



PLEC DE PRESCRIPCIONS TÈCNIQUES PER LA REDACCIÓ DE L'AVANTPROJECTE I PROJECTE EXECUTIU D'URBANITZACIÓ DEL SECTOR 1 (PRIM/CANYELLES) DELIMITAT PEL TEXT REFÓS DE LA MPGM DEL SECTOR DE PRIM, AL DISTRICTE DE SANT MARTÍ DE BARCELONA.

(Expedient 2022-IN-0014)

SETEMBRE 2022

1.- OBJECTE DEL CONCURS

L'objecte del concurs és seleccionar els equips per a la redacció del projecte o projectes necessaris per tal d'urbanitzar els viaris i espais lliures públics dins de l'àmbit del Sector 1 (Prim/Canyelles) delimitat pel text refós de la MPM del Sector de Prim, al Districte de Sant Martí de Barcelona (en endavant Sector 1 Prim).

Es tracta de la transformació d'un àmbit històricament ocupat per sòls de titularitat privada i activitats industrials que les afectacions urbanístiques del PM de 1976 i de la Modificació del PM al Sector de Sant Andreu – La Sagrera de 1996 han anat degradant.

Aquest àmbit forma part doncs de la gran transformació infraestructural i urbanística que s'està produint al Nord de la ciutat de Barcelona com a conseqüència de la construcció de la nova estació de la Sagrera i de la cobertura de les infraestructures ferroviàries.

2.- OBJECTE DELS PROJECTES

La urbanització del nou àmbit de Prim i de la nova cobertura de les infraestructures ferroviàries, ha de cosir la ferida urbana que han representat al llarg de molts anys les vies del ferrocarril i permetre la connectivitat entre els Districtes de Sant Andreu i Sant Martí.

El Sector de Prim s'ha configurat com una gran illa rodejada per tres grans vials estructurants de ciutat. La Ronda de Sant Martí, que acompanyarà al nou parc urbà sobre les vies entre Bac de Roda i el carrer de Sant Adrià. El carrer de Santander, que connectarà les poblacions al nord del riu Besòs amb la nova transformació de la Sagrera. I per últim, la Rambla de Prim, que ha de poder connectar amb la Rambla Onze de Setembre a Sant Andreu per permetre la seva connexió fins al mar.

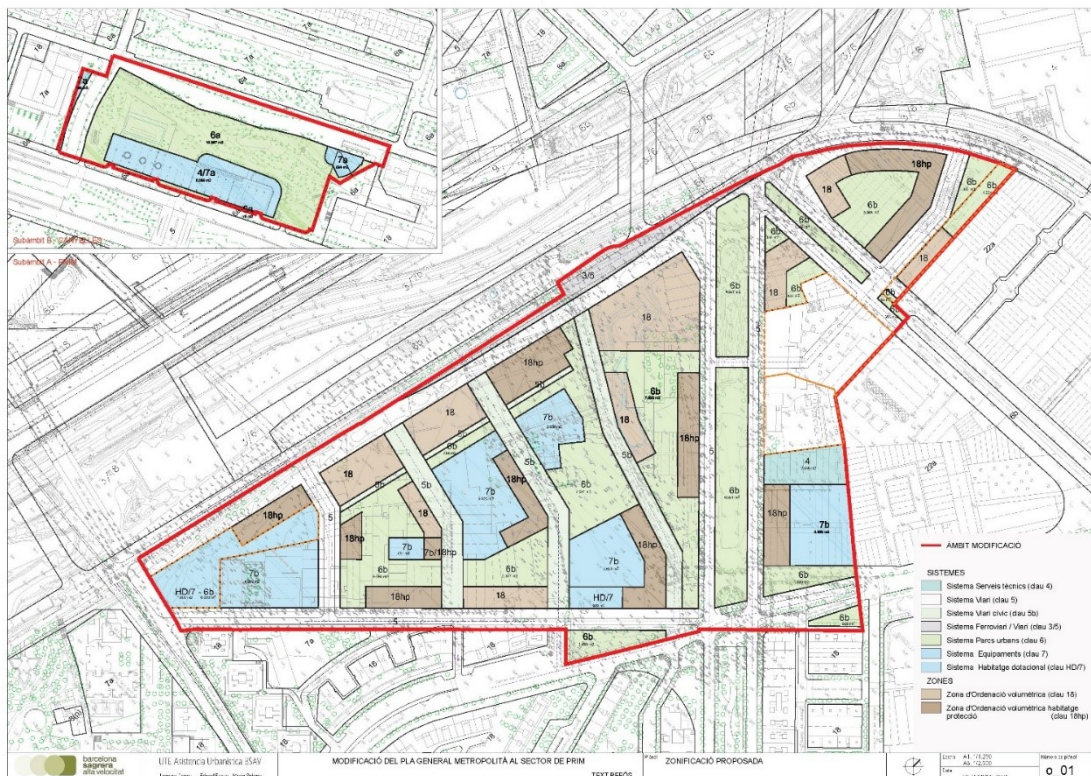
Aquesta gran illa es configura doncs com un àmbit al servei de les persones i la mobilitat sostenible i s'ha de convertir en un espai de passeig, d'estada i facilitador de múltiples usos ciutadans. Un espai que ha d'apostar pel verd i determinar les estratègies per tal que aquest verd sigui sostenible i de qualitat.

3.- CONDICIONANTS

Aquest projecte ha de donar resposta a uns forts condicionats de planejament, infraestructures, preexistències i mobilitat. Conjuntament amb el present Plec de Prescripcions Tècniques es facilita un annex gràfic de plànols amb aquests diferents condicionants.

3.1.- CONDICIONANTS DEL PLANEJAMENT

L'ordenació del **Text Refós de la MPGM del Sector de Prim** (en endavant TRMPGM Prim) va ser aprovada definitivament per la Subcomissió d'Urbanisme del Municipi de Barcelona en data 25 de febrer de 2022 i publicada al DOGC per la seva executivitat en data 26 d'abril de 2022.



Ordenació aprovada del TRMPGM del Sector de Prim

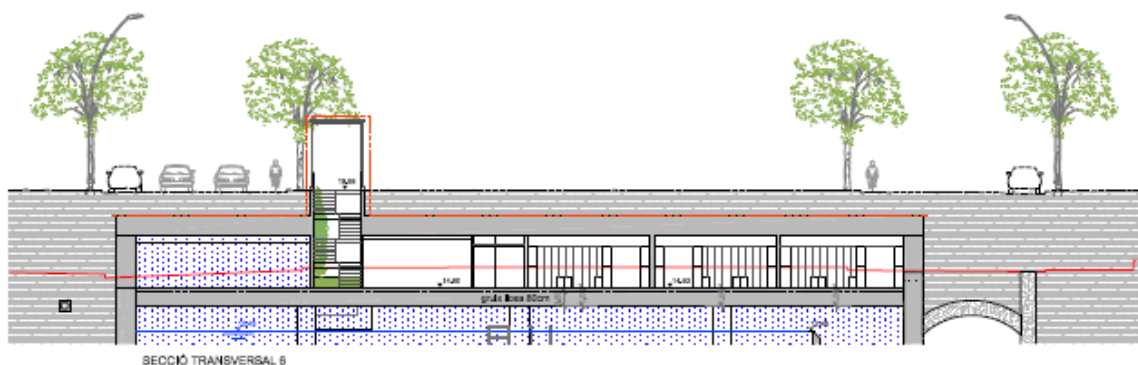
El TRMPGM Prim delimita quatre Sectors de desenvolupament dels quals en dos, Sectors 1 i 2, defineix també l'ordenació i estableix el sistema de gestió. Per tant delimita dos Polígons d'Actuació Urbanística, PAU.1 (*Prim/Canyelles*) i PAU.2 (*Prograsa*). El sistema d'actuació urbanística del PAU.1 és el de reparcel·lació en la modalitat de cooperació i el del PAU.2 és el de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica. Els Sectors 3 (Endesa) i 4 (Montplet) es desenvoluparan amb la tramitació posterior d'un PMU que els ordenarà i establirà el sistema de gestió.

comporten que en superfície surtin elements com ventilacions o sortides d'emergència de les infraestructures soterrades.



DIPÒSIT DE REGULACIÓ D'AIGÜES PLUVIALS DE RAMBLA PRIM I CENTRE DE NETEJA

Al llarg de la rambla Prim, entre el carrer Santander i la Ronda Sant Martí, està prevista l'execució d'un gran dipòsit de regulació d'aigües pluvials i en part, a sobre, un centre de neteja amb accés de vehicles. Al igual que les cobertures ferroviàries, tant el dipòsit com el centre de neteja comporten que en superfície surtin elements que condicionen la urbanització de la Rambla Prim qualificada d'espai lliure. A més, la coberta d'aquest dipòsit i del centre de neteja condiciona absolutament les rasants en superfície de tota la rambla de Prim.



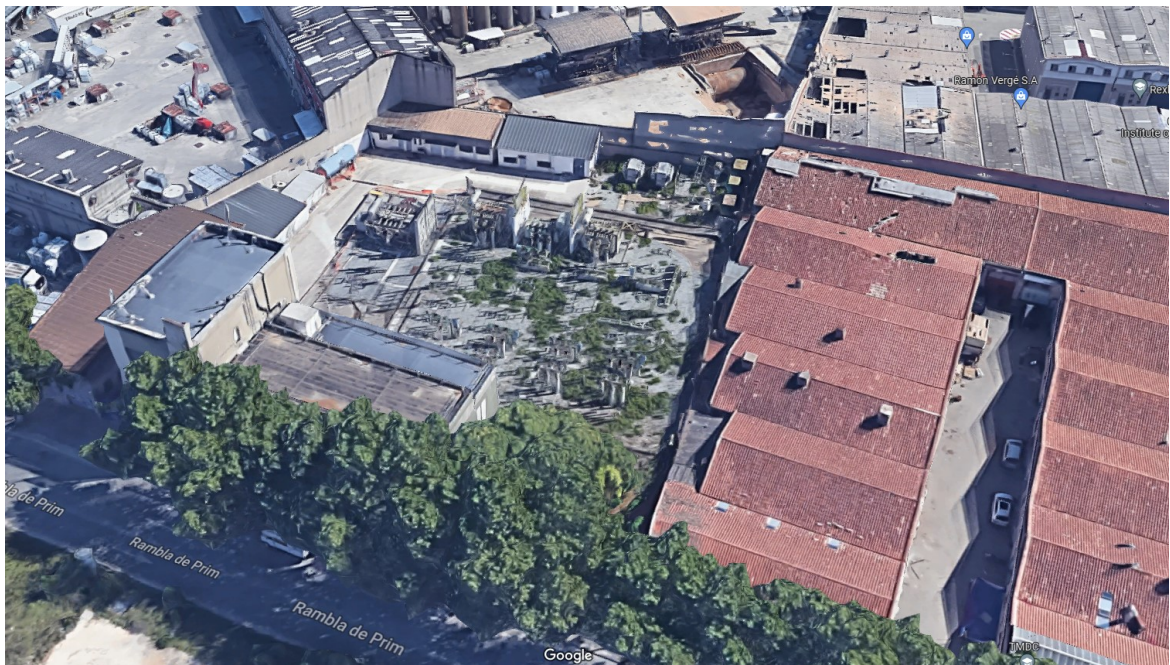
SUBESTACIONS ELÈCTRIQUES DE SANT MARTÍ i VERNEDA i GALERIA DE SERVEIS

Un altre condicionant infraestructural és la ubicació de dues subestacions elèctriques i una galeria de serveis dins de l'àmbit.

Actualment existeix, i està previst que es mantingui en la seva ubicació actual, la S.E. de Sant Martí. La urbanització que s'executi haurà de tenir en compte tant les rasants de la rambla Prim al front de la S.E. com els seus accessos actuals i futurs. Això comportarà la execució d'estructures que permetin la seva compatibilitat de la situació actual amb les futures rasants.

Al solar contigu de la S.E. de Sant Martí, el planejament ha qualificat de Serveis Tècnics uns terrenys on s'ha d'ubicar la nova S.E. de la Verneda.

Totes dues subestacions estan servides amb alta tensió mitjançant uns cables ubicats en una galeria elèctrica que provenen del carrer de Santander i que el projecte ha de mantenir, respectant els seus accessos, sortides d'emergència i ventilacions.



3.3.- CONDICIONANTS DE LES PREEXISTÈNCIES

A l'àmbit del projecte d'urbanització ens trobem amb una sèrie de preexistències a mantenir que per la seva ubicació la condicionen:

IES SALVADOR SEGUÍ

El planejament preveu el manteniment de l'edifici de l'escola actual i li permet l'ampliació amb la finalitat de cobrir la mitgera que dona a Nord. L'actual edifici de l'IES Salvador Seguí condiciona la rasant futura del carrer de Santander ja que s'ha de mantenir el seu accés actual.



MASIA DE CAN RIERA

Un altre edifici que el planejament manté és la masia de Can Riera. La masia, que està al bell mig de l'àmbit, condiciona fortament les rasants que l'envolten. El projecte d'urbanització haurà de mantenir els accessos actuals a la masia i compatibilitzar-los amb el vial cívic i l'espai lliure que l'envolten.



RIERA D'HORTA

Un element que el planejament tracta de mantenir és una gran part del mur de l'antiga riera d'Horta. El projecte d'urbanització haurà d'integrar aquest mur de manera que quedi el més visible possible, principalment els contraforts de la seva cara sud.

ALCOHOLES MONTPLET I PROGRASA

El projecte d'urbanització haurà de mantenir els accessos a les activitats d'Alcoholes Montplet i de Prograsa que es desenvoluparan en una fase posterior. El projecte haurà d'incorporar totes les estructures necessàries per mantenir els accessos a les activitats i compatibilitzar-les amb les rasants futures. En fase de redacció de projecte es mantindran converses amb els interlocutors de les activitats a fi i efecte de trobar solucions.



3.4.- CONDICIONANTS DE MOBILITAT

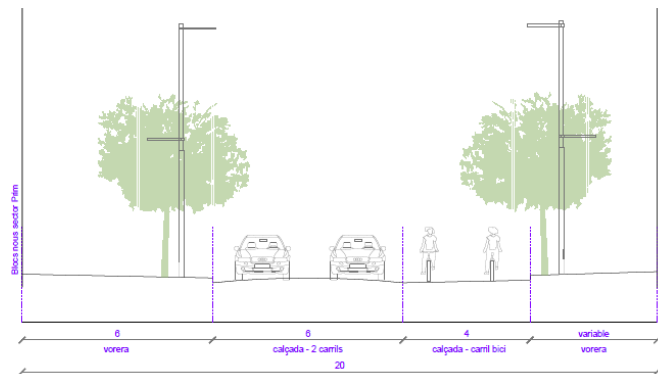
El planejament del Sector de Prim distingeix entre dos tipus de vials, els vials (clau 5), de circulació de vehicles i transport públic, i els vials cívics (5b).

Al respecte dels vials cívics aquests tenen la voluntat de ser de servei principalment a les edificacions i als equipaments que hi donen front i preveient-se de plataforma única, permetent una bona circulació a peu i en bicicleta i allunyant el trànsit de vehicles.

Pel que fa a la resta de vials cal tenir en compte els següents condicionats principals que també es reflecteixen als plànols de l'annex gràfic del present plec de prescripcions tècniques:

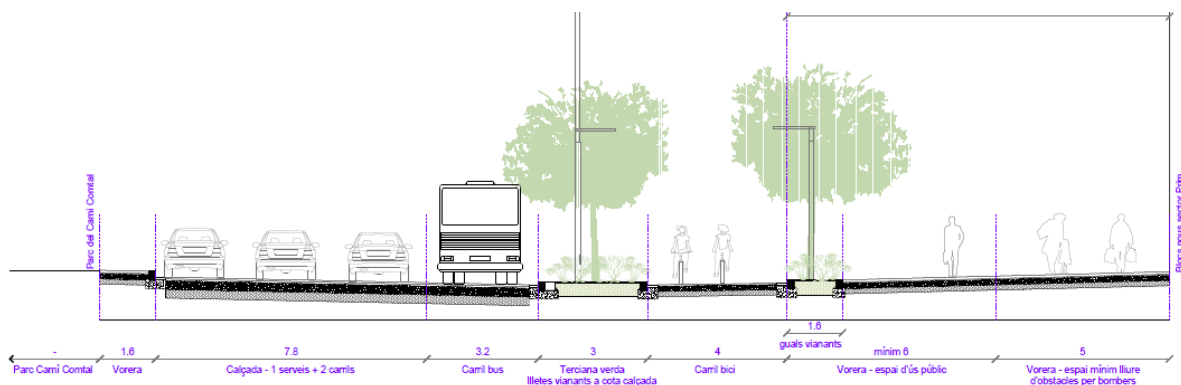
SANTANDER

El carrer de Santander entre la rambla Prim i el carrer del Pont del treball canviarà el seu sentit actual de sentit Besòs a sentit Llobregat, ubicarà un carril bici de doble sentit en el seu costat mar i donarà continuïtat a l'actual carrer Santander que ve des de Santa Coloma. Les rasants del carrer Santander s'ajustaran de manera que els nous vials transversals que hi connecten siguin accessibles amb una pendent màxima del 6%, sempre tenint en compte els accessos de les edificacions existents.



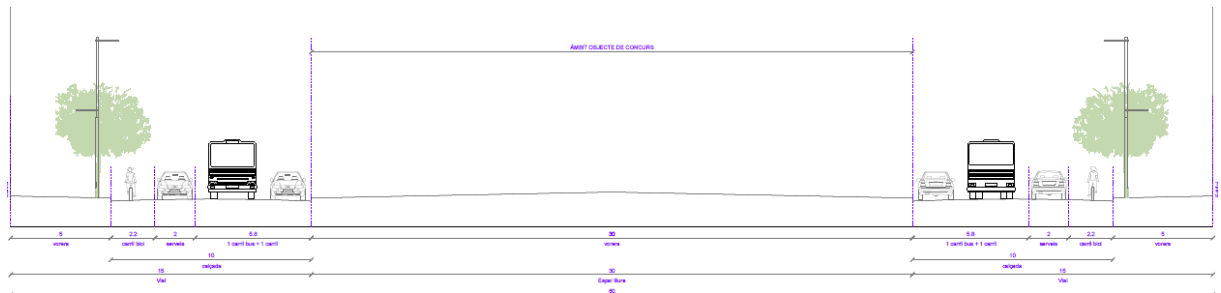
RONDA SANT MARTÍ

La Ronda Sant Martí és un vial que excedeix del propi àmbit del Sector de Prim ja que te una continuïtat al llarg de tot el nou parc que es crea sobre les cobertures ferroviàries. Això fa que una part important de la secció de la vorera estigui ja definida al concurs amb la ubicació del carrer bici, l'arbrat d'alineació i la distribució del carrils de circulació.



RAMBLA PRIM

La secció de 60 metres de la rambla de Prim també ve en part preestablerta. Per una banda els 15 metres qualificats de vial a banda i banda de l'espai lliure han d'integrar una vorera de 5 metres i una calçada de 10 metres per un carril bici unidireccional, un vial de serveis i dos carrils un dels quals ha de dimensionar-se per bus.



L'espai lliure central de 30 metres haurà de contemplar totes les ventilacions i accessos de les infraestructures que hi ha al subsol (Dipòsit i Centre de neteja).

De la rambla Prim s'elimina la rotonda actual de forma que el pas de vianants entre l'actual rambla de Prim i la nova inclosa en aquest projecte es redueixi i es mantingui l'actual accés a la galeria.

3.5.- CONDICIONANTS DE LES XARXES DE SERVEIS

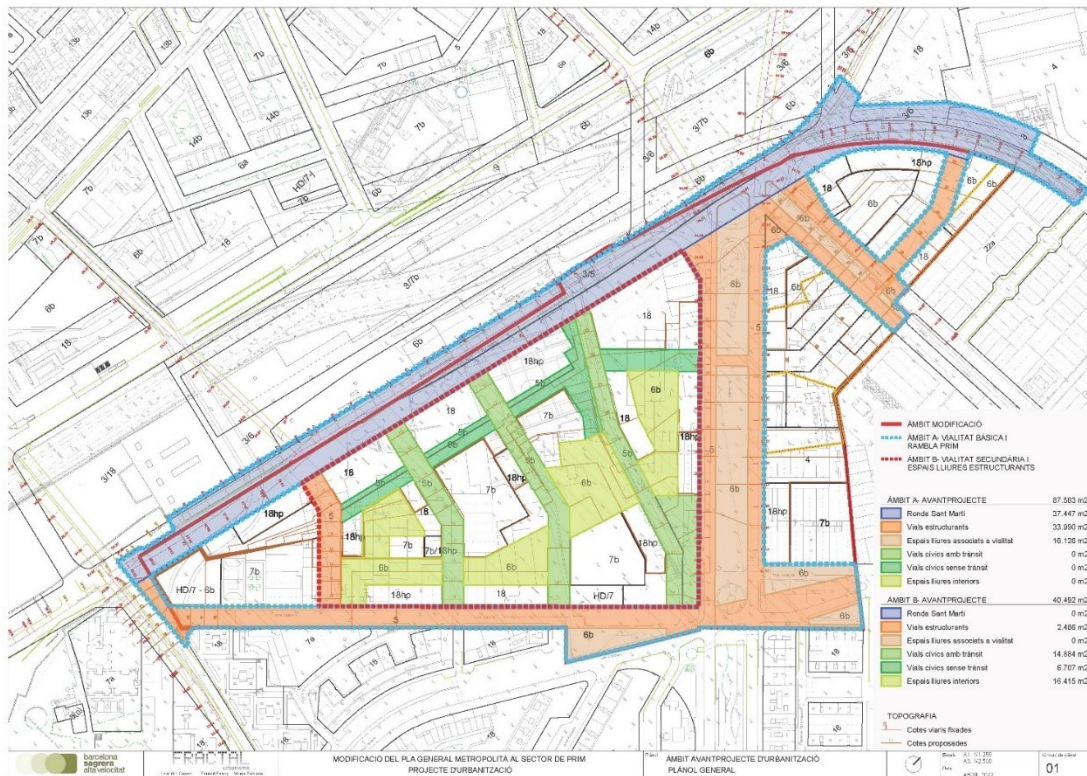
A banda de les infraestructures soterrades que hem mencionat abans, el projecte ha d'incorporar tots els serveis necessaris de clavegueram, llum, electricitat, aigua i telecomunicacions necessaris per donar serveis a les noves edificacions i equipaments, així com les noves xarxes de serveis urbans (prismes d'alta i mitja tensió, reg, freàtica, enllumenat, ...) a implantar.

També s'haurà d'incorporar una reserva d'espai, encara per definir, per servir les noves edificacions i equipaments amb climatització centralitzada.

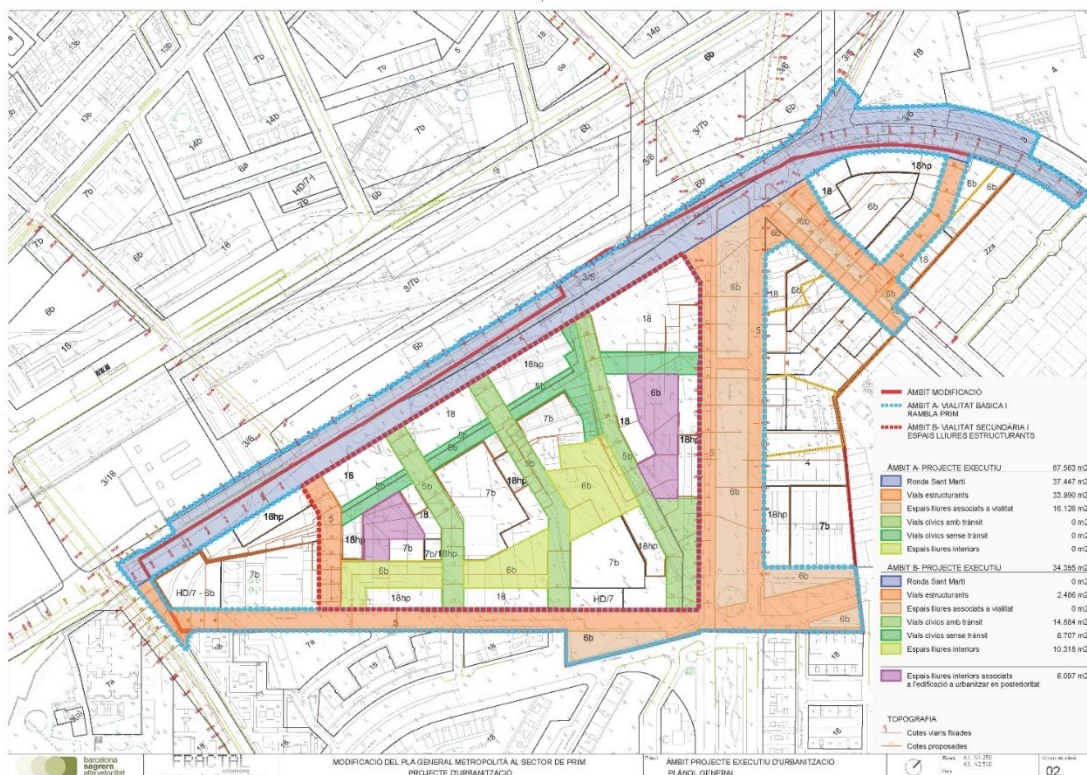
4.- ÀMBIT DEL CONCURS I DE LA CONTRACTACIÓ

L'àmbit total del que es contractarà la redacció d'un avantprojecte valorat i d'un projecte executiu és el següent:

- **Avantprojecte valorat** de la urbanització de tots els vials i espais verds (grafiats al següent esquema) i que es corresponen amb la totalitat de la vialitat estructurant i els espais verds i vials cívics delimitats per la Ronda Sant Martí, la Rambla de Prim, la Via Trajana, el carrer de Santander i el nou carrer prolongació de Clara Zetkin al barri de la Sagrera.



- **Projecte executiu** la urbanització de tots els vials, espais verds (grafiat al següent esquema) i xarxes de serveis necessàries per servir a totes les parcel·les del PAU.1

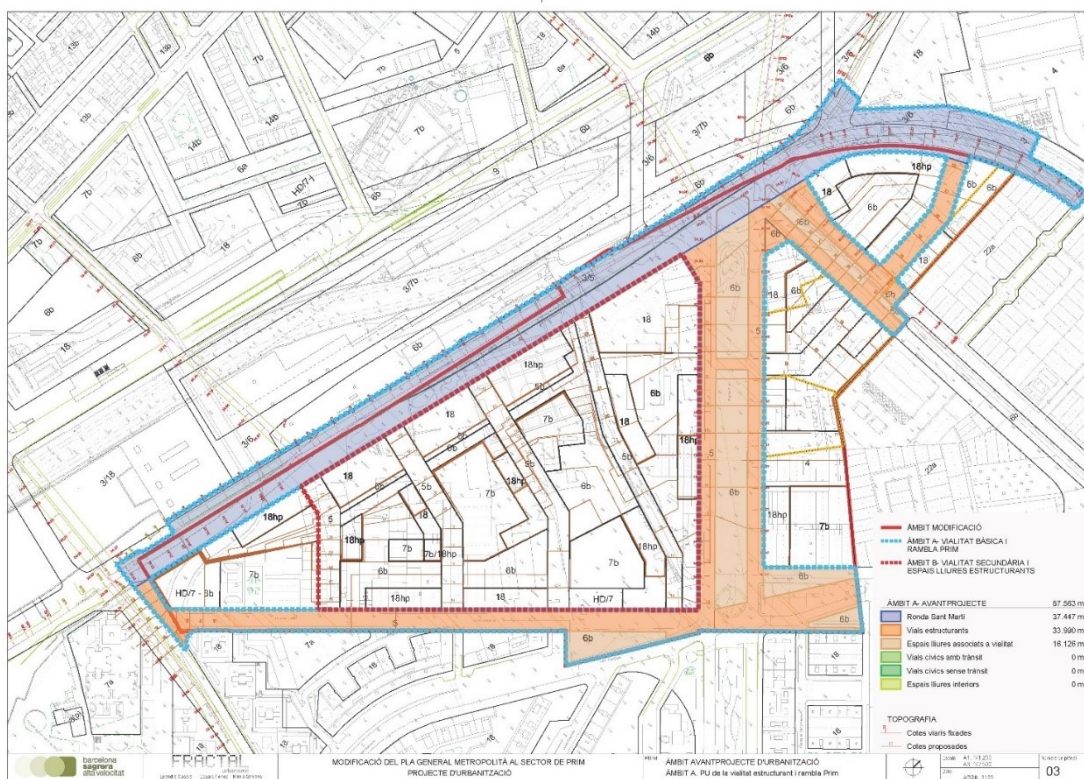


L'àmbit del concurs i dels posteriors contractes per la redacció de l'avantprojecte i del projecte executiu d'urbanització del Sector 1 (Prim/Canyelles) delimitat per la Modificació del PGM del Sector de Prim està integrat per dos projectes, LOT A i LOT B, que s'adjudicaran separatament. A criteri de BSAV, i per necessitats tècniques, els projectes executius es podran desdoblar en diverses separades, totes integrants de l'objecte del contracte que s'adjudiqui.

Els dos lots a adjudicar i el seu contingut seran els següents:

4.1.- LOT A – VIARI ESTRUCTURANT

- **Àmbit de l'avantprojecte valorat** de la urbanització de tots els vials i espais verds grafiats al següent esquema i que es corresponen amb la totalitat de la vialitat estructurant inclosa al PAU.1 del Sector de Prim:

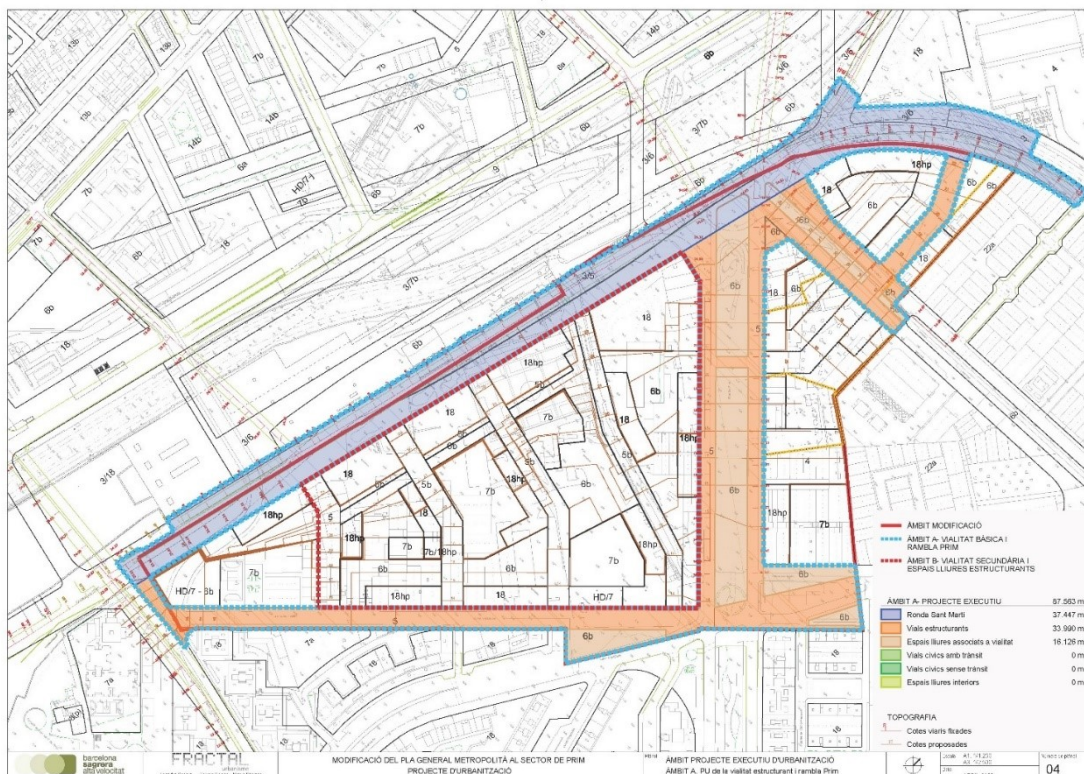


Pel lot A, el principal aspecte a valorar pel Jurat serà la proposta que els concursants li donin a l'espai lliure central de la rambla Prim així com a la proposta viària del creuament Prim/Santander. Es valorarà especialment de quina manera es prioritza el pas de vianants i bicicletes entre la rambla de Prim existent i el nou parc i la rambla Onze de Setembre al Districte de Sant Andreu. Per aquest lot la distribució de les seccions dels carrers de Santander, Ronda Sant Martí i rambla Prim venen definides a l'annex gràfic

de les presents bases tot i que per aquest dos últims carrers el concursants hauran de fer propostes en una part de la secció.

Per part de BSAV vindran definits els següents aspectes d'urbanització que s'hauran d'incorporar a la proposta:

- Rasants i perfils dels vials i de les edificacions (MPGM)
- Elements de les infraestructures soterrades (ferroviàries, galeries i dipòsit RSU) que surten en superfície
- Secció viària bàsica de la Ronda Sant Martí i esquemes viaris de la resta de carrers
- Esquemes d'ubicació de la nova xarxa de carrils bici
- Activitats que han de mantenir el seu accés al llarg del procés de l'obra i a la seva finalització
- **Àmbit del Projecte executiu** de la urbanització de tots els vials i espais verds grafats al següent esquema incloses la definició i el càlcul de totes les xarxes de serveis necessàries per servir a les parcel·les del PAU.1. En aquest cas es correspon amb l'àmbit de l'avantprojecte valorat.

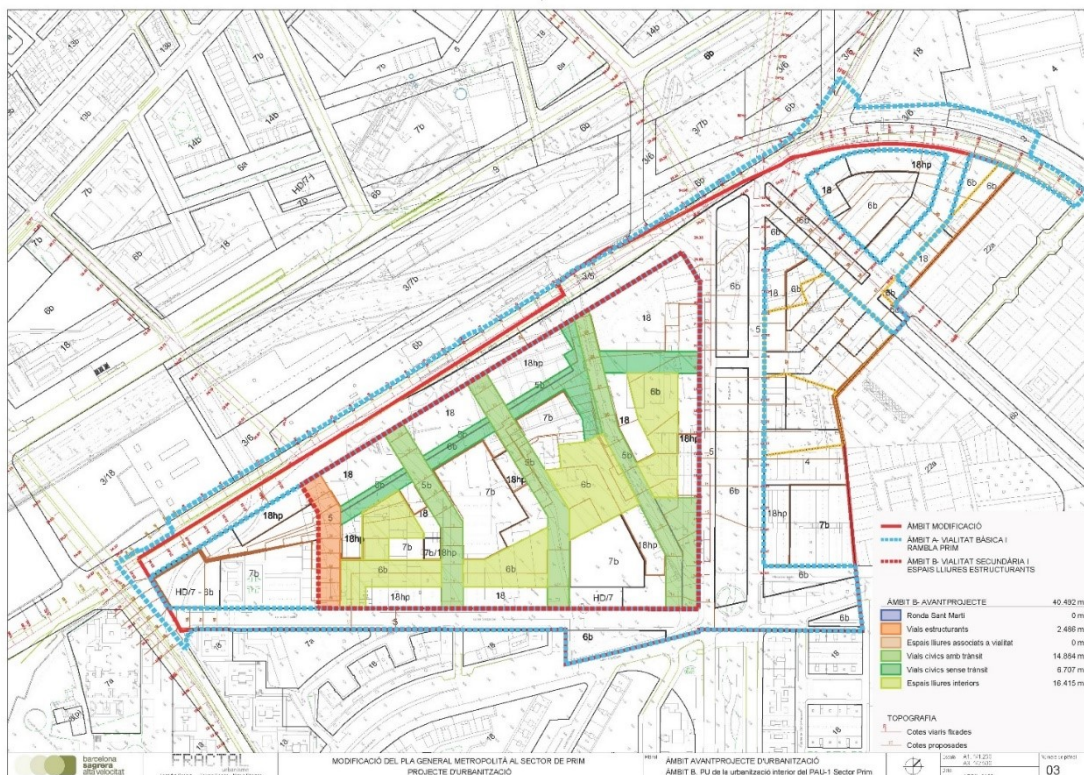


Pel lot A, els principals aspectes que haurà d'incorporar el projecte executiu d'urbanització son, a banda dels anteriorment assenyalats, els següents:

- Segregació del projecte executiu en les separates necessàries per la seva execució. Com a mínim es redactarà una separata de projecte executiu per la Ronda de Sant Martí (color blau de l'esquema) i una altra per la resta de la vitalitat, que es podrà segregar en altres més petites en funció de la disponibilitat del sòl.
- El projecte executiu de la Ronda Sant Martí incorporarà la definició i execució de la sortida d'emergència del viari segregat junt al carrer de Clara Zetkin i que s'ubica i es grafia al plec tècnic.
- Disseny i càlcul per la implantació de totes les xarxes de nous serveis de forma que funcionin independentment de l'execució de la resta de la urbanització el PAU.1 i que donin servei a les edificacions a que donen front.
- Manteniment de l'accés a la S.E. de Sant Martí i a Alcohols Montplet
- Relació dels serveis existents i pressupost dels serveis afectats.

4.2.- LOT B – VIALS CÍVICS I ESPAIS LLIURES

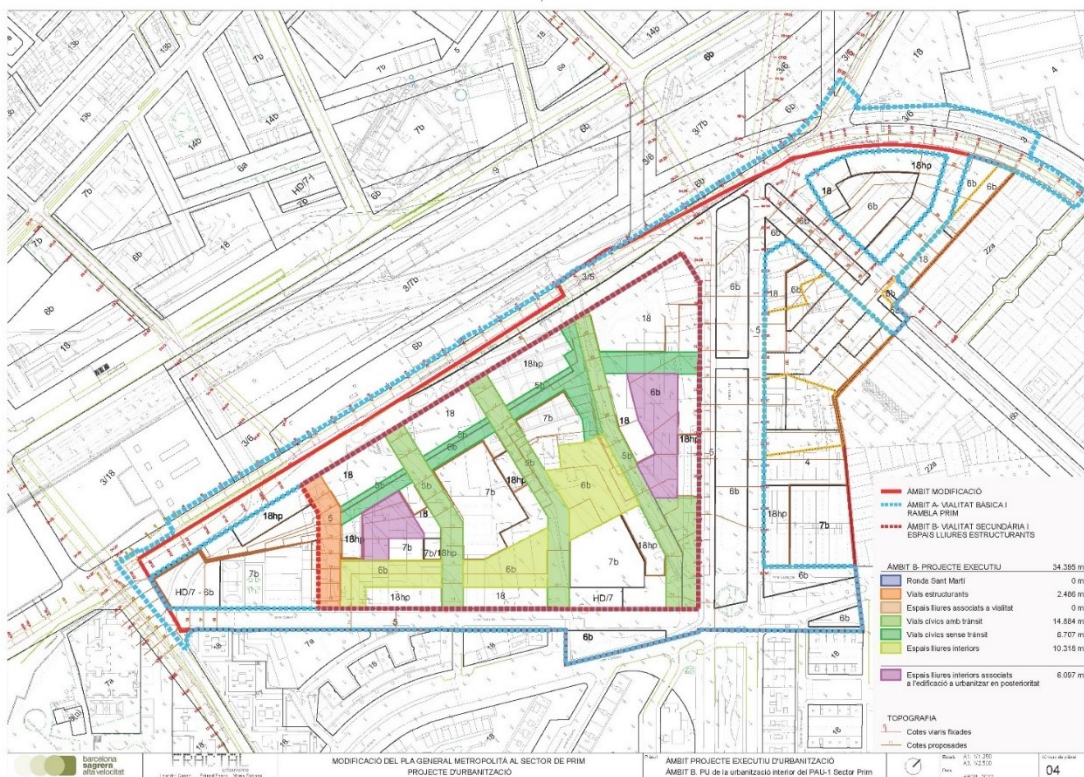
- **Àmbit de l'avantprojecte valorat** dels espais verds i vials cívics delimitats per la Ronda Sant Martí, la Rambla de Prim, el carrer de Santander, així com el nou carrer prolongació de Clara Zetkin al barri de la Sagrera:



Pel lot B, el principal aspecte a valorar pel Jurat serà la proposta que els concursants li donin als vials cívics interiors tant transversals com de connexió entre el carrer Santander i la Ronda Sant Martí, la conformació de la gran plaça central al costat de la masia de Can Riera, la integració del mur de la riera d'horta i el disseny dels espais interiors d'illa.

Per part de BSAV vindran definits els següents aspectes d'urbanització que s'hauran d'incorporar a la proposta:

- Rasants i perfils dels vials i de les edificacions (MPGM) que hauran de ser accessibles
- Esquemes d'ubicació de la nova xarxa de carrils bici
- Xarxes de serveis a implantar per donar servei a la urbanització
- Usos dels principals equipaments de l'àmbit i de les plantes baixes de les edificacions
- **Àmbit del Projecte executiu** de la urbanització de tots els vials, vials cívics i espais lliures grafiats al següent esquema. En aquest cas no s'inclouran al projecte executiu els dos espais lliures interiors assenyalats de color morat:



Pel lot A, els principals aspectes que haurà d'incorporar el projecte executiu d'urbanització són, a banda dels anteriorment assenyalats, els següents:

- Segregació dels projectes executius en tantes separades com fases d'execució s'estableixin a l'avantprojecte
- Disseny i càlcul per la implantació de totes les xarxes de nous serveis de forma que donin servei a les edificacions a que donen front
- Integració dels elements preexistents que es mantenen: IES Salvador Seguí, Masia de Can Riera i mur de la Riera d'Horta

5.- CRITERIS DE PROJECTE

Les propostes i els projectes hauran de desenvolupar-se a partir dels criteris de projecte que es descriuen a continuació, d'acord amb els objectius i premisses del nou model d'espai públic, que serviran de base per valorar i puntuar les propostes presentades al concurs:

1. PROXIMITAT I DRET A L'ESPAI PÚBLIC

Proximitat i dret a l'espai públic, a l'espai d'ús ciutadà, al passeig, l'estada i el joc; amb visió feminista, prioritzant infants i gent gran; afavorint el comerç i els serveis de proximitat

El poder gaudir plenament de l'espai públic es considera un dret. El nou model urbà dona el protagonisme de l'espai a les persones, al verd i als usos cívics, posant en un segon nivell de prioritat la mobilitat rodada en vehicles privats motoritzats.

En aquest sentit, les propostes hauran d'incorporar les següents directrius:

- Generar espais de passeig que convidin als trajectes a peu per tal de formalitzar la xarxa de vianants.
- Preveure espais d'estada confortables, ombrejats a l'estiu i assolellats a l'hivern.
- Fomentar espais que facilitin el joc infantil espontani, d'acord amb el Pla del Joc a l'espai públic de Barcelona.
<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/113764>
- Configurar espais flexibles per tal que puguin acollir usos ocasionals diversos com fires, concerts, i actes diversos.
- Fomentar la relació entre espai públic i plantes baixes (comerços i equipaments).
- L'espai públic ha de generar les millors condicions possibles per afavorir la bona relació entre els futurs habitatges i els equipaments des del punt de vista de l'accessibilitat, urbanisme amb perspectiva de gènere i la usabilitat de les plantes baixes.
- Definir els espais per a l'ocupació per terrasses de bars i restaurants, agrupant les zones en espais compatibles amb els altres usos públics.

- Adequar la proposta a requeriments específics, físics i socials, però amb suficient grau de flexibilitat i adaptació a possibles usos no previstos.
- S'accepten propostes volumètriques dels equipaments si aquests ajuden a fixar un criteri al projecte de la urbanització dels entorns de les zones qualificades de equipament (7b).
- Tenir en compte criteris de gènere en el disseny de l'espai.
Manual d'urbanisme de la vida quotidiana

<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/112461>

2. LA VISIÓ INFRAESTRUCTURAL DE L'ESPAI PÚBLIC

La visió infraestructural de l'espai públic, amb atenció al cicle de l'aigua, al verd i la biodiversitat, al sòl i l'energia

Cal emfatitzar la idea de l'espai públic com a infraestructura ambiental que aporta serveis a la ciutat i que potencia la visió ecosistèmica i la capacitat de resiliència de l'espai públic.

En aquest sentit, les propostes hauran d'incorporar les següents directrius:

Cicle de l'aigua

- Maximitzar les superfícies permeables, amb dimensions d'unitats mínimes de 15m² per tal que siguin efectives.

Pla de Recursos Hídrics Alternatius de Barcelona. PLARHAB

<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/97762>

- Valorar, sempre que les infraestructures soterrades existents ho permetin, la utilització adequada de les diferents tipologies de recollida i aprofitament de les aigües superficials, per fomentar sòls profunds i de qualitat: Sistemes de drenatge sostenible (SUDS), parterres i escocells on es recull i aprofita l'aigua d'escorrentia superficial, així com la utilització de paviments drenants que permetin la infiltració directa de l'aigua. Compatibilitzar amb la normativa d'accessibilitat.
- Garantir que el nou disseny no incrementi el risc d'inundació de la zona. Durant la redacció del projecte caldrà fer l'estudi hidràulic de superfície corresponent.
- Implantar fonts per beure en punts estratègics on puguin oferir servei a més d'un tipus d'espai i recorregut.

El verd

- Incrementar al màxim la presència de verd, en proporció i qualitat, com a element estructurant. Com a mínim, el 20% de la superfície haurà de ser permeable, i d'aquesta

un 50% haurà d'estar plantada amb herbàcies, vivaces o arbustives. S'haurà de justificar tècnicament la disminució de superfície, en cas que els usos de l'espai o les infraestructures existents en el subsòl no permetin arribar a aquest percentatge.

- Garantir, a l'estiu, que com a mínim el 80% de la superfície estarà en ombra, mitjançant una canòpia vegetal.
- Seleccionar les espècies adaptades i resistents en funció de les condicions microclimàtiques de cada espai, i de forma que fomentin la biodiversitat i la presència de fauna urbana d'interès.
- Preveure reg automatitzat per racionalitzar el consum d'aigua de reg de qualsevol dels elements vegetals plantats. Sempre que sigui possible la xarxa de reg es connectarà a la xarxa d'aigua freàtica més propera.
- Introduir en les solucions de disseny, la reflexió sobre la protecció de les superfícies plantades i el manteniment de qualsevol dels estrats vegetals.
- Introduir en els projectes les variables del creixement en el temps, els canvis estacionals, el volum d'ombra, la floració i els colors.
- Dissenyar els escocells dels arbres de 2m² de superfície mínima i que permetin l'escorrentia de les aigües superficials cap al seu interior. Només si són més grans de 6m² i tenen reg automatitzat, es podran enjardinar.
- Tenir en compte els requeriments del Pla Director de l'arbrat.
<https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/Pla-director-arbrat-barcelona-CA.pdf>
- Contemplar la possibilitat d'ubicar estructures d'ombra que, a més, puguin generar energia, de forma preferent en els espais on no es pugui plantar i el grau d'assolellament directe ho justifiqui. Possibilitat de treballar solucions mixtes (verd i fotovoltaica).

L'Enllumenat

- Reflexionar sobre l'adequació de la proposta d'enllumenat respecte als nous usos previstos per a l'espai públic.
- L'enllumenat s'haurà d'ubicar de forma compatible amb l'arbrat i haurà de proporcionar il·luminació a tot l'espai, tant si aquest és d'estada, de joc, o altres usos, com si és l'espai de mobilitat de convivència entre el vianant i els vehicles.
- La instal·lació d'enllumenat dels carrers haurà de tenir en compte els avanços en matèria d'eficiència energètica.

3. L'ACCÉS I ELS SERVEIS

Aquest nou model d'espai públic es fonamenta en donar el protagonisme de l'espai als vianants, al verd i als usos cívics, tot i que s'haurà de donar resposta als requeriments necessaris per al correcte funcionament de la ciutat (pas de vehicles, serveis, etc.).

En aquest sentit, les propostes hauran d'incorporar les següents directrius:

Els vials cívics

- Garantir la prioritat del vianant davant de tots els tipus de vehicles motoritzats permesos (veïns i serveis) i de les bicicletes i vehicles de mobilitat personal (que podran circular en doble sentit). Tots ells hauran de compartir l'espai de pas en convivència amb els vianants.
- Caldrà fer un tractament global de la qualitat de l'espai públic dedicat al viari pacificat (5b) i a l'espai lliure d'entorn (6) per tal d'integrar la traça als espais verds. Atenent a la ubicació dels accessos als edificis, s'entén que la urbanització d'aquests espais pot no ser la mateixa en tota la seva longitud.
- Vetllar perquè els recorreguts de vianants siguin el més rectilinis possible i accessibles.
- Garantir el pas de vehicles motoritzats amb origen o destí a l'àmbit d'actuació per a accedir als aparcaments soterranis previstos i per encotxar o desencotxar persones.
- Garantir l'accés dels vehicles motoritzats dels serveis de manteniment, emergències, neteja, enllumenat, taxis, i càrregues i descàrregues de qualsevol tipus.
- Habilitar la possibilitat de fer operacions DUM, amb un horari concret, dels vehicles que faran càrrega i descàrrega. (una operació DUM requereix més de 2 minuts, que és el temps màxim d'una parada segons l'RGC).
- Considerar la possibilitat de no delimitar espais específics per a DUM, de forma que es pugui fer DUM en tot el carrer, d'aquest forma no queden espais que afavoreixin l'estacionament irregular fora d'aquests horaris.
- Garantir l'accessibilitat per a tothom en relació amb la diversitat funcional de les persones i la senyalització necessària per a la seguretat dels recorreguts de persones amb diferents capacitats visuals.
- Dins de la gran illa formada pels carrer Prim, Santander i Ronda Sant Martí, afavorir amb el disseny de l'espai públic, la reducció de la velocitat de la mobilitat rodada, que serà de 10km/h màxim.

- Compatibilitzar el disseny dels nous espais de passeig, estada, joc, verd... amb el pas dels vehicles motoritzats permesos, la parada per a càrregues i descàrregues DUM i amb la ubicació dels serveis permanents necessaris (contenidors de residus, armaris d'instal·lacions, etc.).
- Preveure, en el cas concret dels contenidors de residus, espai per a les ubicacions de contenidors al llarg de cada tram de carrer, separats com a mínim a 5m de les façanes. Tenir en compte la modularitat de l'espai, per tal que sigui intercanviable amb altres usos al llarg del temps.
- Disposar ancoratges segurs per a l'aparcament de bicicletes.

La Ronda de Sant Martí

- Al tractar-se d'un vial la secció del qual sobrepassa l'àmbit del projecte, es donen uns paràmetres fixes que s'hauran de mantenir com: ubicació dels carrils bici, alienació i tipus d'arbrat, espai mínim reservat pel vianant, paviments, enllumenat i mobiliari.

Els primaris i secundaris

- Es consideren eixos primaris la Rambla de Prim, la Via Trajana, el carrer Santander, el nou carrer ubicat al sud de l'àmbit que és continuïtat de Clara Zetkin a la Sagrera i el nou carrer que enllaça la via Trajana i la Rambla de Prim. A l'annex gràfic del present plec s'adjunten seccions indicatives de les seccions d'aquests carrers.
- La resta de vials de l'àmbit seran secundaris i tindran als efectes de la urbanització consideració de vials cívics.
- La proposta d'urbanització ha de promoure les relacions cíviques per tal d'integrar el perímetre del Sector amb el seu entorn immediat, especialment amb el Parc de la Sagrera. Per aquest motiu és important proposar un tractament de la urbanització de la xarxa viària perimetral (C/Santander, Rambla Prim i Ronda Sant Martí) amb una notable presència dels espais verds. Des d'aquest punt de vista, caldrà estudiar les seccions transversals d'aquestes vies per a que tinguin capacitat integradora i preservin la identitat i els valors ecosistèmics del nou parc sobre la cobertura ferroviària.
- La Rambla Prim, des del Fòrum fins a la Sagrera, forma part d'un dels Corredors Verds establerts en el Pla Natura (2021-2030) com a eix estructurant mar-muntanya amb vocació de connector ecològic urbà.

Per aquest motiu aquest concurs haurà de considerar aquesta futura transformació amb criteris propis, segons l'establert al Programa d'Impuls de la Infraestructura Verda.

(https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/102316/1/MG_impuls_infraestructura_verda_urbana.pdf.pdf).

Tant les voreres laterals com la part central de la Rambla Prim situada entre vials caldrà que siguin objecte de reflexió per a la urbanització amb criteris que potenciïn la conversió del passeig en Corredor Verd."

Les xarxes de serveis

El projecte haurà de preveure que en subsòl s'hauran d'ubicar com a mínim les següents xarxes de serveis:

- ✓ Clavegueram (primari i secundari)
- ✓ Xarxa d'aigua potable
- ✓ Xarxa d'aigua freàtica
- ✓ Xarxa de Reg
- ✓ Xarxa elèctrica (de transport i de subministrament)
- ✓ Xarxa de climatització
- ✓ Xarxa de comunicacions (fibra òptica)
- ✓ Prisma de Mobiliari Urbà

4. EL VALOR DE LES PREEXISTÈNCIES

El nou model d'espai públic es preveu respectuós amb la seva història precedent i vol posar en valor aquells aspectes que constitueixen un llenguatge d'estil propi que conforma el paisatge urbà, actualitzant la seva interpretació i posant-lo al servei de les necessitats actuals.

En aquest sentit les propostes hauran d'incorporar les següents directrius:

- Integrar els elements patrimonials de la masia de Can Riera i mur de la Riera d'Horta, i arqueològics que puguin existir, en el nou model d'espai públic així com amb l'edificació que el conforma en general.
- En el cas concret de l'equipament de la masia de Can Riera, es poden aportar criteris d'urbanització basats en antigues traces històriques si aquestes ajuden a fixar una identitat pròpia a l'entorn d'aquest edifici patrimonial.
- Integrar l'actual IES Salvador Seguí i la seva ampliació dins de la trama urbana mantenint l'accés actual i preveient-ne de nous.

- Solucions que permetin mantenir en els temps aquelles activitats incloses als Sectors (PROGRASA, MONTPLET i ENDESA) que s'han de transformar amb posterioritat al PAU1.

5. LA NOVA MATERIALITAT

Aquest nou model d'espai públic incorporarà els conceptes de sostenibilitat i d'optimització dels recursos energètics, així com la reflexió sobre elements urbans polivalents i adaptables als nous usos.

En aquest sentit, les propostes hauran d'incorporar les següents directrius:

- Utilitzar mobiliari inclusiu, que afavoreixi la vida quotidiana de les persones i que doni resposta a les necessitats de tots els perfils i col·lectius.

Manual d'urbanisme de la vida quotidiana

<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/112461>

- Utilitzar, en la mesura que sigui possible, solucions i materials de baix impacte ambiental, materials o elements fàcilment reciclables, de proximitat i amb ecoetiqueta de l'origen i traçabilitat sostenibles.
- Considerar el comportament ambiental: emissions i toxicitat del seu procés d'elaboració.
- Garantir la durabilitat i la racionalització en el manteniment.
- Considerar l'adaptabilitat i la flexibilitat d'usos.
- Garantir l'accessibilitat, l'ergonomia i el confort (en relació al disseny de elements de mobiliari).
- Garantir una relació cost-benefici equilibrada.

<https://ajuntament.barcelona.cat/contractaciopublica/ca>

<http://lameva.barcelona.cat/barcelonasostenible/ca>

<http://www.procuraplus.org/>

6.- PROCEDIMENT

ENCARREC A L'EQUIP GUANYADOR

En el present concurs el jurat classificarà les propostes presentades per cadascun dels dos lots (A i B) segons la puntuació obtinguda, aplicant els criteris de valoració definits al Plec de Clàusules Administratives Particulars. Als equips que resultin primers classificats, que obtinguin la màxima puntuació, BSAV els contractarà diversos treballs segons els lots definits en el present plec:

- LOT A. VIALS ESTRUCTURANTS

Rebrà l'encàrrec de redactar un únic avantprojecte valorat per la totalitat de l'àmbit del

LOT A. en les condicions establertes en el Plec de Clàusules Administratives Particulars.

Rebrà l'encàrrec de redactar un mínim de dos projectes executius:

- Un per l'àmbit de la Ronda Sant Martí i part del carrer de Jaume Brossa, grafiat en color blau als plànols d'àmbits.
- Com a mínim un per la resta de vials estructurants inclosos a l'àmbit del LOT A. Aquest projecte de la resta de vials es podria dividir en un màxim de 3 projectes executius en funció de la disponibilitat de terrenys, les necessitats d'urbanització i les fases que es puguin establir a l'avantprojecte.

- LOT B. VIALS CÍVICS i ESPAIS LLIURES

Rebrà l'encàrrec de redactar un únic avantprojecte valorat per la totalitat de l'àmbit del LOT B. en les condicions establertes en el Plec de Bases del concurs.

Rebrà l'encàrrec de redactar un màxim de 4 projectes executius. Els seus límits seran definits en funció de la disponibilitat de terrenys, les necessitats d'urbanització i les fases que es puguin establir a l'avantprojecte.

CONDICIONS DE DESENVOLUPAMENT DELS TEBALLS

Els següents punts seran d'aplicació només en el transcurs de la redacció dels projectes, un cop resolt el concurs i contractats els projectes als equips guanyadors.

DIRECCIÓ i COORDINACIÓ

La Direcció del Projecte correspon a la Direcció projectes i obres de BSAV que exercirà les següents funcions:

- Establir els criteris i línies generals de l'actuació.
- Supervisar el pla de treballs proposat pels equips redactors.
- Facilitar als equips redactors els contactes amb administracions, organismes, companyies i empreses, en relació amb el present projecte.
- Encarregar tots els treballs complementaris necessaris per a la redacció dels treballs objecte d'aquest contracte.
- Supervisar tècnicament tots els treballs a desenvolupar en aquest projecte.
- Vetllar pel compliment del contracte en general i pel compliment dels terminis.

Durant el desenvolupament dels treballs, totes les relacions directes de l'equip redactor amb l'Ajuntament i altres Administracions involucrades, es realitzaran a través de la Direcció del Projecte.

Els treballs es realitzaran d'acord amb el Pla de Treballs redactat pels equips redactors i supervisat per la Direcció del Projecte. El Pla de Treballs serà objecte de seguiment i de posada al dia.

Sense perjudici de la facultat conferida a la Direcció del Projecte, de poder exigir en qualsevol moment la revisió de l'estat dels treballs, s'estableixen els següents controls que hauran de figurar expressament al programa o Pla de Treballs:

- Reunions de seguiment sobre aspectes generals o particulars, amb periodicitat no superior a 15 dies, a les que assistirà la Direcció del Projecte i/o possibles col·laboradors, l'equip redactor i aquelles persones que estiguin relacionades amb els temes a tractar.
- Informes mensuals sobre l'estat dels treballs que l'equip redactor sotmetrà a la consideració de la Direcció del Projecte. Aquests informes hauran de contenir una descripció general del treball i el grau d'avanç dels treballs segons programa elaborat.
- De les reunions de seguiment convocades, així com dels lliuraments parcials dels treballs, l'equip redactor n'aixecarà les corresponents actes, que seran lliurades a la Direcció del Projecte dins dels cinc dies naturals següents a la data de la reunió realitzada.
- A més, durant la redacció del projecte, es realitzaran un conjunt de reunions que tindran per objecte, entre d'altres, fer el seguiment de l'evolució de l'esmentada redacció (Responsables d'Ecologia Urbana, Districte, Responsables de l'Espai Públic implicats, altres institucions afectades, o organismes que es consideri adequat).
- L'adjudicatari generarà, a més, la documentació necessària per a donar suport a les possibles presentacions que es realitzin del projecte: presentacions gràfiques, resums, esquemes, etc.

REDACCIÓ DELS AVANTPROJECTES I PROJECTES EXECUTIUS

El contingut dels projectes a redactar es desenvoluparà d'acord amb l'annex tècnic al present plec de prescripcions tècniques.

Serà tasca del projectista desenvolupar la formalització de l'encàrrec, seguint de manera consensuada, els criteris i premisses aportats amb la documentació lliurada i durant la redacció del projecte.

La Direcció del Projecte requerirà al redactor dels projectes que, per tal de facilitar els processos de tramitació, de licitació i d'execució posteriors, es desenvolupin els projectes

en diversos documents diferenciats per a diversos encàrrecs tal i com s'ha especificat anteriorment i que son:

- LOT A. VIALS ESTRUCTURANTS

Un avantprojecte valorat per la totalitat de l'àmbit del LOT A.

Un mínim de dos projectes executius:

- Un per l'àmbit de la Ronda Sant Martí i part del carrer de Jaume Brossa, grafiat en color blau als plànols d'àmbits.
- Mínim un per la resta de vials estructurants inclosos a l'àmbit del LOT A. Aquest projecte de la resta de vials es podria dividir en un màxim de 3 projectes executius en funció de la disponibilitat de terrenys, les necessitats d'urbanització i les fases que es puguin establir a l'avantprojecte.

- LOT B. VIALS CÍVICS i ESPAIS LLIURES

Un avantprojecte valorat per la totalitat de l'àmbit del LOT B. en les condicions establertes en el Plec de Bases del concurs.

Un màxim de 4 projectes executius. Els seus límits seran definits en funció de la disponibilitat de terrenys, les necessitats d'urbanització i les fases que es puguin establir a l'avantprojecte.

A més, tant els documents com el pressupost de cadascun d'aquests projectes diferenciats, s'estructuraran de tal manera que sigui possible licitar les actuacions en diferents lots, segons la prioritització marcada per la Direcció del Projecte.

Per a la redacció dels projectes, l'equip contractat haurà d'aplicar els condicionants tècnics dels Responsables de l'Espai Públic (REP), que són els encarregats d'emetre l'Informe Tècnic del Projecte (ITP), el qual ha de ser favorable per poder dur a terme l'aprovació administrativa.

Amb el lliurament de les maquetes dels projectes executius s'hauran de lliurar annexat i degudament complimentat el "Quadre Natura".

NORMATIVA A CONSIDERAR

En totes les fases de la redacció del projecte caldrà aplicar les Prescripcions Tècniques dels Responsables de l'Espai Públic (REP). Es donarà compliment als requeriments de la documentació tècnica que es pot trobar al web municipal www.bcn.cat/plecstecnicsespaiurba que siguin d'aplicació al projecte.

El projecte haurà de complir la "*Instrucció tècnica per a l'aplicació de criteris de sostenibilitat en projectes d'obres*" i la "*Instrucció tècnica per a l'aplicació de Criteris de Sostenibilitat en la fusta*", de l'Ajuntament de Barcelona, publicades al número 14 de la Gasetta Municipal de Barcelona, en data 10 de maig de 2015.

A banda el projecte haurà de complir totes aquelles normatives que li siguin d'aplicació.

FORMAT GRÀFIC PER L'ELABORACIÓ DELS PROJECTES

El format a emprar en l'elaboració del material gràfic dels avantprojectes i projectes executius serà el següent per cadascun dels lots.

- LOT A. VIALS ESTRUCTURANTS

La documentació gràfica de l'avantprojecte s'elaborarà en format DWG i BIM. Abans de començar els treballs de redacció dels projectes, el projectista establirà un pla d'execució BIM (PEB) d'acord amb el Plan Marco BIM de l'actuació global Sagrera - Sant Andreu que s'annexa al present plec.

Pel que fa als Projectes executius, la documentació gràfica s'haurà d'elaborar en format BIM.

Tots els plànols dels projectes, avantprojecte i executius, es lliuraran en arxiu independent i amb els següents formats:

- *DWG en coordenades ETRS 89*
- *PDF indexat amb marcador i sense capes*

- LOT B. VIALS CÍVICS i ESPAIS LLIURES

Tant l'avantprojecte com els projectes executius s'elaboraran en format DWG.

Tots els plànols dels projectes, avantprojecte i executius, es lliuraran en arxiu independent i amb els següents formats:

- *DWG en coordenades ETRS 89*
- *PDF indexat amb marcador i sense capes*

DOCUMENTACIÓ A LLIURAR (LOTS A i B)

En el cas dels Avantprojectes es lliuraran un màxim de 4 còpies en paper, enquadernades amb espiral i 4 còpies en CD-ROM.

Respecte als Projectes executius, en fase de validació tècnica i auditoria es lliuraran un màxim de 4 exemplars en paper i 4 còpies en CD-ROM de la maqueta del projecte executiu. Els exemplars en paper es lliuraran enquadernats amb espiral.

En fase de tramitació administrativa es lliuraran 4 exemplars en paper i 4 còpies en CD-ROM dels projectes executius redactats. Cada exemplar en paper portarà enganxat un CD-ROM. Els exemplars en paper es lliuraran signats i enquadernats amb tapa dura, de forma que permeti la seva identificació en el lloc.

Els CD-ROM contindran dues carpetes. Una contindrà la informació amb els arxius digitals en format editable (s'inclourà l'arxiu de plomins). L'altra, un únic arxiu en format PDF que contingui tots els documents lliurats en paper amb la mateixa estructura i ordre.

7.- DOCUMENTACIÓ ANNEXA

Al present Plec de Prescripcions Tècniques s'adjunten els següents documents tècnics:

- Annex gràfic al Plec de Prescripcions Tècniques. En format PDF i DWG.
- Annex tècnic al Plec de Prescripcions Tècniques
- Plan Marco BIM (PMB) para Actuación Global Sagrera – Sant Andreu
- Text Refós de la Modificació del PGM al Sector de Prim aprovat definitivament el 25 de febrer de 2022. En format PDF i DWG.

També es lliurarà, PDF en fase de concurs i DWG en fase de redacció la següent documentació:

- Proyecto de Construcción de los accesos a la estación (setembre 2009).
- Modificado del Proyecto de Construcción de los accesos a la estación (maig 2018).
- Proyecto constructivo de la urbanización viaria del ámbito de la Sagrera (maig 2011).
- Projecte d'Urbanització del Sector Prim (juliol 2012), no tramitat.
- Projecte d'execució "Parc del Camí Comtal a Sagrera" (juny 2015).
- Projecte executiu del dipòsit de regulació d'aigües pluvials de rambla Prim (setembre 2018). *Actualment en redacció una actualització.*
- Projecte bàsic del centre de treball de neteja Rambla Prim als Districte de Sant Martí, Barcelona. (Gener 2021). *Actualment en redacció una actualització*