

CONTEXT / PORT I CIUTAT
SHORT SHEA SHIPPING
VOLUM TRÀFIC MERCADERIES FERROVIÀRIES

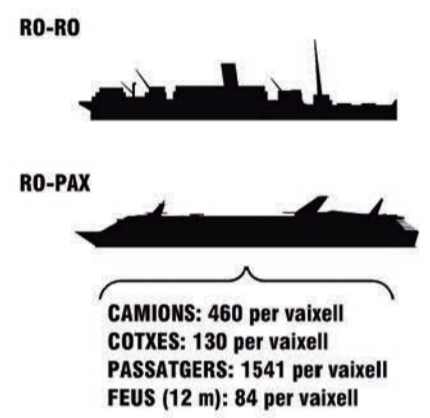


INTENSITAT D'ÚS DE LES INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES?

En aquest projecte s'aborda la possibilitat de gestionar les zones d'ús portuari dins dels cicles de transport i moviment anuals mitjançant un estudi específic respecte a l'activitat predominant en els molls de Sant Bertran i Ponent respectivament.

El coneixement dels intervals d'arribada de les mercaderies es considera essencial per fer les hipòtesis concretes, es per això que es treballa a partir de dades considerades amb hipòtesis en hores punta.

CÀRREGA MITJA DELS VAIXELLS



PLACES SHORT SEA SHIPPING ZONA

Total: 723 places

CONCLUSIONS

Com observem a partir de març ja ens trobem al màxim rendiment de capacitat per camions que arriben via Short Sea Shipping i per tant seria difícil suposar-ne la desaparició i més encara sumat a les previsions d'ampliació de les instal·lacions. Es proposa per tant apropiar-se de part de les instal·lacions en els mesos on encara les instal·lacions no treballen al seu màxim.

PROPOSTA DE GESTIÓ DE LA ZONA PORTUÀRIA HIVERN / ESTIU

La superfície actual per camions arriba a ser insuficient durant molts mesos, no se'n pot restar, però a l'hivern es pot gestionar la superfície que no s'ocupa i destinar-la a espai públic.

Es proposa per tant apropiar-se de part de les instal·lacions en els mesos on encara les instal·lacions no treballen al seu màxim.

Lavors els nous Ateliers es podran apropiar durant uns mesos d'hivern de la zona portuària senyalada i poder mostrar els seus treballs a la ciutat d'una forma més amable.

Durant els mesos amb més sol·licitud d'aparcament de camions aquesta zona serà ocupada per aquests.

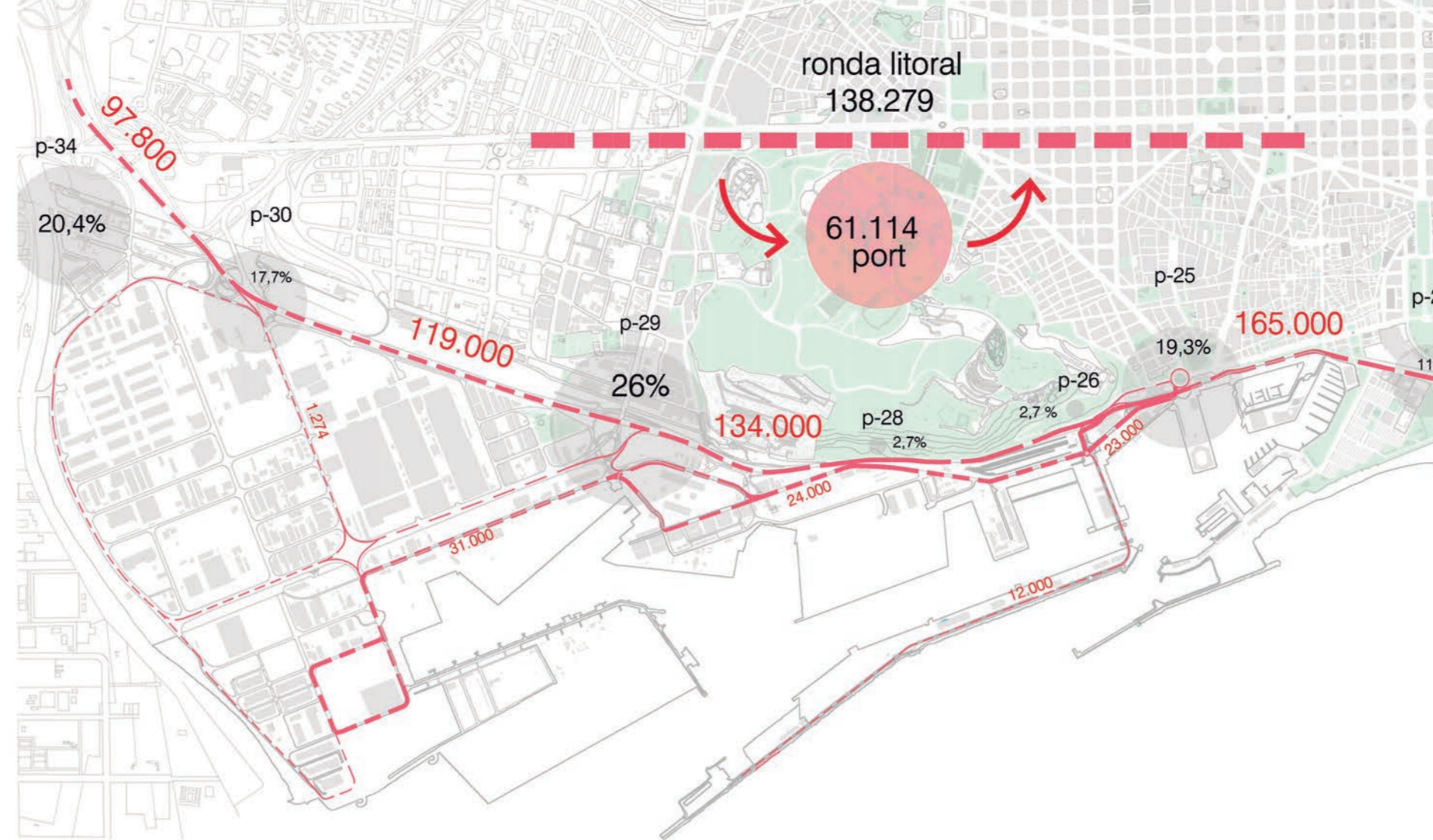
ESTUDI FERROVIARI

Amb tota la nova operació d'ampliació del Port i l'aparició de la nova estació ZAL (Zona d'activitat logística) amb les noves terminals i estacions ferroviàries preveiem que entre tres o quatre vies de la estació del Morrot quedarán obsoletes.

Lavors podrem aprofitar una petita part de l'espai que ocupen les vies de la estació del Morrot com a una possible connexió vertical amb Montjuïc passant per sota de la Ronda Litoral.

També podrem aprofitar dues de les vies que quedarán obsoletes per a crear una nova connexió amb tren per unir d'una forma més ràpida Port-Aeroport i els nous barris que estan apareixent com el del Prat de la Marina Vermella.

MOBILITAT / ACCESSIBILITAT
VOLUM TRÀFIC VEHICLES PORT/SORTIDES RONDA LITORAL (vh/dia)



RELACIÓ AEROPORT-PORT AMB TRANSPORT PÚBLIC ÉS INEFICIENT!

Actualment la relació amb transport públic de l'Aeroport amb el Port no acaba de ser eficient, ja que totes les línies passen per darrere de la muntanya de Montjuïc i es dona una gran volta. Qualsevol passatger que vulgui viatjar amb transport públic ha de fer una combinació de tren, autobús i metro; fent els respectius trasbords.

Es comproba a continuació com es pot reduir significativament la emissió de CO₂.

Es proposa una nova connexió entre la estació intermodal del Morrot (al costat de la sortida 26 de la Ronda Litoral), tot passant per el nou barri del Prat de la Marina Vermella. Això es pot fer mitjançant l'aprofitament de la línia ferroviària existent Aeroport-Morrot. Això permet una connexió Port-Aeroport més ràpida i sense trasbords.

Es comproba a continuació com es pot reduir significativament la emissió de CO₂:

ACTUAL

	DISTÀNCIA (km)	CO ₂ (kg)
Per plaça Catalunya	Bus 0,5 Metro 1,4 Tren 14,4	16,3 7
Per Sants Estació	Bus 0,5 Metro 3,3 Tren 14	17,8 7,55

PROPOSTA

	DISTÀNCIA (km)	CO ₂ (kg)
Nova connexió intermodal	Bus 0,5 Metro 1,4 Tren 14,4	16,3 7
El Prat - Can Tunis - El Morrot	Bus 0,5 Metro 3,3 Tren 14	17,8 7,55

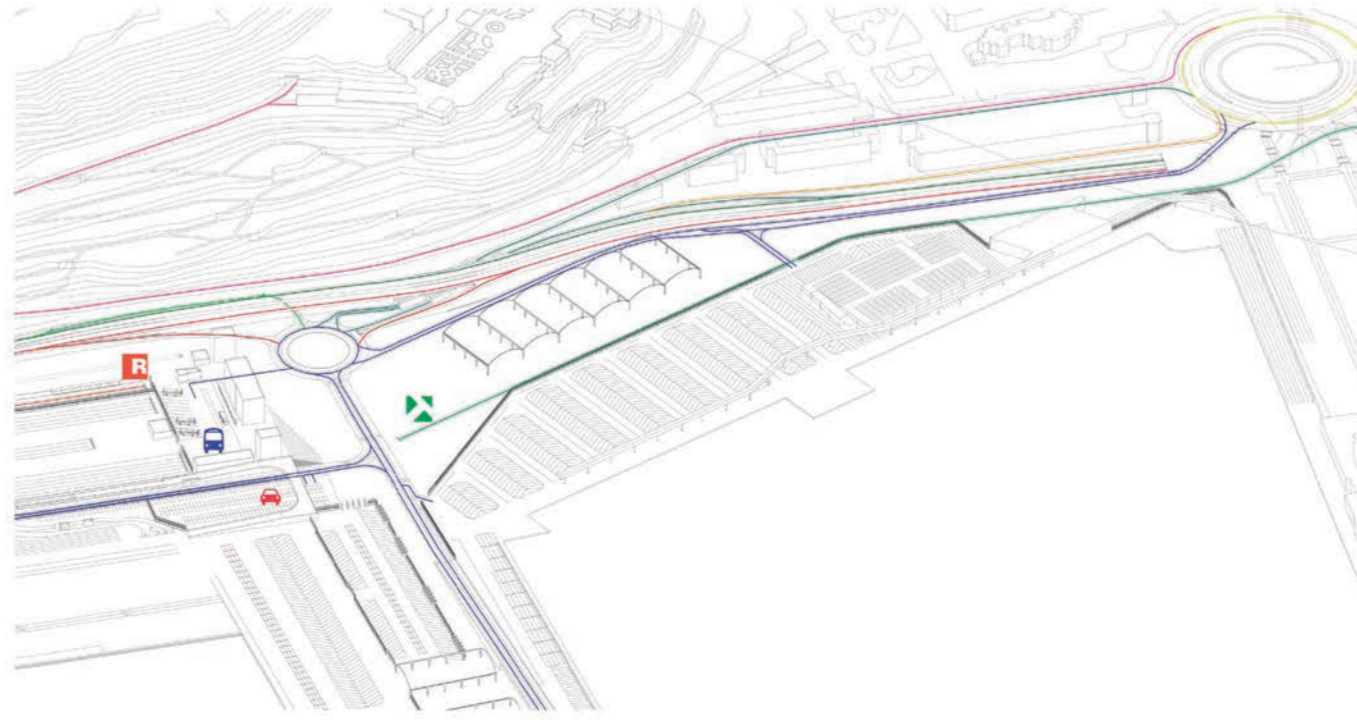
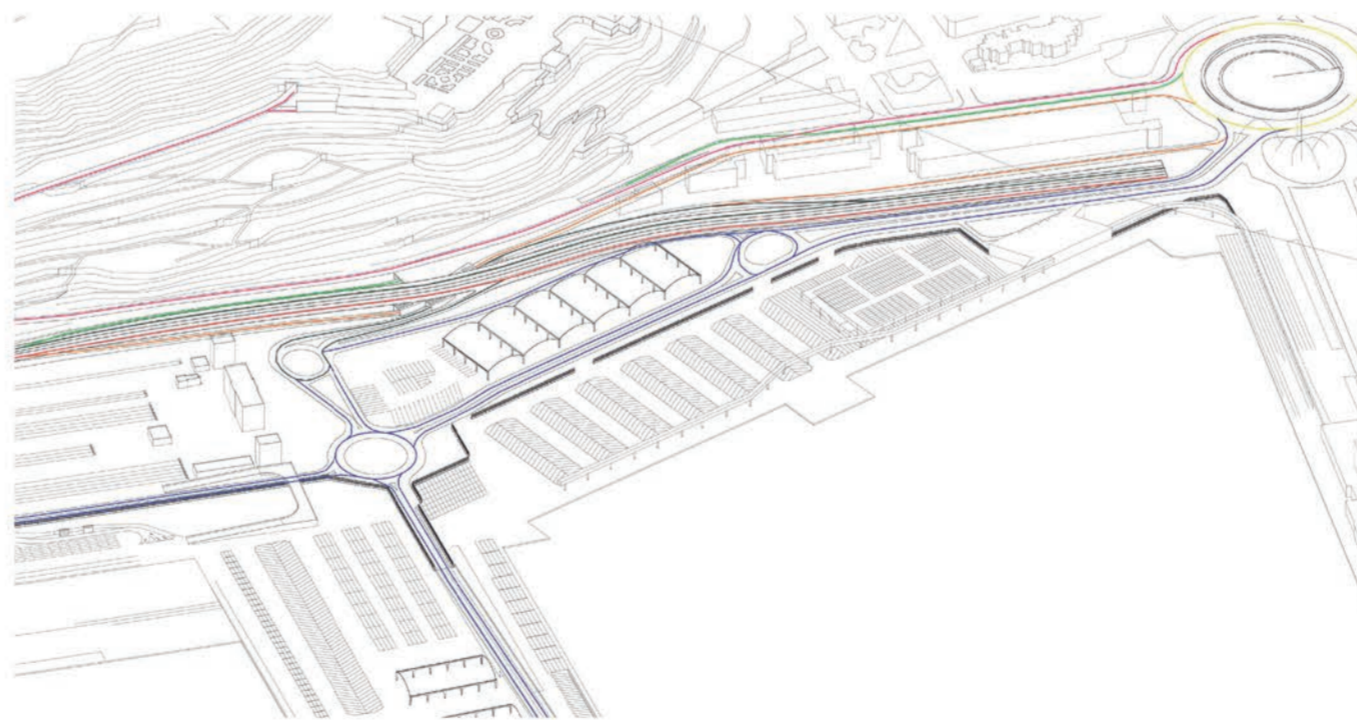
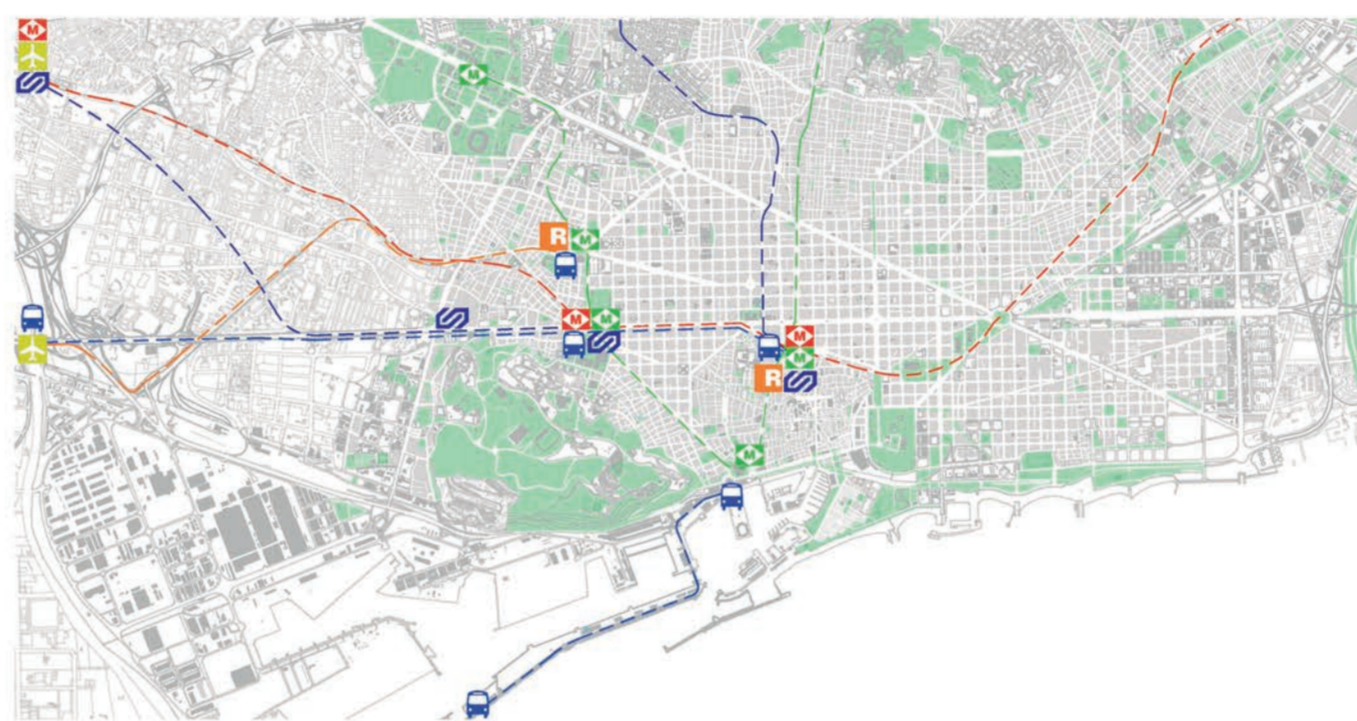
OPTIMITZACIÓ VIÀRIA I DESCONGESTIÓ DE LA CARBONERA

La Rotonda de la carbonera actualment està saturada de vehicles i autobusos que hi circulen, tot saturant-la i fent-la una de les zones viàries més congestionades de la ciutat. Això fa que sigui una de les fronteres més importants a la hora de frenar el fluxe de gent de la ciutat cap al Port. Llançem crec que és important fer una reordenació viària i repensar el transport públic de tota aquesta zona.

La sortida 26 de la Ronda Litoral no està gens optimitzada i no hi ha una bona comunicació amb les dos sentits d'aquesta. Gairebé tots els vehicles que volen arribar a aquesta part del Port han de passar per la Rotonda de la Carbonera (sortida 25 de la Ronda Litoral). Aquesta Rotonda pateix una sobrecàrrega de vehicles molt forta. Un 20% dels vehicles que circulen per la carbonera són vehicles que entren o surten del Port.

Es proposa la creació d'una rotonda més gran i connexions als dos sentits de la Ronda Litoral (entrada i sortida) a la sortida 26. Actualment els vehicles portuaris que passen per la sortida 26 és de 1650 diaris aproximadament, i amb la nova reordenació viària hi passarien aproximadament 11.800 vehicles més diàriament (aquests vehicles no hauran de fer tota la volta i passar més per la carbonera, tot descongestionant aquesta Rotonda).

Un altre problema de la Rotonda de la Carbonera és la immensa quantitat d'autobusos que hi paren. Actualment tots els autobusos dels passatgers de les terminals portuàries fan parada a la Carbonera. Amb la nova estació intermodal del Morrot, tots aquests autobusos aniran a parar a la nova estació d'autobusos creada al costat de la sortida 26 de la Ronda.



ESPAI PÚBLIC
QUIN HA DE SER EL CARÀCTER DE L'ESPAI PÚBLIC? ÉS POSSIBLE UNA CONNEIXIÓ AMB MONTJUIC?



REGENERACIÓ DEL FRONT MARÍTIM DE MONTJUIC, EL PULMÓ VERD

L'emplaçament es troba molt a prop de la muntanya de Montjuïc i per tant crec que és important tractar d'estudiar si és possible millorar la connexió amb aquesta mitjançant la nostra intervenció.

Actualment es produeix una discontinuïtat del tractament de Montjuïc respecte a les diverses connexions i la forma en la que mira la muntanya cap a les totes direccions. Sembla que Montjuïc només miri a la ciutat i a la part portuària no se l'ha tingut en consideració. Li dona la esquena.

Aquest emplaçament està en una situació on es troben els límits de la ciutat, el Port i la muntanya de Montjuïc. Per tant, he intentat projectar una solució que lligui els aquests tres factors tant importants.

La Ronda litoral és un límit que fa difícil una connexió fàcil cap a Montjuïc. Tot i així hi han molts punts en els quals es possible connexions verticals i horitzontals amb aquesta.

La desaparició d'algunes vies de la estació del Morrot per l'ampliació del ZAL fa possible una connexió directa amb Montjuïc des del nostre emplaçament.

La cantera del Morrot és el front marítim de Montjuïc. Des d'allà podem fer un bon reconeixement del territori i observar aquesta part de la ciutat. Crec que és important la regeneració d'aquesta com element de connexió horitzontal i vertical. He fet un estudi topogràfic de la Cantera i trobem molts espais en desús entre la cota 180 i la 0. Hi ha molts buits residuals que poden ser fàcilment nous llocs d'oportunitat. És possible crear molts més accessos, miradors i zones d'equipaments aprofitant els espais tangents i connectant les diverses cotes i camins com he proposat en el pla superior.

LÍMITS I INTENSITATS DELS FLUXES MILLORAR RELACIÓ PORT-CIUTAT.

On es troba el límit entre el Port i Ciutat?

En el primer gràfic es pot veure les intensitats del fluxe de les circulacions peatonals i veiem perfectament com a les zones properes al nostre emplaçament el fluxe de la ciutat no pot arribar be degut a diversos límits o fronteres que ho dificulten. Quasi tot el fluxe circulatori de ciutat que baixa per la Rambla es dirigeix cap a la zona del Maremagnum.

Veiem com els límits o fronteres que dificulten aquest fluxe cap al nostre emplaçament són sobretot els límits portuaris, els usos privats sense interès ciutadà, la no optimització de les circulacions rodades i els edificis portuaris històrics en desús del Port Vell que produeixen un efecte barrera.

Lavors he intentat solucionar i optimitzar totes aquestes imputs per a millorar el espai públic i la relació Port-Ciutat en el nostre emplaçament.

-Buidat de les plantes baixes dels edificis portuaris existents en desús amb activitats i usos d'interès turístic o ciutadà.

-Optimització de la circulació viària amb la millora de la sortida 26 de la Ronda Litoral i descongestió de la Carbonera.

- Modificació i gestió dels límits portuaris.

- Aparició de transport públic fins a la nostra zona amb la creació de la estació intermodal del Morrot (tram, tren i bus).

- Noves connexions verticals i horitzontals amb la muntanya de Montjuïc.

- La creació de les Sales de Música i els Ateliers (usos d'interès ciutadà).

