Agenda Urbana
d'Esparreguera

Pla Integral d'Accions de Millora

Antiga Nacional-II

directrius participatives de millora urbana

AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

Gener-Maig 2023

Client:
Ajuntament d'Esparreguera

Equip redactor:
Paisatge Transversal



índex

1. INTRODUCCIÓ....4

1.1. CONTEXT....5

1.2. OBJECTIUS....6

1.2. METODOLOGIA....7

2. PARTICIPACIÓ....8

2.1. PROCÉS PARTICIPATIU....9

2.2. EINES I NIVELL DE PARTICIPACIÓ....10

3. ANÀLISI TÈCNICA I PARTICIPATIVA....14

3.1. ESTRUCTURA DEL VIARI....15

3.2. CONNECTIVITAT, ACCESSIBILITAT I SEGURETAT....22

3.3 NATURALESA, CONFORT I ATRACTIU....30

3.4 ACTIVITAT, PERSONES I GESTIÓ....38

4. PROPOSTES PARTICIPADES....44

4.1. PROPOSTES INICIALS....45

4.2. DIRECTRIUS DE REURBANITZACIÓ....48

4.3. ACCIONS CATALITZADORES....52

1. Introducció

1.1. Context

INTRODUCCIÓ

L'Ajuntament d'Esparreguera, com a part de la redacció de la seva Agenda Urbana 2030, incorpora projectes pilot que, per la seva relació amb els principals reptes del municipi i pel seu impacte en el territori, tenen la capacitat de mobilitzar la transformació del municipi cap a un model més sostenible i inclusiu. Entre els diferents projectes pilot, destaca l'estratègia per a impulsar la renovació de l'antiga N-II, un assumpte que s'aborda al llarg d'aquest document.

La N-II va perdre la seva condició com a principal carretera de comunicació des de Barcelona a Madrid via Lleida en els anys noranta, quan l'A2 va acollir aquesta funció i va permetre reduir l'impacte del trànsit en la trama urbana d'Esparreguera. D'aquesta manera, el municipi va passar a tenir una avinguda urbana en l'antiga N-II el nom de la qual va passar a ser l'Av. Francesc Macià en el seu tram nord-oest i avinguda de Francesc Marimon al sud-est. Des de llavors l'avinguda ha estat objecte de millores puntuals per a facilitar el trànsit per als vianants, integrar una mica de vegetació, millorar la seguretat, etc., però totes elles concebudes com a solucions parcials. Així doncs, han passat 40 anys des que l'antiga N-II va esdevenir en les avingudes F. Macià i Marimon i, no obstant això, aquesta no compta amb un projecte urbà de qualitat al nivell que es pressuposa a un viari que constitueix l'eix vertebral i estructurant del nucli urbà d'un municipi de més de 20.000 habitants.

Per tant, és fonamental com a part de l'Agenda Urbana d'Esparreguera fer el primer pas per a impulsar la renovació d'aquest viari, amb la decisió participada de les directrius que regiran el projecte de la seva reurbanització. Per a això, el projecte pilot desplega un procés de participació estructurat sobre la base dels conceptes clau que defineixen la qualitat de l'espai públic i que permet contrastar la visió tècnica amb la percepció ciutadana, per a obtenir uns objectius consensuats que condicionin el futur del carrer de manera que millori la qualitat de vida a Esparreguera des d'una mirada integral.

El treball d'aquest pla se centrarà en l'àmbit de l'avinguda més urbà, que se circumscriu entre la rotonda sud i la rotonda de les girafes. Per tant, inclou l'avinguda Francesc Marimon íntegrament i part de Francesc Macià. Són més de 2 km de longitud d'avinguda per al seu estudi i posterior reurbanització. En aquest sentit, l'abast d'aquest treball es redueix exclusivament a la definició de directrius i elecció d'intervencions temporals catalitzadores que, posteriorment, donaran lloc a la contractació d'un projecte que serà executat al llarg dels pròxims anys amb l'objectiu que en almenys cinc anys sigui visible part de la renovació.



1.2. Objectius

QUÈ ÉS UN CARRER?

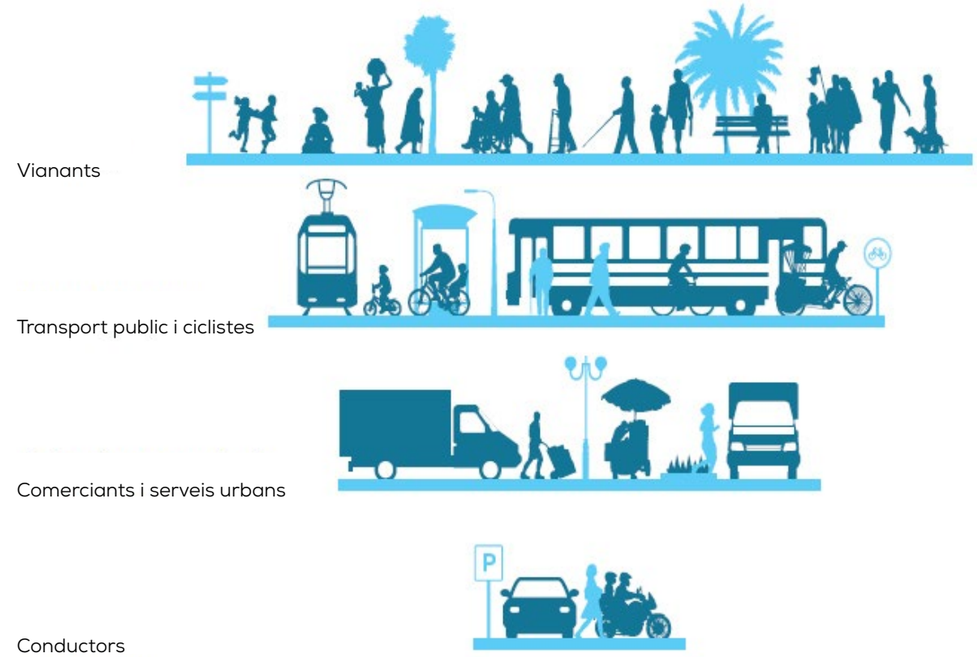
El disseny de les ciutats durant l'últim segle ha estat condicionat per la prioritat del transport motoritzat, construint carrers per a automòbils, la qual cosa ha donat lloc a teixits urbans fragmentats allunyats de l'escala humana i per als vianants. És per això un dels principals reptes del segle XXI transformar les estructures viàries en espais públics de qualitat, en carrers complets, multimodals, segurs i accessibles, que comptin amb ecosistemes naturalitzats i saludables, siguin identitaris i generin valor econòmic i social, tot això adaptat a les particularitats i necessitats de cada territori.

Els carrers són la principal estructura a través de la qual les persones experimenten una ciutat. No obstant això, es concep amb freqüència de manera equivocada com el paviment en dues dimensions sobre el qual es condueixen vehicles per a anar d'un lloc a un altre. Els carrers són en realitat espais multidimensionals que consisteixen en moltes superfícies i estructures. S'estenen des d'una propietat cap a una altra, incloent-hi els paraments, usos de sòls anexes. Els carrers ofereixen espai per al moviment i l'accés, i faciliten una varietat d'usos i activitats. Són espais dinàmics que s'adapten en el temps per a donar suport a la sostenibilitat ambiental, la salut pública, l'activitat econòmica i els valors culturals.

Els carrers són com a habitacions a l'aire lliure formades per plans múltiples: el pla de sòl està a baix, els edificis i les vores de les calçades serien els plans laterals, i les copes dels arbres serien el sostre de l'habitació. Cada pla està construït per diversos elements individuals que generalment estan regulats o creats per un rang de diferents polítiques, codis, guies i pràctiques de construcció.

Entendre les parts d'un carrer, bé siguin contínues o intercanviables, ofereix un enfocament flexible per al seu disseny. Mentre que les franges de circulació per als vianants, els carrils bici i els carrils per a vehicles han de ser continus i estar connectats per a funcionar efectivament, els elements intercanviables, com els espais d'estacionament, els arbres, els *parklets* i els paradors de transport públic, permeten que un carrer s'adapti per a servir al seu context.

La comprensió dels diferents elements del carrer resulta fonamental a l'hora d'avaluar i dissenyar propostes que millorin el viari. Per a això ens basarem en la Guia global de disseny de carrers que suposa una nova referència mundial per al disseny de carrers urbans i ens permetrà identificar les condicions que facilitin que l'antiga N-II es transformi un carrer adequat per a les persones.



Guia global de disseny de carrers, de la GDCI La Iniciativa Global per al Disseny de Ciutats

1.2. Metodologia

El procés d'ideació col·lectiva de les directrius per a la renovació de la N-II s'ha dut a terme a través d'un procés participat i d'anàlisi tècnica basada en un procés d'escolta i transformació, estructurat segons la metodologia de la triple dimensió de l'espai públic, testada en múltiples projectes per Paisatge Transversal, i que ens permet analitzar tots els aspectes que interfereixen en el correcte funcionament d'un espai públic.

El procés, escoltar i transformar:

El projecte pilot es desenvolupa al llarg de quatre mesos, en dues fases de treball: la primera dirigida a ESCOLTAR, conèixer les idees de la població i avaluar tècnicament les problemàtiques del carrer; i una segona fase dirigida a TRANSFORMAR, en la qual valorar les diferents directrius de disseny concloses a partir dels resultats de la fase prèvia que serveixi de base per a la futura licitació del projecte d'urbanització del viari. En totes dues fases s'obren diferents espais de participació que permeten intercanviar idees tant de manera individual com col·lectiva.

TRIPLE DIMENSIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

Un carrer és un espai públic i, per tant, es defineix com un espai de qualitat, actiu amb bon funcionament si compleix amb uns estàndards que permeten que això succeeixi. Integrar aquests estàndards en la presa de decisions és fonamental. És per això que comptem amb la metodologia de la Triple Dimensió de l'espai públic, un plantejament que parteix de les diferents teories existents sobre l'espai públic i les sintetitza en tres dimensions que superposades asseguren l'èxit del referit espai. La metodologia de la Triple Dimensió de l'espai públic, ens permet a més a més coordinar les temàtiques d'anàlisis del projecte sobre les quals treballar tant des de la perspectiva tècnica com la ciutadana.

Les tres dimensionis:

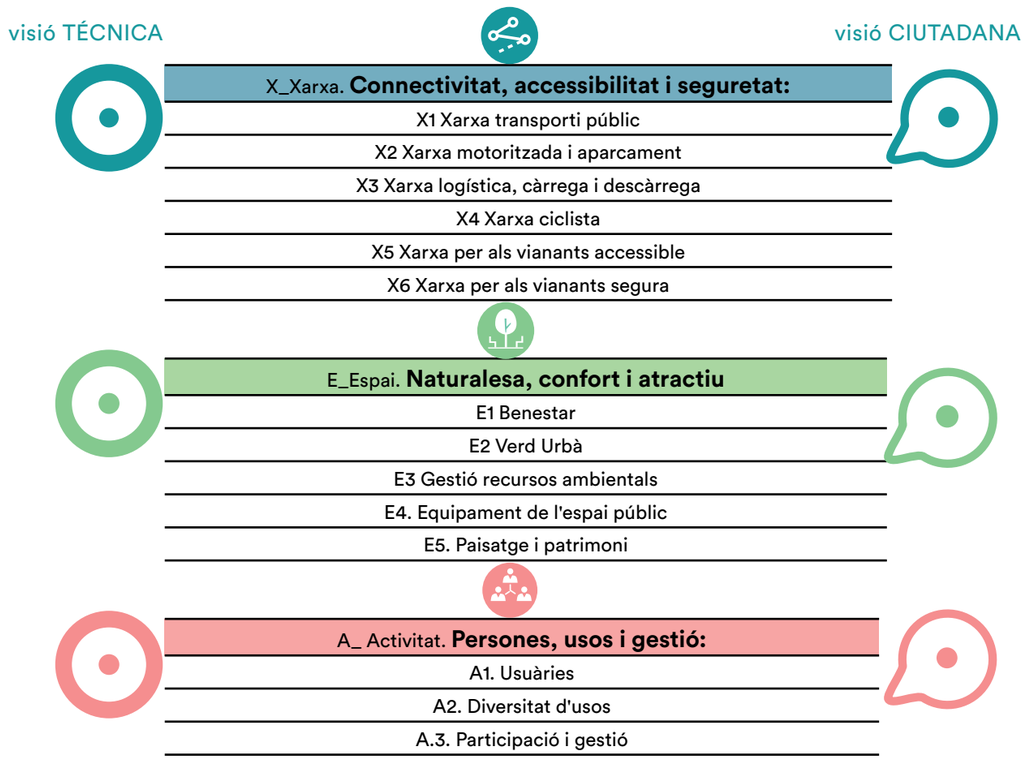
Connectivitat, accessibilitat i seguretat: atén la multimodalitat del viari, assegura la funcionalitat de les diferents xarxes de mobilitat i la continuïtat del carrer amb el seu entorn pròxim, vetllant per l'accessibilitat i la seguretat.

Naturalesa, confort i atractiu: assegura que el disseny urbà s'adapti a les necessitats climàtiques, ecològiques i ambientals, al mateix temps que vetlla per integrar criteris paisatgístics i de l'imaginari cultural.

Persones, usos i gestió: aquesta dimensió resol la convivència i integració de diferents activitats, persones usuàries i relacions, tan físicament sobre l'espai com a través de xarxes de gestió.

ORGANITZACIÓ DEL DOCUMENT

El document s'estructura en tres capítols principals. En el primer capítol es descriu el procés de participació, el seu abast i les eines utilitzades. Posteriorment, es presenten els resultats obtinguts gràcies a la participació i el treball tècnic per a cadascuna de les temàtiques de la triple dimensió de l'espai públic. Aquests resultats es presenten en dos capítols, un d'anàlisis "Escoltar" i un altre de propostes "Transformar", on s'inclouen els resultats de les dues visions, tècnica i ciutadana, de manera comparada.



2. Participació

2.1. Procés participatiu

Quan es tracta de disseny col·laboratiu, els canals que s'obren per a la participació i recopilació d'informació són vitals per a aconseguir l'èxit del procés. La diversitat i amplitud del públic al qual van dirigides les nostres preguntes, qüestions i interrogants és tan àmplia que hem de pensar en eines que permetin que totes les persones aportin al mateix temps que assegurem que sigui un procés constructiu i operatiu. Perquè el procés sigui estructurat, com ja hem explicat en la metodologia, disposem d'un tauler de joc comú amb temes i objectius clars, que és la Triple Dimensió de l'espai públic. I per a assolir a un públic divers i facilitar l'intercanvi d'opinions entre agents i persones interessades, disposem de diferents eines que permeten des de la participació individual a la col·lectiva, així com digital i presencial. En concret en el procés de disseny col·laboratiu per a la reurbanització de l'antiga N-II, s'han desenvolupat en les dues fases metodològiques "escoltar i transformar" les següents eines participatives: fullet interactiu, qüestionari digital, entrevistes, passeig exploratori i taller de contrast.

Fases del procés:

El projecte pilot es desenvolupa al llarg de quatre mesos, en dues fases de treball: la primera dirigida a ESCOLTAR, conèixer les idees de la població i avaluar tècnicament les problemàtiques del parc; i una segona fase dirigida a TRANSFORMAR, en la qual valorar les diferents directrius de disseny. En totes dues fases s'obren diferents espais de participació que permeten intercanviar idees tant de manera individual com col·lectiva.

- ESCOLTAR: (gener- febrer 2023). Objectiu: definir les necessitats del viari.

Participació individual a través d'eines interactives: un fullet i plànol físic interactiu i un qüestionari en línia. A més, es duen a terme entrevistes a col·lectius i usuaris i una acció oberta: el passeig exploratori. En paral·lel es desenvolupa un diagnòstic tècnic en el qual es mesuren diferents paràmetres que mesuren la qualitat d'un espai públic. Com a resultat de les propostes veïnals i l'estudi tècnic concloem les diferents propostes de millora sobre les quals treballar en la segona fase.

- TRANSFORMAR: (març-abril 2023). Objectiu: concloure les directrius de renovació del parc.

Es participa individualment a través de les mateixes eines interactives, qüestionari en línia, però en aquest cas dirigides a valorar les alternatives de disseny resultants de la fase prèvia. La participació grupal es du a terme a través dels tallers amb el Comissionat de barris en els quals es comparteix les propostes i es recullen nous suggeriments o dubtes. Amb aquest treball, es concreta les directrius finals de disseny i accions catalitzadores a executar en el curt termini.

Al llarg d'aquest capítol es defineix cadascuna de les eines de participació i l'abast obtingut en elles. La descripció de les conclusions ciutadanes s'integra en els respectius capítols d'anàlisis i propostes, de manera que la visió tècnica i ciutadana es comprenguin de manera unitària.

Els espais de participació desenvolupats son els següents:

Eina de participació	Fase	Nivell de participació
Entrevistes comerços	Escoltar	38 persones
Qüestionari diagnòstic	Escoltar	400 persones
Passeig exploratori	Escoltar i Transformar	12 persones
Qüestionari de validació	Transformar	96 persones
Comissionat de barris	Transformar	13 persones

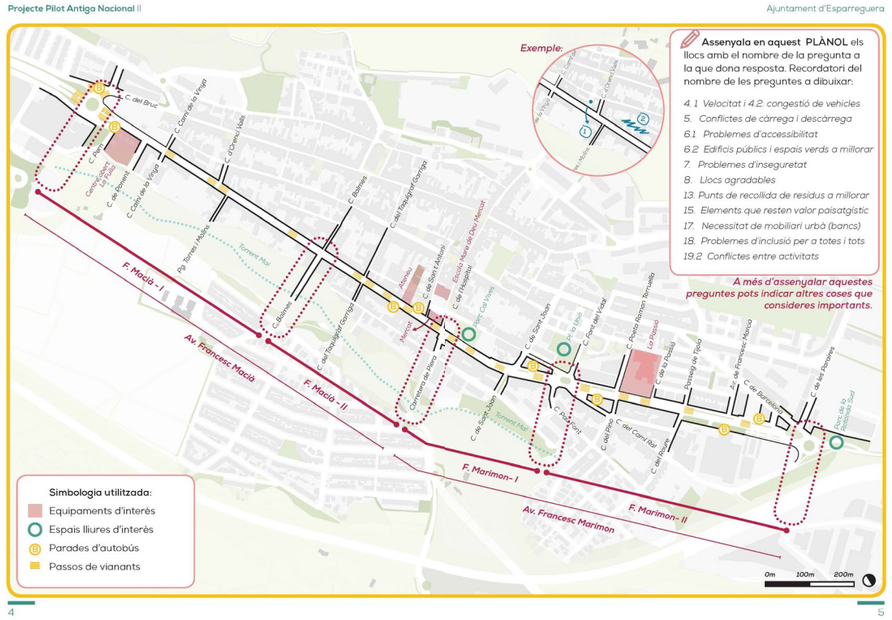
2.2. Eines i nivell de participació

Entrevistes

L'entrevista és una eina que permet contactar de manera personal amb els perfils d'agents que tenen un major vincle amb l'espai i així aconseguir des de l'inici la seva implicació amb el procés. No obstant això, en el cas de l'Antiga N-II, les entrevistes presencials tenen un objectiu específic que és recollir les percepcions d'usuàries que d'una altra manera no participen en el procés i que, tanmateix, tenen una relació rellevant amb el viari, ens referim principalment al teixit comercial.

Perfil dels entrevistats

Es van visitar tots els establiments comercials de de l'eix Francesc Macià-Francesc Marimon que es van trobar en funcionament, dels quals 4 establiments van accedir a ser entrevistats al mateix moment, mentre que 34 van accedir a omplir el fullet de l'entrevista o respondre-la de manera virtual, prèvia explicació per part de l'entrevistadora. En aquests casos, es va tornar el divendres 13/01/2023 i el dijous 19/01/2023 per a recollir-les.



Pla del fullet explicatiu per a les entrevistes

En total van participar 38 establiments de diverses línies comercials: restauració, alimentació, estancs, sabateries, venda de roba i complements, ferreteria, disseny i decoració, perruqueria, gimnàs, centre sanitari, assegurances, immobiliària, administració de comunitats, estudi d'advocats, ETT, informàtica, reparació i complements per a automòbils, entre altres.

Av. Francesc Marimon	**Av. Francesc Macià**
El Raconet de la Creu	La Volta Esparreguera
La Celeste Esparreguera	Galaxy Móbil
Tot Mòbil	Farmàcia Escarrer Cuadrench
Bar Stop	Fruites i Verdures Lluís
TerranovaCNC 148	Gimnàs Stylo
Tabacs Exp. nº 3	Tienda Movistar
Proxim Supermercats (av. Francesc Marimon, 94)	AXA Oficina d'assegurances
Bar Restaurante Ibarra	Ciberbytes
Bar Jordi	Grupo CMI Esparreguera
Farmàcia Barri Font	Carnisseria Cal-bó
Ferreteria Scorpio - Cadena88	L&M
Calçats Padrí	Deliciosus Rostisseria
Anoia Veterinària Esparreguera	Recanvis Esparreguera
Tabacs Exp. nº 4	Espiral 108
Taller Fons	Sara Alimentació
Almazán Abogados	Zas Perruqueria
Estudi Valper Reformas	Barna Labor
	Tabacs Exp. nº 1
	Victor López Assessors
	Com a casa
	Silmar Comunitats

Qüestionari diagnóstic

Els qüestionaris són una manera d'arribar a les persones de manera individual –encara que també hi ha modalitats col·lectives-, de manera pausada, reflexiva i en un temps determinat. L'objectiu és que, d'una manera senzilla i ràpida, les persones deixin les seves opinions i propostes sobre l'antiga N-II seguint una estructura comuna a la resta de canals de participació que marca la Triple Dimensió de l'espai públic. Gràcies a plans i icones es facilita al participant pensar sobre el carrer en el seu conjunt i en les necessitats de totes les persones que vagin a usar-lo, sense que això resulti tediós. L'objectiu és facilitar la participació i, simultàniament, generar pedagogia respecte a les condicions que permeten que la via siga funcional, accessible, confortable, atractiva, inclusiva i, pel seu lloc, activa. El qüestionari es recolza en gràfics, plans de recorreguts i zonals, de manera que les propostes es poden localitzar i relacionar a posteriori amb la informació recollida sobre mapes i mapatges.

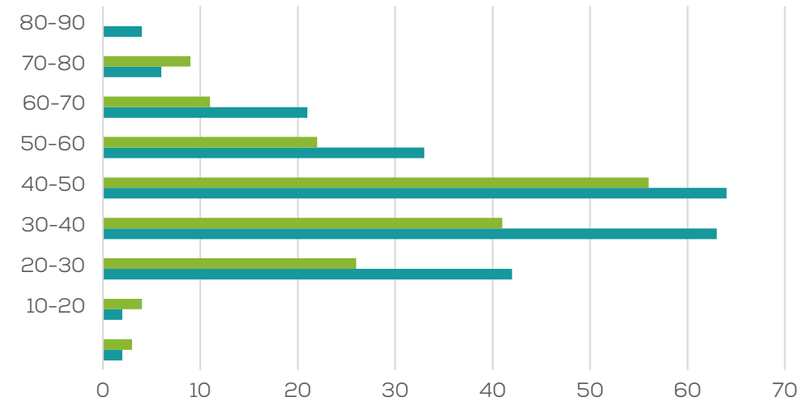
Per a l'enquesta de diagnòstic s'ha calculat la grandària mostral que es considera representatiu. Així doncs, sent la població del municipi d'Esparreguera de 22.358 persones (2021), s'ha arribat a un nivell de confiança entorn del 97% i un marge d'error del 5%, per a la mostra aleatòria de persones a entrevistades que va ser un total de 449 persones.

ENQUESTA DIAGNOSTIC	DADES
Nombre: 449 enquestes	**Nombre:** 449 enquestes
Enquestes a peu de carrer: 81 enquestes	**Enquestes a peu de carrer:** 81 enquestes
Enquestes en línia: 368 enquestes	**Enquestes en línia:** 368 enquestes
Gènere: 58% dones, 42% homes	**Gènere:** 58% dones, 42% homes
Edat: totes les franges d'edat	
Residència: 95% persones enquestades d'Esparreguera, 5% altres ubicacions	

Perfil sociodemogràfic

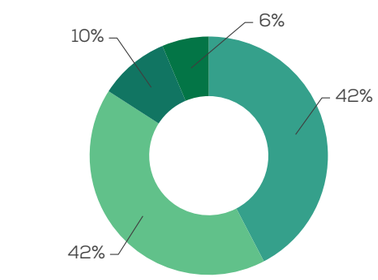
El perfil sociodemogràfic més habitual en l'enquesta és d'una dona d'entre 40 i 50 anys que habita a Esparreguera i que viu en l'antiga N-II o la transita diàriament. També s'ha avaluat la manera en què es desplacen els habitants per la via sent prioritàriament caminant i en vehicle privat (cotxe o moto).

Edat i gènere

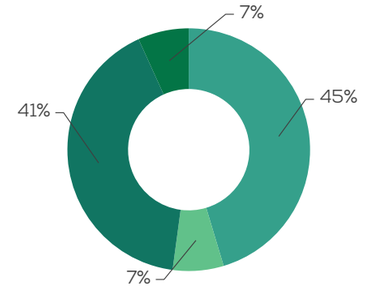


Context

Quina relació tens amb l'antiga N-II? Amb quanta freqüència passes?



Com et mous per l'antiga N-II?



Passeig exploratori

Per a aquells que no tinguin bona memòria o poca imaginació espacial, és millor recórrer els espais a peu i en grup, intercanviant opinions i veient les problemàtiques in situ. Els passejos col·lectius serveixen per a recollir propostes i posar en comú les opinions entre usuàries i tècnics municipals. En aquests passejos podem comptar amb el mapa com a suport per a diagnosticar i recollir informació sobre diferents punts del carrer o bé realitzar parades per a centrar-nos en alguns aspectes prèviament analitzats. Aquesta segona opció ha estat la duta a terme en l'Antiga N-II per a poder facilitar el debat de les persones participants.

Perfil de participació

La Passejada exploratòria va comptar amb la participació de 12 veïns i veïnes d'Esparreguera, 7 identificats com homes i 5 com dones. De total, 6 formen part d'entitats com Petjades de color, La Passió, Associació Veïnal Francesc Macià i Espargats i 3 d'agrupacions polítiques com PSC Esparreguera, Podemos i Fòrum 22. Per part de l'equip municipal, van assistir tècnics de l'área de Territori i Sostenibilitat i polìtcs del equip de govern, a més van acompanyar 3 dinamitzadores i 1 persona de suport.

Dinámica

La passejada exploratòria va consistir en un recorregut a peu amb 5 parades a punts estratègics de l'eix, des de la rotonda situada en l'encreuament amb la carretera de Piera fins a cada extrem de l'eix. Es van formar 2 grups de treball, el primer va recórrer l'av. Francesc Marimon fins a la Rotonda Sud i el segon l'av. Francesc Macià fins a la Rotonda de les Girafes.

- Dins de l'itinerari Francesc Marimon es va fer les següents parades: (1) cantonada oest Rotonda carretera de Piera, (2) cantonada est carrer de Sant Joan, (3) parada de bus MB 0235, (4) av. de Francesc de Marimon, 95 i (5) zona de bancs propera a Rotonda Sud.
- Dins de l'itinerari Francesc Macià es va fer les següents parades: cantonada est Rotonda carretera de Piera, (2) entrada del Condis, (3) pas de vianants Francesc Macià, 79, (4) cantonada sud carrer Taquígraf Garriga, (5) cantonada sud carrer Balmes, (6) cantonada nord carrer Balmes, (7) cantonada nord carrer Orenci Valls i (8) parada de bus MB 0242. Cal comentar que les parades 3, 4 i 6 van ser realitzades a demanda dels participants.

A cada parada es va generar un espai de debat amb l'objectiu de contrastar la diagnosi obtinguda de l'enquesta virtual i recollir propostes que donin resposta a les necessitats i mancances identi-ficades per la ciutadania en relació amb la connectivitat, accessibilitat i seguretat, la naturalització i identitat, les persones usuàries, usos i gestió de l'espai públic.

La sessió va començar amb una explicació en plenari del marc de l'activitat dins del projecte pilot de l'antiga N-II i de la dinàmica participativa, seguidament es van formar 2 grups de treball tenint en compte el vincle dels participants amb l'àmbit i intentant que fossin el més diversos possible. Per a finalitzar, dins de cada grup es va posar en comú els aspectes més rellevants compartits al llarg del recorregut.





Passeig exploratori

Qüestionari de validació

Després del treball d'anàlisi i diagnòstic, es plantegen les primeres propostes per a la reurbanització de la N-II, que inclouen una llista inicial de 14 directrius de millora i més de 50 solucions concretes per a aconseguir els objectius de cadascuna d'elles. Aquesta informació, acompanyada de seccions i imatges il·lustratives, es validen i revisen col·laborativament a través d'un nou qüestionari en línia donada l'àmplia resposta obtinguda en el primer qüestionari de diagnòstic.

El qüestionari de validació manté l'estructura de la triple dimensió de l'espai públic, organitzant les 14 directrius de millora en tres blocs, que corresponen a les tres grans dimensions d'un espai públic complet. Per a cada directriu, es desglossa un conjunt d'accions orientatives que descriuen mesures per a assolir l'objectiu de la directriu i solucions concretes aplicables a trams o creus del viari específiques. D'aquesta manera, cada participant indica el seu nivell d'acord amb cadascuna de les directrius i deixa les seves observacions respecte al conjunt d'accions orientatives proposades per a assolir els objectius de les 14 directrius.

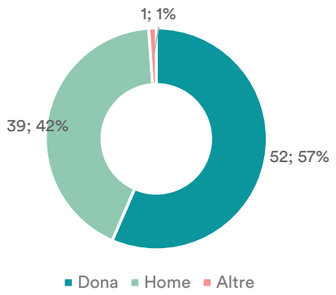
Nivell de participació

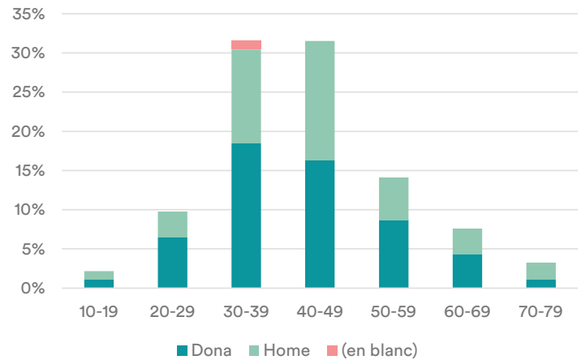
El qüestionari en línia dirigit a validar les directrius proposades per la reurbanització de la N-II ha estat difós a través dels mitjans de comunicació de l'Agenda Urbana i de l'Ajuntament d'Esparreguera durant les dues primeres setmanes d'abril i ha obtingut un resultat de participació adequat des del punt de vista estadístic. S'han recollit 93 respostes, que, malgrat ser una quarta part de la participació assolida durant el diagnòstic, resulta suficient per als resultats obtinguts, ja que ens llança tan sols un marge d'error del 10% i el nivell d'acord amb les respostes va ser molt ampli, amb una mitjana del 75% de població d'acord amb les mesures. A més, hem de tenir en compte que aquestes propostes neixen de la participació del diagnòstic, per la qual cosa són en si mateixes propostes validades per una participació prèvia. Els resultats del qüestionari tenen, per tant, l'objectiu de corroborar que existeix consens en les propostes, així com per a identificar matisos que assegurin que la futura reurbanització sigui beneficiosa per a la majoria i atengui les necessitats diverses des dels estàndards de la sostenibilitat i la inclusió.

Perfils de les persones participants

En l'enquesta realitzada, s'ha trobat un perfil divers de participants amb edats que oscil·len entre els 17 i 78 anys, representació equilibrada de tots dos gèneres amb majoria de dones i una presència majoritària de residents i persones que utilitzen l'avinguda diàriament. Quant als mitjans de transport utilitzats, es va observar una representació de totes les opcions de mobilitat possibles. La categoria d'usuaris més àmplia, amb un 45%, són aquelles persones que es desplacen tant caminant com amb cotxe, seguida pel 15% que es desplaça exclusivament a peu i el 20% que ho fa exclusivament amb cotxe. Un altre 15% fa servir el transport públic a més d'altres mitjans de transport. Podem afirmar que es troben representats tots els mitjans de mobilitat d'acord amb l'ús que té l'avinguda.

Perfil de participació al qüestionari de validació





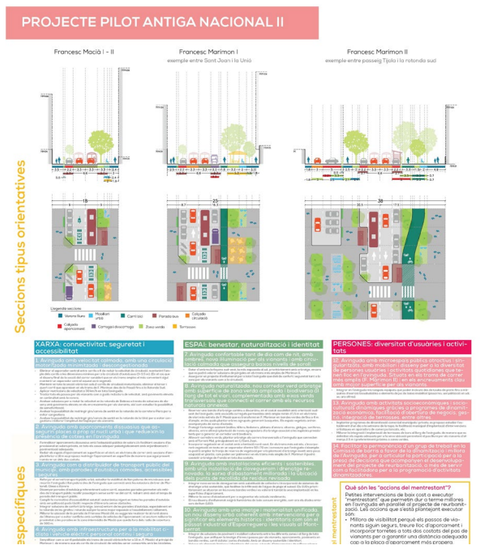
Taller de validació- Comissionat de barris

Donada l'àmplia resposta al projecte a través de la via digital i el menor impacto a través d'espais presencials, el taller de validació de propostes de directrius i seccions tipus per a l'avinguda es va unificar al Comissionat de barris realitzat el 28.03.2023.

La dinàmica es va basar en l'exposició dels panells amb les conclusions generals del projecte pilot i la recollida de dubtes o propostes de millora.

Nivell de participació

La participació va ser de 13 assistents: 38% dones i 62% homes, representants de la ciutadania, entitats i agrupacions polítiques.





3. Anàlisi tècnica i participativa

3.1. Estructura del viari

Els carrers, dins del conjunt d'espais lliures d'una ciutat, destaquen per incorporar la funció específica de distribuir diferents maneres de mobilitat. Aquesta qüestió, com ja s'ha explicat en la introducció, ha donat lloc al fet que, des de l'existència del vehicle motoritzat, el carrer es vegi predominantment ocupat pel cotxe, desatenent les necessitats d'altres maneres de moure's i gaudir de l'espai. És per això que, per a avaluar el funcionament actual del viari, en primer lloc, hem d'entendre com es reparteix la diversitat d'usos, maneres de mobilitat i les seves necessitats. A continuació, descrivim els diferents elements que componen un carrer per a després descriure com es reparteixen en l'Antiga N-II i en cadascun dels seus diferents trams:

Usuàries d'un viari

Vianants: inclouen gent de tota mena de capacitats i edats, persones assegudes, caminant, gaudint de diverses activitats. Dissenyar per als vianants significa fer carrers accessibles, segurs i atractius per als usuaris més vulnerables, i facilitar els itineraris quotidians.

Ciclistes i vehicles de mobilitat personal: inclou totes les persones que es desplacen en vehicles d'aquest tipus. La infraestructura ciclista ha de ser segura i directa, ha d'estar senyalitzada i ha de ser part d'una xarxa coherent, accessible i connectada.

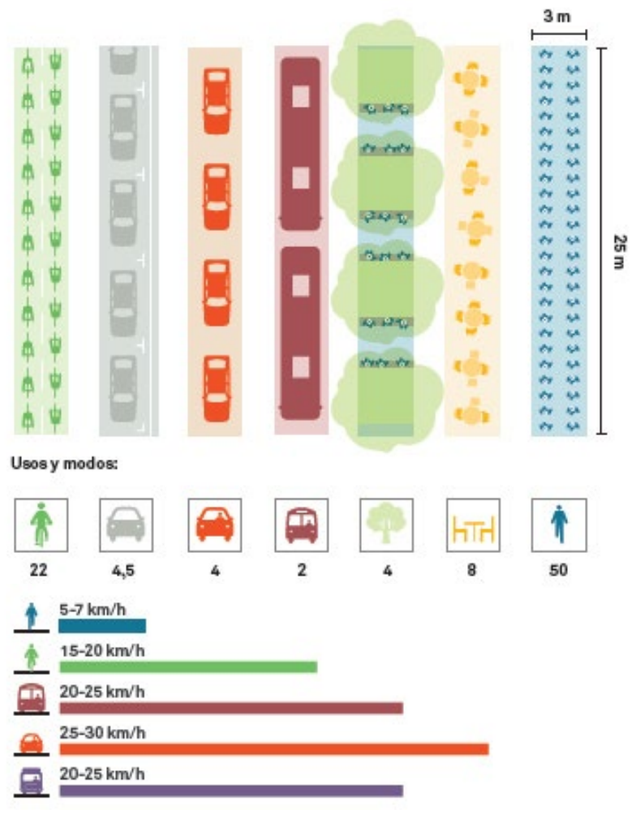
Transport públic: aquest apartat inclou totes les persones totes són persones que utilitzen el transport col·lectiu. El transport públic augmenta la capacitat global i l'eficiència del carrer, ha de ser un servei regular i satisfer la demanda, les parades han de ser accessibles i segures, i la xarxa no ha de sacrificar la qualitat del paisatge urbà.

Vehicles motoritzats: les persones conductores de tota mena de vehicle motoritzat de quatre, tres i dues rodes. La circulació als carrers i interseccions ha d'assegurar el moviment segur entre les persones usuàries dels vehicles particulars, vianants i ciclistes.

Càrrega i descàrrega: totes les persones treballadores amb tota mena de vehicle de repartiment. Els serveis urbans requereixen un espai d'ús exclusiu adjacent a la vorera per a efectuar les seves operacions. Aquest espai ha d'estar regulat per rutes i hores específiques i ha de garantir la seguretat de les altres maneres d'ús del carrer.

Comerços: compren tota l'activitat adjacent al carrer. Els comerços presten serveis importants als carrers perquè aquestes es mantinguin vives. S'ha d'assignar un espai adequat per a aquests usos i dotar de serveis que donin suport a la seva activitat.

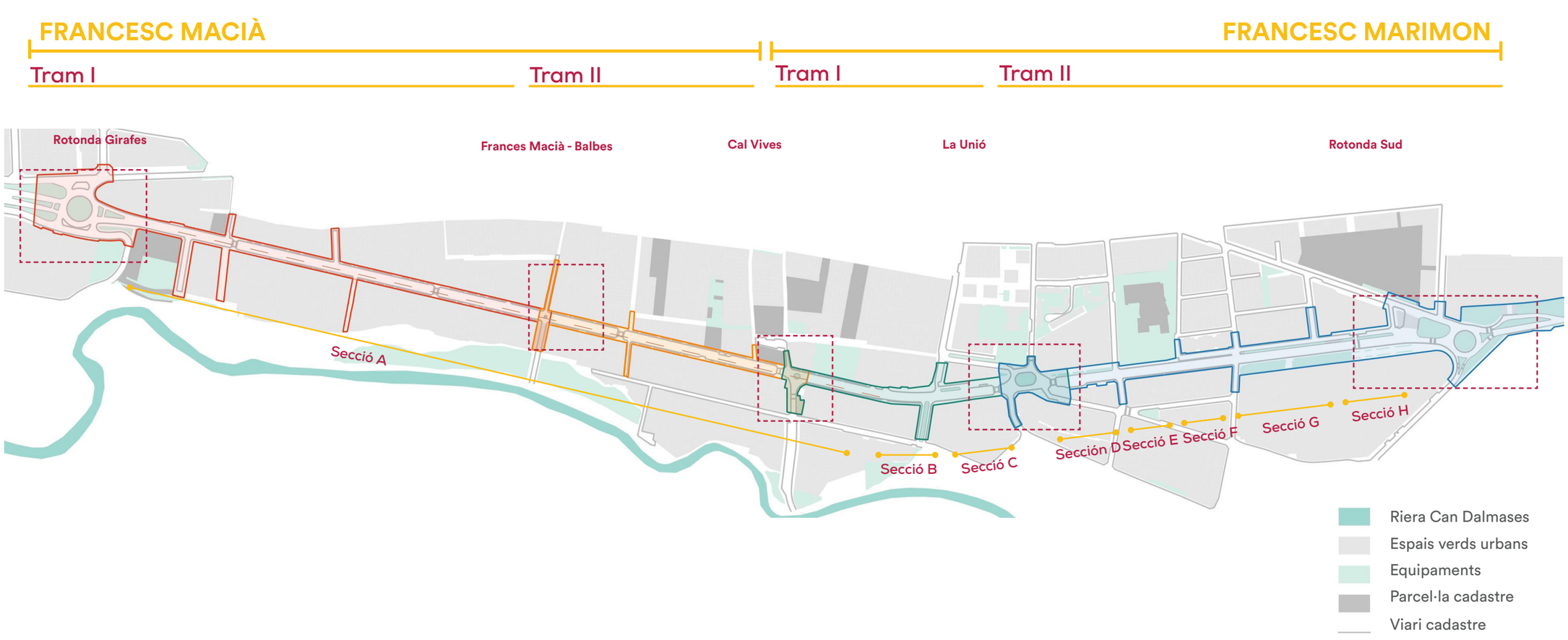
Biodiversitat: éssers vius no humans que habiten en l'entorn urbà. La vegetació i la fauna amb la qual convivim a la ciutat i que ens ofereixen els seus serveis ecosistèmics requereixen espais mínims de sòl on poder desenvolupar les seves funcions vitals sense ser amenaçades per altres activitats del carrer.



TRAMS DEL VIARI, dades generals i repartiment modal

El tram de l'antiga N-II objecte d'estudi comprèn l'eix de l'Av. F. Macià des de la rotonda de les Girafes fins a la carretera Piera, i l'Av. F. Marimon des de la carretera Piera fins a la rotonda sud. Aquest eix, que té una longitud de gairebé 2 km, és l'eix vertebral del nucli urbà del municipi. No obstant això, a causa de les seves diverses seccions viàries i realitats urbanes, la seva llegibilitat es veu compromesa. Per tant, per a facilitar l'anàlisi, proposem dividir l'Avinguda en quatre trams separats per les principals cruïlles del viari.

				VIANANTS					TRANSPORT PÚBLIC			MOTORITZAT						CICLISTA		LOGISTICA		ZONES VERDES			ACTIVITAT		
	Superficie m2	Longitud m	Seccions (amples)	Amples de vorera m	Superficie de vorera	Nº Passos de zebra	Mobiliari urbà,bancs	Separadors (si/no)	Núm. línies	Núm. parades	Estacionament taxi	Amples de carril	% Calçada/total (inclòs aparcament)	Separadors carrils	Reductors de velocitat	Places d'aparcament	SupCàrrega/descarrega Taxi	bici o ciclovía	Separadors (si/no)	Contenidores	Lluminàries	Sòl permeable	Arbrat	Jardineres	Front de façana actiu	Superfície terrasses m²	Àrees de joc
Macia I	22.578	683	16,45-18,4	1 - 9,95	**37 %**	19	7	No	2	2	No	3,3	**58%**	Sí	4	171	22	180	Sí	3	71	**6 %**	48	sí	150	40	No
Macia II	8.676	356	16,45-18,4	0,7 - 5,5	**39 %**	12	6	No	2	2	No	3,3	**60%**	Sí	3	65	142	0	No	3	25	**0 %**	7	sí	162	20	No
Marimon I	12.116	374	16,45-25,55	1,55 -9,5	**39 %**	16	2	No	2	2	Sí	3,3	**56%**	Sí	1	53	143	0	No	4	30	**5 %**	42	sí	120	40	No
Marimon II	31.424	736	18,55-39,90	1,1 - 6	**30 %**	20	9	No	2	4	No	3-3,3	**49%**	Sí	4	166	46	0	No	3	85	**20 %**	148	sí	186	70	No
Total	**68.061**	**2.013**	16,45-39,90	1-9,95	**38 %**	58	17	No	2	10	Sí	3-3,3	**54%**	Sí	12	455	353	180	Sí	12	193	**11 %**	223		618	170	No



FRANCESC MACIÁ TI y TII



L'Avinguda Francesc Macià és un eix viari que connecta el nucli urbà d'Esparreguera amb els principals recursos naturals de la zona, liderats pel Parc Natural del Montserrat. Encara que l'avinguda s'estén fins al final dels polígons industrials al nord del municipi, l'estudi se centra únicament en l'extensió més urbana de l'avinguda, que va des de la rotonda de les Girafes fins a la carretera de Piera. Aquesta secció es caracteritza per ser la més estreta i homogènia de tota l'extensió de la N-II a Esparreguera, la qual cosa fa que les característiques de repartiment modal siguin molt homogènies en tota la longitud. Destaca l'absència de zones verdes i l'elevada superfície de calçada destinada al transport motoritzat, que ocupa fins a un 60% de la superfície total del viari enfront del 38% que ocupa la superfície per als vianants. Malgrat tractar-se d'un carrer molt homogeni en la seva secció i repartiment modal, el seu estudi s'ha subdividit en dues zones: un primer tram des de la rotonda dels Girafes fins a la rotonda de Balmes i un segon tram des de Balmes fins a la carretera de Piera, ja que serveix a dos àmbits urbans diferenciats.

F. Macià I

Aquest tram comença en la rotonda del carrer Balmes, que connecta amb la zona nord de La Plana, i acaba en la rotonda de les Girafes, l'extrem de l'eix més pròxim a la muntanya. Comparteix amb Macià II els trams de viari més estrets, amb una secció mínima de 16,45 m, així com el mateix repartiment modal, compost per dos carrils motoritzats i dues bandes d'aparcament a cada costat, i voreres amb amplituds en ocasions inferiors a 1,8 m, la qual cosa no compleix amb la normativa d'accessibilitat. Aquest tram es distingeix per ser la zona amb menor activitat de tota la longitud de l'antiga N-II estudiada, ja que es concentren diversos solars i plantes baixes amb menys activitat comercial.

F. Macià II

Aquest tram comença en la rotonda del carrer Balmes, acabant en la rotonda de la carretera de Piera on comença Francesc Marimon, es tracta del tram que connecta la zona centre d'Esparreguera amb la zona sud de La Plana i amb l'Autovia del Nord-est. Igual que en F. Macià I, comparteix el mateix repartiment modal, però aquesta extensió de carrer, juntament amb Marimon I, com veurem més endavant, és el tram de major centralitat, ja que dona accés al centre històric i a equipaments com la Biblioteca, el Mercat, el col·legi Mare de Déu de la Muntanya o l'Ateneu.

VIANANTS
- Vorera lliure
- Pass

os per als vianants
- Mobiliari
- Separadors

CICLISTES I PATINS
- Carril bici
- Carril pedalable
- Separadors

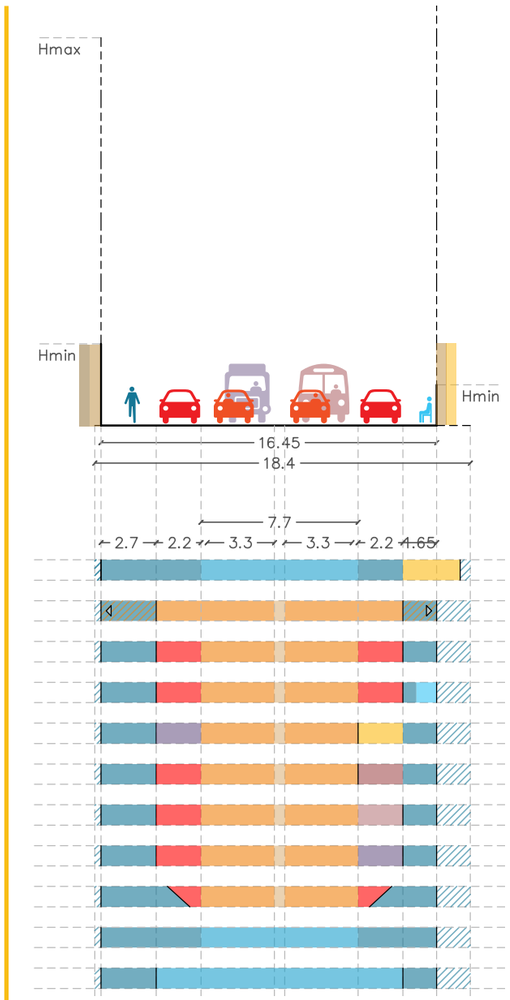
TRANSPORT PÚBLIC
- Parada bus
- Zona estacionament, bus
- Zona estacionament taxi

TRANSPORT MOTORITZAT
- Calçada de circulació
- Calçada aparcament
- Separadors

CÀRREGA I DESCÀRREGA
- Zona carrega i descarrega

BIODIVERSITAT
- Sòl permeable
- Jardineres

ACTIVITATS
- Façanes actives i reculades



Secció tipus A (16,45m - 18,4m)

Tram 1 (Francesc Maciá I)

Tram 2 (Francesc Maciá II)

Tram 3 (Francesc Miramon I)

FRANCESC MARIMON TI y TII



L'Avinguda Francesc Marimon és l'entrada a Esparreguera des de Barcelona, el seu inici està a la rotonda que allotja el rètol amb el nom del municipi, però, no obstant això, el seu disseny no facilita reconèixer la condició del viari com a itinerari principal i estructural del poble. La secció de l'avinguda és molt variable des de 18 m fins a 39 m en el seu tram més ampli, la qual cosa dificulta tant la llegibilitat unitària del carrer així com la continuïtat de les diferents maneres de mobilitat, especialment per als vianants, a pesar que el repartiment entre la superfície verda, la calçada i la zona per als vianants té millors valors que l'Avinguda Francesc Macià.

F. Marimon I

Aquest tram de l'avinguda és la continuïtat de F. Macià II des de la rotonda de la carretera de Piera i dona accés al centre històric, constituint el tram de major centralitat de l'avinguda. No obstant això, el seu disseny és poc homogeni, amb diferents seccions viàries i solucions poc accessibles. El carrer varia des d'una secció mínima de 17 metres fins a una amplitud de 25 metres després d'un petit gir, la qual cosa dificulta la continuïtat de les diferents maneres de mobilitat, especialment per als vianants.

El tram més al nord, des de la plaça de la Unió fins al carrer Sant Joan, comparteix paràmetres de repartiment modal amb F. Macià I i II. No obstant això, després del carrer Sant Joan, el carrer s'amplia i millora la seva secció amb major amplitud de voreres que permet complir la normativa i es guanya una zona verda amb plantació d'arbres en filera que abans no existia. Aquest últim segment de F. Marimon I es dota d'un 5% de superfície verda, la qual cosa millora l'equilibri entre superfície verda, calçada motoritzada i zona per als vianants.

Malgrat aquests canvis, la secció viària continua tenint un excés de superfície per al vehicle privat. Després del carrer Sant Joan, la vorera perd amplària per a incorporar un carril més de vehicles que accedeixen a la zona d'estacionament de taxis, la qual cosa provoca que la vorera torni a perdre amplitud.

VIANANTS
- Vorera lliure
- Passos per als vianants
- Mobiliari
- Separadors

CICLISTES I PATINS
- Carril bici
- Carril pedalable
- Separadors

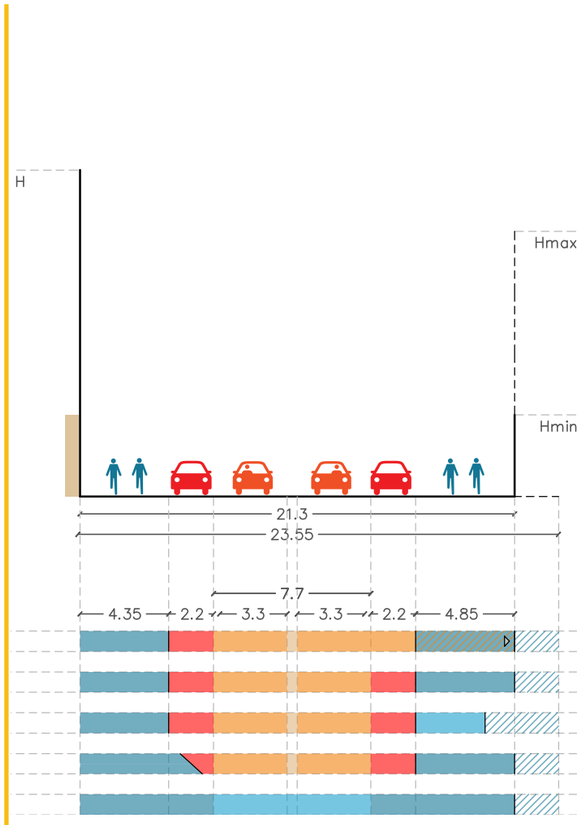
TRANSPORT PÚBLIC
- Parada bus
- Zona estacionament, bus
- Zona estacionament taxi

TRANSPORT MOTORITZAT
- Calçada de circulació
- Calçada aparcament
- Separadors

CÀRREGA I DESCÀRREGA
- Zona carrega i descarrega

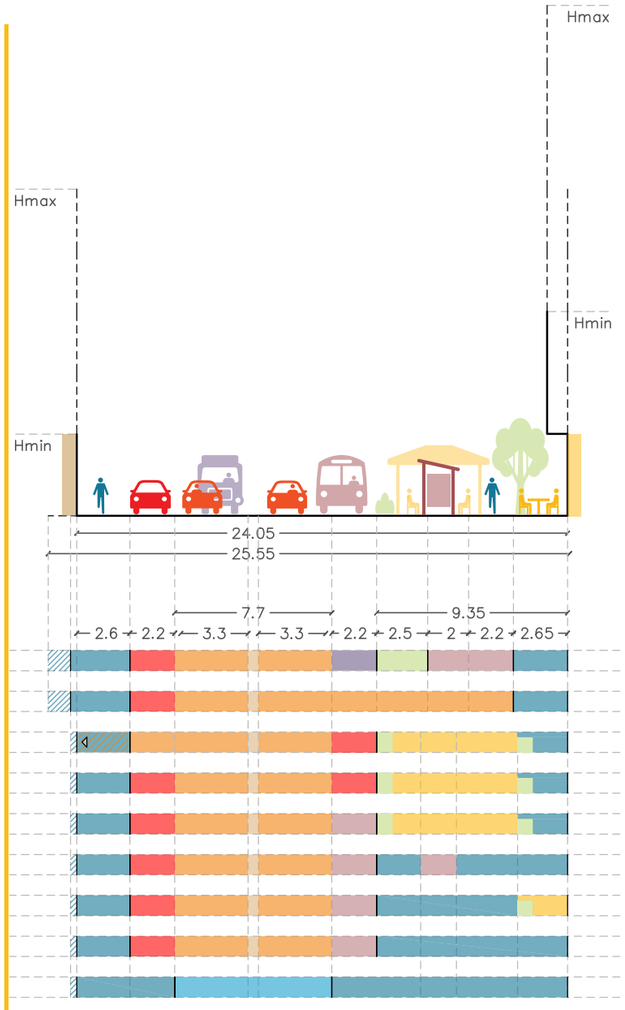
BIODIVERSITAT
- Sòl permeable
- Jardineres

ACTIVITATS
- Façanes actives i reculades
- Punts de venda
- Terrasses
- Àrees de joc



Secció tipus B (21,3m - 23,55m)

Tram 3 (Francesc Marimon I)

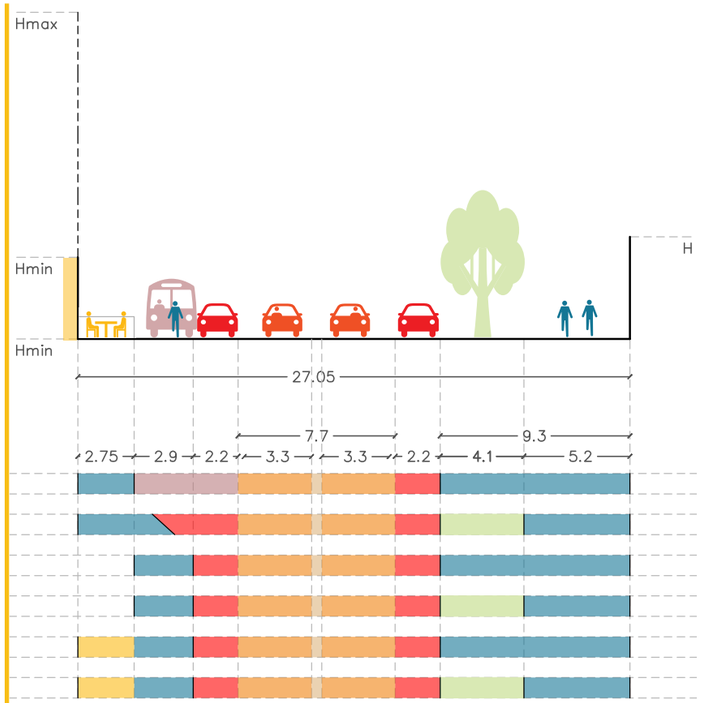


Secció tipus C (24,05m - 25,55m)

Tram 3 (Francesc Marimon I)

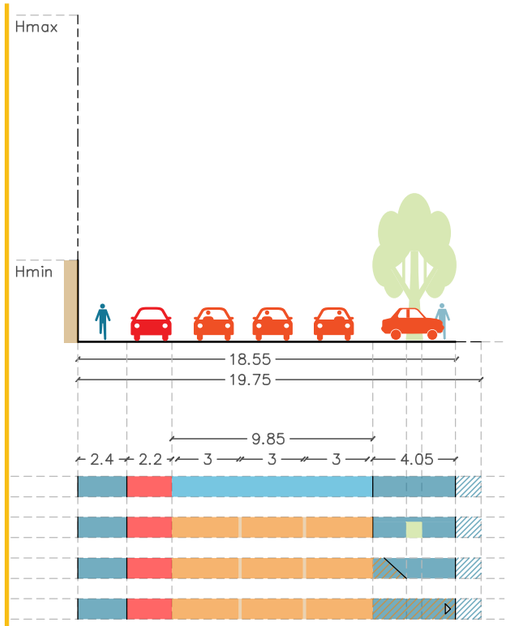
F. Marimon II

L'últim tram de l'avinguda, el que es troba més al sud, s'estén des de la plaça de la Unió fins a la Rotonda Sud i es diferencia encara més de la resta del viari per la seva major amplitud, la seva gran variabilitat de secció i per recollir el percentatge més gran de zones verdes, que s'estenen el 20% de la seva superfície. Des de la plaça de La Unió fins al carrer de la Passió, el viari mostra una forta asimetria entre la banda est i l'oest. A l'est, les voreres són constants, amb una franja enjardinada i arbres en filera, i els usos són majoritàriament residencials. Al costat oest, destaquen els locals de restauració, i l'amplària de les voreres és variable, amb la particularitat de terrasses privades en volums disconformes. A partir del Teatre de La Passió, un dels carrils d'aparcament passa a ser de circulació, i el carril central s'utilitza per a realitzar girs a l'esquerra. Al costat oest, trobem diversitat de comerços i, al costat est, arbres en filera. Una vegada passt el carrer de la Passió, la vorera es fa molt estreta per a permetre ampliar un carril més de vehicles que accedeixen a una línia d'aparcaments en semibateria, la qual cosa provoca la pèrdua dels arbres en filera. A partir del passeig de Tijola, l'avinguda Francesc Marimon II torna a canviar de secció i presenta asimetria d'usos. El costat est és residencial, mentre que el costat oest és industrial/suburbà. La vorera oest no està pavimentada i s'ha convertit en un aparcament informal. En aquest tram, l'avinguda compta amb 4 carrils de circulació de vehicles, 2 per cada sentit, una franja d'aparcament en línia a cada costat, i una franja de vegetació amb arbres en filera, però entre els carrils de vehicles, no al costat de la vorera. En el tram final de l'avinguda (secció tipus H), la vorera oest ha estat arreglada recentment, amb paviment de panot gris a diferència de la resta dels trams. A més, s'han instal·lat dues franges d'arbres, lledoners, en alineació per a embellir l'espai i proporcionar ombra als vianants.



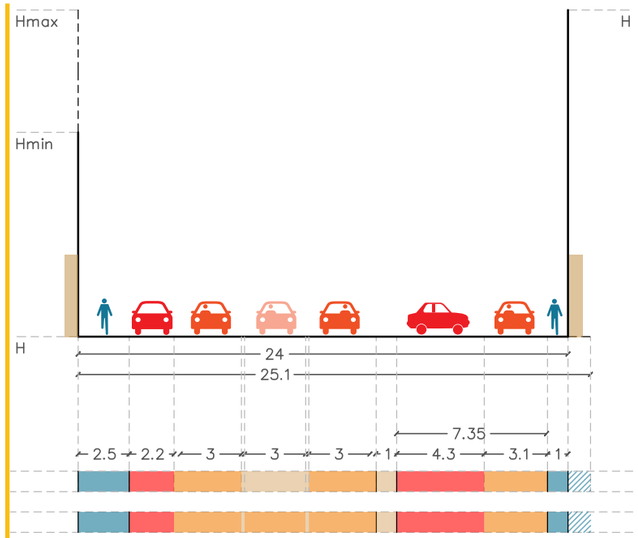
Secció tipus D (27,05m)

Tram 4 (Francesc Miramon II)



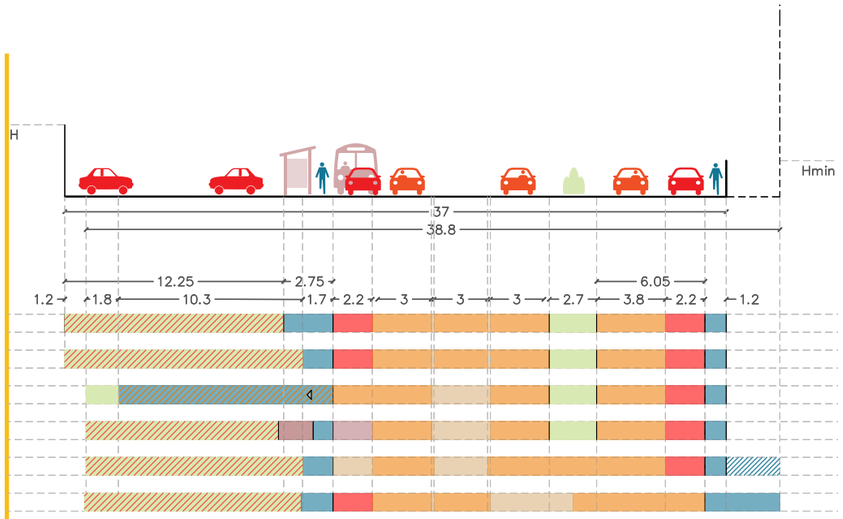
Secció tipus E (18,55m - 19,75m)

Tram 4 (Francesc Miramon II)



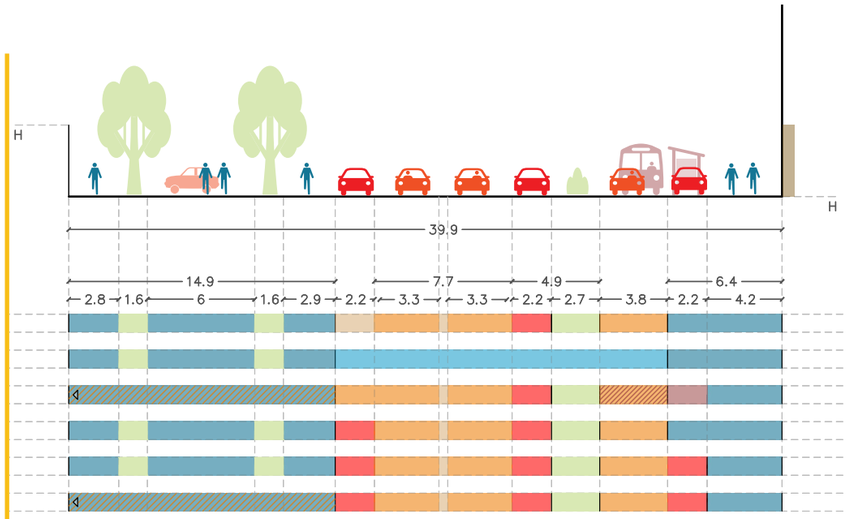
Secció tipus F (24m - 25,1m)

Tram 4 (Francesc Miramon II)



Secció tipus G (23,75m - 26,7m)

Tram 4 (Francesc Miramon II)



Secció tipus H (39,75m - 39,9m)

Tram 4 (Francesc Miramon II)

FRANCESC MACIÀ

FRANCESC MARIMON



PRINCIPALS CRUÏLLES

Hi ha cinc encreuaments principals que travessen l'antiga N-II des de la rotonda de les Girafes a l'inici de F. Macià fins a la rotonda Sud de F. Marimon. Aquestes cruïlles són la rotonda de les Girafes, la rotonda de Balmes, la rotonda de la carretera Piera al costat de Cal Vives i la rotonda de La Unió. Cadascuna d'elles connecta a l'avinguda amb diferents nuclis urbans, però pateixen una feblesa comuna: l'escassa prioritat per als vianants, una qüestió que haurà de ser tractada a través de les propostes de reurbanització.

La rotonda de les Girafes es troba en l'extrem de l'eix més pròxim a la muntanya. Es tracta d'una rotonda de gran grandària que dona pas a l'ús industrial del municipi en la qual la mobilitat està pensada principalment per al vehicle motoritzat.

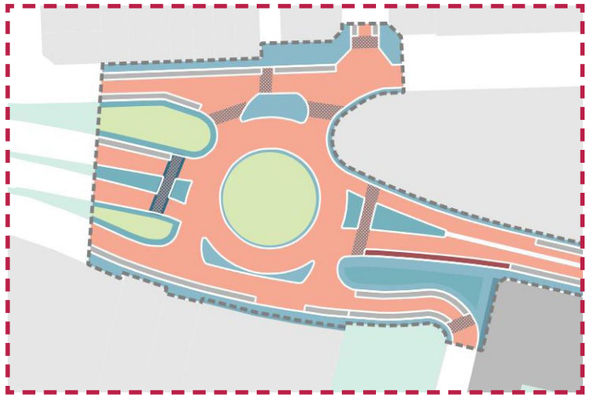
La rotonda de Balmes connecta el centre del nucli urbà amb la zona nord de La Plana. És un encreuament de gran importància i valor paisatgístic, però manca una urbanització concorde. La rotonda només està senyalitzada i les zones de bancs limítrofes no tenen un disseny unitari i dificulten el trànsit per als vianants.

Cruïlla Calç Vives comença a la rotonda de la carretera de Piera, un node urbà que connecta la zona centre d'Esparreguera amb la zona sud de La Plana i l'autovia del Nord-est. És un dels encreuaments en els quals es localitza un major nombre d'equipaments, a més del parc de Cal Vives, la qual cosa dona lloc a un major trànsit i conflicte entre el cotxe i el vianant.

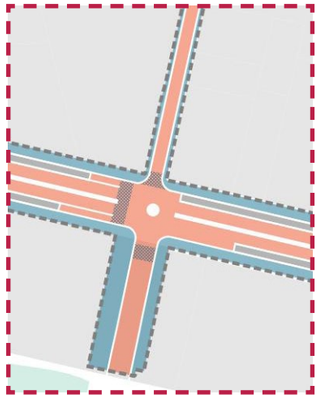
La rotonda de La Unió dona servei a sis carrers, la qual cosa fa que la circulació sigui excessivament complexa tant per al vehicle privat com per al vianant. La seva proximitat a la plaça de La Unió, on destaca una presència més alta de vegetació i de diversitat d'usos (parc infantil, comerços, bars, etc.), suposa una oportunitat d'ampliació de la zona verda i de continuïtat de l'espai públic.

La rotonda Sud és l'accés i sortida sud del municipi cap a Arbrera, i la mobilitat està pensada principalment per al vehicle motoritzat. No obstant això, la dotació de zones verdes que conformen aquest encreuament té un gran potencial, encara que actualment estan escassament utilitzades.

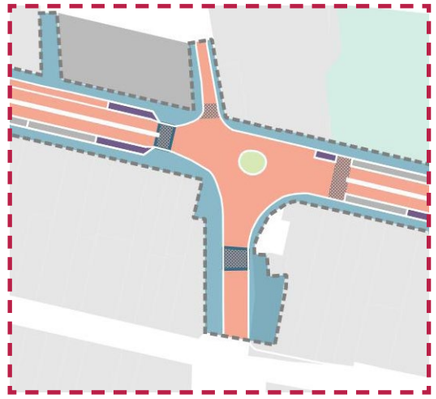
C1 Rotonda Girafes



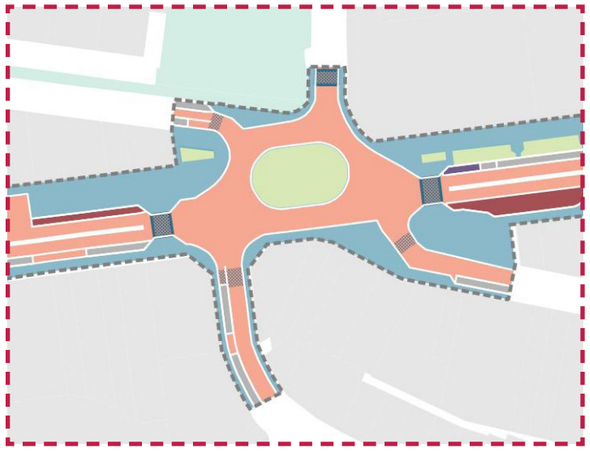
C2 Frances Macià - Balbes



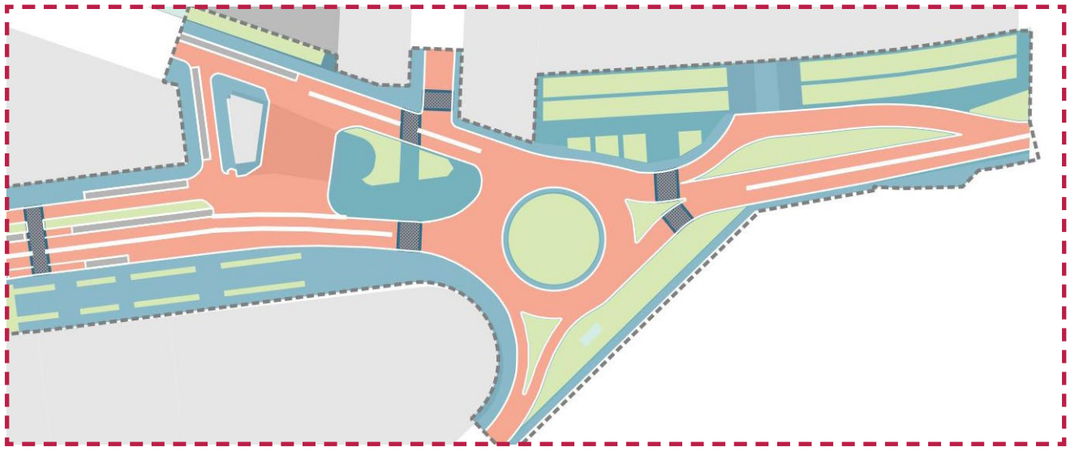
C3 Cal Vives



C4 La Unió



C5 Rotonda Sud



3.2. Connectivitat, accessibilitat i seguretat

X_Xarxa. Connectivitat, accessibilitat i seguretat

La connectivitat, accessibilitat i seguretat del viari es reflecteix en les diferents maneres de mobilitat: transport públic, motoritzat, ciclista i per als vianants. En la reurbanització de l'avinguda aquesta és la primera capa que condicionarà el futur ús i funcionament d'aquesta artèria d'Esparreguera. Partim de l'anàlisi de la seva situació actual on les dades i percepcions reflecteixen un elevat marge de millora per a cadascun dels temes analitzats.

X1 Xarxa transport públic.

En primer lloc, el transport públic dona servei a les principals línies urbanes i interurbanes que connecten Esparreguera amb el seu entorn i els diferents barris. Encara que s'observa una bona distribució en el nombre de parades d'autobús, hi ha problemes en algunes localitzacions a causa de l'escassa accessibilitat i seguretat, així com deficiències en el confort per a l'espera. Els ciutadans demanden millores en el servei de la xarxa, incloent-hi un 50% que reclama noves línies interurbanes i un 32% que exigeix millores en la xarxa municipal.

X2 Xarxa motoritzada i aparcament, X3 Xarxa carrega i descarga.

Quant a la xarxa motoritzada i a l'aparcament, l'estructura actual del viari prioritza el transport motoritzat, com s'observa en l'elevat percentatge de calçada destinat a la circulació i a l'aparcament. L'anàlisi identifica trams en F. Marimon II on es pot aconseguir una velocitat superior a la desitjable, la qual cosa es confirma pel 32% de la participació. No obstant això, el 52% de la participació també detecta punts en hores punta on es produeixen congestions, qüestió relacionada amb l'elevada dependència del vehicle privat i no tant amb el disseny viari. L'altre aspecte que condiciona el repartiment modal és la superfície destinada als aparcaments. Més del 54% de les persones consideren que l'aparcament té un impacte negatiu en el viari, però es considera que són necessaris si no hi ha espais alternatius on aparcar.

X4 Xarxa ciclista.

L'avinguda presenta mancances d'infraestructura específica per a aquesta manera de mobilitat, la qual cosa fa que actualment sigui perillós, ja que no està senyalitzat ni incorporat a la xarxa. El 50% de les persones participants consideren necessari un carril bici específic perquè sigui segur aquesta manera de mobilitat.

X5 Xarxa per als vianants accessible i X6 Xarxa per als vianants segura.

Finalment, la mobilitat per als vianants ha de ser accessible, segura i agradable en tota la extensió longitudinal i transversal de l'avinguda. A hores d'ara, els recorreguts per als vianants estan fragmentats i interromputs per canvis en les seccions de vorera, la qual cosa fa que entre el 12% i el 30% de la població participant eviti creuar algun tram. A més, es percep com un carrer insegur a causa de la falta de visibilitat i als encreuaments perillosos, segons aproximadament el 35% dels participants.

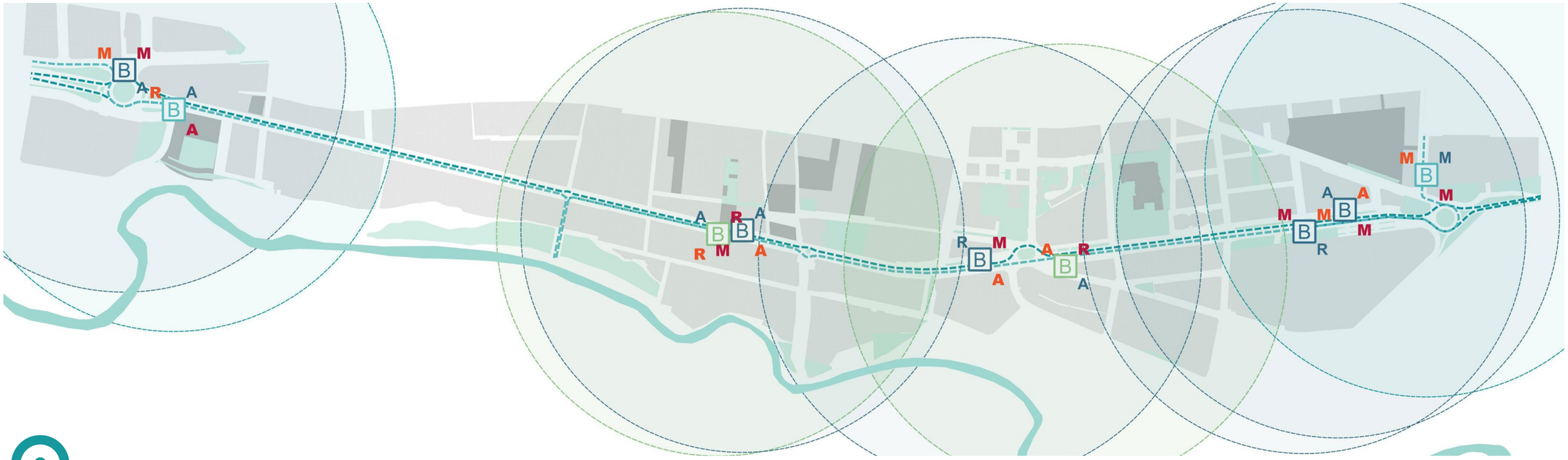
	GENERAL			TRANSPORT PÚBLIC			MOTORITZAT					LOGÍSTICA			CICLISTA		VIANANTS					
	Superficie m2	Longitud m	Seccions (amples)	Núm. parades d'autobús	% Sup .no coberta (cobertura 300m)	% Parades no accessibles	Sup. calçada	% calçada / total (inclòs aparcament)	% calçada / total (inclòs aparcament)	Carrils motoritzats i dimensions	Distància max. entre reductors de velocitat	Places d'aparcament	Superficie d'aparcament	Sup. càrrega i descàrrega	Punts carrega i descàrrega insegurs	Longitud carril bici	Encreuaments insegurs	Amples de vorera	Sup. vorera	% vorera / total	% vorera asccesible / total	Punts ingeuros	% passos per als vianants existents / necessaris
Francesc Marcia I	22.578	683	16,45-18,4	2	13 %	50 %	37044	58%	58%	2 (3,3)	257	171	8.1%	22	0	180	0	1-9,95	8419	37 %	96 %	4	68 %
Francesc Macia II	8.676	356	16,45-18,4	2	0 %	50 %	13204	60%	60%	2 (3,3)	122	65	7.6%	142	0	0	1 (Cal Vives)	0,7-5,5	3389	39 %	94 %	2	91 %
Francesc Marimon I	12.116	374	16,45-25,55	2	0 %	50 %	5228	56%	56%	2 (3,3)	280	53	4.6%	143	1	0	1 (Cal Vives)	1,55-9,5	4711	39 %	95 %	1	94 %
Francesc Marimon II	31.424	736	18,55-39,90	4	0 %	50 %	6829	49%	49%	3 (3-3,3)	388	166	5.1%	46	0	0	0	1,1-6	9523	30 %	88 %	3	71 %
Total	68.061	2.013	16,45-39,90	10	4 %	50 %	15417	54%	54%	(3-3,3)	388	455	5.2%	353	1	180	1	1-9,95	26042	38 %	93 %	10	78 %

X1_Xarxa transport públic

INDICADORS TÉCNICS

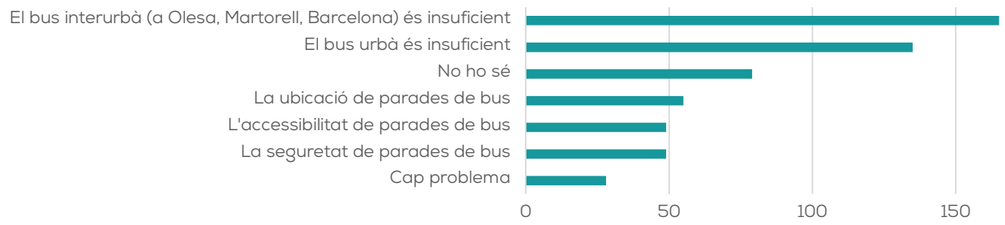
- Parades d'autobús: el carrer compta amb 4 punts en els quals es concentren un total de 9 parades d'autobús urbanes i interurbanes. Aquestes parades deixen parcialment sense cobertura al tram de F. Macià I. Durant el treball de camp, s'ha observat que l'adequació de les parades d'autobús és insuficient, ja que l'accessibilitat per als vianants i la seguretat resulten deficients per l'escassa visibilitat. No obstant això, el confort de les parades resulta més adequat en general, excepte en les parades interurbanes dels extrems de Marimon II per no disposar de cap mena de marquesina o banc.

- Línies de transport públic: s'ha observat una manca de línies de transport interurbà que connectin l'avinguda principal d'Esparreguera amb les estacions de rodalia d'Olesa i Martorell. Així mateix, existeix una manca de línies urbanes que connectin l'antiga N-II amb les urbanitzacions de Can Vinyals i Colònia Sedó.



PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusins entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

- Parades d'autobús: es reclama la necessitat de millorar les parades d'autobús. A la parada MB 0238 a vegades es generen situacions conflictives entre els autobusos que no poden parar i els cotxes que aparquen en l'espai reservat pels autobusos, es demana la seva reubicació i també s'hi troben problemes d'accessibilitat. A la parada de bus MB 0235 es considera necessari incorporar més bancs i ampliar la superfície ombrejada



- Xarxa de transport públic: s'indica falta de puntualitat, l'escassa freqüència i els problemes respecte als itineraris, problemes que es considerin més importants en el transport interurbà. Es demana que es reforci la mobilitat interna amb transport públic. Durant la passejada exploratòria es va valorar la possibilitat d'implementar un autobús llançadora que faci un recorregut d'anada i tornada al llarg de l'eix Francesc Macià-Francesc Marimon, per facilitar que les persones aparquessin als extrems nord i sud de l'eix i arribin a la Zona Centre en l'autobús.

X2_Xarxa motoritzada i aparcament

INDICADORS TÉCNICS

- Velocitat del trànsit. El viari compta amb passos de zebra elevats i guals que redueixen la velocitat general. No obstant això, s'observa que en el tram de F. Marimon II, on el viari arriba a disposar de 4 carrils, hi ha una distància de gairebé 400 metres sense cap gual reductor, però amb passos de zebra semaforitzats.

- Congestió. Durant el treball de camp es van veure conflictes puntuals a causa de la circulació de vehicles de major grandària i en els encreuaments per conflictes de prioritat a Balmes, així com a causa de les hores punta d'entrada i sortida dels col·legis en l'encreuament de Cal Vives.

- Aparcaments. Les places d'estacionament en superfície als costats del carrer representen entre el 5% i el 8% del total de la superfície del viari, mentre que la superfície de vorera és el 30 i el 38% . El nivell d'ocupació de l'aparcament segons el treball de camp és elevat en tan sols el 50% de les zones d'estacionament. A més de l'estacionament en calçada la dotació de places s'amplia amb aparcaments en l'àrea d'influència de l'avinguda a una distància màxima de 300 metres, es concreta en 4 aparcaments públics, alguns d'ells de caràcter provisional, que donen servei a tots els trams excepte a F. Maciá II. A més d'altres aparcaments privats coberts i solars privats amb ús provisional com a aparcament.

Superfície calçada en àmbit
Pas per als vianants amb gual
Badenes per a reducció de velocitat
A-2 i principals accessos
Pas elevat
Aparcament
Aparcament zona blava
Ocupació alta*
Ocupació mitjana*
Zones congestió de vehicles*
Plaça reservada
Cobertura 100m de plaça reservada
Pàrquing públic
Cobertura 300m de pàrquing públic
Zona d'aparcament no regulada
Cobertura 300m de zona d'aparcament no regulada

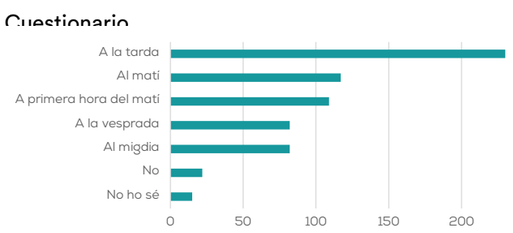
**Informació de treball de camp*

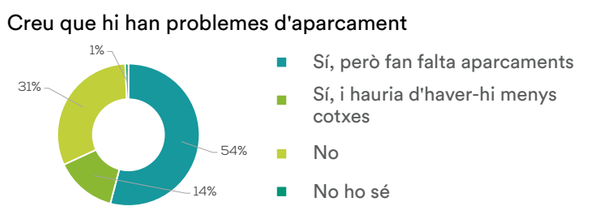


PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusins entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

- Velocitat del trànsit: Un 32% de les respostes consideren que la velocitat és elevada a tots quatre trams. Es detecten moments crítics de congestió a l'entrada i sortida dels diversos col·legis (a la tarda i al matí). El pas dels camions d'escombraries o de vehicles de grans dimensions bloquegen el trànsit. Al passeig exploratori es va compartir que alguns vehicles passen a alta velocitat al voltant de la rotonda de l'av. Francesc Macià-carretera de Piera i generen inseguretat entre alguns vianants que caminen per les voreres.
- Congestió: a través del qüestionari i el passeig exploratori s'identifiquen problemes de congestió i velocitat a la cruïlla de Balmes, Piera i La Unió.
- Aparcament: el 54% dels entrevistats consideren que els aparcaments generen problemes, però que no són suficients. La possible solució més esmentada és la d'aparcaments dissuasius







X3_Xarxa carrega i descarga.

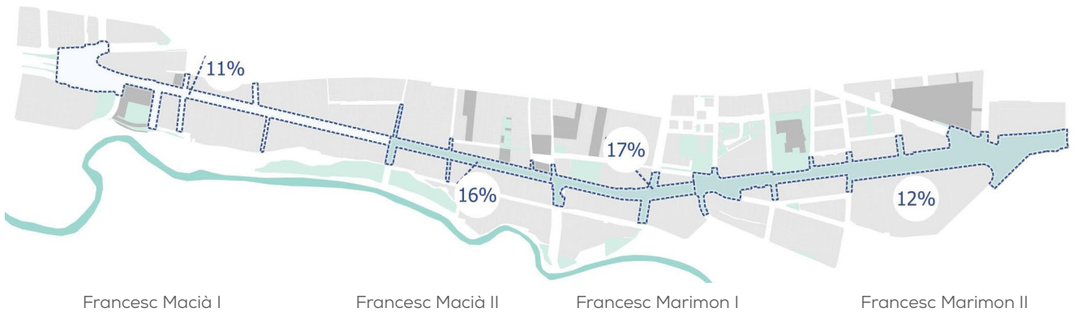
INDICADORS TÉCNICS

- Zones de càrrega i descàrrega: els punts de càrrega i descàrrega es localitzen en els trams centrals del viari, queden desproveïts els extrems es a dir les dues entrades a l'avinguda. S'observen una concentració d'àrees de descàrregues pròximes a l'encreuament de Cal Vives, en la qual s'observen conflictes amb la zona de contenidors i amb la congestió de vehicles provocada pels equipaments annexos (col·legi).



PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusins entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

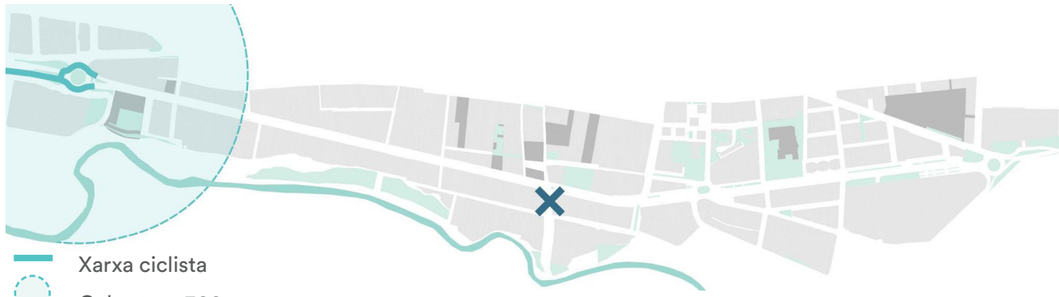
- Àrees de càrrega i descàrrega: la consideració és negativa entorn de la utilització de les zones de càrrega i descàrrega. S'indica un mal ús habitual d'aquestes zones, a més d'insuficiència d'espai en algunes zones concretes com entre la carretera de Piera i c. Sant Joan.



X4_Xarxa ciclista.

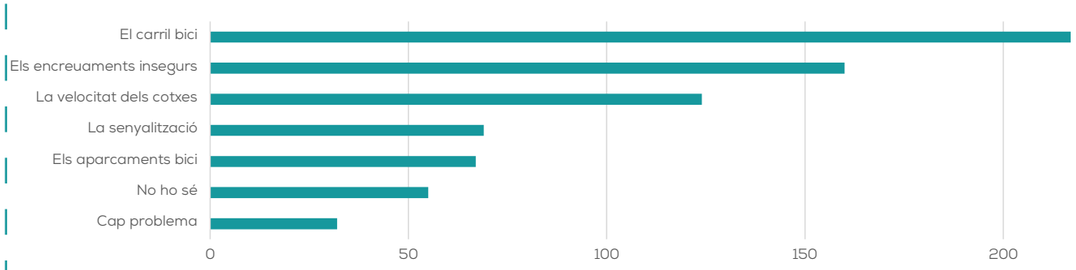
INDICADORS TÉCNICS

- Continuïtat de la xarxa ciclista: la xarxa ciclista és incompleta, ja que només és present a l'avinguda a l'inici de la rotonda de les Girafes, mentre que la resta del viari no disposa de carril ciclista propi ni senyalització de carril de convivència ciclista. S'ha identificat, gràcies al treball de camp, una falta de seguretat en la connexió de l'Avinguda amb la B-231 que connecta les urbanitzacions amb el nucli urbà, és a dir l'encreuament de Cal Vives. Per a millorar la mobilitat sostenible i augmentar la seguretat dels ciclistes, és necessari ampliar la xarxa ciclista en el viari i garantir la seguretat en els punts conflictius de l'avinguda.
- Intensitat d'ús: Durant el treball de camp s'ha apreciat una presència moderada de ciclistes i vehicles de mobilitat personal (patinets).



PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusins entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

- Xarxa ciclista: principalment, la reivindicació quant a mobilitat ciclista va orientada a la falta d'espai per a la bicicleta al carrer, ja que no existeix carril bici o senyalística específica que pugui regular la circulació de bicicletes. Aquesta situació pot tornar-se perillosa a causa dels encreuaments insegurs i a la velocitat dels cotxes.




Vidre








0257 LYN

X5_ Xarxa per als vianants accessible

ANÀLISI TÈCNIC

- Fluxos de vianants quotidianes i accessibles: a partir del treball de camp, s'ha observat que el flux més gran de vianants es produeix en la confluència de Marimon I i Macià II. Aquest lloc és on es creuen els principals trajectes transversals de l'illa de vianants del centre històric i l'equipament escolar.

- Accessibilitat dels itineraris quotidians: els itineraris longitudinals al llarg del viari presenten diverses problemàtiques d'accessibilitat en els quatre trams, sense excepció. Això es deu al fet que hi ha trams amb un ample inferior a 1,8 metres, paviment degradat, mobiliari que interromp el pas lliure d'1,8 metres i falta de passos de zebra en els extrems de la rotonda Sud i les Girafes. Quant als itineraris transversals, es veuen passos per als vianants insuficients, especialment en les rotondes d'accés i en l'encreuament de Balmes. A més, hi ha cruïlles amb problemes d'accessibilitat a causa del paviment i altres obstacles. D'altra banda, s'ha detectat falta de pas per als vianants a La Fulla, escassa permeabilitat a Cal Vives i el Mercat, i falta d'accessibilitat a l'Ateneu.

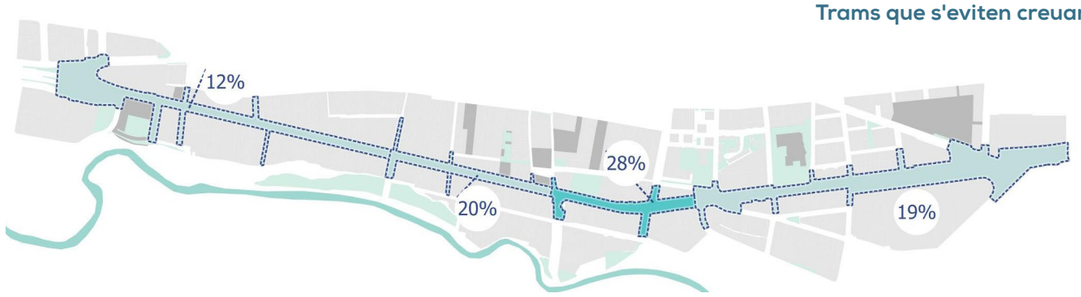
Xarxa vianats



PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusins entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

- Fluxos de vianants quotidianes i accessibles: Francesc Marimon II és el tram que més s'evita caminar. Principalment, s'evita transitar per les zones on el paviment es troba en mal estat o existeixen problemes amb les voreres. A més, en creuar les zones on els passos de vianants no té regulada la velocitat (semàfors, guals), a més destaca com no accessible Francesc Macià 121 i com mal ubicats a Francesc Macià, 7 (davant del mercat) i el de la carretera Piera 2.
- Es destaca el tram de vorera compresa entre el parc de Cal Vives i el carrer de Sant Joan, té greus mancances d'accessibilitat física, generades per les entrades de vehicles de l'antic solar de rentatge de cotxes. Així mateix, el tram de carrer des de la parada de bus MB 0241 fins a l'Àuria Fil.

Trams que s'eviten creuar



Accessibilitat als equipaments



EQUIPAMIENTS
- Administratiu
- Cultural
- Esportiu
- Educatiu
- Mercat

ZONES VERDES URBANES
- Actualment aparcament
- Espai verd es transició amb l'entorn
- Jardí
- Parc
- Plaza arbrada
- Espai verd en equipament
- Equipament o zona verda sense accés adequat *

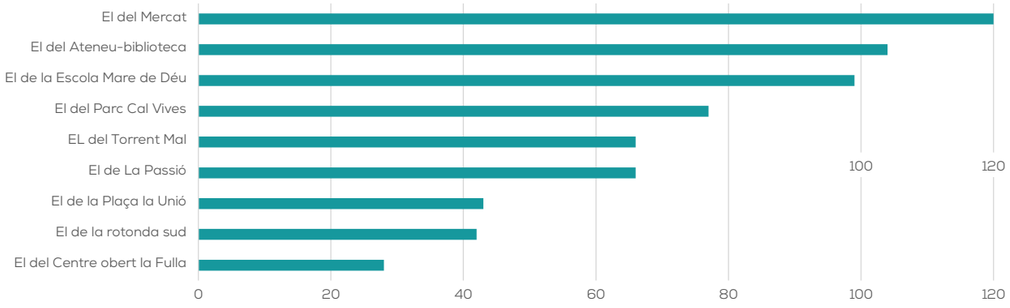
PASSOS PER ALS VIANANTS D'ACCÉS A EQUIPAMENTS I ZONES VERDES
- Falta de pas per als vianants
- Accés a equipament
- Accés a zona verda
- Accés a zona verda actualment aparcament
- Accés a zona d'aparcament no regulada i parada d'autobús
- Accés a parada d'autobús

**Informació de treball de camp*

PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

- Accessibilitat als equipaments: El 48% de les entrevistades consideren que no és accessible arribar als recursos públics des de l'avinguda. Es va evidenciar que no existeixen zones verdes suficients per al gaudi de la ciutadania. A més s'indica que les existents no s'utilitzen. En qualsevol cas, en els comentaris, es fa referència a l'estat poc accessible dels espais públics especialment del mercat i de l'Ateneu. Pel que fa a la relació amb espais naturals, com el Torrent Mal, el camí més freqüentat per accedir a la riera i als horts és a través de la Baixada Torrent Mal. L'accés des de la carretera de Piera es considera un cul-de-sac abandonat i descuidat

Adequació de l'accessibilitat a equipaments



X6 Xarxa per als vianants segura

ANÀLISI TÈCNICA

- Seguretat: el treball de camp ha permès identificar passos amb escassa visibilitat i activitat que poden generar una percepció d'inseguretat. Aquests punts es troben en F. Macià I en la vorera estreta al costat del solar, a l'encreuament de Balmes i enfront dels equipaments de l'Ateneu i la Passió per falta de visibilitat, a més del tram de F. Marimon II amb aparcament en bateria i el encreuament interior a l'edifici obert al carrer.



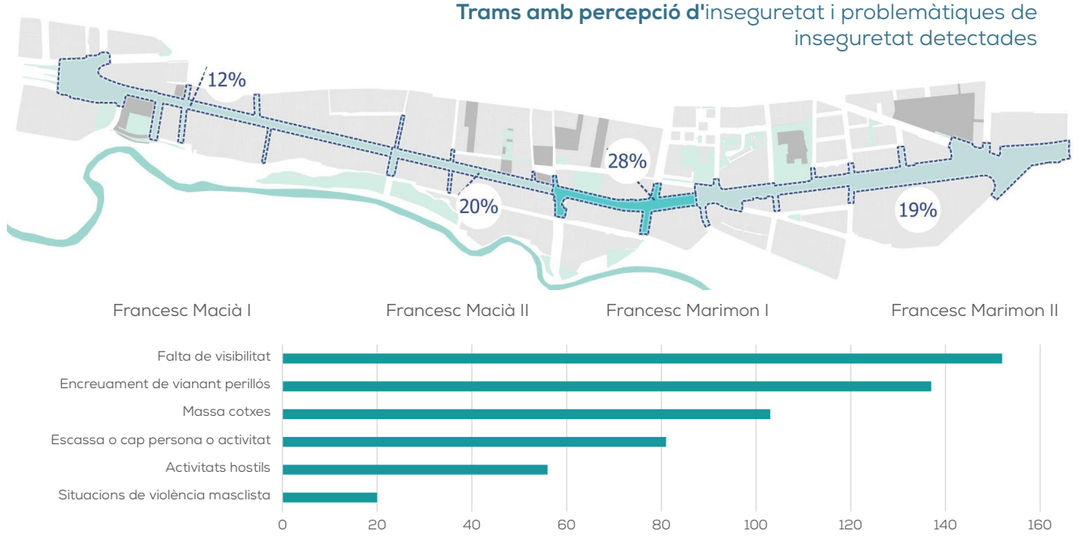
- Percepció d'inseguretat
- Pas per als vianants amb falta de visibilitat *
- Pas per als vianants insegur per velocitat de vehicles *

** Informació de treball de camp*

PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

- Seguretat. Es comenta que la falta d'il·luminació a la nit com un factor d'inseguretat per a les persones enquestades. Que destaca entre el parc de Cal Vives i el carrer de Sant Joan és un espai totalment fosc. Referent a això també s'indiquen comportaments incívics associats a la vida nocturna del municipi. Pel que fa als encreuaments de vianants insegurs, durant la passejada exploratòria es van assenyalar diversos passos de vianants percebuts com a insegurs perquè compten amb places d'aparcament molt properes que obstrueixen la visibilitat.. D'altra banda, també es comenta l'elevada velocitat dels vehicles a la via i la inseguretat que això genera en el vianant. Destaca la rotonda de l'av. Francesc Macià-carretera de Piera i la maca de visibilitat als passos de vianants.

Trams amb percepció d'inseguretat i problemàtiques de inseguretat detectades



3.3 Naturalesa, confort i atractiu

E_Espai. Naturalesa, confort i atractiu

La segona dimensió aborda les característiques fonamentals que determinen la sostenibilitat i resiliència dels espais públics d'una ciutat, així com el seu nivell de confort i atractiu, perquè qualsevol persona pugui gaudir-los. Una xarxa viària naturalitzada condiciona tant el comportament ambiental de la ciutat com la qualitat de vida dels seus habitants.

E1 Benestar i confort:

Més del 82% de les persones participants consideren que l'avinguda no és un espai agradable per a estar. Consideren que l'espai per als vianants és inadequat, que els espais verds són insuficients i que tant el soroll com la qualitat dels edificis no afavoreixen el gaudi del viari. L'anàlisi mostra una manca de vegetació per a controlar el confort climàtic a més de la manca d'una il·luminació adequada, ja que aquesta està dirigida a la calçada i no a l'espai per als vianants, la qual cosa limita el confort nocturn del carrer.

E2 Verd Urbà:

És un dels paràmetres que presenta pitjors valors tant des del punt de vista tècnic com per la valoració ciutadana. A l'Avinguda de Francesc Macià no existeixen zones verdes, ni presència vegetal ni arbratge. A l'Avinguda de Francesc Marimon, aquestes zones són escasses, a excepció del tram Marimon-II on s'aconsegueix un 20% de zones verdes amb una elevada diversitat d'arbratge. Un 83% de les persones participants reclamen més arbrat, i un 90% més zona verda per al conjunt del carrer.

E3 Gestió de recursos ambientals:

L'avinguda ha renovat en part les instal·lacions urbanes, com és la xarxa elèctrica. No obstant això, la xarxa de clavegueram resulta obsoleta i no integra sistemes de drenatge sostenible. El 32% de la participació reconeix la necessitat de millora del clavegueram i destaca com a problema les inundacions de les voreres. Quant a la gestió de residus, malgrat tenir en compte que el sistema s'està renovant es detecta la necessitat d'incrementar alguns punts de recollida i reduir els impactes en l'accessibilitat i seguretat que aquests generen. El 62% de la participació afirma la necessitat de millorar la gestió de residus amb més punts de recollida i una millor neteja i manteniment.

E4. Equipament de l'espai públic:

Un dels aspectes més febles del viari és la dotació i adequació de punts de descans. Tan sols existeixen 5 punts d'estança quan hauria d'haver-hi un mínim de 20 zones de descans, una cada 100 metres. La població reconeix aquesta manca, el 80% considera necessari més bancs i papereres.

E5. Paisatge i patrimoni:

El 79% de les persones participants consideren les vistes al Parc del Montserrat l'element més representatiu de l'avinguda, a més de l'Ateneu i el Mercat. L'avinguda té un elevat caràcter identitari per a Esparreguera, dotat amb equipaments i béns d'interès, però que, no obstant això, el disseny del carrer no ho aprofita. Al seu torn, s'identifica un elevat nombre d'impactes paisatgístics conseqüència de solars, mitgeres i incoherència en el disseny, qüestió que corroboren el 76% de la participació.

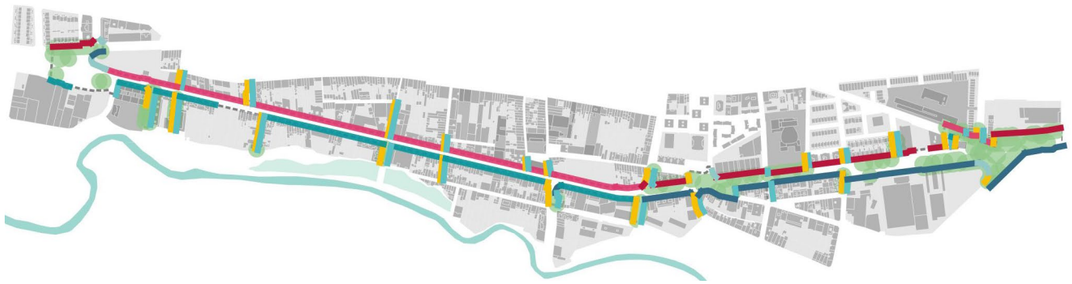
	GENERAL			BENESTAR I CONFORT		INFAESTTRUCT.		VERD URBÀ			EQUIPAMIENT			PAISATGE I PATRIMONI		
	Superficie m2	Longitud m	Seccions (amples)	Àrea d'ombra estimada	% Àrea d'ombra estimada / total	Núm. lluminàries	Núm. lluminàries cada 200m	Núm. arbres	Arbratge urbà Núm. arbres / 100m2	Diversitat d'arbrat Núm. d'espècies	Sòl permeable Sup. zona verda	Núm. de bancs	Núm. bancs / 5ml	Núm. d'elements singulars	Nivell d'impactes en el paisatge	Presència de dones en nomenclatures de carrers
Francesc Marcia I	22.578	683	16,45-18,4	15805	70 %	37044	58%	48	0,213	6 (+8 sin identificar)	1246	7	1,02	1 (Antic Hotel/Restaurant	3 (negativos) y 2(positivos)	0
Francesc Macia II	8.676	356	16,45-18,4	6941	80 %	13204	60%	7	0,081	2 (+2 sin identificar)	29	6	1,69	2 (Ateneu y Mercado)	1 (negativo)	0
Francesc Marimon I	12.116	374	16,45-25,55	7270	60 %	5228	56%	42	0,347	9	549	2	0,53	0	3 (negativos) y 2(positivos)	0
Francesc Marimon II	31.424	736	18,55-39,90	9427	30 %	6829	49%	148	0,471	13 (+4 sin identificar)	6274	9	1,22	1 (la Creu)	1 (negativo)	0
Total	68.061	2.013	16,45-39,90	40837	60 %	15417	54%	202	0,297		7619	17	0,84			0

E1_ Benestar i confort

ANÁLISI TÈCNICA

Projecció d'ombres

És important tenir en compte l'orientació del viari i com afecta la incidència del sol en les façanes. En aquest cas, el viari presenta una orientació nord/sud amb desviament de 26° a F. Macià i de 47° a F. Marimon, la qual cosa permet que totes dues façanes rebin llum solar durant gran part del dia. No obstant això, és rellevant destacar que la façana de nombres parells és la més assolellada des del migdia fins al capvespre i, per tant, seria recomanable prendre mesures per a protegir-la del sol en determinades èpoques de l'any. A més, l'ample del viari a F. Marimon II amplia la superfície assolellada, la qual cosa pot afectar la il·luminació i la temperatura de l'entorn.



- Assolellament Aquest / Oest
- Assolellament Nord
- Assolellament Nord-oest
- Assolellament Sud
- Sud-est

Il·luminació

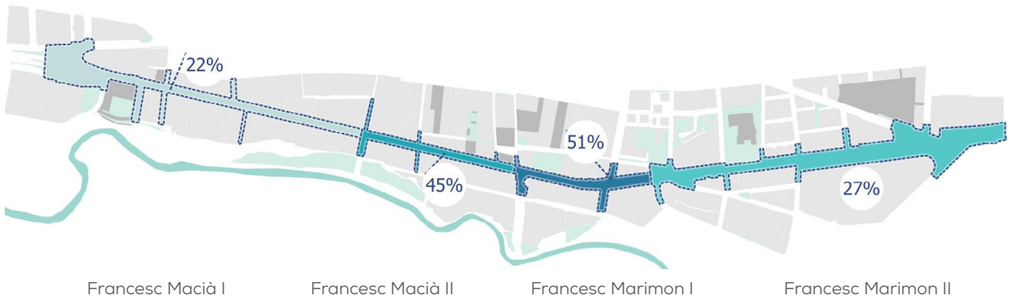
El carrer manté una il·luminació amb característiques de carretera en lloc de carrer urbà. Actualment, la densitat de lluminàries és inferior a la desitjable, amb lluminàries cada 25 metres aproximadament, mentre que l'òptim seria que estiguessin a una distància aproximadament de 10 metres. A més, existeixen trams a F. Marimon II de fins a 90 metres de vorera sense lluminària, la qual cosa pot generar problemes de seguretat i visibilitat per als vianants. Finalment, és important destacar el tram d'accés a F. Marcià I, al costat del solar, és on l'escassetat d'il·luminació incideix sobre la falta de percepció de seguretat visibilitat.



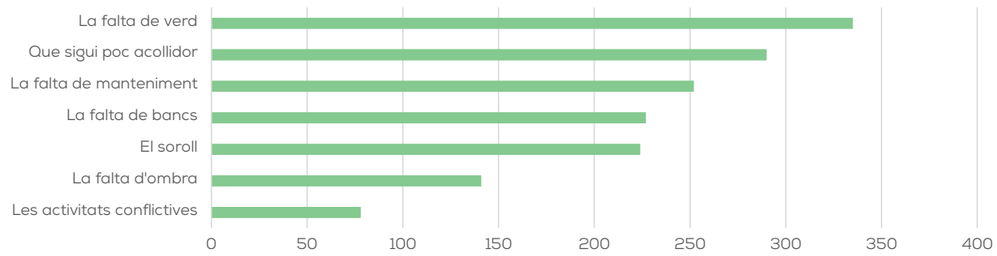
- Lluminàries en àmbit
- Tram sense lluminàries
- Il·luminació 200m2 (dins de l'àmbit)
- Il·luminació 200m2 (a menys de 100m d'àmbit)
- Il·luminació 200m2 (a menys de 200m d'àmbit)

PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

- **Benestar i confort.** L'opinió general d'un 82% dels enquestats és que la via no és agradable com a espai per a estar, sinó que té un caràcter absolutament funcional. Es comenta, d'una banda, la necessitat de transformar-la en un lloc amb major espai per als vianants, inclosos espais verds. D'altra banda, es fa una crítica a l'estat de les edificacions. Es considera un entorn degradat i amb una necessitat alta de regeneració, especialment les seves façanes.



- S'indica principalment la falta d'espais verds, la falta d'il·luminació general de tota la carretera així com la falta de disseny de qualitat a més d'un desenvolupament orientat al vehicle privat. Unes altres de les raons és que les voreres són petites, i estan en mal estat de manteniment.



E2_Verd urbà

ANÁLISI TÈCNICA

- Biodiversitat: s'ha identificat una falta d'arbres als carrers, especialment a F. Macià, on no existeixen exemplars en tota la seva longitud. L'excepció és la rotonda de les Girafes i els carrers transversals. A F. Marimon, només hi ha 0,4 arbres per cada 100 m², quan l'ideal seria tenir entre 2 i 4 arbres per cada 100 m². Malgrat això, es pot trobar una àmplia varietat d'espècies. Des de la rotonda de la Unió fins a la Passió, trobem mèlies i til·lers, a més de dos àlbers vells i alguns individus puntuals com són un ginkgo jove i coníferes a la rotonda de la Va unir. A Marimon II s'identifiquen altres espècies com són dos àlbers vells, oleàcies i passejos arbrats relativament recents amb lledoners, plàtans d'ombra i un xop, en la rotonda també destaquen ginkgos joves. Quant a la biodiversitat, només es troben arbustos en tests col·locats de manera discontínua al carrer, mentre que els escocells i les bandes verdes no tenen plantes herbàcies ni arbustives, la qual cosa limita la biodiversitat de la zona.



Copa 2-3m aprox.

Copa 3-5m aprox.

- Aesculus hippocastanum
- Cedrus atlantica
- Celtis australis
- Citrus × sinensis
- Espècie no identificada
- Fraxinus excelsior
- Ginkgo biloba
- Ligustrum lucidum
- Melia azedarach
- Olea europaea
- Phoenix canariensis
- Pinus pinea
- Platanus x acerifolia (P. hispanica)
- Populus alba
- Populus nigra 'Italica'
- Tilia x europaea
- Tilia x europaea (pequeño)
- .Espècie no identificada

- Superficies verdes :és important destacar que les superfícies verdes permeables són molt reduïdes, sent present solament en el tram de F. Marimon. Aquestes estan elevades sobre la cota de vorera i de calçada, això significa que no es recull l'escolament per al filtratge d'aigües pluvials, reduint la capacitat d'infiltració d'aigua al subsol. A més, s'aprecia que el terreny es troba compactat, la qual cosa pot dificultar encara més la permeabilitat del sòl. Finalment, és rellevant destacar l'oportunitat que suposa millorar la connectivitat vegetal entre l'avinguda i el Torrent Mal, de manera que els carrers perpendiculars a l'avinguda també es beneficiïn d'aquest entorn natural. Això permetria no sols augmentar la biodiversitat de la zona, sinó també reduir l'impacte de l'efecte illa de calor urbana, millorar la qualitat de l'aire i promoure la salut i el benestar dels residents. A més, la connectivitat verda podria crear corredors ecològics que afavoreixin la mobilitat de la fauna i la dispersió de llavors.

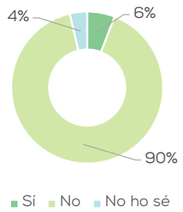


Espais verds urbans

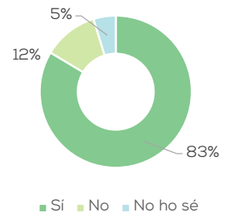
Espais verds d'equipaments

PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig exploratori

- Arbrat El 83% dels participants en l'enquesta pensen que és necessari incorporar més arbrat En els comentaris es recalca la inexistència d'arbratge o vegetació actualment al carrer. Es manifesta la preocupació al voltant de la compatibilitat del transport privat i de l'aparcament amb la implementació d'infraestructura verda.



- Zones vegetades: El 90% de les persones que han participat en l'enquesta pensen que no són prou àmplies les zones vegetades. En els comentaris es proposen diferents alternatives per a incorporar zones verdes: parterres, jardins...
- Durant la passejada exploratòria es van identificar alguns llocs que podrien transformar-se en nous espais verds i que a hores d'ara són infrautilitzats i alguns llocs on caldria augmentar la vegetació i arbrat. Es destaquen zones potencials com zona d'aparcaments per a taxis situada davant de l'av. Francesc Marimon, 57, la cantonada sud de l'av. Francesc Marimon amb la carretera de Piera.



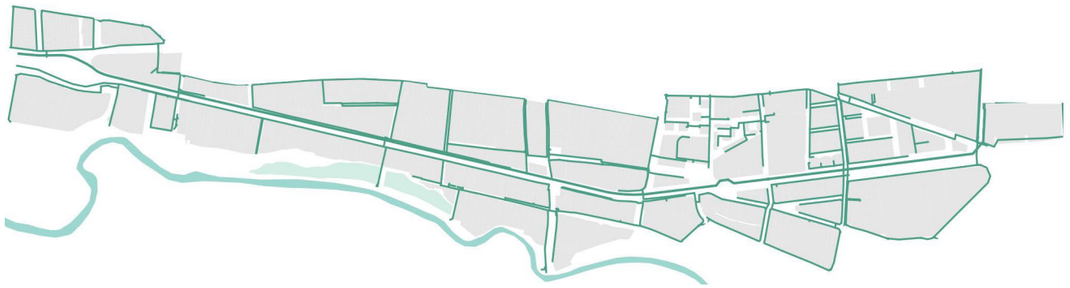
E3_Gestió de recursos ambientals

ANÁLISISI TÈCNICA

- Drenatge i sanejament / Proveïment aigua

El sistema el clavegueram no integra sistemes de drenatge sostenible que podrien aprofitar el pendent longitudinal del viari sud. L'estat de la xarxa és bastant deficient a causa de la falta de manteniment, es disposa un Pla Director de l'any 2013 del qual s'han anat executant diferents actuacions en els últims anys. Sobre els sistemes de drenatge urbà sostenible, no hi ha implantat cap punt on s'hagi executat un SUDS. La xarxa de proveïment d'aigua és millorable atès que es disposa d'unes dades de rendiments que ronden el 65%. Anualment la concessionària d'aigües renova amb les inversions les xarxes que es troben en pitjor estat.

Proveïment aigua



Drenatge i sanejament



- Xarxa elèctrica i telecomunicació / Xarxa elèctrica i telecomunicació

Hi ha una línia elèctrica al llarg de tot el carrer amb presència de pals tant de fusta com prefabricats de formigó. La xarxa elèctrica i de telecomunicacions en el nucli del poble, transcorre majoritàriament grapada per façana a excepció d'alguns encreuaments aeris i dels carrers de recent urbanització que es van soterrar totalment els serveis. L'estat d'ambdues és correcte, ja que no es té constància d'incidències importants en el subministrament de tots dos serveis.

Proveïment gas



Xarxa elèctrica

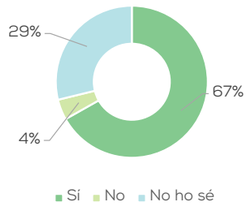


Xarxa telecomunicació

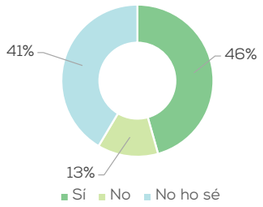


PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig

- **Xarxa de drenatge i sanejament :** destaca per l'elevat percentatge de participants que desconeix l'estat de les xarxes de drenatge i sanejament. Algunes persones destaquen que les voreres s'inunden durant els períodes de pluges.

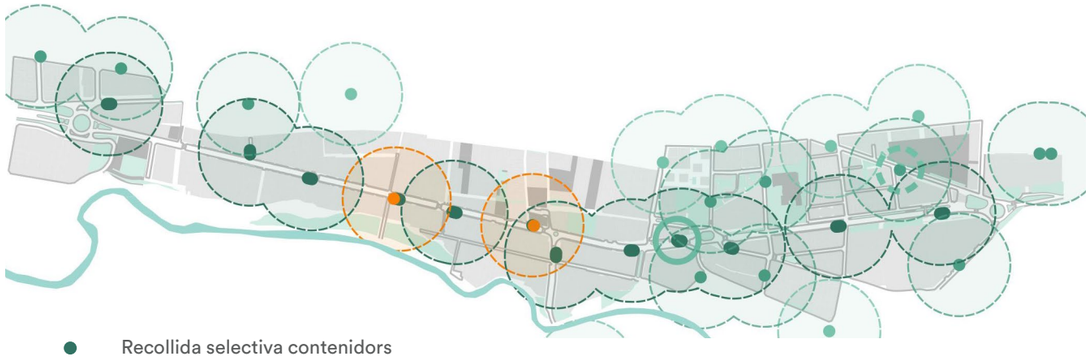


- **Xarxa d'infraestructura elèctrica i ADSL:** destaca per l'elevat percentatge de participants en l'enquesta que desconeix l'estat de la infraestructura elèctrica i d'ADSL. Es comenta que la instal·lació elèctrica és, actualment, aèria.



- Residus

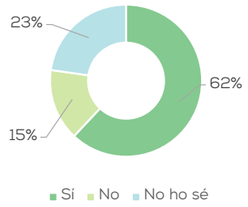
Quant a la cobertura dels punts de recollida de residus, s'ha observat que compleix amb una distància adequada de 100 metres, excepte en el tram inicial de Macià I, en el qual es veu afectat per un ampli solar. És rellevant destacar que el sistema de recollida de residus és soterrat en la major part de la zona, no obstant això, enfront del mercat es localitzen contenidors a la superfície. D'altra banda, s'ha identificat que alguns dels contenidors situats al costat de l'encreuament de la Unió i a la parada d'autobús generen problemes d'accessibilitat. El sistema de recollida de residus es renova enguany a contenidors en superfície.



- Recollida selectiva contenidors
- Contenidor d'oli
- Cobertura 100m (dins de l'àmbit)
- Cobertura 100m (a menys de 100m d'àmbit)
- Cobertura 100m (a menys de 200m d'àmbit)
- Cobertura 100m d'oli

PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig

- **Residus** El 62% considera adquat el sistema. Esparreguera es troba actualment en procés de canvi del seu model de recollida de residus, per la qual cosa va en la línia de les respostes recollides.
- Els principals problemes que s'identifiquen tenen a veure amb la insuficiència de punts de recollida, els horaris i la brutícia en els entorns. També es proposa el sistema de recollida porta a porta.

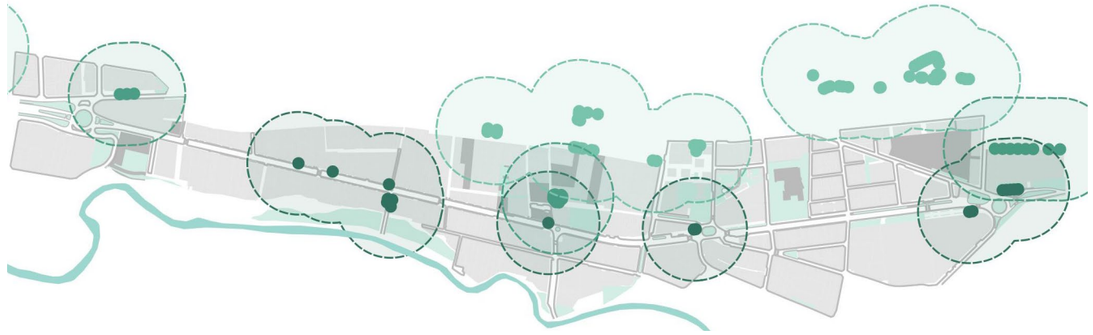


E4_ Equipament de l'espai públic

ANÁLISISI TÈCNICA

- Mobiliari urbà: El carrer té una cobertura de punts d'estada, composts de bancs i papereres, que són del tot insuficients. Actualment, només es comptabilitzen 11 bancs repartits entre F. Macià i Marimon I, als quals s'hi sumen a F. Marimon II set bancs agrupats sota el passeig de plàtans enfront del Mercadona. D'acord amb els estàndards, es recomana comptar almenys amb un banc cada 100 metres i repartit per tot el carrer, la qual cosa suposaria disposar d'un total de 20 bancs al llarg del carrer que ara tan sols en disposa de 5. En un itinerari accessible, l'ideal seria duplicar aquesta xifra.

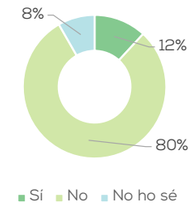
És important assenyalar que la ubicació dels bancs interromp en alguns casos l'accessibilitat. No obstant això, la seva localització resulta adequadament pròxima punts d'afluència, com a la Plaça de La Unió i encreua-ment de Cal Vives. A F. Macià I, els bancs no es vinculen ni a equipaments ni a parades d'autobús. Quant a la conservació, s'ha observat que els bancs són relativament recents.

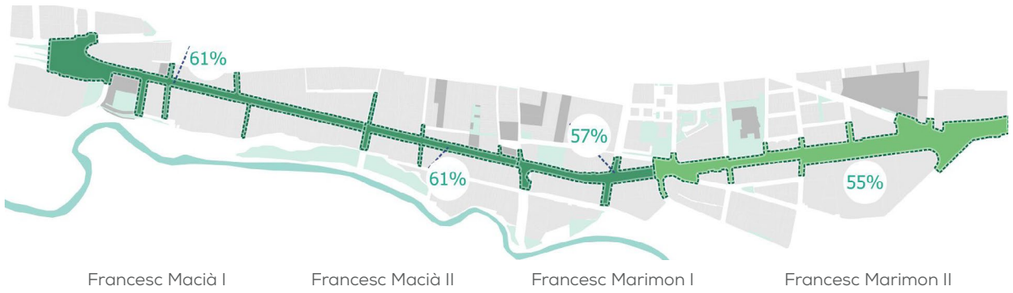


- Mobiliari urbà en àmbit
- Mobiliari urbà a menys de 100m d'àmbit
- Mobiliari urbà a menys de 200m d'àmbit
- Cobertura 100m (dins de l'àmbit)
- Cobertura 100m (a menys de 100m d'àmbit)
- Cobertura 100m (a menys de 200m d'àmbit)

PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig

- **Mobiliari urbá:** el 80% considera que la via no està ben equipada. Principalment, existeix reclam per a la instal·lació de més papereres, ja que es considera molt deficient l'estat del carrer en aquest aspecte, així com la instal·lació de bancs, especialment en punts estratègics que puguin servir de suport a la gent gran.
- Es recull la necessitat de crear espais d'estada confortables i accessibles amb bancs i jardineres, com per exemple a la cantonada oest de l'av. Francesc Macià amb la carretera de Piera, on a més es considera necessari incorporar verd urbà. Per l'altre costat, caldria millorar els espais d'estada existents, augmentat i diversificant el mobiliari urbà i reubicant el mobiliari per ampliar l'espai d'estada.





E5_Paisatge i patrimoni

ANÁLISISI TÈCNICA

-Elements singulars

Francesc Macià II s'erigeix com una de les zones més interessants des del punt de vista patrimonial, gràcies a la presència de diversos elements singulars. Entre ells destaquen l'Ateneu i el Mercat, malgrat la falta de conservació del primer i que el mercat es trobi tancat. En aquest tram també s'observen façanes històriques de valor no totes elles rehabilitades.A més, la via compta amb la presència de la xemeneia d'una indústria històrica que aporta identitat al paisatge urbà.

En Marimon II es troba un dels elements singulars més importants de l'avinguda, el teatre de La Passió. No obstant això, el valor paisatgístic i identitari d'aquest equipament es veu reduït per l'espai d'estacionament situat enfront d'ell. A més, al començament d'aquest tram, al costat de la Rotonda Sud, es troba la Creu del terme d'Esparreguera, el valor paisatgístic del qual es veu afectat en estar situada al costat de la gasolinera.



-Impacti visual, perspectives i visuals.

Quant a l'impacte visual del carrer, és rellevant destacar les diferents perspectives i visuals que es poden apreciar en F. Macià cap a la muntanya de Montserrat, la qual cosa aporta un valor paisatgístic afegit a la zona. No obstant això, a F. Macià I es poden observar algunes mitgeres d'edificis en altura que impacten en les visuals. D'altra banda, tant a F. Macià I com a F. Marimon II existeixen solars que generen un gran impacte en el paisatge urbà. A F. Marimon II, el front no urbanitzat al costat de les grans superfícies i els comerços tancats també degraden el paisatge en la zona.



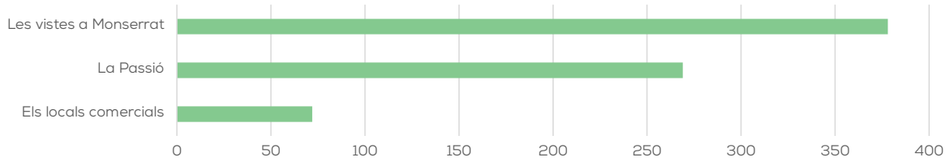
-Memòria històrica, visibilitat i reconeixement de la història i perspectiva de gènere

Actualment, la toponímia de l'avinguda i els seus carrers adjacents no inclou noms de figures femenines destacades o representatives. L'avinguda rep el nom de dos il·lustres polítics catalans, Francesc Macià i Francesc Marimon. Als carrers adjacents, s'utilitzen més noms de sants i altres professionals com Taquígraf Garriga, Lluís Auguet o el poeta Ramón Torruella.

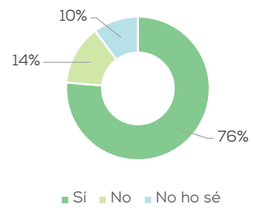


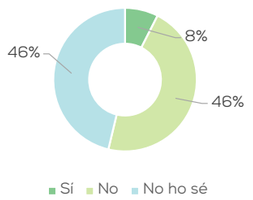
PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig

- **Elements singulars:** principalment, les persones enquestades consideren les vistes del Montserrat com a espai més representatiu. A més en els comentaris de les persones participants consideren l'Ateneu i antic Mercat com a espais remarcables. Igualment important es considera visibilitzar els elements identitaris d'Esparreguera i posar en valor els elements singulars que formen part del seu patrimoni industrial.



- **Impactes la paisatge.** El 76% dels participants creuen que existeixen elements que resten valor a la imatge de l'antiga N-II. Principalment, es consideren responsables l'estat de deixadesa dels solars, la gran quantitat de cotxes que la transiten i la falta de manteniment del carrer.
- **Fites històriques:** la via és l'artèria principal del municipi, per la qual cosa els comentaris realitzats per les persones participants, van en el sentit de recollir els esdeveniments clau per al municipi. Es fa referència al seu passat relacionat amb la ceràmica, al gran esdeveniment cultural de la Passió i a la infraestructura industrial amb la xemeneia situada a l'altura de C/Balmes.
- **Representació de les dones:** el 46% considere que les dones sí están representades en front a un 46% que no. Principalment es reconeix a les dues actrius de cinema i teatre Anna i Lola Lizaran i Merlos naturals d'Esparreguera, així com a algunes figures a nivell autonòmic com la política Neus Català. També hi ha algunes reivindicacions per a posar en valor a les dones esparraguerines i en particular a les dones teixidores de la Colònia Sedó.















3.4 Activitat, persones i gestió

A_Activitats, persones i gestió

En últim lloc, analitzem la dimensió relativa als elements generadors d'activitat, així com el nivell d'inclusió i cohesió del viari. Un carrer ple de vida és capaç d'articular activitats econòmiques, serveis públics i dinàmiques quotidianes, així com usos socioculturals, de manera que afavoreixin la convivència entre persones diverses. Per a això, és necessari prestar especial atenció al funcionament de les façanes que delimiten l'espai públic, així com a la multifuncionalitat de mobiliari urbà i la capacitat del conjunt per a incitar la participació i interacció amb la població usuària de l'espai.

A1. Usuàries

Malgrat la seva centralitat, l'avinguda no compta amb un elevat flux de persones. Actualment, el passeig al llarg d'ella no és una activitat reconeguda i tampoc hi ha activitats d'estada o de trobada deguda a la falta d'equipament urbà. No obstant això, els trams centrals denoten una major intensitat i diversitat de persones, ja que connecten amb equipaments i usos quotidians. Per al 78% de la població participant, no és un carrer inclusiu ni agradable per a passejar. L'estat de les voreres és la principal raó excloent que impedeix a persones diverses gaudir del viari.

A2. Diversitat d'usos

L'avinguda conserva una notable diversitat d'activitats a les façanes que la delimiten, malgrat l'existència de locals tancats i solars. Entre elles, existeixen serveis, comerços i hostaleria, a més de grans superfícies de venda en els extrems. No obstant això, no està equipada amb mobiliari urbà que permeti integrar diferents usos de l'espai públic. El 77% considera que és prioritari un disseny que afavoreixi el passeig al llarg de l'avinguda i l'activitat comercial, a més de les zones d'infància i joc.

A.3. Gestió i participació

Finalment, observem el nivell d'implicació i participació ciutadana en la millora de la coexistència d'activitats socioculturals, la dinamització de la identitat, així com el manteniment i la conservació del carrer a futur. Actualment, l'Avinguda compta amb teixit associatiu implicat en el viari, però no té una identitat rellevant en el conjunt del municipi ni en les xarxes socials.

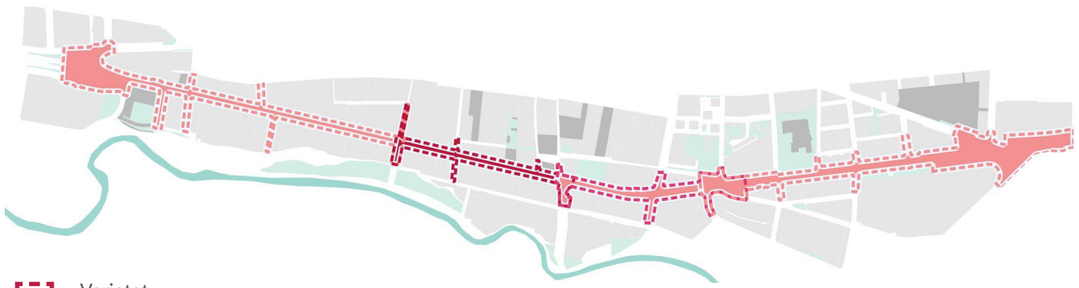
	GENERAL			PERSONES USUÀRIES		DIVERSITAT D'USOS					GESTIÓ I PARTICIPACIÓ
	Superficie m2	Longitud m	Seccions (amples)	Intensitat persones usuàries	Diversitat persones usuàries	ml façanes actives (6m/ local)	% fronts de façana actius	Núm. activitats socioculturals	Sup. terrasses (20m / terrassa)	% Sup. terrasses / voreres	Núm. associacions implicades
Francesc Marcia I	22.578	683	16,45-18,4	15805	70 %	37044	58%	48	7	1,02	1 (AAVV de Francesc Macià)
Francesc Macia II	8.676	356	16,45-18,4	6941	80 %	13204	60%	7	6	1,69	2 (AAVV de Francesc Macià, Fòrum 22)
Francesc Marimon I	12.116	374	16,45-25,55	7270	60 %	5228	56%	42	2	0,53	
Francesc Marimon II	31.424	736	18,55-39,90	9427	30 %	6829	49%	148	9	1,22	1 (La Passió)
Total	68.061	2.013	16,45-39,90	40837	60 %	15417	54%	202	17	0,84	4

A1_Usuàries

ANÀLISI TÈCNICA

- Diversitat d'usuàries

A partir del treball de camp es reconeix la intensitat de persones en cada tram de carrer en horari de matí i tarda. Els trams centrals F. Macià-II i F. Marimon-I són els que tenen major presència de persones, sent aquesta presència en F. Macià I dependent de l'horari escolar. En els extrems del viari s'observa poc flux de persones a més de menor diversitat de persones, ja que majoritàriament són no més persones majors. En Macià II es veu la diversitat més gran tant d'edats com de procedència, no obstant això, en Marimon I són principalment adults, nens i nenes.



Varietat
Persones adultes, nenes i nens
Persones majors

Població blanca, llatina i gitana
Població blanca

- Intensitat d'usuàries

Després del treball de camp, es reconeix que el carrer no funciona com a bulevard en el qual la gent passejaria. En el seu lloc, l'avinguda es recorre principalment a trams, sent els extrems els que tenen major condició de zona de passeig a causa de les franges arbrades i les urbanitzacions més recents. L'avinguda es recorre principalment com a part de trajectes quotidians, sigui per anar a comprar o per accedir al centre històric, als equipaments de l'avinguda o a les zones verdes adjacents.

La zona no disposa d'espais d'estar reconeguts, encara que s'identifiquen zones potencials. A F. Marimon II, a l'arbreda de lledoners i al voltant de les bandes verdes; a F. Marimon I, a la cantonada amb C/ Camí del Ral i la cantonada oposada, a Francesc Macià, a la cantonada amb C/ Pern, als transversals C/ Camí de Vinyals i la Façana a C/ Orenci Valls, i a l'encreuament de Balmes, on actualment es troben bancs.



Comerç, col·legi
Comerç
Comerç (parteix nord), supermercat, institut, teatre
Comerç (parteix sud)
Alt trànsit matí i tarda
Alt trànsit (segons horari escolar)
Poc trànsit matí i tarda

EQUIPAMENTS
Administratiu
Cultural
Esportiu
Educatiu
Mercat

ESPAIS ESTANCIALS
No s'utilitza
Potencial
S'utilitza
S'utilitza puntualment
Terrassa

PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig

- **Diversitat i inclusió:** la via no es considera inclusiva degut, principalment, a la falta d'accessibilitat. Les voreres són estretes i el seu mal estat impedeix el trànsit per a col·lectius com a persones en estat de mobilitat reduïda. Tampoc el carrer no està adaptada per a persones amb deficiència visual, especialment en els encreuaments per als vianants.

  D'altra banda, la via es considera insegura per a la infància a causa de la velocitat i quantitat de trànsit de vehicles, la qual cosa contrasta amb l'existència de diversos centres educatius al carrer.

Percepció del nivell d'inclusió dels trams



A2_Diversitat d'usos

ANÀLISI TÈCNICA

- Activitats (comerç, serveis, hostaleria, equipaments, parcs),

L'avinguda compta amb una ampla diversitat d'activitats productives entre les quals s'inclouen locals comercials, oficines, serveis professionals i establiments d'hostaleria. Quant a la distribució d'aquesta activitat productiva, s'observa un nivell moderat d'activitat en els trams dels extrems del viari, amb percentatges per sota del 15%, i percentatges al voltant del 20% en els trams centrals: F. Macià I i F. Marimon II. Afegir, respecte a l'activitat hostalera, que es concentra en l'àrea d'influència de la rotonda de la Unió i en el tram de F. Marimon-I enfront de La Passió, encara que, tots els trams estan dotats amb almenys un bar/restaurant. La superfície de voreres destinada a terrasses no és problemàtica, ja ue no supera el 0,7% en cap dels trams.

- Cultura (activitats culturals al carrer)

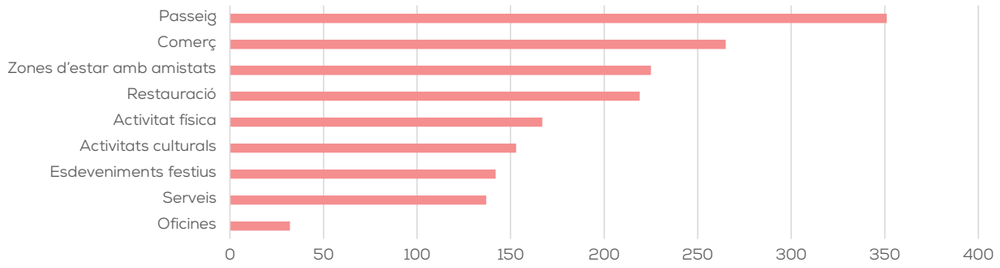
L'avinguda és escenari d'almenys tres esdeveniments festius al llarg de l'any que són d'interès per a tot el municipi, com són la cavalcada dels Reis Mags, la desfilada de Carnestoltes i la festa del barri. A més, l'avinguda compta amb equipaments culturals significatius com el Teatre de la Passióí l'Ateneu, a més la biblioteca que encara que malgrat no situar-se directament en l'avinguda, està connectada a ella.

- Comerç
- Fàbrica
- Farmàcia
- Gasolinera
- Hostaleria
- Local religiós
- Servei
- Supermercat
- Local buit
- Cobertura 300m de local de fàbrica
- Cobertura 300m de local de farmàcia
- Cobertura 300m de gasolinera
- Cobertura 300m de supermercat
- Cobertura 50m de local de comerç
- Cobertura 50m de local d'hostaleria
- Cobertura 50m de servei



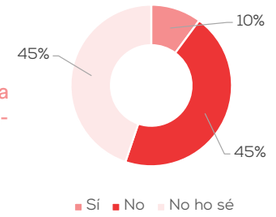
PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig

- **Diversitat d'usos:** Es consideren prioritaris els usos de passeig i comerç. Concretament es comenten els jocs per a la infància. A més, al tram de carrer comprès entre la parada de bus MB 0236 i la Rotonda Sud es considera necessari incorporar mobiliari versàtil com taules de picnic i altres tipus de bancs, que doni resposta a la necessitat dels joves de reunir-se i esmorzar en un espai més agradable i amb ombra.



- També es detecten que els bancs situats a l'encreuament amb el carrer de Balmes i davant del mercat són força utilitzats per persones grans, tot i que l'amplada de la vorera és estreta i compten amb múltiples obstacles i visuals poc atractives.

- Respecte als conflictes d'usos destaca per l'elevat percentatge de "No ho sé". En els comentaris el major conflicte que es localitza és el de la mobilitat. La convivència entre vianants i vehicles privats genera divisió d'opinions. D'una banda, els cotxes generen moltes contingències com pot ser la sensació d'inseguretat i el soroll i demanden més espai d'aparcament.



A3_Gestió i participació

ANÀLISI TÈCNICA

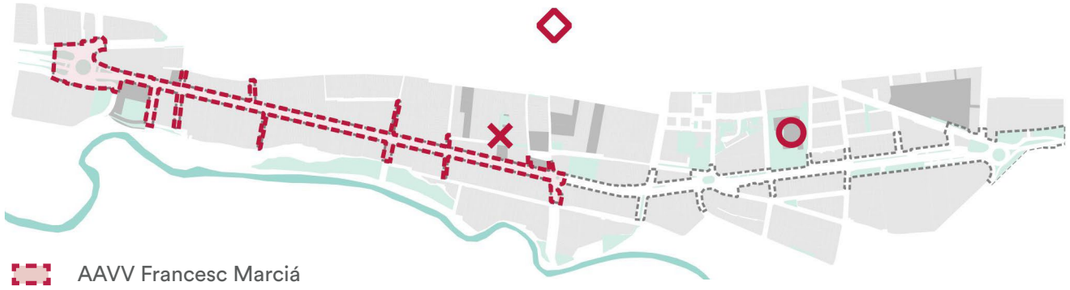
- Teixit social, associacions vinculades al carrer.

El teixit civil representatiu de l'avinguda està conformat principalment per la AAVV Francesc Macià, així com la Fundació de La Passió d'Esparreguera. A aquestes entitats se suma l'Asociació Petjades de Color, un referent de proximitat per al col·lectiu de persones amb diversitat funcional (DF).

- Comunicació i informació (RRSS, etc. vinculades al carrer)

L'avinguda al llarg de tota la seva longitud no gaudeix de reconeixement ni presència significativa en la xarxa. La cerca en Google de F. Macià ens mostra principalment pisos de lloguer a més de tres elements singulars: l'edifici històric residencial de Taquígraf Garriga, l'Ateneu en dues ocasions i la Xemeneia industrial. Per la seva part en buscar F. Marimon apareix en repetides ocasions informació respecte a la Passió que es combina anuncis immobiliaris de garatges i locals per a lloguer o venda a més d'informació de transport públic.També s'ha contrastat la densitat de fotografies en Instagram geo-localitzades a l'avinguda, la seva presència és nul·la en comparació amb el Montserrat i també respecte al centre d'Olesas de Montserat

Teixit social



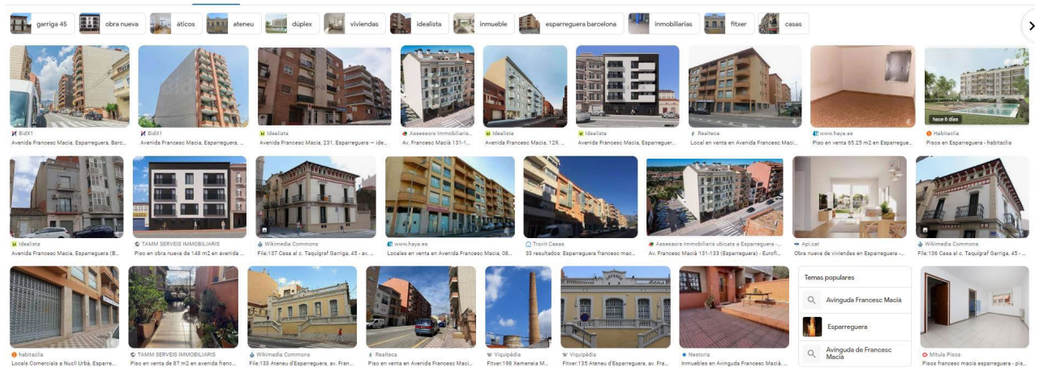
AAVV Francesc Marciá

La Passió

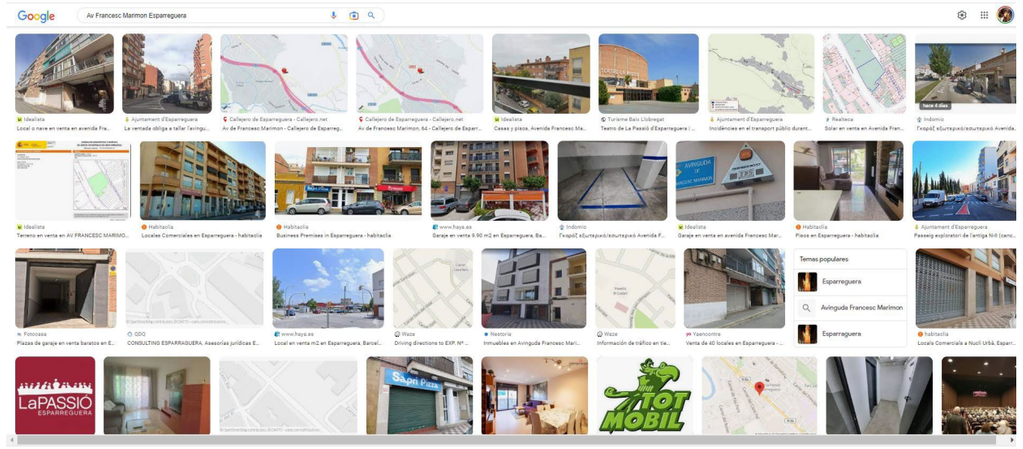
Petjades de colors

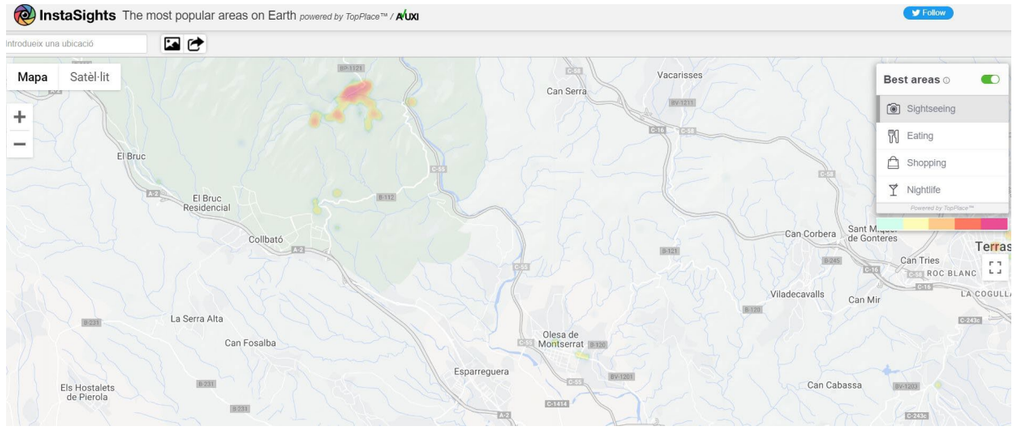
Forum 22

Presencia en xarxes F. Macià



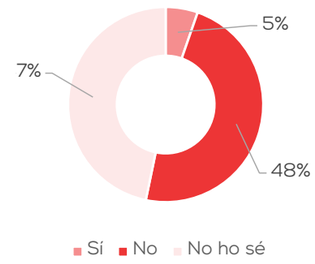
Presencia en xarxes F. Marimon





PERCEPCIÓ CIUTADANA, conclusions de les entrevistes, qüestionari i passeig

- **Teixit social, associacions vinculades al carrer:** el 46% considera que no hi ha un teixit associatiu veïnal i comercial ben organitzat associat a la antiga N-II. S'esmenten les Associacions veïnals vinculades a l'antiga N-II, com són la AAVV Francesc Macià o la AAVV del barri Font. D'altra banda, es parla de les associacions de comerciants.
- **Participació:** es considera important fer partícip al veïnat i a les entitats a l'hora de prendre decisions.




BAR






MERCAT
9670 GWK



4. Propostes participades

4.1. Propostes inicials

Una vegada finalitzat el treball de diagnòstic participatiu de l'antiga N-II es dona pas a extracció de conclusions per arribar a un conjunt de propostes de millora compartides. Gràcies a l'anàlisi tècnica i a la participació de més de 440 persones a través del qüestionari en línia d'anàlisi, a les entrevistes realitzades, a la participació de veïnes i veïns durant el passeig exploratori, es conclouen les principals deficiències i oportunitats de l'avinguda amb relació a les dimensions que caracteritzen un espai públic complet, on destaquen les següents:

- una avinguda que afligeix múltiples problemes derivats d'un disseny enfocat principalment per al cotxe,
- amb elevats problemes d'accessibilitat i seguretat,
- reduïda naturalització, confort i equipament, amb manca d'arbrat, zones verdes i punts d'estada,
- escassament atractiva malgrat del valuós paisatge que dona la muntanya del Montserrat i el seu passat industrial
- amb potencial d'integrar noves activitats i usos de l'espai públic.

La visió de futur de l'avinguda té la voluntat d'integrar propostes que donin coherència i continuïtat a totes les funcions i dimensions de la via, malgrat que al llarg dels seus 2 km de longitud allotja gran diversitat de trams. Per això, es proposen inicialment 14 directrius generals aplicables a tots els trams de l'avinguda que es completen, en la majoria de les ocasions, amb accions concretes que responen a particularitats de cada tram o encreuament de F. Macià o de F. Marimon.

És a dir que les conclusions del diagnòstic es transformen en un llistat inicial de 14 directrius de millora i solucions concretes per a aconseguir els objectius de cadascuna d'elles. Aquesta informació acompanyada de seccions i imatges tipus ha estat la que s'ha compartit en el qüestionari de validació per al seu contrast veïnal el resultat del qual valida les 14 directrius en els continguts d'aquest capítol.

El resultat d'aquest treball són 14 directrius i 40 accions orientatives valorades per la ciutadania per guiar el futur projecte de reurbanització de l'avinguda i assegurar la recuperació d'aquest espai públic com a eix vertebral, distribuïdor i dinamitzador d'Esparreguera.

visió TÉCNICA ++	+	-	--		visió CIUTADANA ++	+	-	--
				X_Xarxa. **Connectivitat, accessibilitat i seguretat:**				
		■		X1 Xarxa transport públic		■		
		■		X2 Xarxa motoritzada i aparcament		■		
		■		X3 Xarxa logística, càrrega i descàrrega		■		
			■	X4 Xarxa ciclista		■		
			■	X5 Xarxa per als vianants accessible		■		
		■		X6 Xarxa per als vianants segura		■		

visió TÉCNICA ++	+	-	--		visió CIUTADANA ++	+	-	--
				E_Espai. **Naturalesa, confort i atractiu**				
			■	E1 Benestar		■		
			■	E2 Verd Urbà				
		■		E3 Gestió recursos ambientals		■		
			■	E4. Equipament de l'espai públic		■		
		■		E5. Paisatge i patrimoni		■		

visió TÉCNICA ++	+	-	--		visió CIUTADANA ++	+	-	--
				A_ Activitat. **Persones, usos i gestió:**				
		■		A1. Usuàries		■		
		■		A2. Diversitat d'usos		■		
			■	A.3. Participació i gestió		■		

Idees força

A fi de mantenir aquesta visió global del carrer es considera necessari resumir en tres idees clau tot el contingut per a la millora del viari que han sigut validat amb un acord del 74% de la participació. Aquestes tres idees son les següents:

XARXA: connectivitat, seguretat i accessibilitat

- ***Una avinguda passejable i segura, connectada amb els equipaments i espais lliures de l'entorn, eix distribuïdor de transport públic i de la mobilitat sostenible, dotada d'aparcaments dissuasius limítrofs, amb una circulació de vehicles motoritzats minimitzada i amb restriccions de velocitat.***

ESPAI: benestar, naturalització i identitat

- ***Una avinguda transformada en bulevard verd confortable i amb biodiversitat, dotat d'espais d'estada i descans, connectat a zones verdes limítrofes; principal accés i façana del municipi, amb accessos als seus equipaments culturals, finestres al paisatge del Montserrat i un disseny coherent i representatiu de la identitat industrial del municipi.***

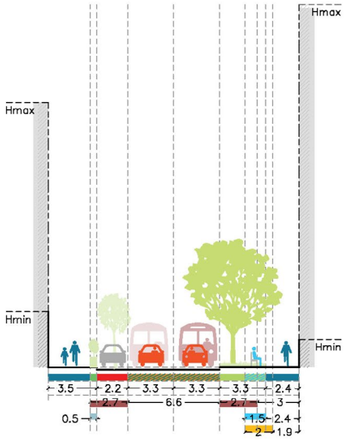
PERSONES: diversitat d'usuàries i activitats

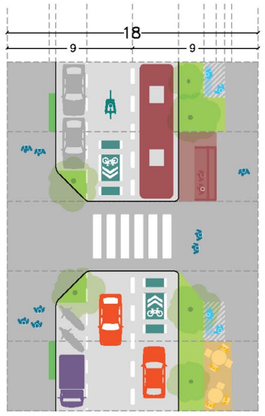
- ***Una avinguda integradora, amb microespais diversos i equipats per al gaudi de persones de totes les edats i procedència, escenari d'activitats populars del municipi, que manté i enforteix el comerç i serveis de proximitat en el seu tram central, les activitats vinculades a grans superfícies en els extrems, així com la presència d'hostaleria i terrasses regulades en tota la seva longitud..***

Seccions tipus

A més a més acompanyem les idees força de tres seccions tipus orientatives per a la reforma del viari. Les tres seccions permeten imaginar de manera orientativa com les directrius es plasmen en tres amples de viari tan dispars, des d'un tram de F. Macià amb 18 m d'amplitud, fins a dos trams tipus de F. Marimon amb seccions de 25 m i 39 m d'ample. No obstant aquestes seccions són només exemple de com poden aplicar-se les directrius, la seva solució final serà objecte d'un projecte de disseny urbà.

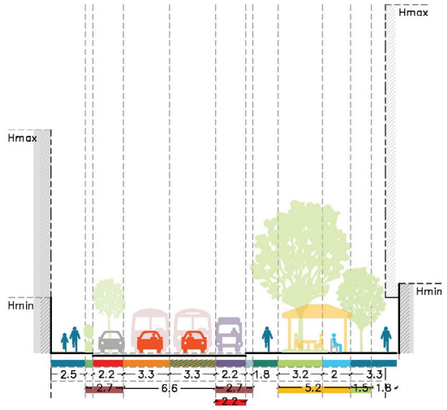
Francesc Macià I - II

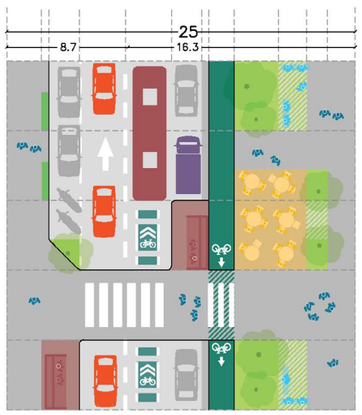




Francesc Marimon I

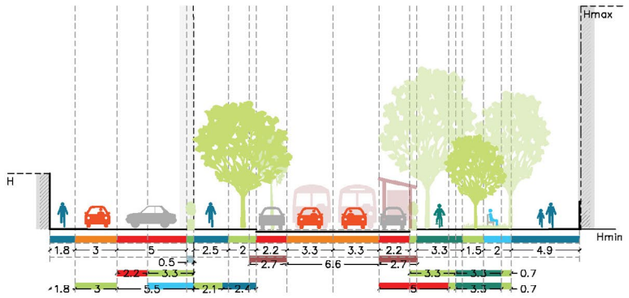
exemple entre Sant Joan i la Unió

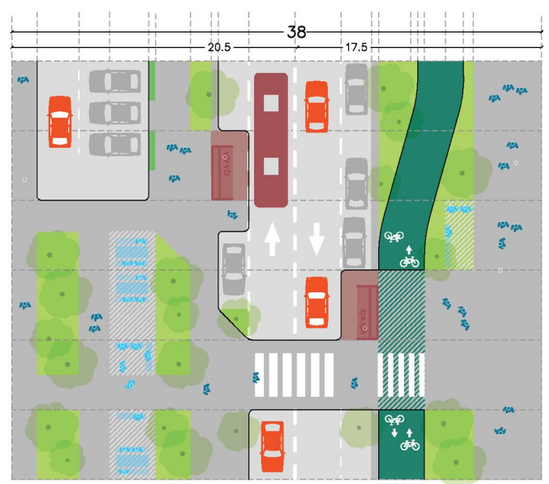




Francesc Marimon II

exemple entre passeig Tijola i la rotonda sud





Llegenda seccions

Vorera lliure · Mobiliari urbà · Carril bici · Parada bus · Calçada circulació · Calçada aparcament · Carrega i descarrega · Zona verda · Terrasses

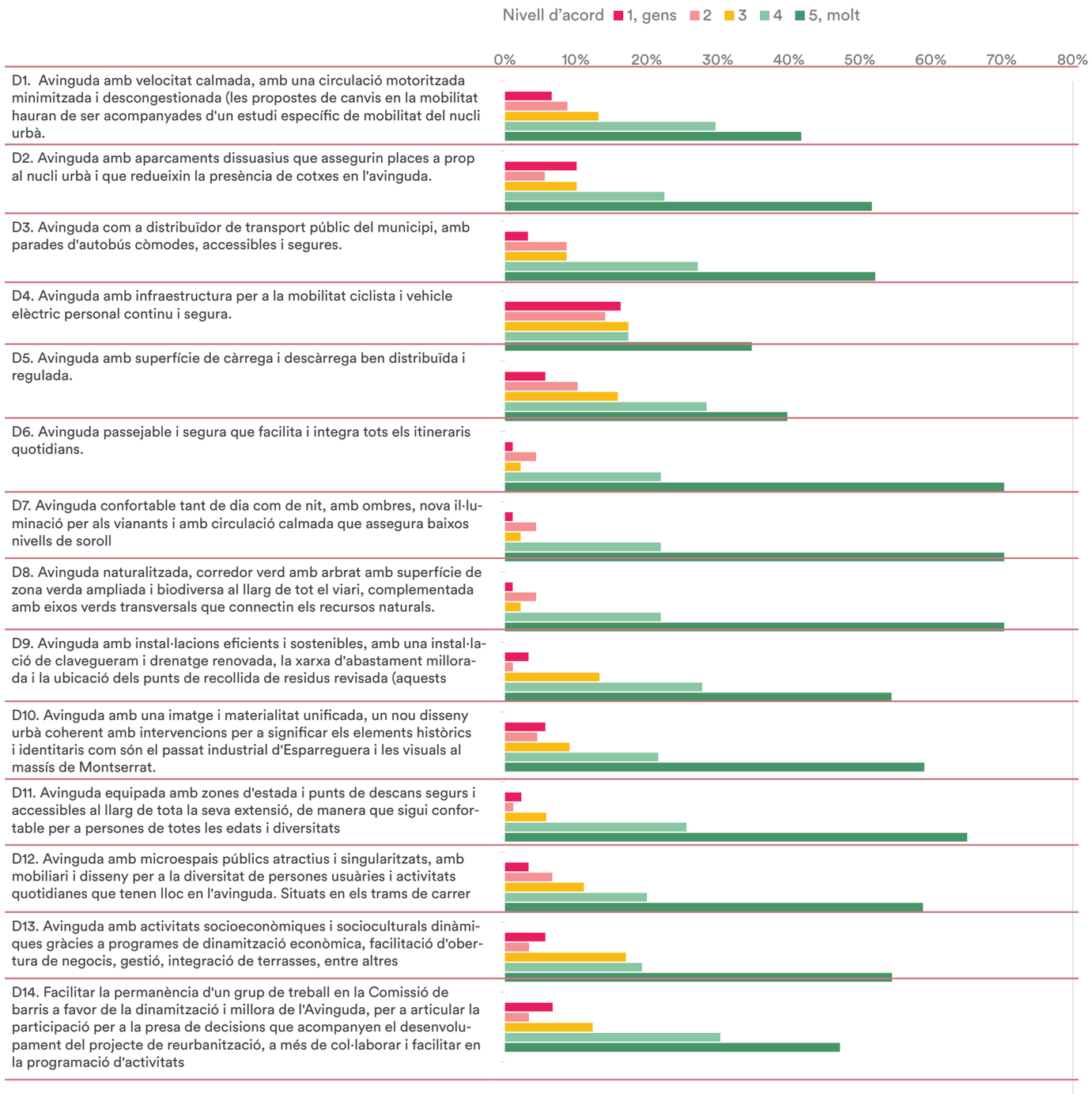
Valoració comparada de les 14 directrius per a la transformació

La valoració general de les directrius és molt positiva. En concret, **12 de les directrius es troben en un nivell d'acord entre el 75% i el 92% és a dir que no presenten cap dubte rellevant.** Destaquen en particular tres directrius amb més d'un 90% d'acord i amb les que a més a més un 70% de la participació està molt d'acord:

- D6. Avinguda passejable i segura que facilita i integra tots els itineraris quotidians.
- D7. Avinguda confortable tant de dia com de nit, amb ombres, nova il·luminació per als vianants i amb circulació calmada que assegura baixos nivells de soroll
- D8. Avinguda naturalitzada, corredor verd amb arbrat amb superfície de zona verda ampliada i biodiversa al llarg de tot el viari, complementada amb eixos verds transversals que connectin els recursos naturals.

D'altra banda, dues directrius amb un nivell d'acord inferior al 70% són les següents:

- D4. Avinguda amb infraestructura per a la mobilitat ciclista i vehicles elèctrics, que té un 52% d'acord, dels quals el 35% està molt d'acord. Observem dubtes entre la participació relatius a quina és la millor solució per a implementar un espai destinat a la mobilitat ciclista, principalment amb l'objectiu que sigui segur i convisqui amb la mobilitat motoritzada.
- D5. Avinguda amb superfície de càrrega i descàrrega ben distribuïda i regulada, que va aconseguir un 68% d'acord amb la mesura, dels quals el 40% està molt d'acord. Tan sols està 2 punts percentuals per sota del 70%, per la qual cosa podem dir que es pot mantindre tal i como estaba enunciada.



4.2. Directrius de reurbanització

Com a resultat del treball d'ideació col·lectiva per a transformar l'Antiga N-II d'Esparreguera en un vial accessible, segur, naturalitzat, confortable i amb identitat, on convisquin diverses persones i activitats, s'han concretat 14 directrius de reurbanització participades i validades per la ciutadania. A més, per a cada directriu es descriuen mesures concretes revisades i contrastades amb la ciutadania que permeten assolir els objectius en solucions de projecte per a orientar el futur disseny del viari.

Aquestes directrius pautaran les condicions del plec tècnic per a la reurbanització de l'avinguda, un projecte que es desenvoluparà en diferents fases en els pròxims anys.

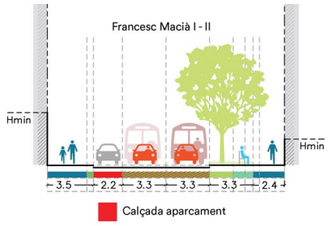
El contingut es presenta organitzat d'acord amb la metodologia de la Triple Dimensió de l'espai públic, tres blocs alineats amb les tres idees força.

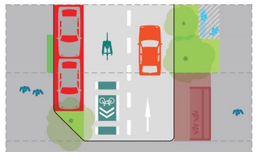
	Prioritaries
D1. Avinguda amb velocitat calmada, amb una circulació motoritzada minimitzada i descongestionada (les propostes de canvis en la mobilitat hauran de ser acompanyades d'un estudi específic de mobilitat del nucli urbà.	●●
D2. Avinguda amb aparcaments dissuasius que assegurin places a prop al nucli urbà i que redueixin la presència de cotxes en l'avinguda.	●●
D3. Avinguda com a distribuïdor de transport públic del municipi, amb parades d'autobús còmodes, accessibles i segures.	●●
D4. Avinguda amb infraestructura continua i segura per a la mobilitat ciclista i vehicle elèctric personal fora de la circulació motoritzada.	●
D5. Avinguda amb superfície de càrrega i descàrrega ben distribuïda i regulada.	●
D6. Avinguda passejable i segura que facilita i integra tots els itineraris quotidians.	●●●
D7. Avinguda confortable tant de dia com de nit, amb ombres, nova il·luminació per als vianants i amb circulació calmada que assegura baixos nivells de soroll.	●●●
D8. Avinguda naturalitzada, corredor verd amb arbrat amb superfície de zona verda ampliada i biodiversa al llarg de tot el viari, complementada amb eixos verds transversals que connectin els recursos naturals.	●●●
D9. Avinguda amb instal·lacions eficients i sostenibles, amb una instal·lació de clavegueram i drenatge renovada, la xarxa d'abastament millorada i la ubicació dels punts de recollida de residus revisada.	●●
D10. Avinguda amb una imatge i materialitat unificada, un nou disseny urbà coherent amb intervencions per a significar els elements històrics i identitaris com són el passat industrial d'Esparreguera i les visuals al massís de Montserrat.	●●
D11. Avinguda equipada amb zones d'estada i punts de descans segurs i accessibles al llarg de tota la seva extensió, de manera que sigui confortable per a persones de totes les edats i diversitats.	●●●
D12. Avinguda amb microespais públics atractius i singularitzats, amb mobiliari i disseny per a la diversitat de persones usuàries i activitats quotidianes que tenen lloc en l'avinguda. Situats en els trams de carrer.	●●
D13. Avinguda amb activitats socioeconòmiques i socioculturals dinàmiques gràcies a programes de dinamització econòmica, facilitació d'obertura de negocis, gestió, integració de terrasses, entre altres.	●●
D14. Facilitar la permanència d'un grup de treball en la Comissió de barris a favor de la dinamització i millora de l'Avinguda, per a articular la participació per a la presa de decisions que acompanyen el desenvolupament del projecte de reurbanització, a més de col·laborar i facilitar en la programació d'activitats.	●●

Accions orientatives per directriu

D1. Avinguda amb velocitat calmada, amb una circulació motoritzada minimitzada i descongestionada (les propostes de canvis en la mobilitat (circulació i velocitat) hauran d'anar acompanyades d'un estudi específic de mobilitat del nucli urbà que fonamenti al futur projecte de reurbanització del carrer):

Accions orientatives:	nivell de prioritat
Eliminar el separador central entre carrils a fi de reduir la velocitat de circulació, mantenint l'ample dels carrils a les dimensions mínimes per a la circulació d'autobusos (3-3,5 m). En el cas que en els trams amples el més convenient sigui mantenir un separador central aquest serà vegetat.	
Mantenir en tota la secció viària tan sols 2 carrils de circulació motoritzada, eliminar el tercer i quart carril que apareixen en els trams de F. Marimon des de la Passió fins a la Rotonda Sud.	●





Aplicar restriccions de velocitat a 30 km/h en tota l'avinguda.	●●
Tractar tots els passos per als vianants com a guals reductors de velocitat, amb paviments elevats en continuïtat amb la vorera.	●
Avaluar solucions per a reduir la velocitat en la rotonda de Balmes a través de solucions de disseny amb paviments elevats en els encreuaments per als vianants, així com estudiar la possibilitat de semaforització (exigeix un estudi de mobilitat del nucli urbà).	
Avaluar la possibilitat de restringir girs/canvis de sentit en la rotonda de la carretera Piera per a evitar congestions (exigeix un estudi de mobilitat del nucli urbà).	
Avaluar la possibilitat de restringir girs/canvis de sentit en la rotonda de la Unió per a evitar congestions i millorar l'amplitud de l'espai per als vianants (exigeix un estudi de mobilitat del nucli urbà).	

D2. Avinguda amb aparcaments dissuasius que assegurin places a prop al nucli urbà i que redueixin la presència de cotxes en l'avinguda:

Accions orientatives:	nivell de prioritat
Formalitzar aparcaments dissuasius amb l'adquisició pública de solars i/o facilitant cessions d'ús provisional en solars privats, en tots els casos adequar-los paisatgísticament amb enjardinament i pavimentació adequada.	●●
Reduir els espais d'aparcament en superfície en el viari, en els trams de carrer amb seccions d'ample inferior a 18 m. Es proposa restringir l'aparcament en superfície de manera que sigui present només en un dels dos costats.	●●

D3. Avinguda com a distribuïdor de transport públic del municipi, amb parades d'autobús còmodes, accessibles i segures:

Accions orientatives:	nivell de prioritat
Reforçar el servei transport públic urbà, estudiar la viabilitat de llançadores de microbusos que recorrin l'avinguda i llançadora des de l'avinguda que connecti amb les estacions de tren de rodalia més pròxima: Olesa, Abrera i Martorell.	●●
Dissenyar parades d'autobús preferentment sobre carril, aquestes parades permeten als vehicles de transport públic recollir passatgers sense sortir-se del carril, reduint amb això el temps de parada del transport públic.	
Complir la normativa d'accessibilitat estatal i autonòmica vigent en totes les parades d'autobús amb senyalització podo tàctil i respecte d'itineraris sense obstacles.	
Integrar solucions de confort (arbratge, bancs) entorn de les parades d'autobús, especialment en la rotonda de les girafes i rotonda sud per la seva major exposició a l'assolellament i aïllament.	●●
Millorar la ubicació de la parada de Francesc Macià 24, es suggereix reubicar-la al nord abans de l'Ateneu per a evitar conflicte amb sortides de vehicles de l'aparcament i al seu torn millorar la proximitat a les parades en la zona intermèdia de Macià que queda fora dels radis de cobertura de 300 m.	
Avaluar la possibilitat de restringir girs/canvis de sentit en la rotonda de la Unió per a evitar congestions i millorar l'amplitud de l'espai per als vianants (exigeix un estudi de mobilitat del nucli urbà).	

D4. Avinguda amb infraestructura continu i segura per a la mobilitat ciclista i vehicle elèctric personal

Accions orientatives:	nivell de prioritat
L'opció de senyalitzar com a carril pedalable els trams de secció viària inferior a 18 m, F. Macià i el principi de Marimon I, de manera que els carrils de circulació de vehicles seran compartits amb les bicicletes no es considera segura.	
Dotar de carril ciclista segregat a cota de calçada, amb separadors al trànsit i a zones d'aparcament, preferentment bidireccional a un costat del carrer, des d'en F. Marimon II fins a Cal Vives.	●
Dotar de prioritat en l'accessibilitat i seguretat a les parades d'autobús en la seva convivència amb el carril bici. Existeixen dues solucions de disseny tipus (1) la bici circularà després de la parada d'autobús o (2) la bici circula enfront de la parada bus per a això es dota de gual a cota de vorera que obligui a parar a bicis/patinis i cedir el pas al vianant.	●●

D5. Avinguda amb superfície de càrrega i descàrrega ben distribuïda i regulada

Accions orientatives:	nivell de prioritat
Ampliar la superfície de càrrega i descàrrega entre Piera i Sant Joan.	
Millorar la gestió i regulació de la càrrega i descàrrega, vigilància en hores punta d'accés escolar.	●●
Dotar de prioritat en l'accessibilitat i seguretat a les parades d'autobús en la seva convivència amb el carril bici. Existeixen dues solucions de disseny tipus (1) la bici circularà després de la parada d'autobús o (2) la bici circula enfront de la parada bus per a això es dota de gual a cota de vorera que obligui a parar a bicis/patinis i cedir el pas al vianant.	●●

D6. Avinguda passejable i segura que facilita i integra tots els itineraris quotidians

nivell de prioritat

Accions orientatives:

Ampliar les voreres amb itineraris lliures d'obstacles a tots dos costats. Es proposa un ample lliure de vorera major al mínim que exigeix la norma d'accessibilitat, un mínim de 2,5 m d'amplitud.

Dotar d'accessibilitat i continuïtat a tots els recorreguts “del desig” per als vianants identificats:
- Reubicar i ampliar el nombre de passos de vianants, de manera que es compleixin tots els encreuaments transversals i longitudinals identificats en el diagnòstic així com els accessos a equipaments i zones verdes.
- Els passos per als vianants aniran sempre a cota de vorera i podran ampliar el seu ample en zones de major concurrència com és en Cal Vives, la Unió i Balmes.
- Els passos per als vianants hauran de complir la normativa d'accessibilitat espanyola i catalana vigent en totes les parades d'autobús amb senyalització podo tàctil i respecte d'itineraris sense obstacles.
- Per a assegurar la visibilitat dels passos de vianants es deixarà lliure d'aparcament almenys dos metres en tots dos laterals del pas per als vianants.
- Solucions d'il·luminació específiques en els passos per als vianants



Millorar l'accessibilitat als equipaments i espais lliures, en concret incorporar mesures mecàniques per a accedir a l'Ateneu des del viari, alliberar de contenidors l'entorn del mercat (a la següent illa aprofitant el desplaçament cap al nord de la parada bus) i millorar l'accessibilitat als camins transversals des de l'Avinguda cap al Torrent Mal.

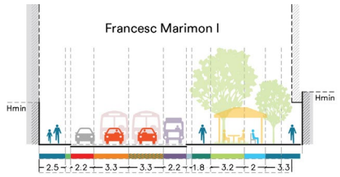
Millorar la visibilitat i il·luminació entorn de Cal Vives i Sant Joan per a reduir la sensació d'inseguretat i els comportaments incívics nocturns.

D7. Avinguda confortable tant de dia com de nit, amb ombres, nova il·luminació per als vianants i amb circulació calmada que assegura baixos nivells de soroll.

nivell de prioritat

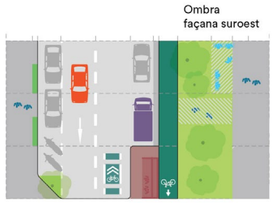
Accions orientatives:

Dotar d'ombres en la façana sud-oest, la més exposada a l'assolellament, prioritàriament amb arbratge, encara que es podrà valorar solucions de pèrgoles en els trams més amples de F. Marimon II sempre que sigan de fácil manteniment



Exemple pèrgoles N-II a Martorell







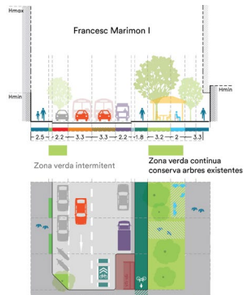
Assegurar un projecte d'enllumenat per a tota l'avinguda que doti de confort i seguretat tant a la zona per als vianants com a la circulació. Diferenciació entre dos tipus de lluminàries (1) les pròpies de l'àrea per als vianants amb pals d'altura entre 4,5-6 m i (2) lluminàries per a la calçada amb pals més alts, a més de la correcta distribució dels pals de llum al llarg de tota l'avinguda, amb distàncies majors en funció de l'altura del pal.

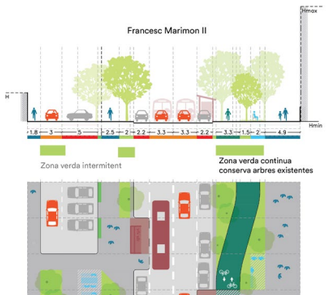
D8. Avinguda naturalitzada, nou corredor verd, arbratge amb superfície de zona verda ampliada i biodiversa al llarg de tot el viari, complementada amb eixos verds transversals que connecti el carrer amb els recursos naturals annexos.

nivell de prioritat

Accions orientatives:

Reservar una banda d'arbratge continu o discontinu, en el costat assolellat amb orientació sud-oest de l'avinguda, amb escocells correguts permeables amb ample mínim d'1,5 m en els trams de viari més estrets de F. Macià que es transformi en F. Marimon en bandes verdes de fins a 4 m d'ample, en les quals plantar arbres agrupats generant bosquetes. Els espais vegetats aniran acompanyats de zones d'estada.





Protegir l'arbratge existent (mèlies, til·lers, lledoners, plàtans d'ombra, oliveres, ginkgos, coníferes, oliveres, entre altres) i plantació de noves agrupacions d'arbratge associat a les espècies preexistents per a generar un corredor verd biodivers amb espècies d'arbres que no generin problemes amb al·lèrgies i que siguin resistents,

Afavorir corredors verds, plantar arbratge als carrers transversals a l'avinguda que connecten amb el Torrent Mal, principalment en C/ Sant Joan.

Incorporar vegetació en el costat amb orientació nord-oest. En els trams més estrets, s'incorporarà vegetació en tests en un separador d'entre 50 i 70 cm i a mesura que l'avinguda s'eixampla es podrà ampliar la franja de reserva de vegetació per a la plantació d'arbratge esvelt amb poca ocupació en planta, com poden ser palmeres i en els trams més amplis de F. Marimon II podrà coexistir arbratge de fronda en tots dos costats.

D9. Avinguda amb instal·lacions eficients i sostenibles, amb una instal·lació de clavegueram i drenatge renovada, la xarxa d'abastament millorada i la ubicació dels punts de recollida de residus revisada (aquests seran renovats durant 2023 passant a ser contenidors en superfície)

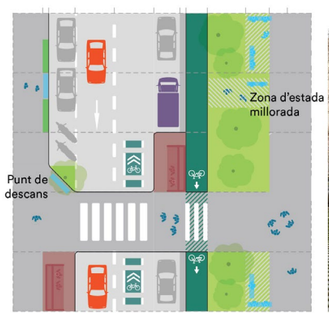
Accions orientatives:	nivell de prioritat
Integrar nova xarxa de clavegueram amb substitució de col·lectors i incorporació de sistemes de drenatge urbà sostenible, que faciliten la infiltració de l'aigua de pluja al subsol. Els Sistemes Urbans de Drenatge Sostenible, prioritàriament es situaran en les noves bandes verdes i es valorarà també la seva implantació en les superfícies d'aparcament.	●●
Millorar la xarxa d'abastament per a augmentar els rendiments.	
El nou disseny d'enllumenat exigirà lluminàries de baix consum energètic, com ara els díodes emissors de llum (LED).	

D10. Avinguda amb una imatge i materialitat unificada, un nou disseny urbà coherent amb intervencions per a significar els elements històrics i identitaris com són el passat industrial d'Esparreguera i les visuals al Montserrat.

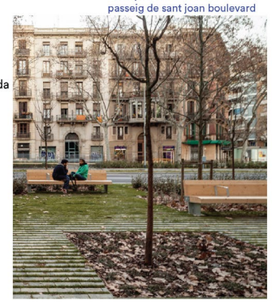
Accions orientatives:	nivell de prioritat
Integrar solucions de disseny sostenible i identitari per al paviment i mobiliari que siguin coherents entre les diferents zones i al llarg de tota l'avinguda, que unifiquen la imatge de voreres, passos per als vianants, aparcaments, paviments en bandes verdes, carril ciclista i zones d'estada.	●●
Valorar els elements històrics i identitaris del carrer, a través d'intervencions de millora urbana com són la il·luminació singular, la senyalització o la creació de punts d'estada pròxims que permeten la seva observació. Destaquen: l'Ateneu, el Mercat, la Passió, la Xemeneia industrial i la Creu del terme.	
Intervenir artísticament en mitgeres per a reduir l'impacte dels edificis de major altura i dotar d'un relat a l'avinguda entorn de la identitat Industrial i el paisatge del Montserrat.	●●
Millorar el reconeixement de dones com són les dues actrius de cinema i teatre Anna i Lola Lizaran i Merlos naturals d'Esparreguera i així com a algunes figuris en l'àmbit autonòmic com la política Neus Català, amb senyalística o intervencions artístiques al carrer i a l'espai públic.	
Afavorir la rehabilitació de les façanes històriques en l'avinguda, amb ajudes específiques a la rehabilitació complementàries.	●

D11. Avinguda equipada amb zones d'estada i punts de descans segurs i accessibles al llarg de tota la seua extensió, de manera que siga confortable per a persones de totes les edats i diversitats.

Accions orientatives:	nivell de prioritat
Dotar de punts de descans a tota l'avinguda amb almenys amb un banc cada 100 m lineals, un mínim de 20 punts de descans (actualment només hi ha 5), assegurant que aquests bancs se situen fora dels itineraris accessibles, complint la normativa d'accessibilitat espanyola i catalana, acompanyats d'ombra o vegetació i de lluminàries pròximes.	●●



Exemple zona d'estada passeig de sant joan boulevard



Ampliar els punts de descans mínims amb zones d'estada millorades en les quals col·locar més d'un banc per a permetre la trobada i la contemplació d'elements clau, aquestes zones se situaran preferentment en les bandes verdes per a assegurar el seu confort i la seva ubicació exacta haurà de ser contrastada amb la població resident.	●●

D12. Avinguda amb microespais públics atractius i singularitzats, amb mobiliari i disseny per a la diversitat de persones usuàries i activitats quotidianes que tenen lloc en l'avinguda. Situats en els trams de carrer més amplis (F. Marimon II) i en els encreuaments clau amb major superfície per als vianants.

Accions orientatives:	nivell prioritat
Integrar en l'avinguda microespais equipats que poden incloure des de taules de pícnic fins a màquines d'exercici biosaludables o elements de joc de baixa mobilitat (pissarres, senyalització en sòl, so, uns altres). Possibles ubicacions: la rotonda La Unió amb un nou disseny urbà, cantonada de Camí Ral amb F. Marimon, escaira oest i sud de F. Macià amb la carretera de Piera, cantonada de F. Marimon amb el carrer Sant Joan, a les cantonades de l'encreuament de Balmes amb F. Macià si s'incorporen restriccions en canvis de sentit i es permet ampliar la superfície per als vianants i entorn del Mercat.	●

Exemple micorespais



D13. Avinguda amb activitats socioeconòmiques i socioculturals dinàmiques gràcies a programes de dinamització econòmica, facilitació d'obertura de negocis, gestió, integració de terrasses, entre altres.

Accions orientatives:
Implantar programes de dinamització comercial municipals i privats, es proposa estudiar l'establiment d'un dia a la setmana de la tapa, la facilitació municipal d'implantació d'intervencions artístiques en aparadors de comerços tancats, etc.
Millorar la integració i implantació de terrasses de bars al llarg de l'avinguda, de manera que es delimiten els espais adequats per a la seva ubicació permetent el pas lliure per als vianants d'almenys 2,5 m i preferentment pròxims a zones verdes.

D14. Facilitar la permanència d'un grup de treball en Comissionat de Barris a favor de la dinamització i millora de l'Avinguda, per a articular la participació per a la presa de decisions que acompanyen el desenvolupament del projecte de reurbanització, a més de servir com a facilitadora per a la programació d'activitats dinamitzadores.

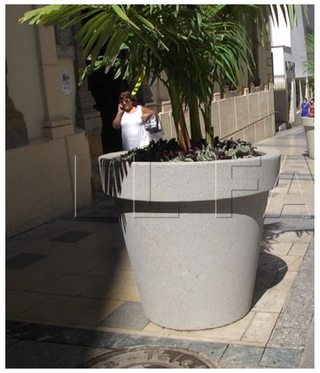
4.3. Accions catalitzadores

1. Millora de la visibilitat en els passos de vianants de l'eix perquè siguin segurs.

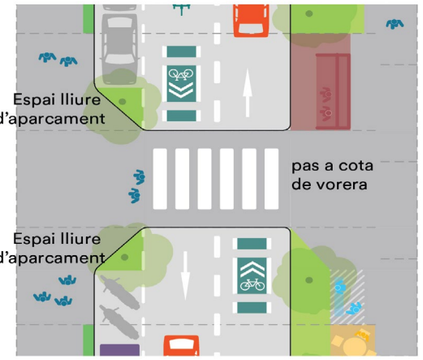
Justificació: entre les tres directrius amb més d'un 90% d'acord està la que reclama una avinguda per als vianants segura que faciliti i integri tots els itineraris diaris i entre les seves solucions concretes la participació destaca la necessitat de millorar la seguretat dels encreuaments per als vianants. Es tracta doncs d'una mesura que pot iniciar-se com a acció catalitzadora, ja que no implica gestos en reurbanització i, no obstant això, escomet una de les principals necessitats de millora de l'avinguda..

Descripció: la proposta es concreta a tots els passos de vianants existents en l'avinguda. Consisteix a col·locar una jardinera en tots dos costats de cadascú dels passos de vianants per a garantir una distància adequada cap a la plaça d'aparcament més propera que no impedeixi la visibilitat.

Execució: l'acció catalitzadora es pot dur a terme bé a través de mitjans municipals, amb jardineres pròpies de l'ajuntament i la instal·lació amb serveis municipals o bé a través d'un contracte de subministraments en els quals s'inclouria l'adquisició d'almenys 11 jardineres i la seva col·locació en almenys els emplaçaments indicats en el pla (s.1- s-11).







Plànol accions cataliztadores



2. Intervencions per al l'embelliment de les mitgeres.

Justificació: La necessitat de millorar la imatge de l'avinguda és un dels objectius amb més d'un 75% d'acord, i a més la seva millora no depèn exclusivament de la reurbanització de la N-II, ja que també depèn de mesures com la rehabilitació de façanes. En concret, es reconeix com una acció catalitzadora la dinamització d'intervencions artístiques que ajudin a reduir l'impacte visual de les mitgeres.

Descripció: intervencions artístiques com murals o escultures verticals que per a reduir l'impacte dels edificis de major altura i dotar d'un relat a l'avinguda entorn de la identitat Industrial i el paisatge del Montserrat.

Quant a situacions concretes, es va assenyalar que la mitgera del restaurant "La Volta" proposta p1 al plànol, espai adient per fer un mural que visibilitzi els elements identitaris d'Esparreguera i al mateix temps millori el paisatge urbà. Per altre costat, la xemeneia de la fàbrica Montané i Font, és un element del patrimoni industrial d'Esparreguera que caldria valorar per això la segona mitjanera proposada com espai per a intervencions artístiques és l'assenyalada com p.2.

Execució: aquesta acció catalitzadora, es proposa desplegar mitjançant un concurs públic en el qual diferents artistes presentin propostes per a intervenir en les mitgeres, previ acord municipal amb els propietaris dels edificis. Aquest concurs s'acompanyarà de la participació a través del grup de treball del comissionat de Barris d'Esparreguera, de manera que la població pugui participar en la ideació i materialització de les intervencions artístiques.



3. Millores puntuals de zones d'estada:

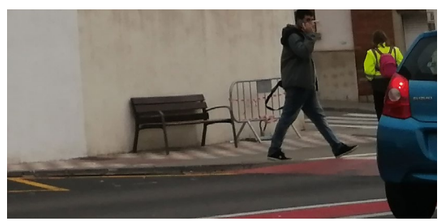
Justificació: la quarta directriu amb major acord és la D11, que proposa una avinguda equipada amb zones d'estada i punts de descans segurs i accessibles al llarg de tota la seva extensió. L'avinguda requereix un augment considerable de punts de descans equipats amb bancs i papereres, la qual cosa exigirà la millora de les voreres. No obstant això, s'ha identificat la necessitat de millorar les zones de bancs existents perquè siguin més accessibles i confortables mentrestant.

Descripció: A continuació es defineixin els sis espais d'estada sobre els que es proposen millores:

- Respecte a la ubicació dels bancs del carrer de Balmes (e1) es considera necessari desplaçar-los per ampliar l'espai i permetre el pas de les persones, sobretot de les que porten cotxes de nadons i carretons de la compra.
- També es detecten que els bancs situats a l'encreuament davant del mercat (e.2) són força utilitzats per persones grans, tot i que l'amplada de la vorera és estreta i compten amb múltiples obstacles i vistes poc atractives. Nous bancs i jardineres del mentrestant.
- La cantonada oest de l'av. Francesc Macià amb la carretera de Piera (e.3), on es proposa el mural s'hi podrien instal·lar més bancs.
- També, a la cantonada sud de l'av. Francesc Marimon amb la carretera de Piera (e.4), caldria reemplaçar els bancs existents per altres més còmodes, amb respatller i de materialitat més càlida.
- Eliminar la banda d'aparcaments per a taxis situada davant de l'av. Francesc Marimon (e.5) la qual es considera innecessària i es proposa ampliar la vorera i introduir verd urbà.
- També, nos espai d'estada a la cantonada nord de l'av. Francesc Marimon amb el carrer de Sant Joan (e.6), per donar resposta a les necessitats de les famílies que esperen els infants a la sortida de la llar d'infants.

Execució: l'acció catalitzadora es pot dur a terme bé a través de mitjans municipals, amb bancs propis de l'ajuntament i la instal·lació amb serveis municipals o bé a través d'un contracte de subministraments en el qual s'inclouria l'adquisició d'almenys 10 bancs i 5 papereres i la seva col·locació a les localitzacions indicades al plànol (e1-e6). Cal afegir que, aquesta acció catalitzadora, es hauria d'acompanyar de participació, desenvolupar un taller amb el grup de treball del comissionat de barris d'Esparreguera on decidir la nova disposició dels bancs a instal·lar.





4.4. Mecanismes de seguiment

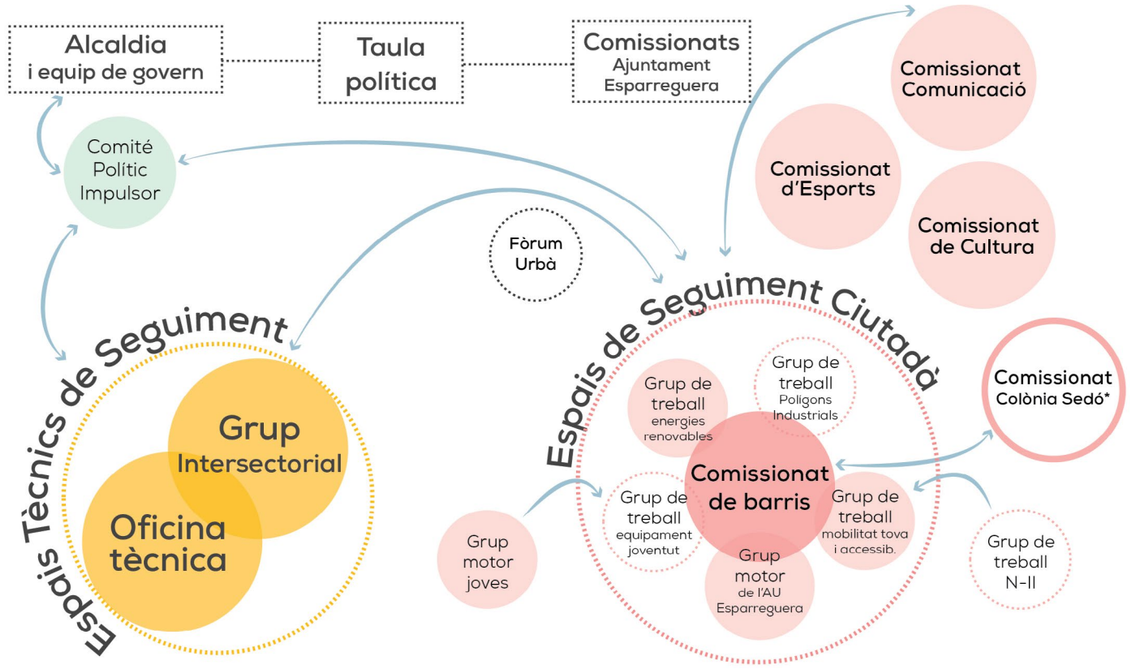
Espais i mecanismes de seguiment dins de l'Agenda Urbana d'Esparreguera

Context: L'Agenda Urbana d'Esparreguera planteja una sèrie d'espais de seguiment i governança basats en l'experiència del seu desenvolupament. Aquests espais de seguiment són tècnics, polítics i ciutadans. Pel que fa a l'antiga N-II, aquests tres espais es podran fer servir per consensuar un cronograma d'implementació, fer l'avaluació de l'estat del projecte o donar informació a la ciutadania.

El PIAM de l'antiga N-II compta a més amb la possibilitat de tenir un grup de treball específic a partir dels agents involucrats durant el desenvolupament de l'Agenda Urbana d'Esparreguera perquè agents tècnics i socials treballin conjuntament i intercanviïn informació del procés. A més a més, hi ha un altre grup de treball al voltant de la mobilitat tova i l'accessibilitat que podria estar-hi involucrat.

Grup de treball Antiga N-II: El procés de participació del PIAM de l'antiga N-II ha comptat amb diversos agents del territori vinculats amb l'antiga carretera, com ara associacions de veïns, el teatre La Passió, o col·lectius amb diversitat funcional, entre altres. Un grup de treball amb aquests agents durant el procés d'implementació del PIAM podria fer-se servir com a punt de contacte entre el personal tècnic de l'Ajuntament i la ciutadania, tant per incorporar a la proposta les necessitats de la societat esparreguerina, com per a transmetre informació cap a la ciutadania.

Grup de treball Mobilitat tova i accessibilitat: Durant l'elaboració de l'Agenda Urbana d'Esparreguera s'han conformat cinc grups de treball al voltant de diverses accions o projectes pilot. N'hi ha un amb agents socials i personal tècnic que ha treballat al voltant de la mobilitat tova (ciclista i vianant) i les mesures d'accessibilitat necessàries al municipi. La col·laboració amb aquest grup de treball per la implementació del PIAM serà clau perquè l'antiga N-II sigui un carrer inclusiu i interconnectat amb els recorreguts ciclistes i vianants d'Esparreguera.



Programa temporal del PIAM antiga N-II:

Les directrius incloses en aquest document pautaran les condicions del plec tècnic per a la reurbanització de l'avinguda. Arran de les condicions espacials i de la grandària dels carrers que componen l'antiga N-II, la redacció i disseny del projecte de reurbanització haurà de contemplar una implementació per fases durant els anys vinents. Tot i que aquí presentem el cronograma orientatiu de l'Agenda Urbana d'Esparreguera per a l'acció vinculada a la reurbanització de l'antiga N-II, el cronograma detallat haurà de ser definit per l'equip de govern en coordinació amb els agents socials i tècnics mitjançant els diferents espais de seguiment i governança. Les accions catalitzadores podran fer-se servir per testejar alguns aspectes del projecte i ajustar-los en les fases posteriors.

		Implementació	Termini	Any d'inici	Trimestre d'inici	N. trimestres	nº d'acció	2023				2024				2025				2026				2027				2028			
								T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
8	Executar la rehabilitació i reforma associades a l'eix Francesc Marimon - Francesc Macià (antiga N-II)	Nova	mitjà 2027	2024	T1	16	8																								


RECANVIS I ACCESSORIS PER L'AUTOMOBIL
RECANVIS AUTOMOBIL
RENAULT
Taller de confiança
2986 JVG
5912 HRP
3362 CNP
3099 DLD
40