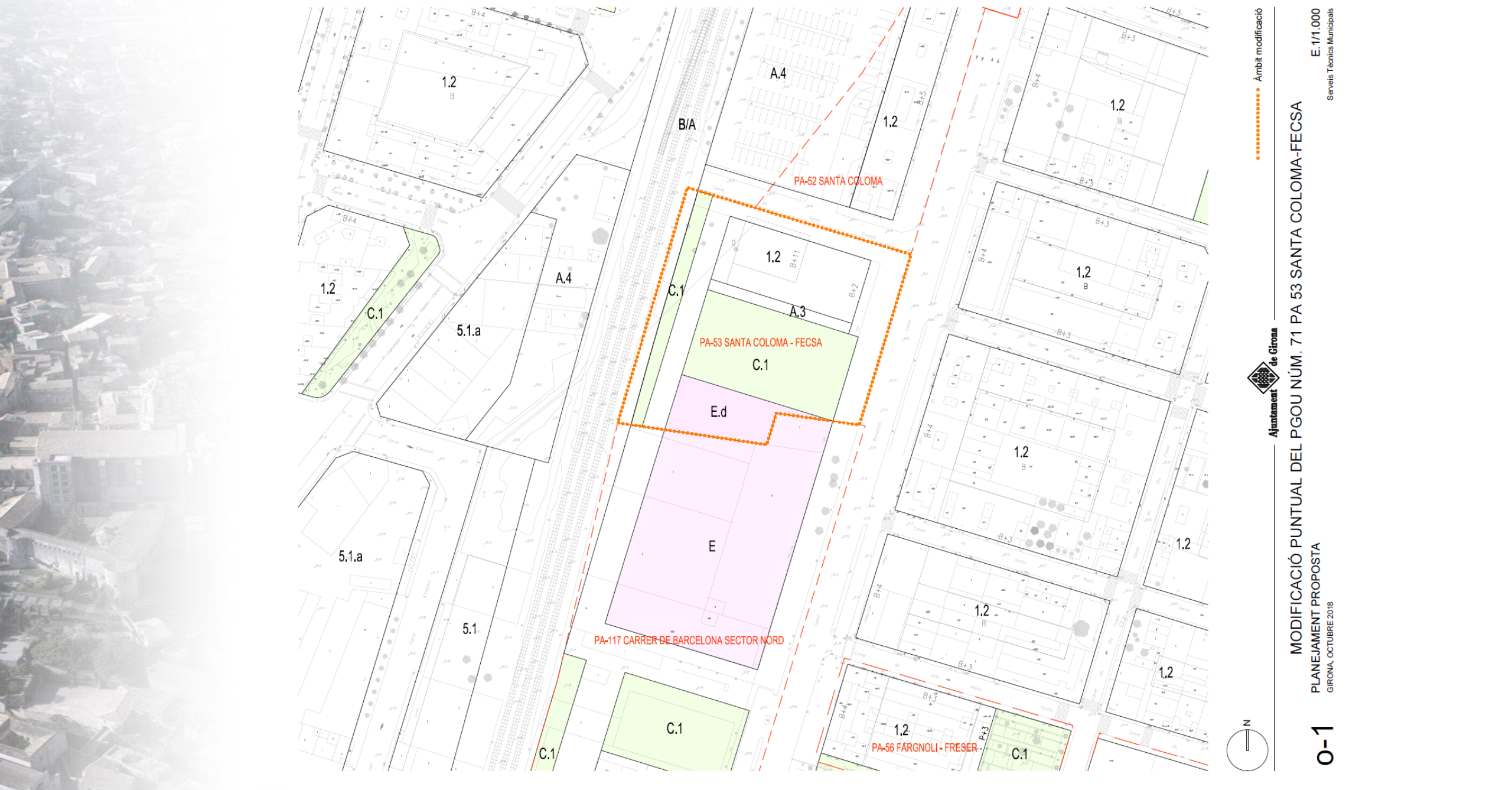


MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGOU NÚM. 71 PA 53 SANTA COLOMA-FECSA

PLANEJAMENT VIGENT
GIRONA, OCTUBRE 2018

i-4

E 1:1.000
Serveis Tècnics Municipals



Ajuntament de Girona

Àmbit modificació

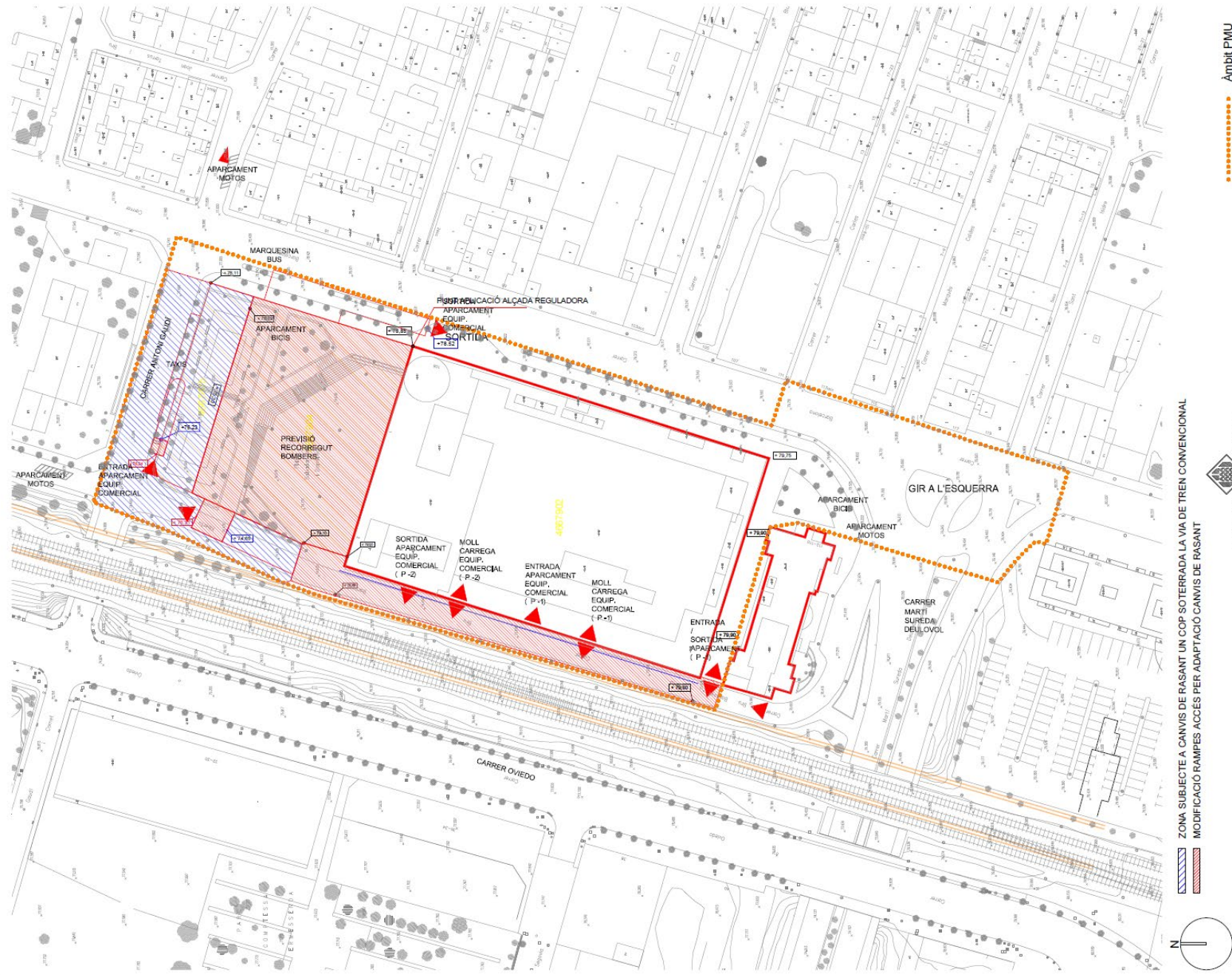
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGOU NÚM. 71 PA 53 SANTA COLOMA-FECSA

PLANEJAMENT PROPOSTA
GIRONA, OCTUBRE 2018

0-1

E.1/1.000

Serveis Tècnics Municipals



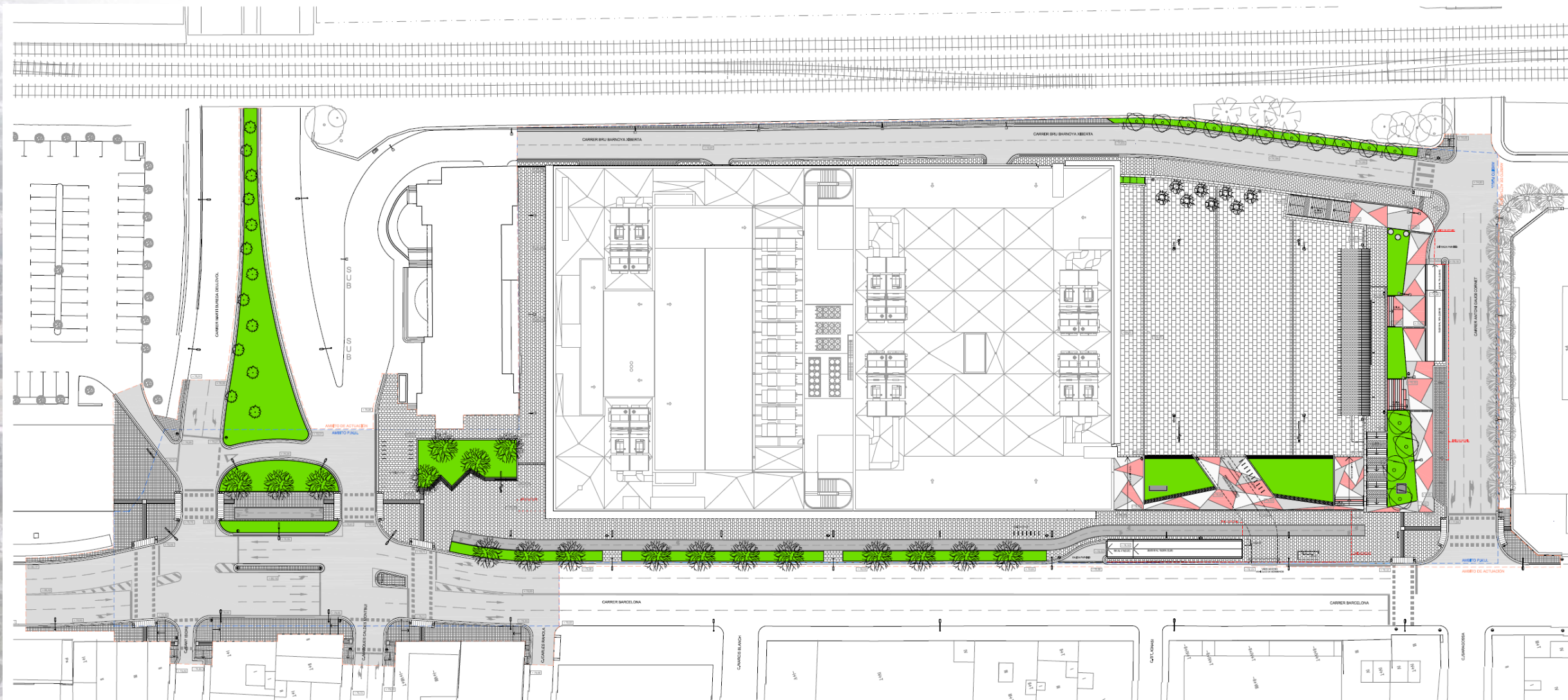
Ajuntament de Girona

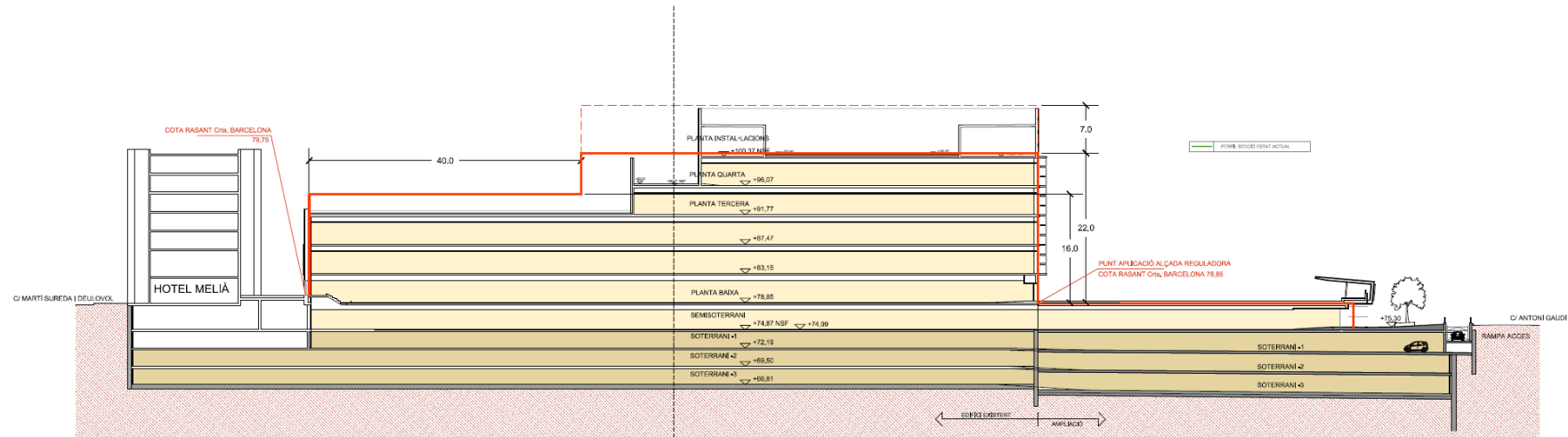
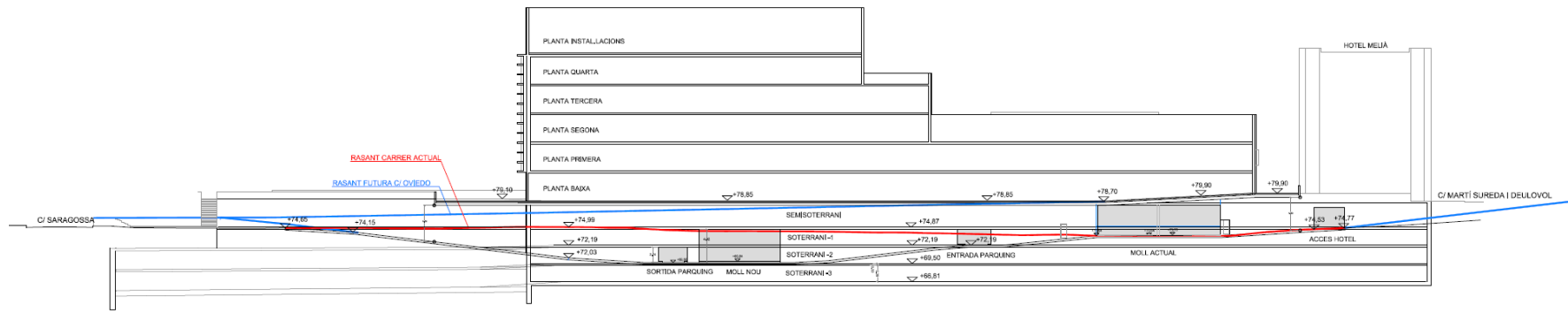
Ambit PMU

PMU DE REGULACIÓ DE LA COMPOSICIÓ VOLUMÈTRICA DE L'EQUIPAMENT COMERCIAL - CARRETERA DE BARCELONA 106

08 ALINEACIONS I RASANTS
GIRONA, OCTUBRE 2012. - APROVACIÓ DEFINITIVA ABRIL 2013

E:1/11.000
Serveis Tècnics Municipals





Ajuntament de Girona

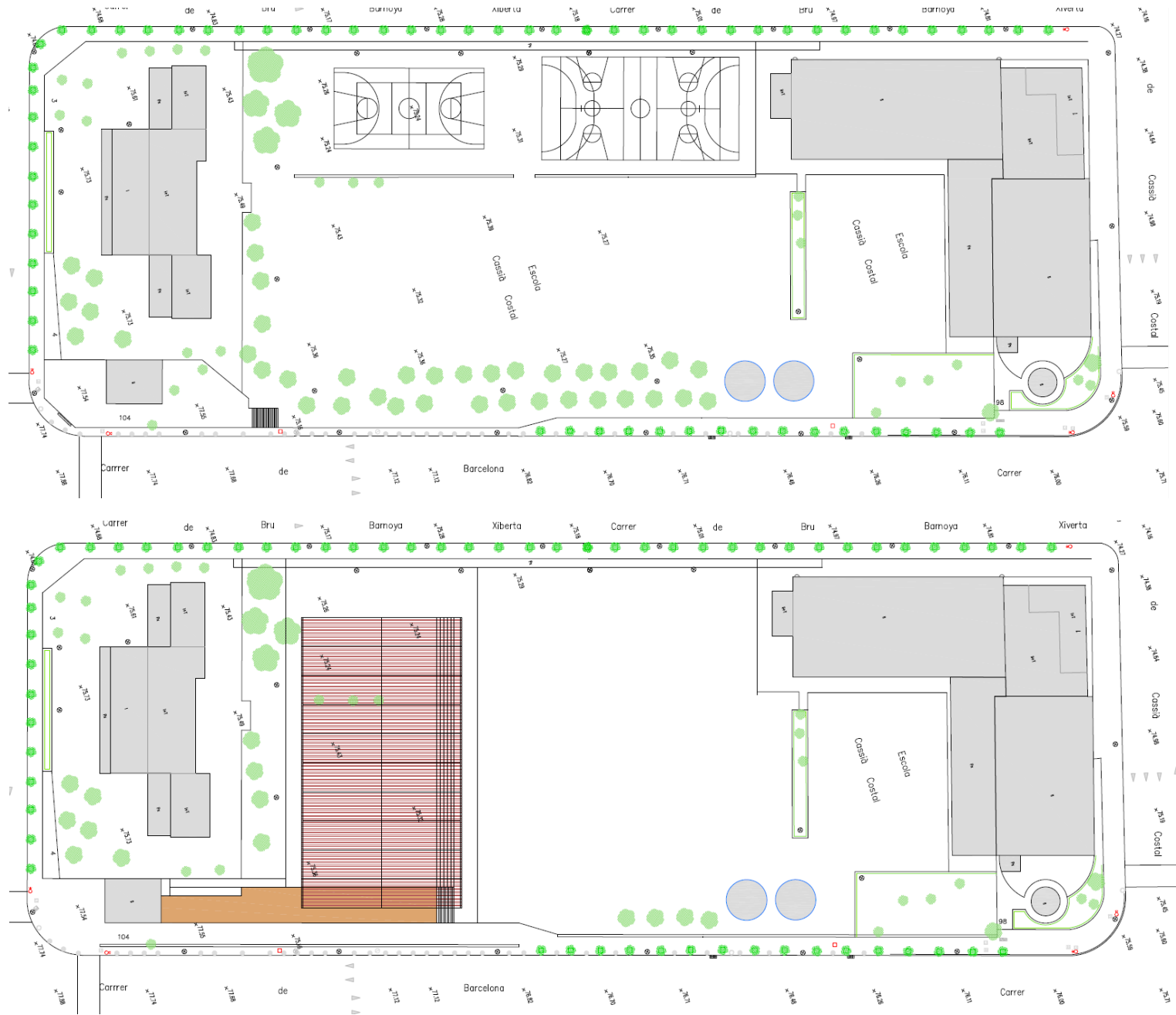
PMU DE REGULACIÓ DE LA COMPOSICIÓ VOLUMÈTRICA DE L'EQUIPAMENT
COMERCIAL - CARRETERA DE BARCELONA 106

09 ORDENACIÓ VOLUMÈTRICA
GIRONA, OCTUBRE 2012 - APROVACIÓ DEFINITIVA ABRIL 2013

E: 1/500
Serveis Tècnics Municipals

COMERCIAL
APARCAMENT





PAVEL·LÓ ESCOLA CASSIÀ COSTAL. PLANTA INICIAL I PROPOSTA

