

### 3. CRITERIS DE DISSENY, SOLUCIONS TÈCNiques I LÍNIES ESTRATÈGiques

Per assolir l'objectiu de TRANSFORMAR L'AVINGUDA CATALUNYA A TRAVESSERA URBANA i havent fet un primer anàlisi i diagnosi, es proposen les següents estratègies agrupades en temàtiques i escales diferents que ens ajuden a establir àmbits de projectes parcials i fases pel seu desenvolupament.

Les principals **estratègies** que es proposen són:

- (1) la identificació de trams, a partir de l'anàlisi de les característiques de l'eix com ara l'amplada de secció, els usos adjacents, el caràcter més o menys urbà, la relació de cota amb el teixit urbà etc. Podem identificar 6 trams;
- (2) garantir la continuïtat al llarg de tots els trams dels eixos de vianants en voreres i camins pròxims, del carril bici que dependent dels trams aprofitarà els espais verds amb camins ja adaptats per aquest ús, i de la infraestructura verda que es conforma amb parcs, parterres, arbres i tots aquells elements que contribueixin a desenvolupar els serveis ecosistèmics propis dels espais oberts i espais verds;
- (3) potenciar les microcentralitats en aquells àmbits que ja existeixi un cert grau d'urbanitat, reconeixent i posant en valor els dos nuclis històrics del municipi (carrer de baix i carrer de dalt);
- (4) consolidar la centralitat del tram intermig de l'Avinguda Catalunya;
- (5) reforçar les transversalitats que tenen com a finalitat connectar la nova Avinguda o eix cívic amb els diferents barris i urbanitzacions del municipi i; definir els àmbits dels projectes parcials pel desenvolupament d'urbanització d'aquest nou eix cívic.

#### Els trams

De nord a sud reconeixem el primer tram considerat la porta nord del nucli urbà des de la C-59. Aquest tram és el que té més caràcter de carretera, malgrat això s'ha de garantir el pas de carril bici i vianants per poder connectar amb la xarxa de camins de l'entorn rural de Palau.

En el segon tram es detecta una microcentralitat que es vol potenciar, intensificant els usos terciaris i convertint l'espai de vial en una plataforma única de prioritat invertida. Aquest àmbit ha de funcionar com a element d'articulació que uneixi el barri de Dalt i la urbanització de Can Falguera.

El tercer tram està envoltat d'un espai de bosc de Can Padró i d'un parc urbà amb arbrat i camins que ajuden a consolidar la xarxa de bicicletes i de vianants.

El quart tram és el més central, no només perquè ocupa el centre geomètric de tot l'eix, sinó perquè travessa la part de ciutat amb un nivell de consolidació major, amb densitat i usos terciaris i per tant, amb més urbanitat. Es reconeixen dos subtrams: el primer comença a la residència d'avis i arriba a l'església de Sant Genís i el segon és el més estret i on es localitza la major concentració de comerç. Es proposa la creació d'una plataforma única amb prioritat invertida on s'alternin parterres i zones d'arbres per a l'estada de les persones.

En el cinquè tram es proposa una microcentralitat que faci de connexió del barri de Baix, Can Periquet i l'illa del Pla amb el barri de la Tenda Nova i l'urbanització del Castell, també amb una plataforma única de prioritat invertida.

El sisè tram es pot considerar la porta sud del nucli urbà i al mateix temps la porta al Parc de Gallecs. Està envoltat d'espais verds adjacents on es localitza un futur equipament.

