

00

Avinguda Meridiana

- 1. Diagnosi participativa.**
- 2. Anàlisi de l'Eix.**
- 3. Mobilitat. Possibles accions a curt termini.**
- 4. Participació. Calendari.**

Maig 2016

01

Avinguda Meridiana Diagnosi participativa

Conclusions

Districtes de Sant Martí, Sant Andreu i Nou Barris

Maig 2016

Avinguda Meridiana

Ecologia Urbana
AJUNTAMENT DE BARCELONA



**Avaluació funcional, estudi d'aforament de vianants i bicicletes i
tallers de participació ciutadana**

Abril de 2016

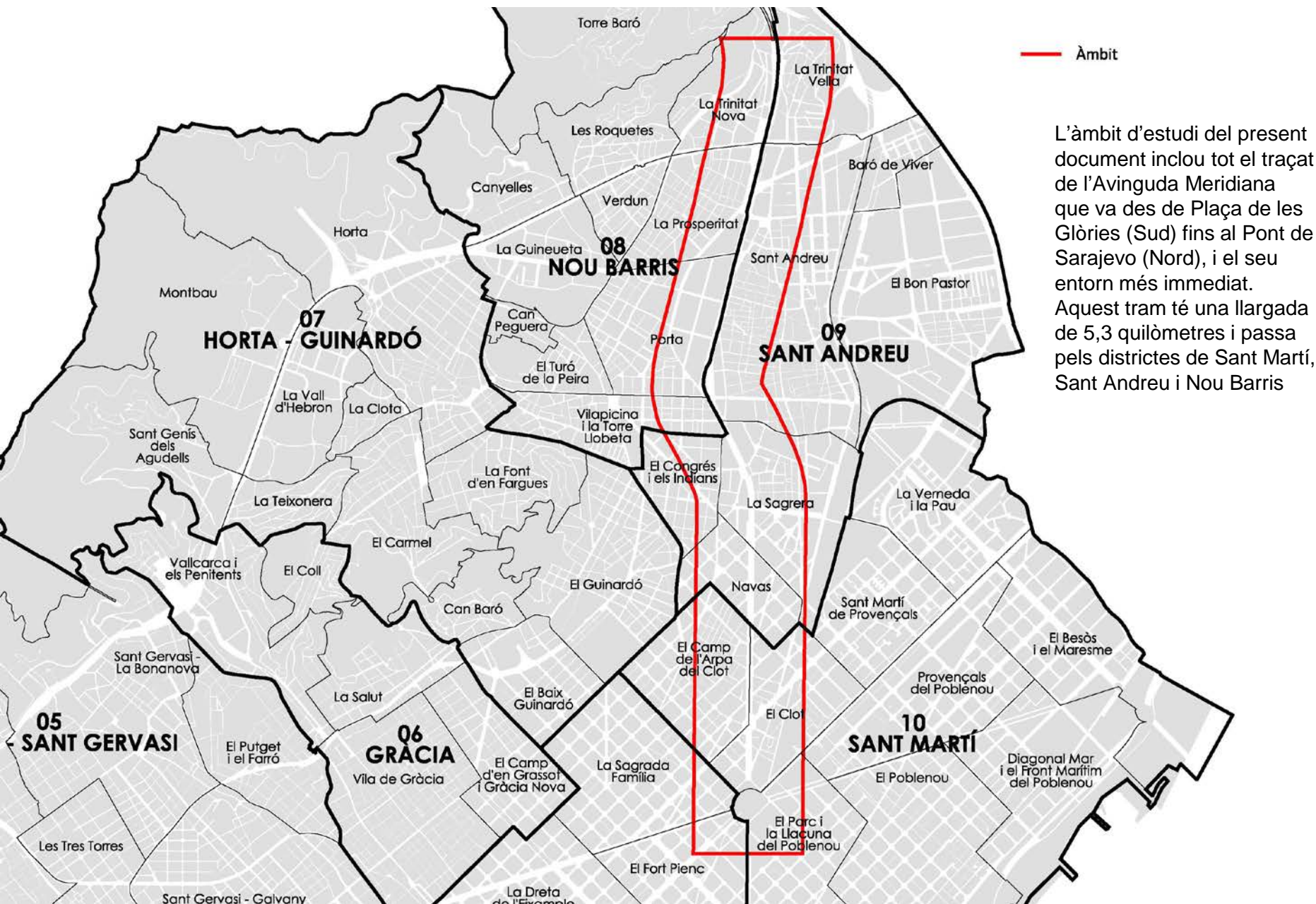
- **La Meridiana en el seu context de ciutat:** situació i encaix
- **La mobilitat de la Meridiana:** Vianants, bicicletes i vehicles
- **Tipologia d'accions a l'espai públic de la Meridiana:** Obligades, Socials i Opcionals
- **La percepció de la Meridiana:** resultats de les taules de participació
- **Conclusions finals**

Objectius de l'estudi

Els objectius del present estudi són:

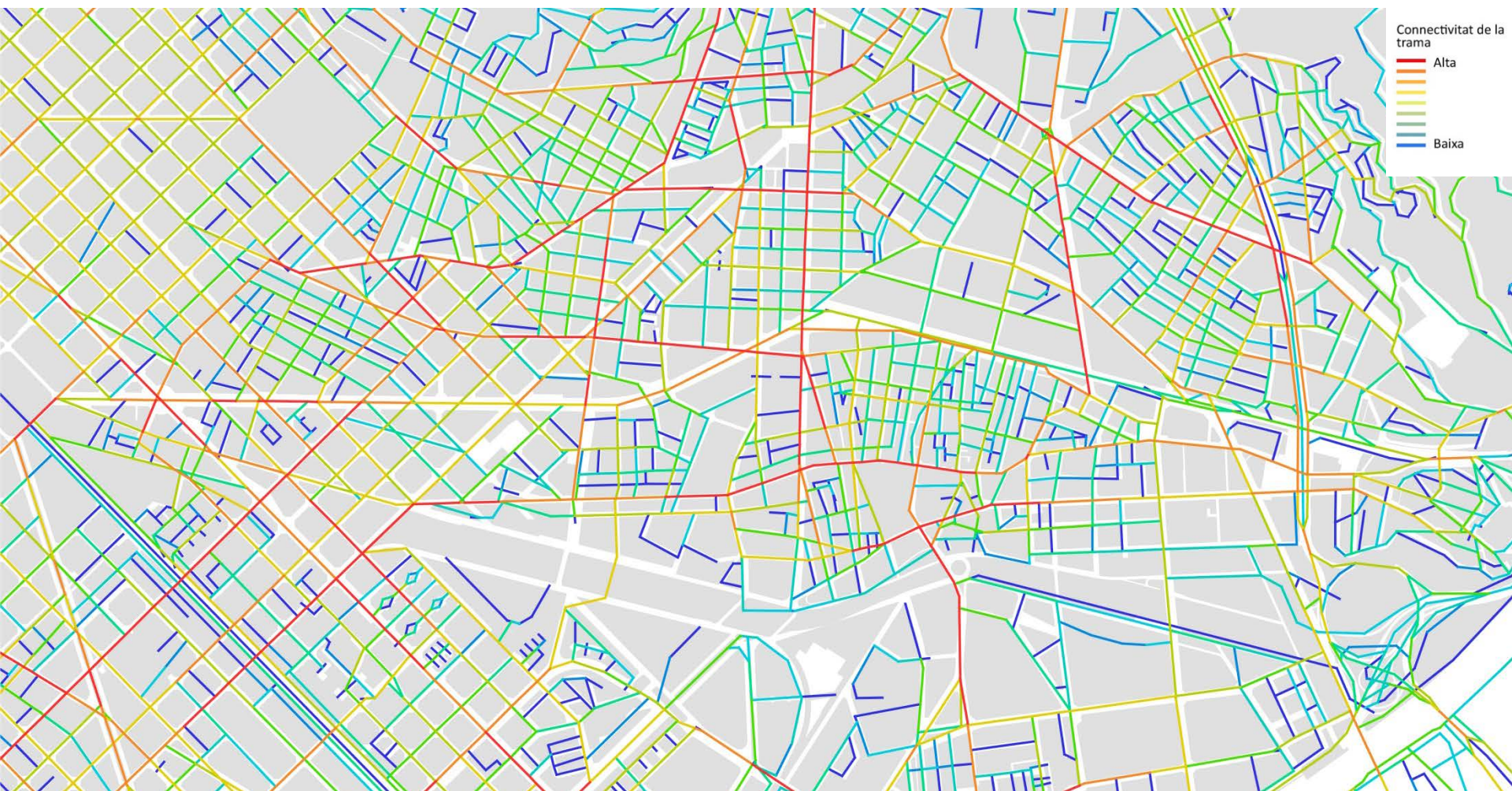
- **Avaluar la mobilitat generada** a la zona d'estudi a través de l'anàlisi del flux de moviments dels seus ocupants.
- **Analitzar els hàbits de comportament** dels diferents usuaris a l'avinguda.
- **Detectar les principals problemàtiques** així com les diferents visions i perspectives dels usuaris d'aquest eix.
- **Incloure la participació** dels diferents veïns i associacions afectades.

Encaix territorial i situació



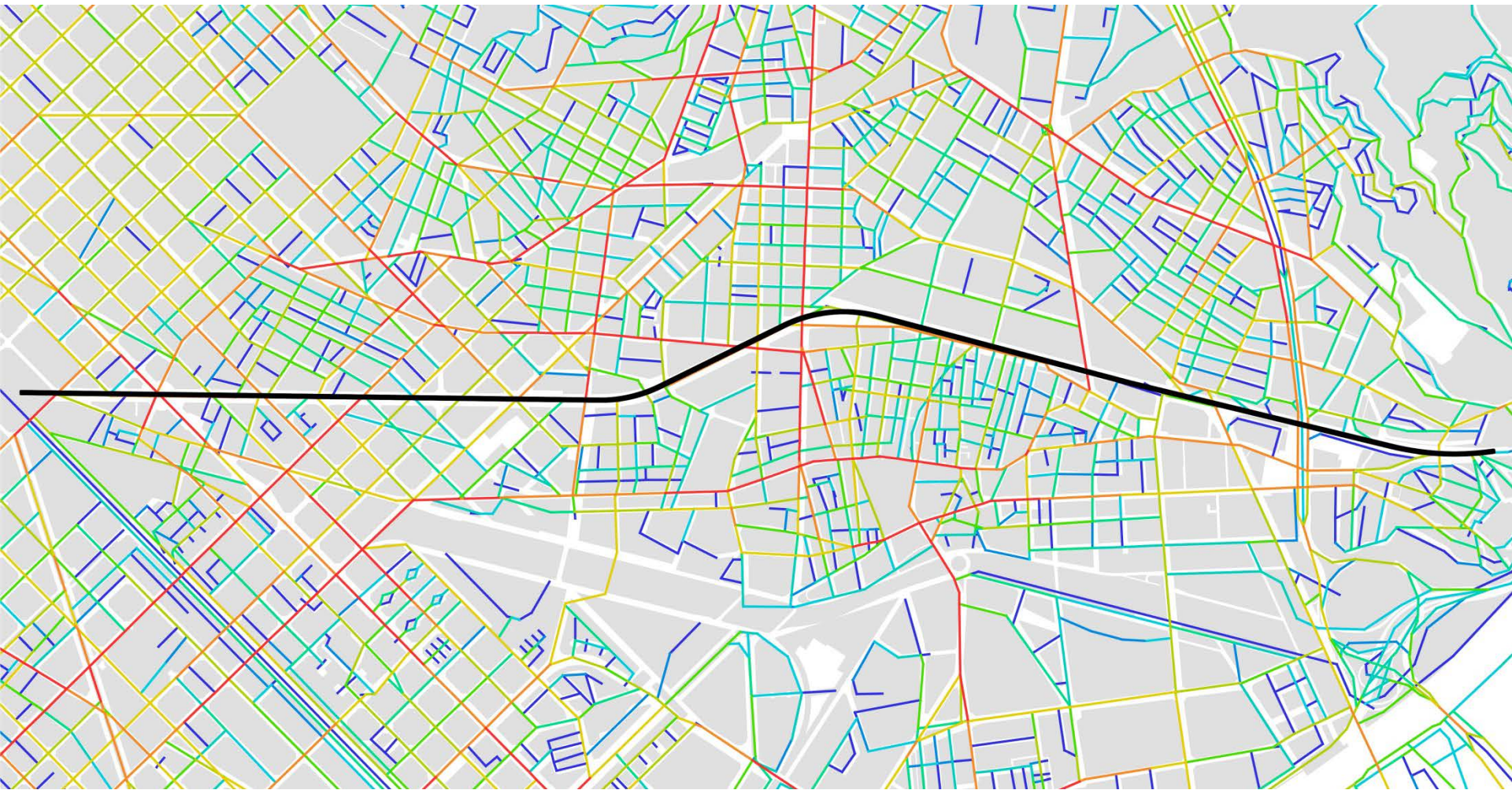
L'àmbit d'estudi del present document inclou tot el traçat de l'Avinguda Meridiana que va des de Plaça de les Glòries (Sud) fins al Pont de Sarajevo (Nord), i el seu entorn més immediat. Aquest tram té una llargada de 5,3 quilòmetres i passa pels districtes de Sant Martí, Sant Andreu i Nou Barris

Connectivitat de la trama



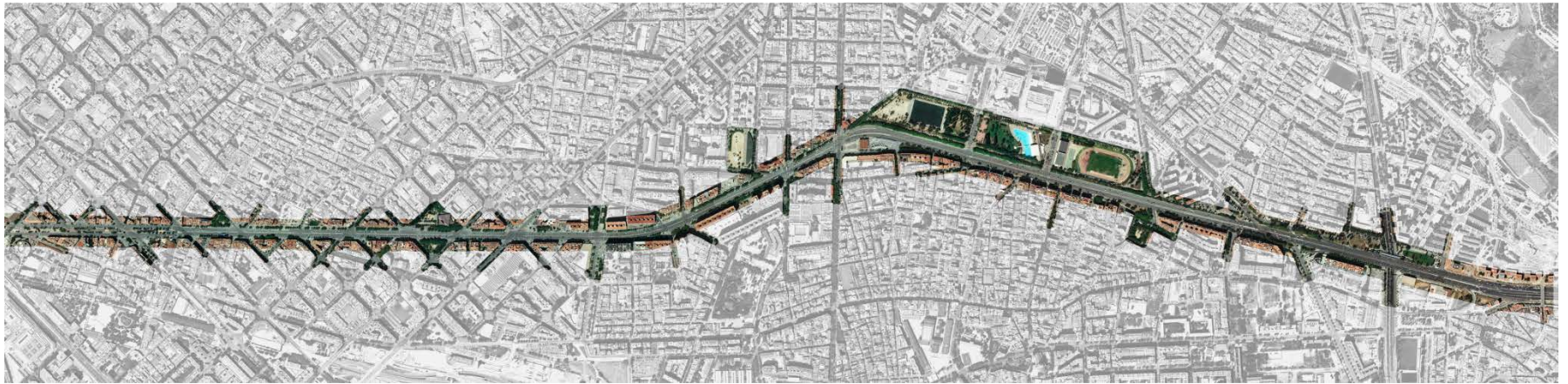
La connectivitat de la trama mostra el **potencial d'intensitat d'ús** que tenen els carrers, amb una anàlisi feta per un radi de 1600 metres.

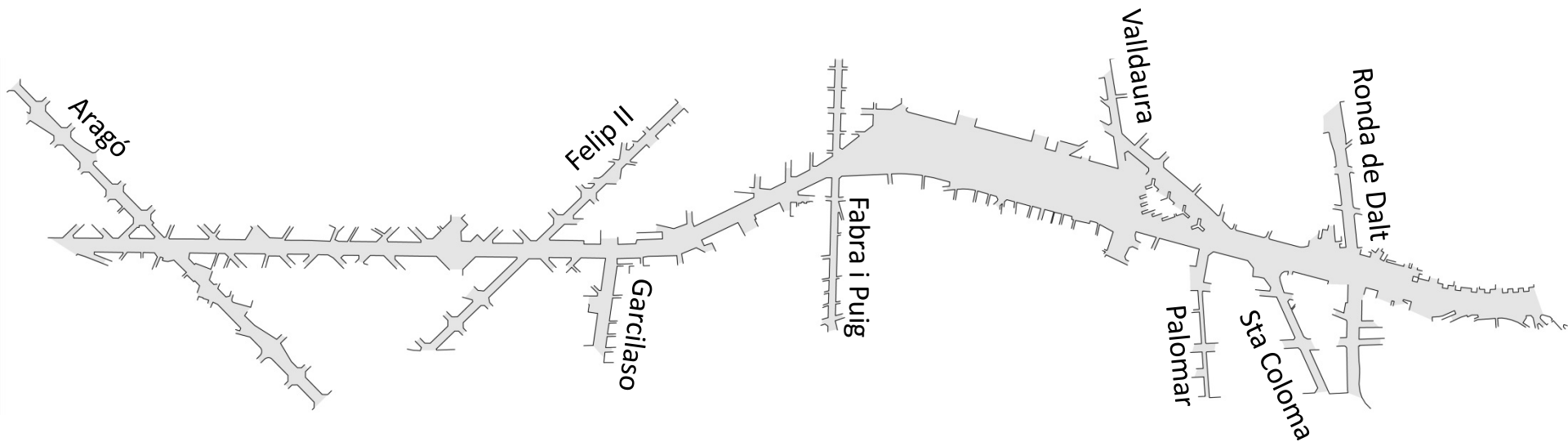
Connectivitat de la trama



La connectivitat de la trama mostra el **potencial d'intensitat d'ús** que tenen els carrers, amb una anàlisi feta per un radi de 1600 metres.

L'Avinguda Meridiana





Principals eixos de vianants

Eixos principals de vianants

Tedeschini – Pegàs – Antilles – Olesa

- Connexió barris Navas, Sagrera i Congrés i els Indians
- Mercat Felip II

Rio de Janeiro – Pl. Mossèn Clapés

- Connexió barris Prosperitat i Sant Andreu
- Metro Torras i Bages



Eix Sèquia Comtal

- Casc antic del Clot

Eix Fabra i Puig

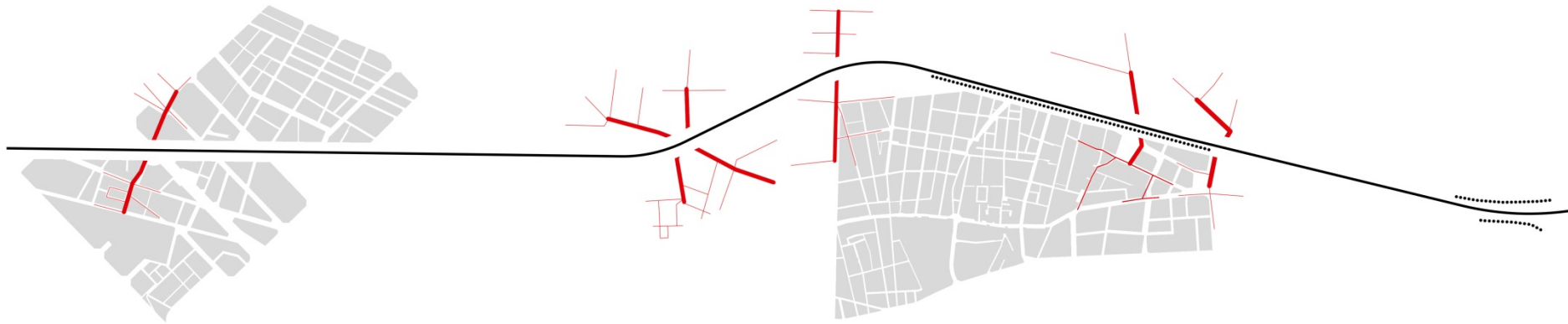
- Eix comercial
- Casc antic St Andreu
- Connexió barris Vilapicina i la Torre Llobeta i Porta

Eix Valldaura

- Connexió entre districtes Nou Barris i St Andreu
- Connexió entre casc antic St Andreu i Can Dragó

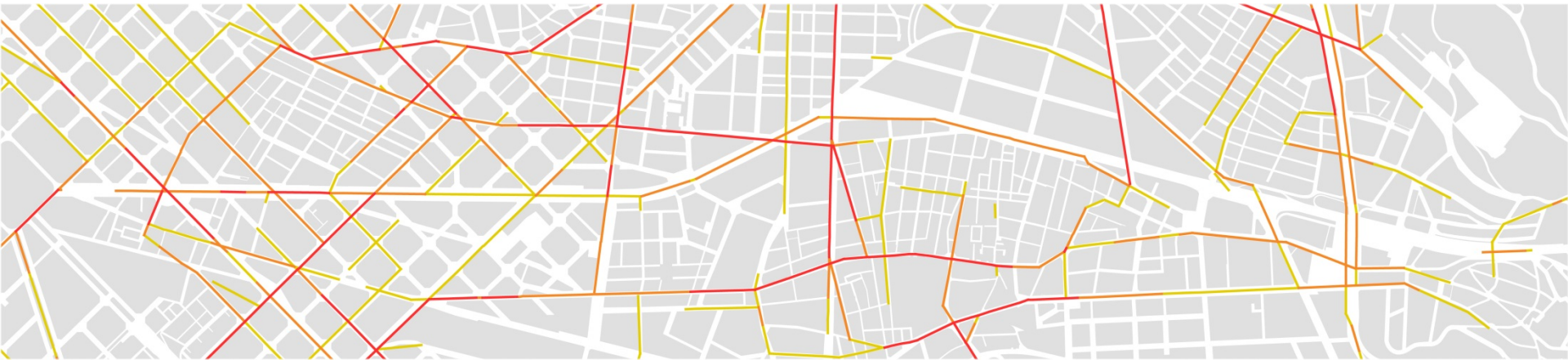
Una barrera arquitectònica

— Eixos principals de vianants



El trànsit, la dificultat de creuament, les deficiències d'accessibilitat, els murs de Sant Andreu i de Trinitat, etc., fan que la Meridiana actuï com a **important barrera arquitectònica**.

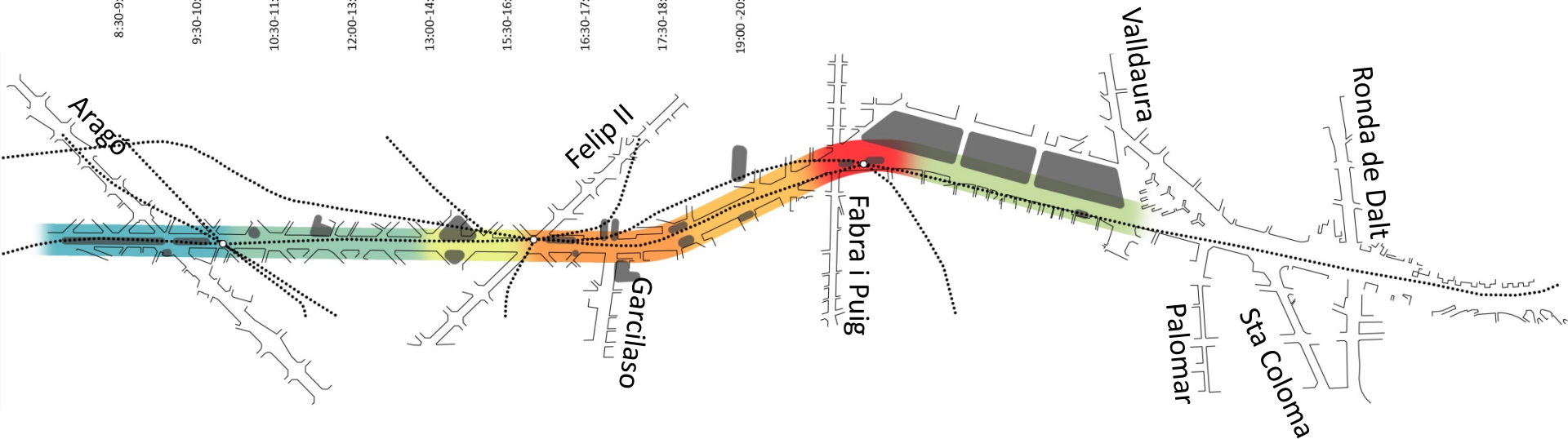
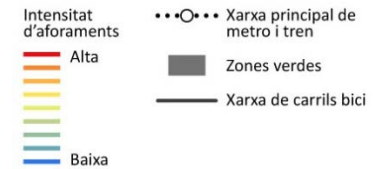
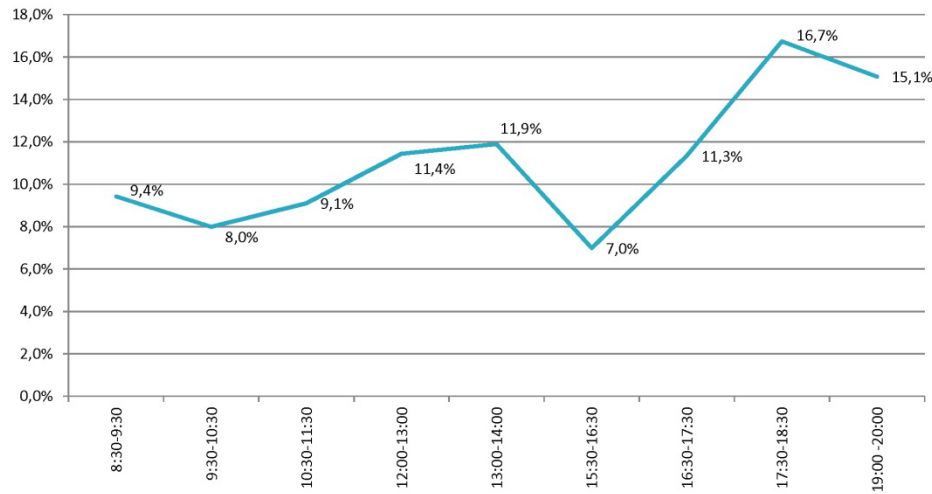
Connectivitat de la trama



Els carrers amb una major connectivitat tenen tendència a tenir un **major flux de vianants**.

Mobilitat longitudinal de vianants

Distribució horària dia feiner (vianants)



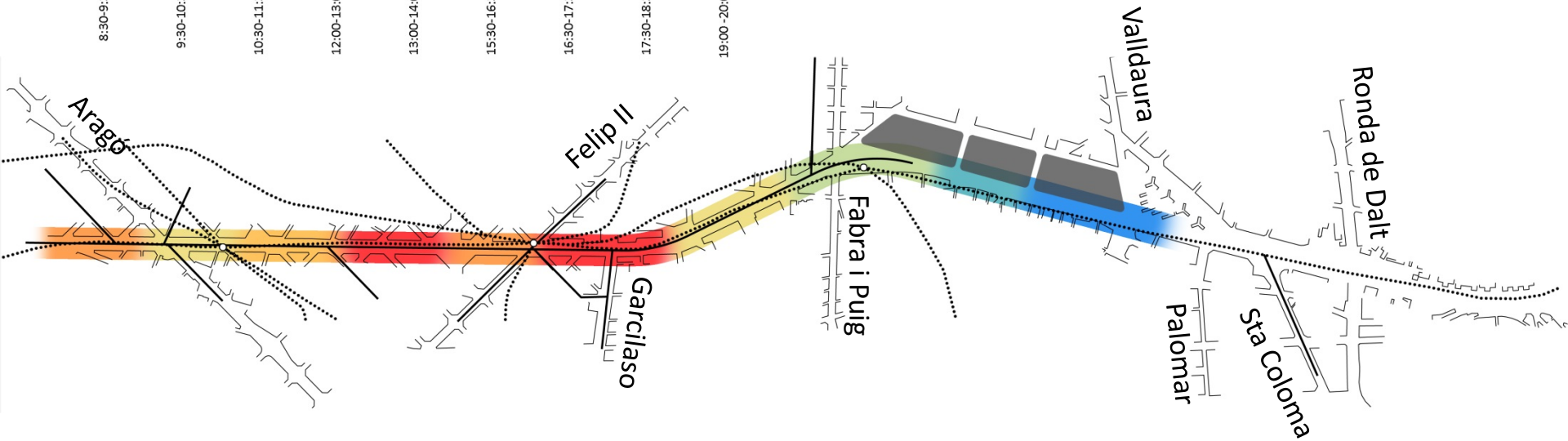
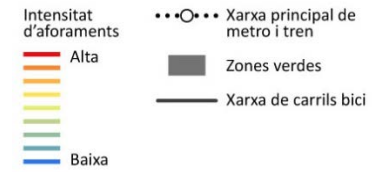
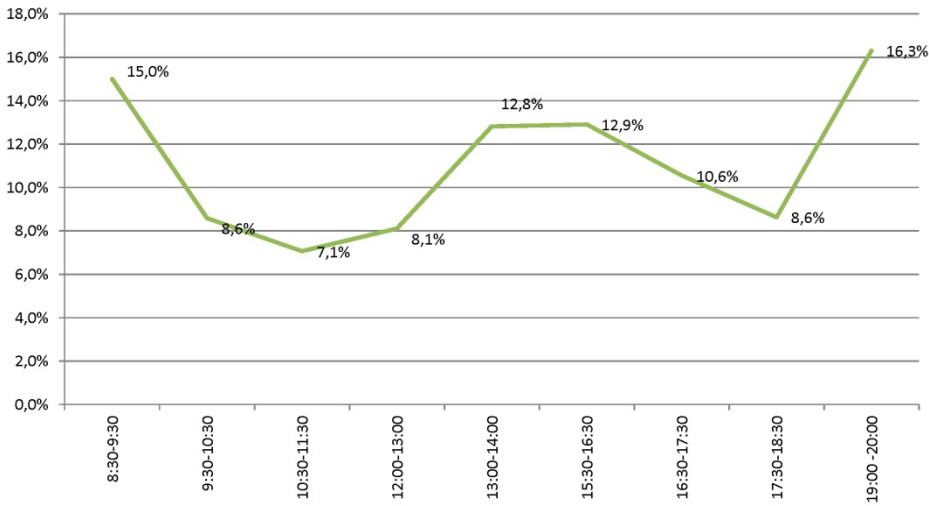
La mobilitat longitudinal de vianants es concentra al tram central, entre les estacions de La Sagrera i de Sant Andreu Arenal, especialment en aquesta última.

El principal factor generador de la mobilitat de vianants està vinculada als nodes de transport ferroviaris. Altres aspectes com l'activitat comercial tenen poca incidència.

Ús de l'espai de la Meridiana per part dels vianants molt vinculat a la mobilitat obligada.

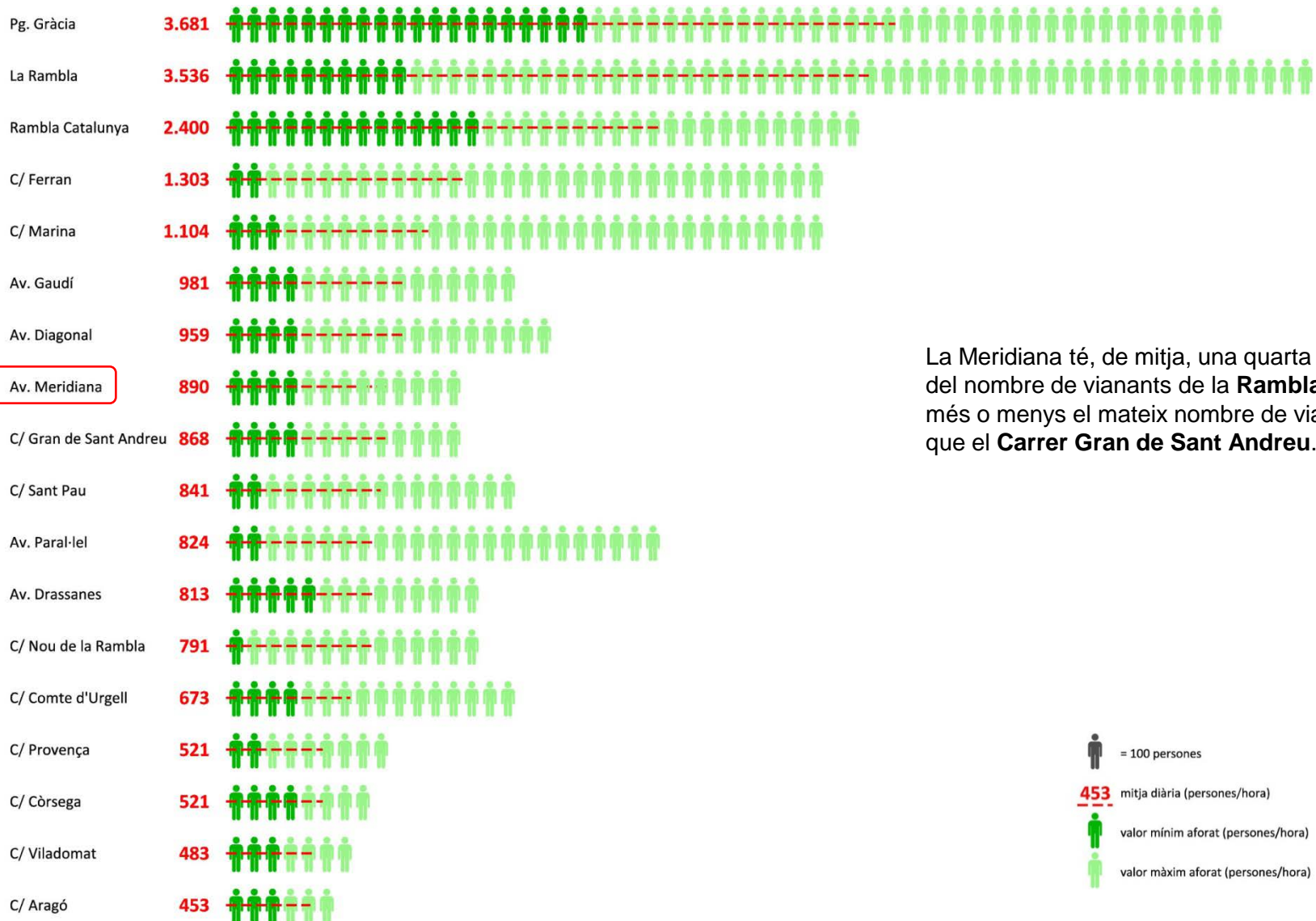
Mobilitat longitudinal de ciclistes

Distribució horària dia feiner (ciclistes)






La mobilitat longitudinal de ciclistes és més alta a la meitat sud, més lligada a la xarxa de carrils bici que no al transport públic.

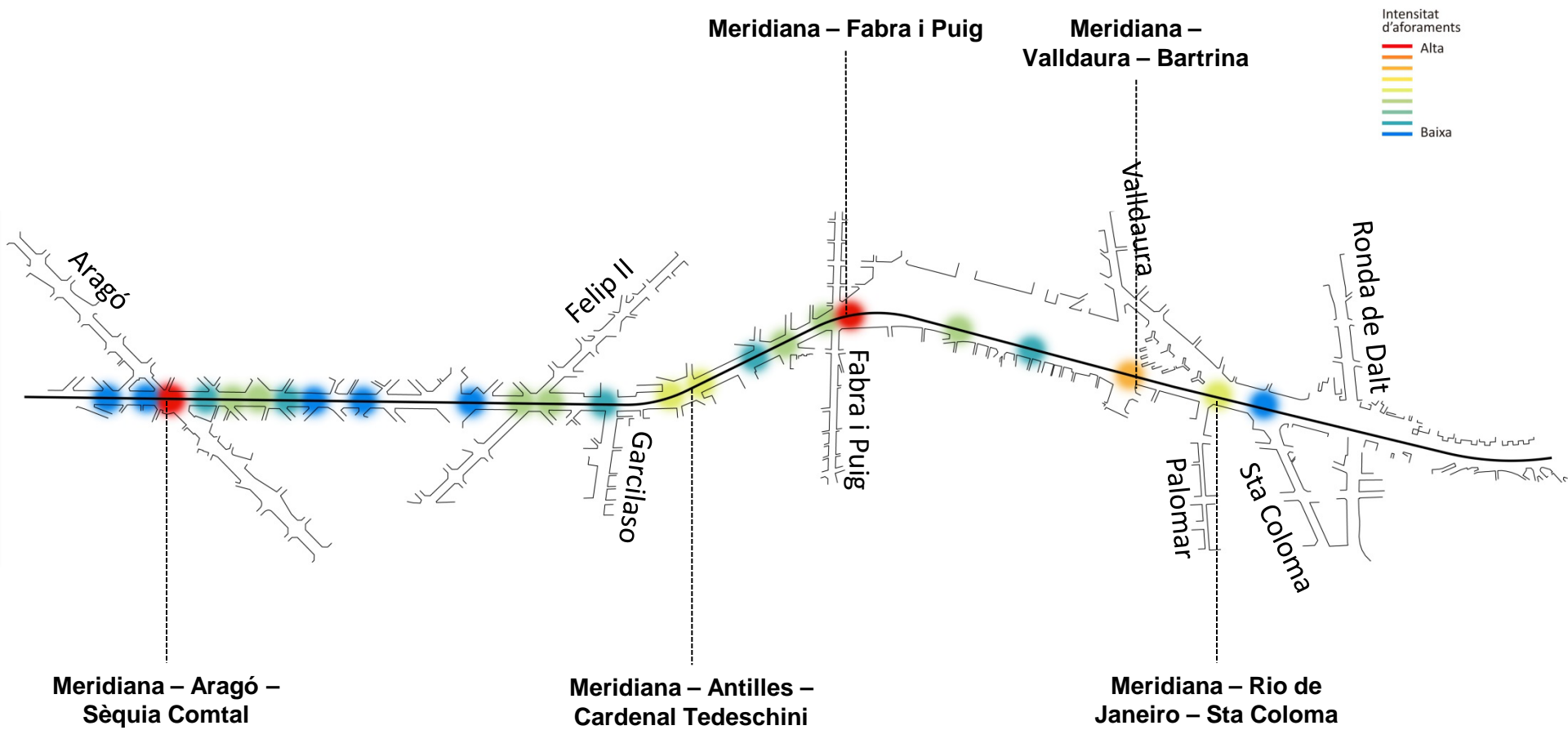
Comparativa de mobilitat amb altres carrers de Barcelona



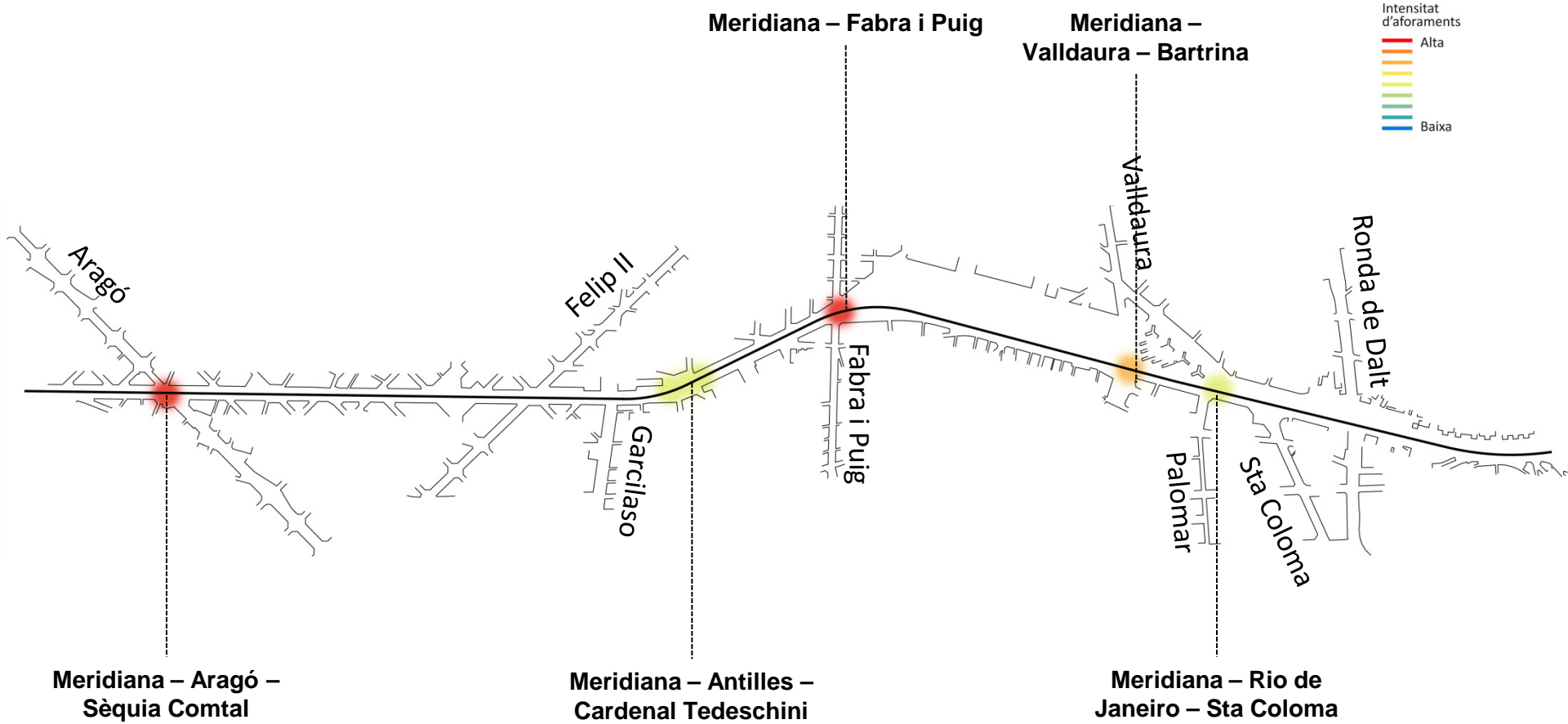
La Meridiana té, de mitja, una quarta part del nombre de vianants de la **Rambla** i més o menys el mateix nombre de vianants que el **Carrer Gran de Sant Andreu**.

 = 100 persones
453 mitja diària (persones/hora)
 valor mínim aforat (persones/hora)
 valor màxim aforat (persones/hora)

Mobilitat transversal de vianants i ciclistes



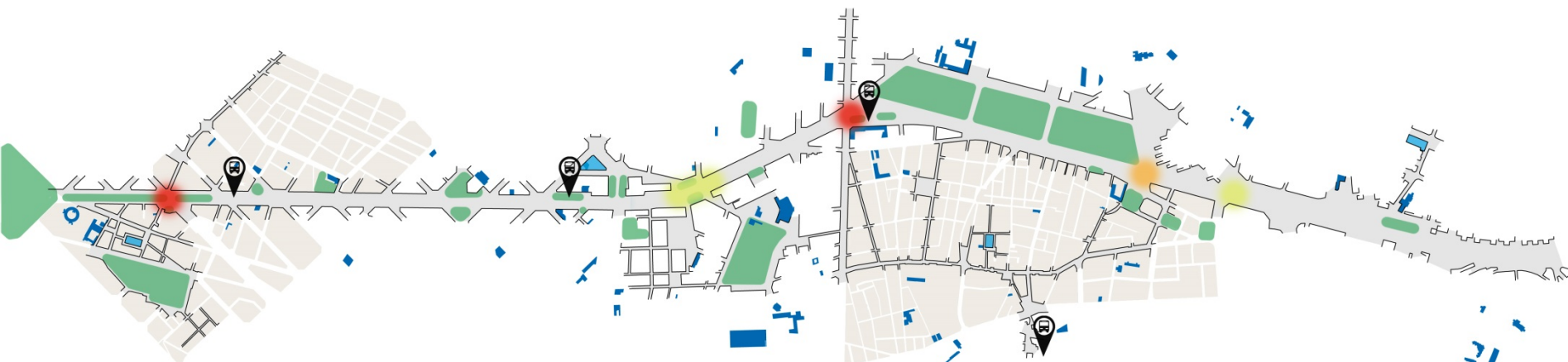
Mobilitat transversal de vianants i ciclistes



Generadors de mobilitat transversal

Meridiana – Fabra i Puig

L'estació de Fabra i Puig amb la confluència del Metro i Renfe amb única entrada al costat sud de la Meridiana fan d'aquesta intersecció la més concorreguda de la Meridiana.



Meridiana – Aragó – Sèquia Comtal

Els nuclis del Camp de l'Arpa i del Clot són generadors i receptors d'una mobilitat important de vianants que creuem la Meridiana. El Parc del Clot i el centre comercial de Glòries són a tractors d'aquesta mobilitat.

Meridiana – Antilles – Cardenal Tedeschini

L'estació de Sagrera i equipaments de barri importants a banda i banda de la Meridiana com el mercat de Felip II, centre cívic Garcilaso, l'escola de Congrés Indians i el Parc de la Pegaso fan d'aquest punt central un node important de pas.

Meridiana – Valldaura – Bartrina

El Parc esportiu de Can Dragó, el nucli de Sant Andre (eix comercial Carrer Gran) i la seva mateixa parada de metro són els principals factors d'aquest encreuament.

Meridiana – Rio de Janeiro – Sta Coloma

L'estació de Torres i Bages és un important pol d'atracció dels vianants de Nou Barris.

Configuració física de les interseccions



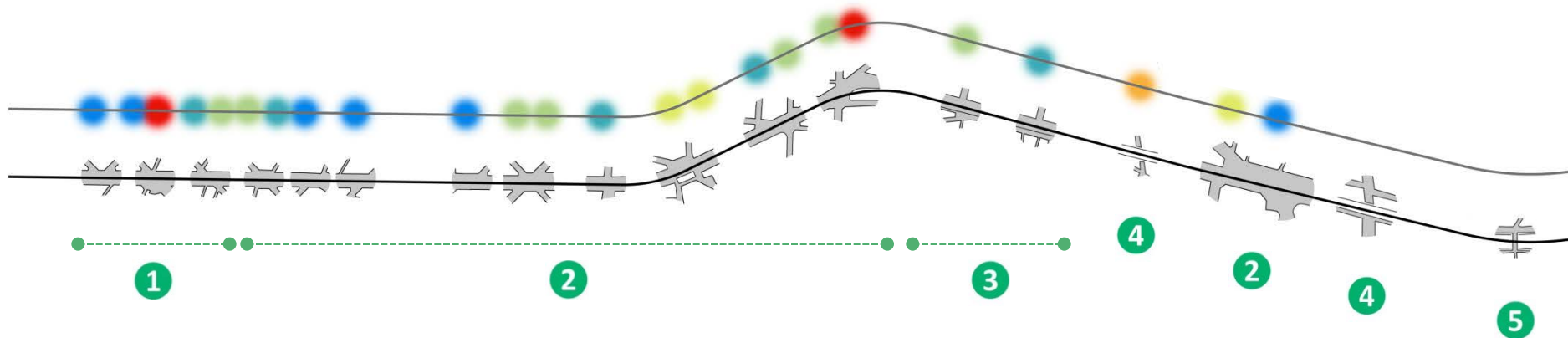
1 Pas de vianants a nivell dels vehicles amb passeig central



2 Pas de vianants a nivell dels vehicles sense passeig central

Intensitat d'aforaments

- Alta
- Baixa



3 Lateral de la Meridiana a una cota inferior: mur de Sant Andreu



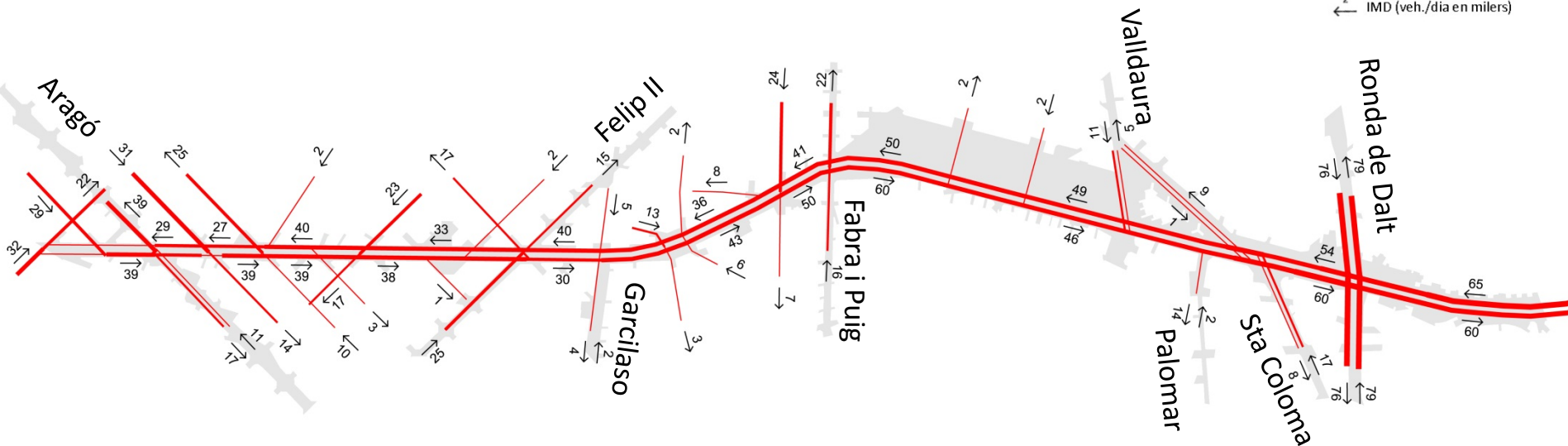
4 Pas per sota de la Meridiana amb túnel

5 Pas per damunt de la Meridiana amb pont



Mobilitat de vehicles: IMD (2015)

←² IMD (veh./dia en milers)



29 in
39 out

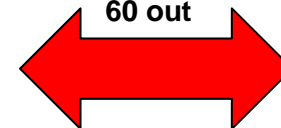
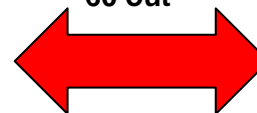
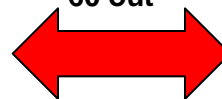
35 in
39 out

36-40 in
43 out

50 in
60 out

54 in
60 out

65 in
60 out



Consell de Cent, Aragó, Valencia i Marllorca

Principals eixos d'entrada i sortida de vehicles del centre de la ciutat cap a i per la Meridiana

Navas de Tolosa i Felip II

Principals eixos que connecten ambdós barris de la Meridiana amb transport rodat

Felip II i Dublin-Escocia

Tram de Meridiana amb la topologia urbana més desconxa. Poca mobilitat creuada.

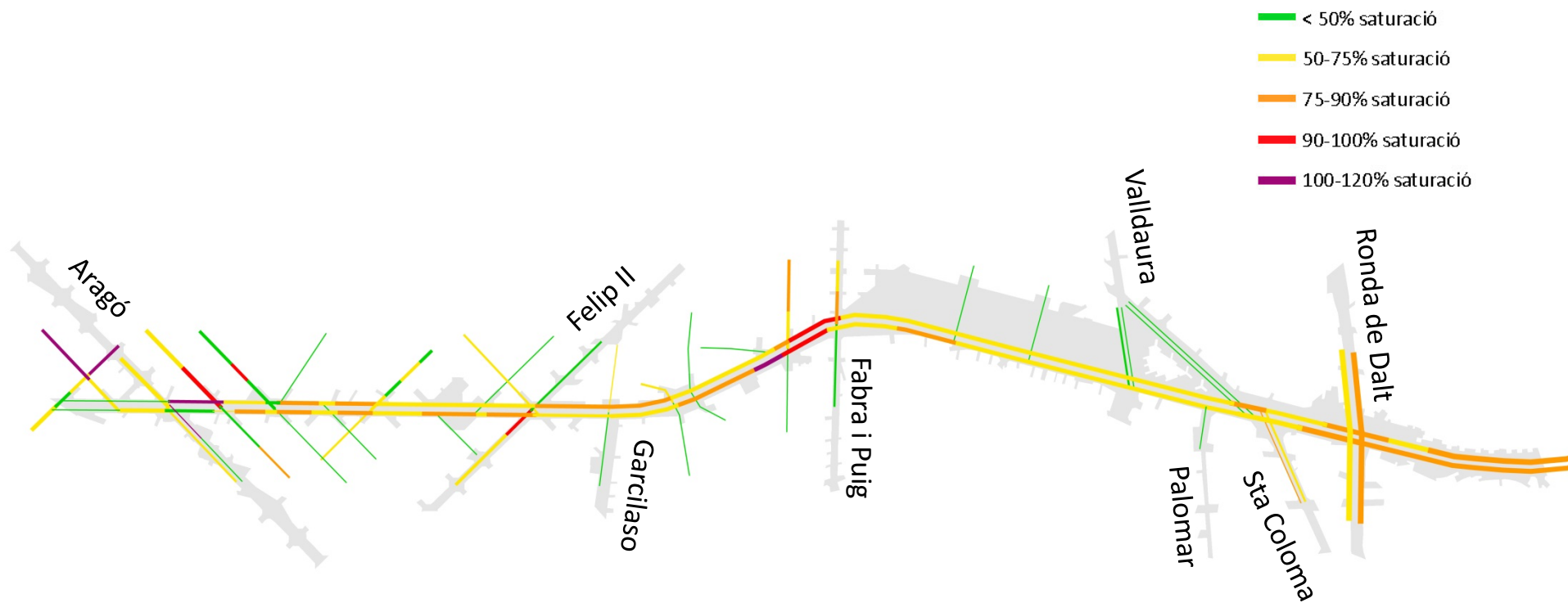
Fabra i Puig i Passeig de Santa Coloma

Tram de Meridiana amb connexions només pel barri de Sant Martí. Zona de via ràpida

Passeig de Santa Coloma i nús de la Trinitat

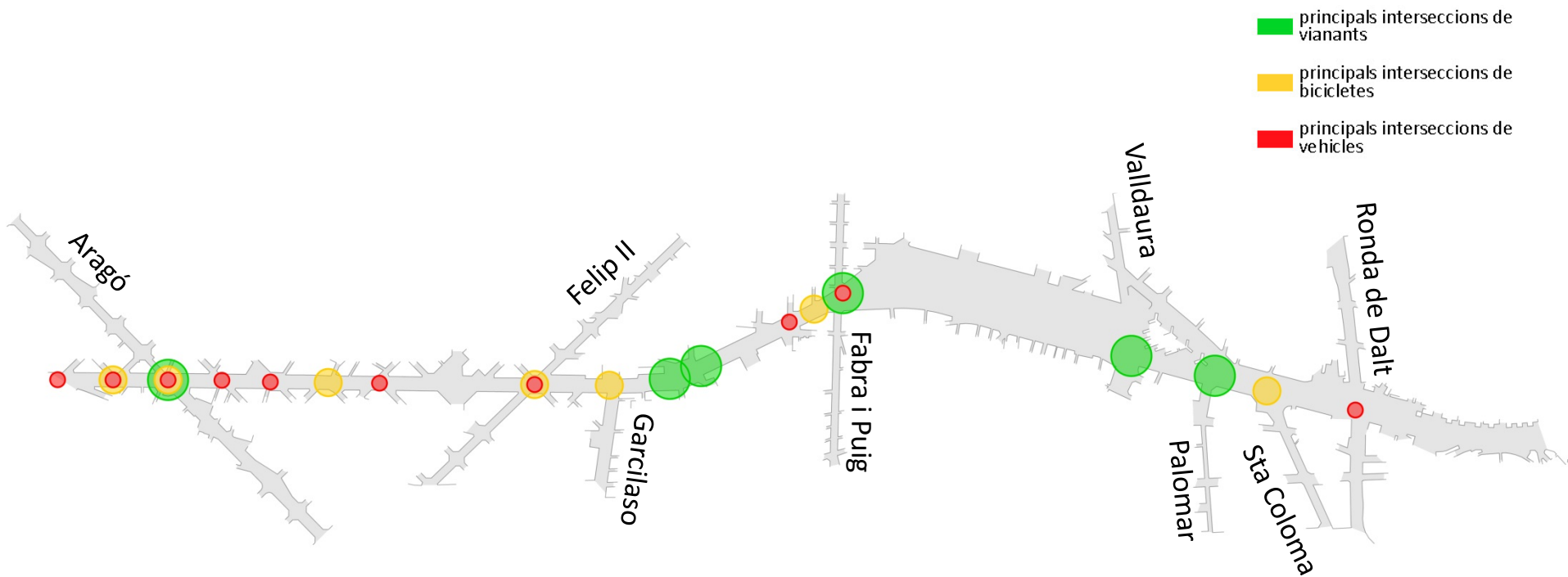
Porta d'entrada a Barcelona i punt de connexió amb rondes. Punt de desviament cap a Carrer Gran Sant Andreu i Passeig Vallldaura

Mobilitat de vehicles: Saturació de la xarxa viària



Tot i la predominant mobilitat longitudinal de vehicles d'entrada i sortida de Barcelona per la Meridiana, hi ha una forta capacitat absorció de la seva càrrega. Els principals punts de saturació estan en les confluències dels carrers transversals que aporten més càrrega a la via.

Resum de mobilitat: Estat actual



Consell de Cent, Aragó, Valencia i Marllorca
Interseccions importants de vehicles, bicicletes i vianants.

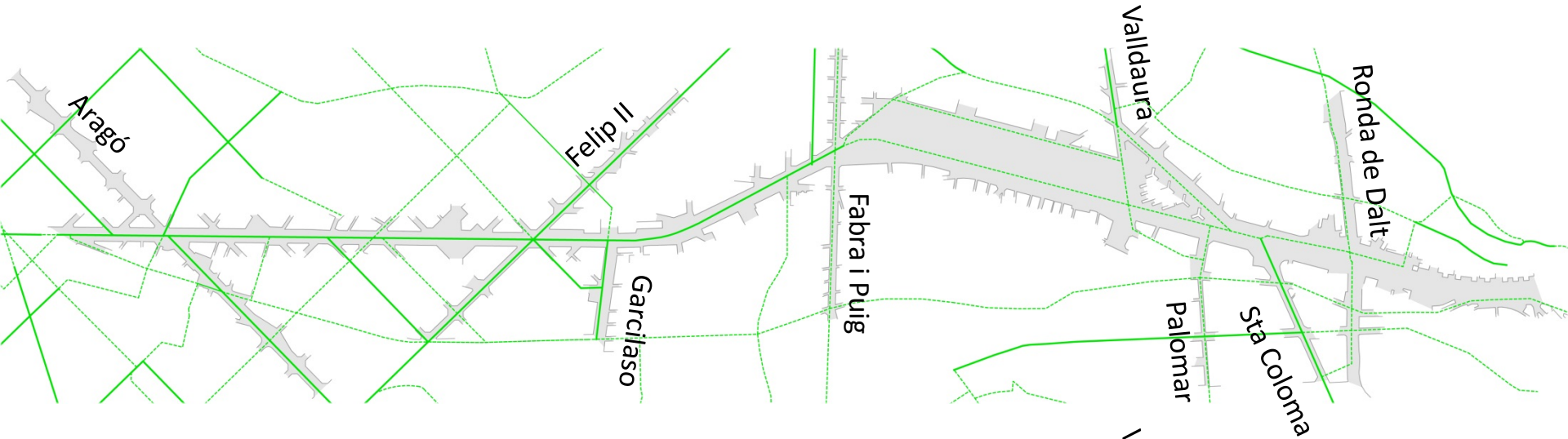
Navas de Tolosa i Felip II
Creuaments importants de bicicletes.

Felip II i Dublin-Escocia
Creuaments importants de vianants.

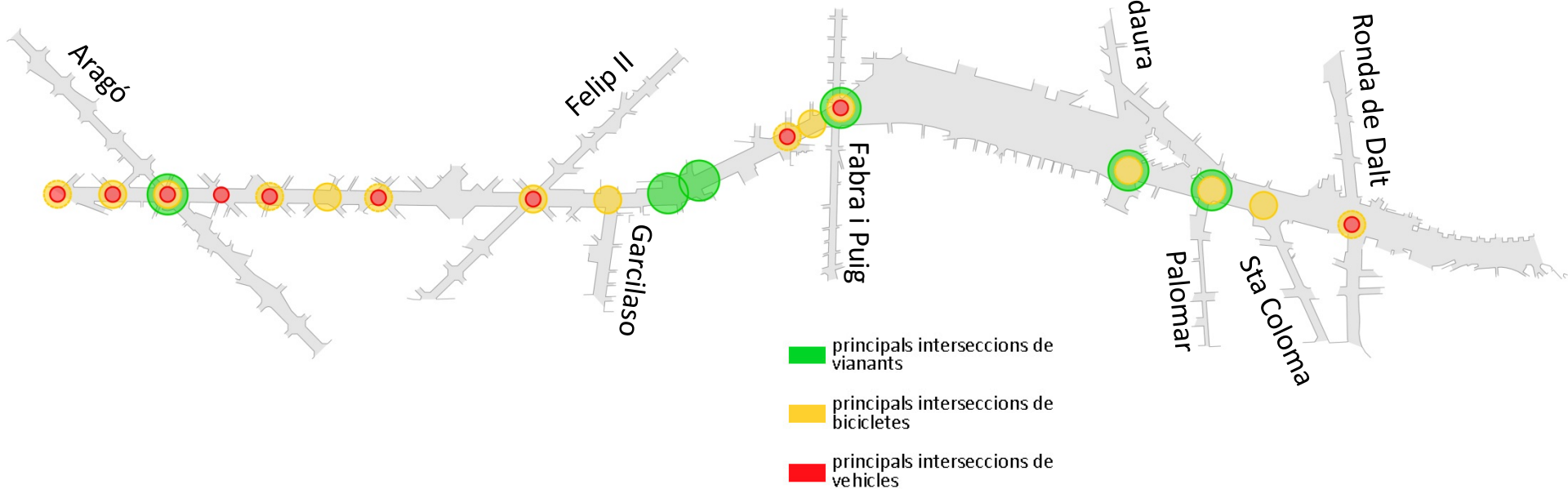
Fabra i Puig
Interseccions importants de vehicles, bicicletes i vianants.

Rio de Janeiro, passeig de Valldaura i Sta Coloma
Interseccions importants vianants.

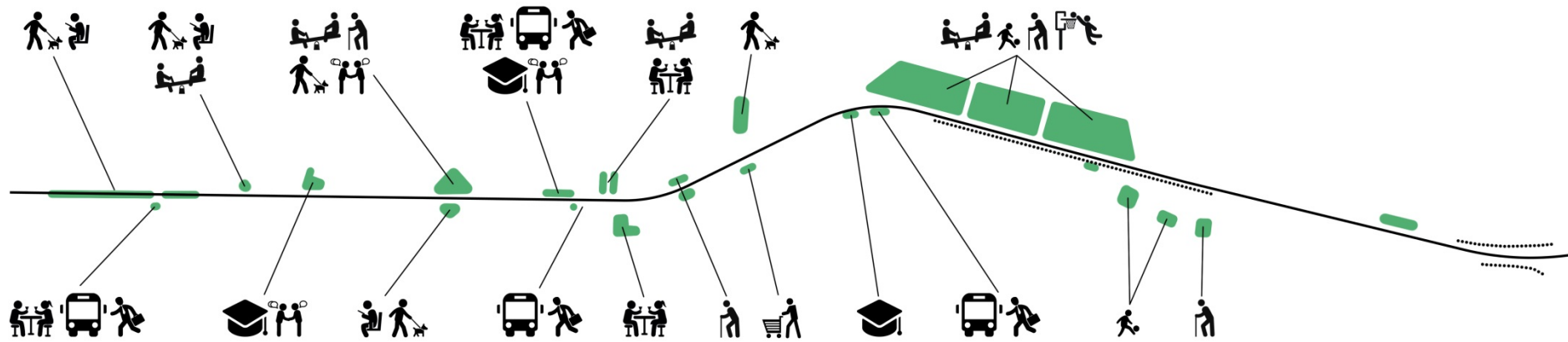
Resum de mobilitat: Futur (xarxa de bicicletes prevista)



Actual i nova xarxa de carrils



Accions a l'espai públic



Tipologia d'accions a l'espai públic

ACCIONS OBLIGADES



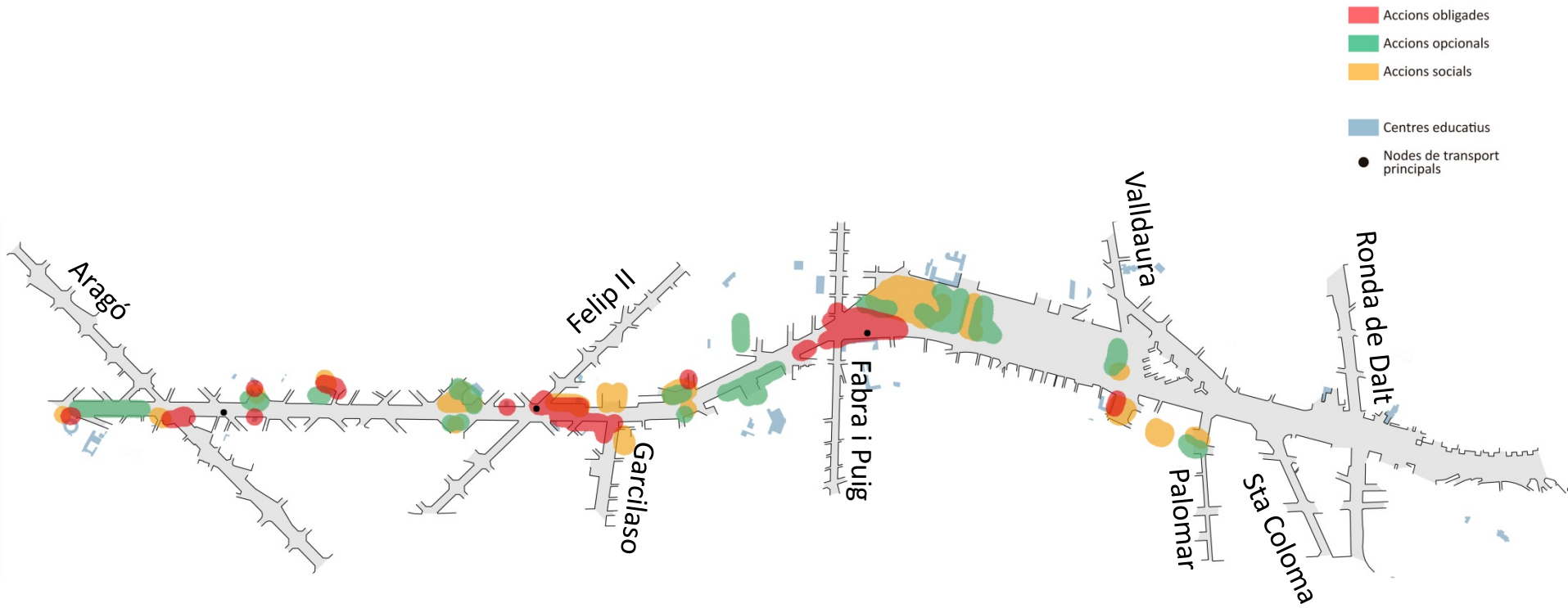
ACCIONS OPCIONALS



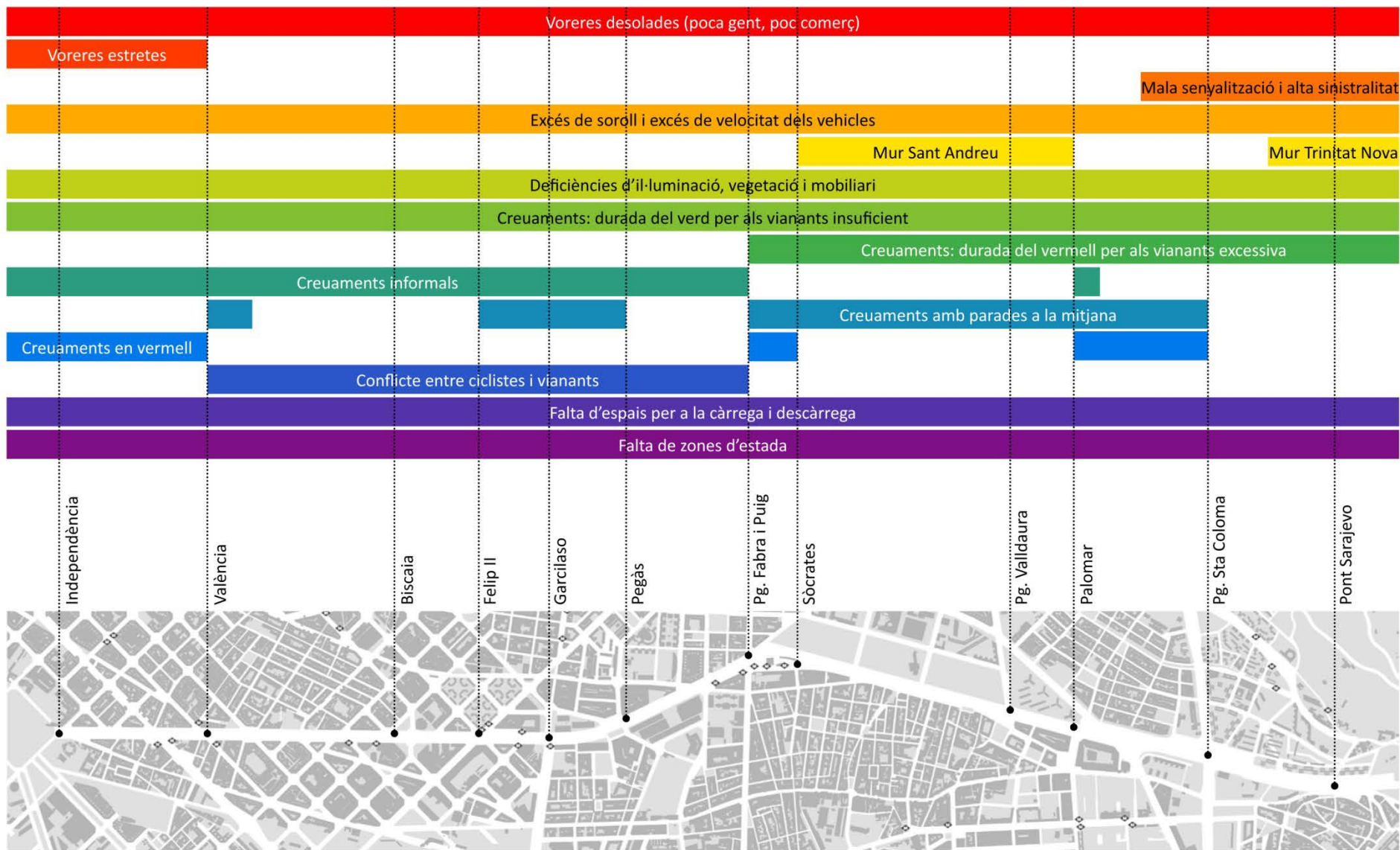
ACCIONS SOCIALS



Tipologia d'accions a l'espai públic



Resum Problemàtiques de la Meridiana



Tallers de participació ciutadana

Objectiu: Aportar la visió ciutadana al procés d'anàlisi funcional de l'Avinguda Meridiana de Barcelona, per tal de poder comprendre quins aspectes fan d'aquest eix un lloc on els veïns es senten a gust i quins són els factors que creen més conflictes.

Estructura:

- Presentació del taller
- Dinàmiques de treball
- Debat final

Realitzats els dies:

- 25 de novembre de 2014 amb les **entitats de La Sagrera**
- 26 de novembre de 2014 amb les **associacions de comerciants de Sant Andreu**
- 3 de desembre de 2014 amb les **entitats de Navas**
- 9 de desembre de 2014 amb els **joves del Centre Cívic Garcilaso**
- 16 de desembre de 2014 amb les **entitats de Sant Andreu**
- 16 de febrer de 2016 amb les **entitats del Clot**
- 1 d'abril de 2016 amb els **joves i comerciants de Nou Barris**
- 8 d'abril de 2016 amb els **veïns de Nou Barris**
- 16 d'abril de 2016 amb els **veïns de Trinitat Vella**
- 18 d'abril de 2016 amb els **joves de Sant Martí**
- 21 d'abril de 2016 amb els **comerciants de Sant Martí**

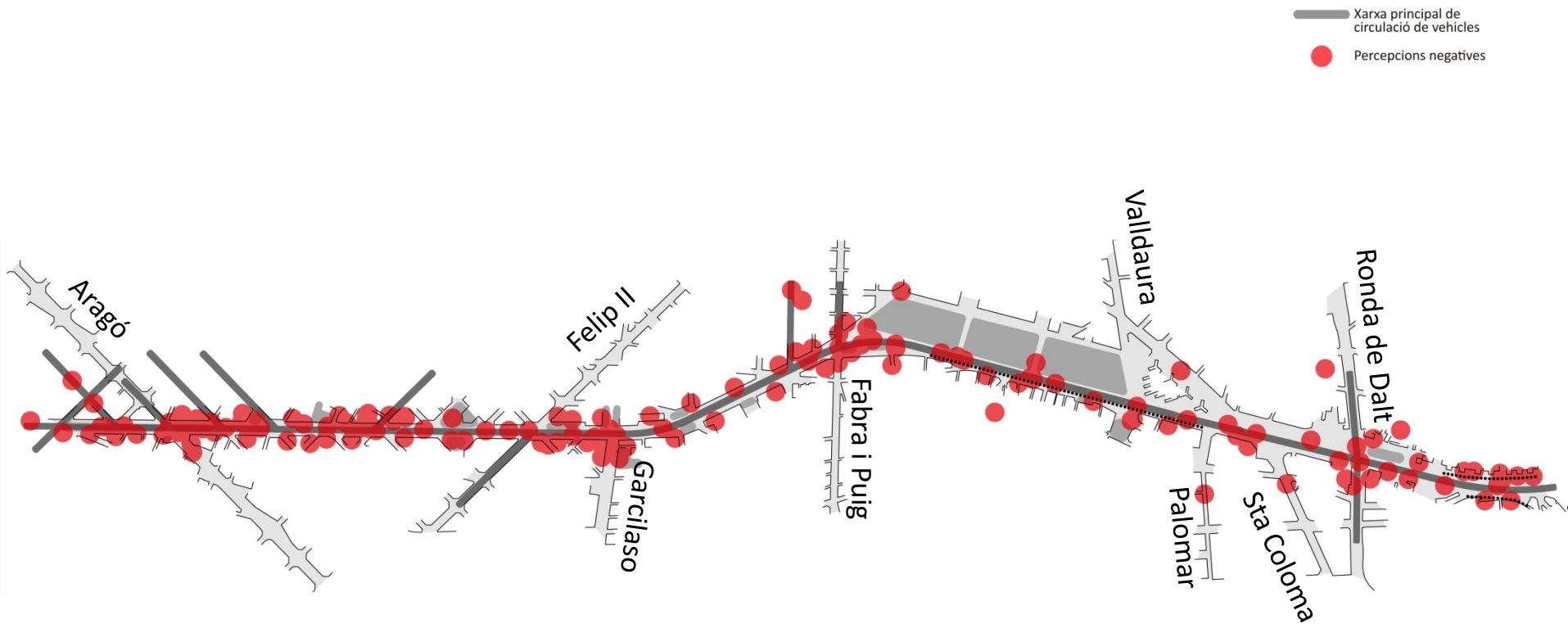


Percepció de l'espai públic: valoracions positives



Els aspecte més ben valorats pels usuaris de la Meridiana són els **parcs i places** i la bona connexió amb el **transport públic**.

Percepció de l'espai públic: valoracions negatives



Els aspecte més criticats pels usuaris de la Meridiana són l'excés de **vehicles**, la dificultat en els **creuaments**, el **carril bici**, l'**enllumenat públic** i el **poc atractiu estètic** de la via.

Percepció de l'espai públic: Mapa de colors

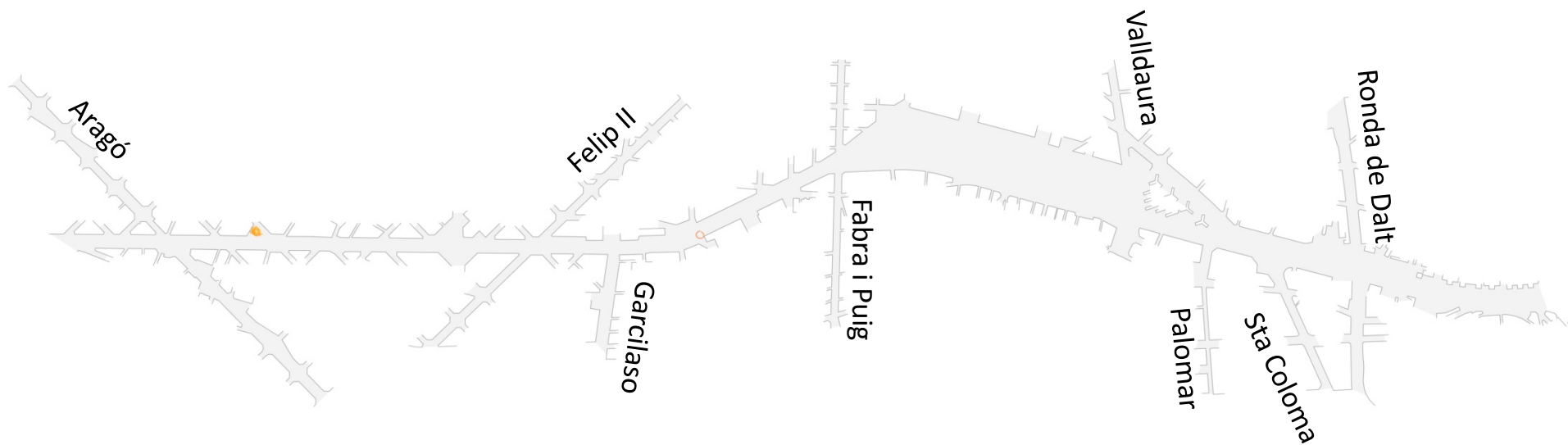


Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:

Vermell: **agressivitat – perill – ansietat – tensió – inseguretat – caos – por**

Diagnosi: Creuaments perillosos per la llarga distància de pas. Alta velocitat de circulació i mitgeres estretes. Voreres molt amples i desolades. Espais desaprofitats. Manca de comerç i persianes baixades.

Percepció de l'espai públic: Mapa de colors

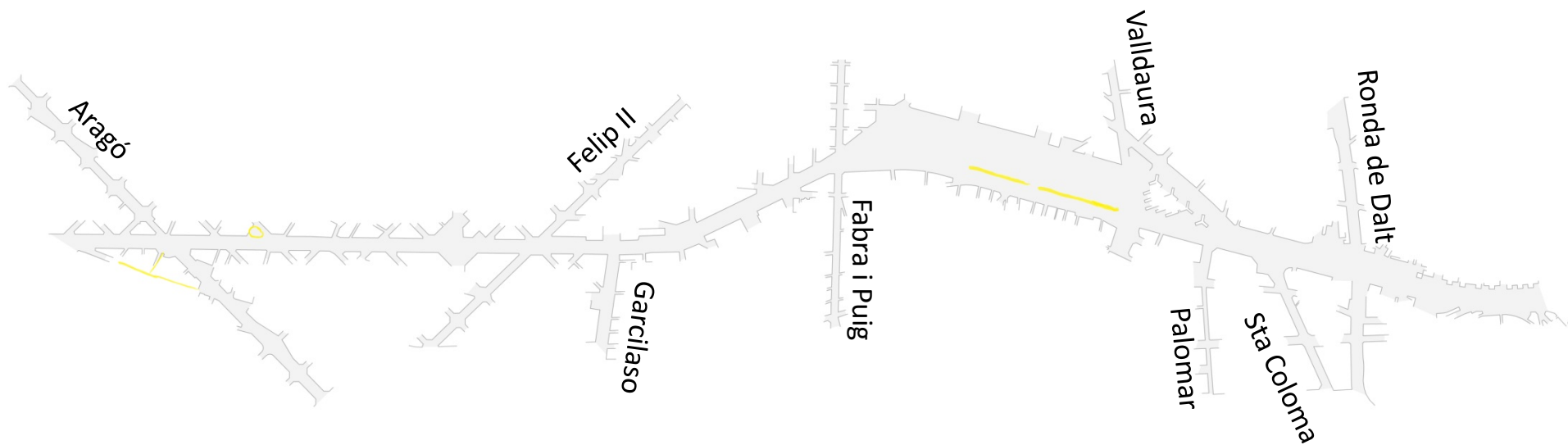


Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:

Taronja: **diversió – infància – felicitat – brillantor – activitat – sociabilitat – amicitat – bondat – energia**

Diagnosi: Escassetat d'espais per relacions socials i optatives. Eix monopolitzats per la circulació dels vehicles.

Percepció de l'espai públic: Mapa de colors

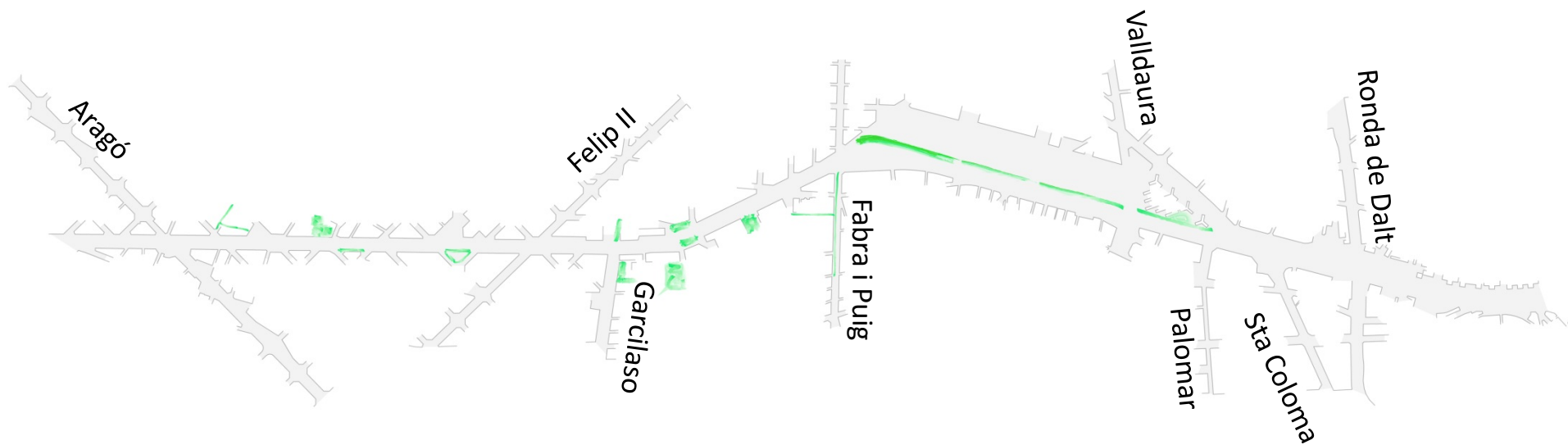


Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:

Groc: **llum – alegria – calor – energia – assolellament – calidesa**

Diagnosi: Espais adjacents a la Meridiana com la zona de Can Dragó o petites cruïlles de trobada amb la trama de l'eixample són els únics espais de refugi al llarg de l'eix.

Percepció de l'espai públic: Mapa de colors

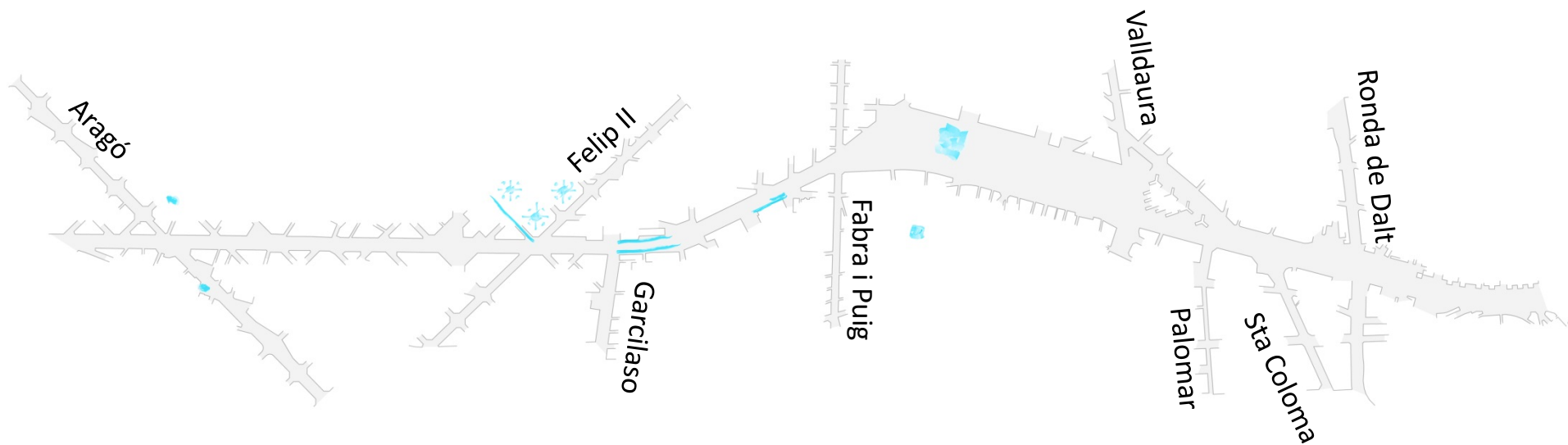


Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:

Verd: **vegetació – descans – salut – naturalesa – tranquil·litat – paisatge – primavera – tradició – esperança**

Diagnosi: Manca de verd al llarg de tota la Meridiana. Falta vegetació de proximitat i espais de contemplació i repòs. Referent Passeig de Sant Joan.

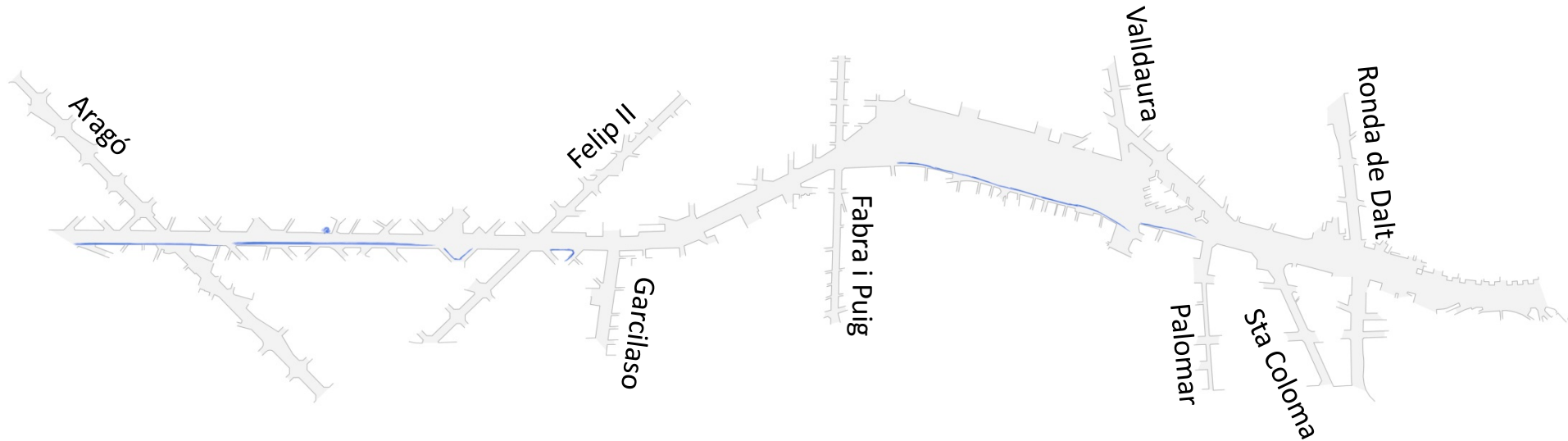
Percepció de l'espai públic: Mapa de colors



Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:

Blau clar: **tranquil·litat – claror – intimitat – amplitud – confort – frescor – calma – descans – serenitat**

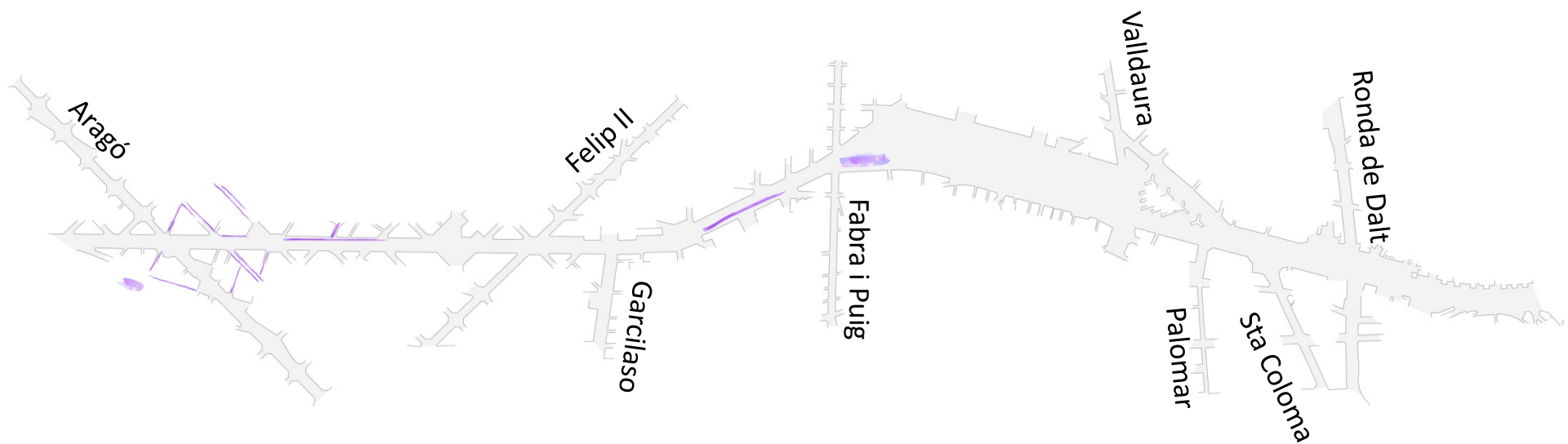
Percepció de l'espai públic: Mapa de colors



Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:
Blau fosc: **depressió – aflicció – foscor – fredor**

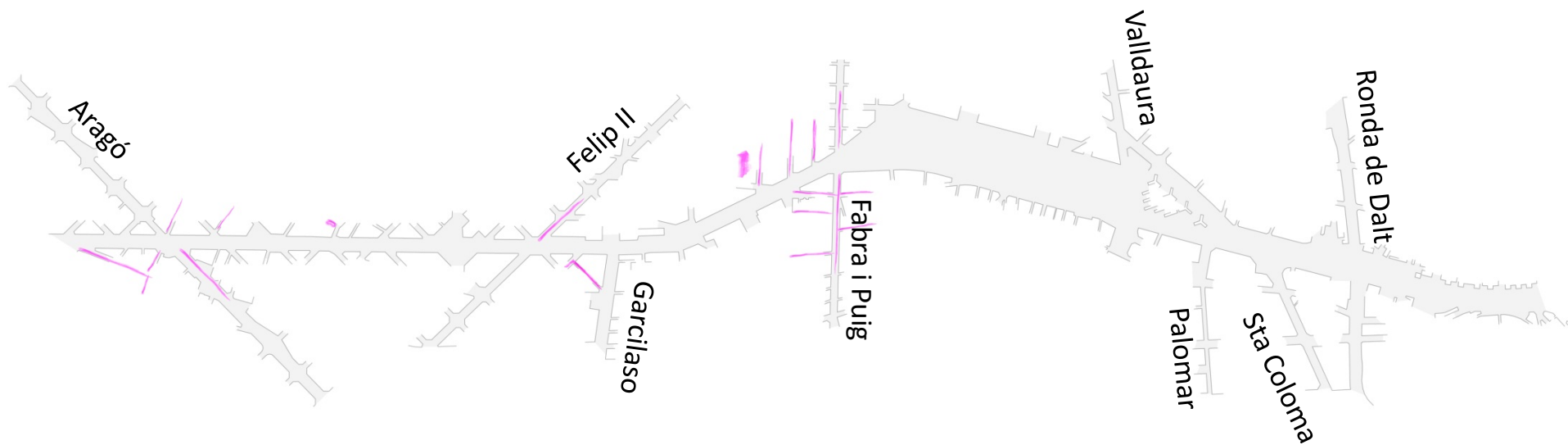
Diagnosi: El mur de Meridiana en el barri de Sant Andreu és una frontera artificial que aïlla els veïns amb l'altre costat de l'avinguda.
La vorera sud del barri de Sant Martí té molt poca activitat comercial en PB.

Percepció de l'espai públic: Mapa de colors



Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:
Lila: **comerç - serveis**

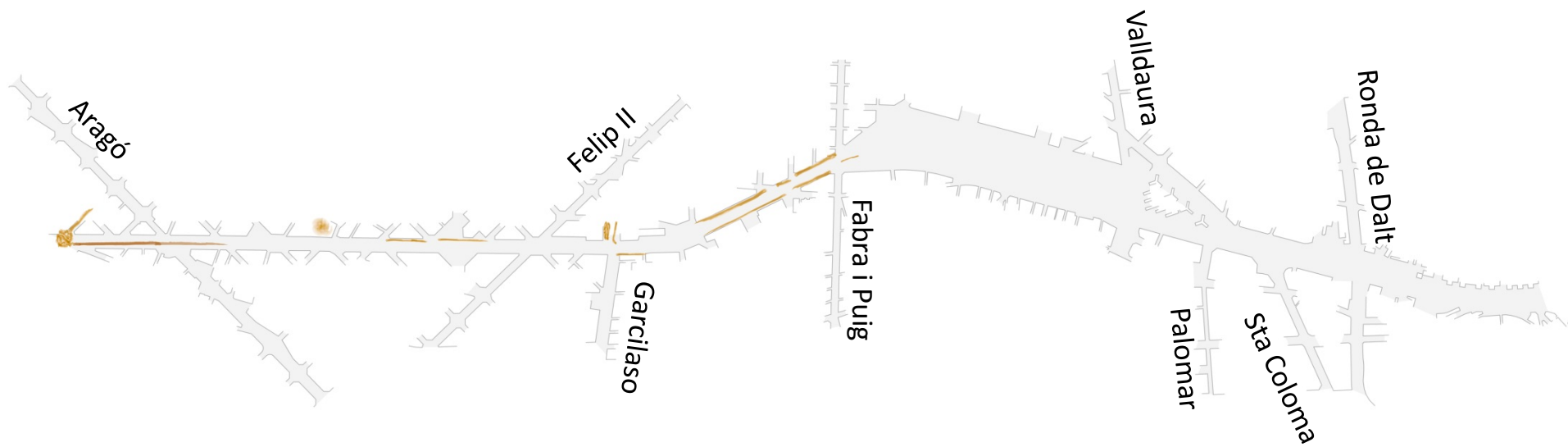
Percepció de l'espai públic: Mapa de colors



Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:

Rosa: **escala humana – mida de barri – espai humanitzat – passeig**

Percepció de l'espai públic: Mapa de colors



Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:

Marró clar: aridesa – buidor – desert – tristesa – grisor – soledat – desolació

Percepció de l'espai públic: Mapa de colors



Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:
Marró **fosc**: **desconnexió – frontera – desnivell**

Percepció de l'espai públic: Mapa de colors



Conceptes de la Meridiana representats pels veïns:

Gris: fred – trànsit – contaminació – fum – velocitat – ansietat – soroll – agressivitat – angouxa

Problemàtiques de la Meridiana

Les problemàtiques predominants, segons els usuaris de la Meridiana, són els **semàfors**, el **soroll** i el **trànsit de cotxes**.



Conclusions principals dels tallers de participació ciutadana

MOBILITAT DE VIANANTS

- L'Avinguda Meridiana és una **via més per vehicles que no pas per als vianants**.
- És un **espai poc acollidor**, sent la última opció dels veïns dels tres districtes per anar a caminar o desplaçar-se a peu d'un lloc a l'altre
- A **Nou Barris** i a **Sant Andreu** es **valora positivament l'avinguda en el sentit de l'accessibilitat** (via ràpida d'entrada).

ACCESSIBILITAT

- La **Meridiana és una barrera** física i un mur de separació entre els districtes i/o barris.
- A l'entrada de Barcelona, a l'alçada de Trinitat Nova (**Nou Barris**), hi ha **mala senyalització, una elevada accidentalitat** i una gran quantitat de barreres arquitectòniques.

VORERES

- A **Sant Andreu** hi ha **percepcions diferents entre una vorera i l'altre**:
 - Cantó muntanya/Llobregat : menys negocis menys gent, més desolada, gris, solitària.
 - Cantó mar/Besòs: És on es concentren la majoria de comerços i flux de gent.
- Els **comerciants** opinen que **“les voreres tan ampla allunya al vianant del comerç”**.
- Els veïns de **Sant Martí** consideren que el tram d'Avinguda que va des de Les Glòries fins al carrer València és un **lloc àrid, buit, desèrtic, i les voreres laterals són molt estretes**.

Conclusions principals dels tallers de participació ciutadana

TRÀNSIT

- La majoria de conceptes utilitzats per descriure l'avinguda Meridiana estan relacionats amb **l'alta intensitat de trànsit rodat** i les conseqüències negatives que comporta: **soroll, perill, inseguretat, ansietat, angoixa, contaminació, fum, embús, velocitat i caos..**
- **Velocitat dels vehicles excessiva i absència de radars.**
- **Carril VAO ha estat molt poc útil fins al moment.**
- A **Trinitat Nova** i a **Sant Andreu** hi ha queixes sobre **la proliferació de trànsit desviat de l'avinguda pels carrers del barri** com a ruta alternativa.

CREUAMENTS

- **Alta percepció d'inseguretat** al creuar l'Avinguda en tots els seus trams.
- **Els semàfors duren massa poc en verd** (entre 35" i 48") pels vianants i no dona temps per creuar.
- Les **mitjanes són molt estretes**, és perillós quedar-se al mig.
- Es produeixen **creuaments informals** al llarg de tota l'Avinguda.
- A **Sant Andreu** i **Nou Barris** els semàfors duren massa estona en vermell (entre 105" i 115") i es produeixen elevats temps d'espera.

Conclusions principals dels tallers de participació ciutadana

IL·LUMINACIÓ

- Mentre que els carrils pels cotxes estan massa il·luminats, **a les façanes falta llum.**
- Els fanals són massa alts i hi ha **molta llum que està sent desaprofitada.**
- La **llum està massa orientada cap als vehicles** deixant a les persones en un segon pla.

ARBRAT/ MOBILIARI URBÀ / ZONES VERDES

- **Arbrat poc verd**, poc càlid i poc agradable, fent que la Meridiana sigui “molt grisa”.
- El **Parc de Can Dragó és valorat molt positivament** pels veïns de **Sant Andreu i Nou Barris**
- A **Sant Andreu** la percepció del **mobiliari existent és de poca qualitat i de baixos requeriments estètics.**
- A **Sant Martí** manquen **zones de joc infantil al tram central de l’Avinguda** entre la Plaça de les Glòries i el carrer València.

CARRIL BICI

- **Circular amb bici per la Meridiana pot arribar a ser molt perillós**, deguda la inadequació del carril bici al llarg de l’Avinguda.
- El **carril bici situat per sobre de la vorera és una constant font de conflictes entre vianants i ciclistes.**

Conclusions principals dels tallers de participació ciutadana

CÀRREGA I DESCÀRREGA

- El **comerciants** opinen que **no hi ha suficients zones de càrrega i descàrrega al llarg de l'avinguda**.

MUR

- Els veïns de **Sant Andreu** expressen moltes queixes referents al mur: representa una **barrera, impedeix la connexió entre ambdós costats de l'Avinguda i dificulta els creuaments**. Es considera un espai amb mancances importants d'accessibilitat.
- Els veïns de **Nou Barris** posen de manifest la **situació d'aïllament que ha suposat la construcció de murs** (Trinitat Nova), cada cop més alts.

Conclusions principals dels tallers de participació ciutadana

PROPOSTES COMUNES

- Col·locar **més zones de jocs infantils** prop de les escoles i **més zones d'estada** al llarg de l'Avinguda.
- **Ampliar, millorar i potenciar les zones verdes** al llarg de la Meridiana.
- **Pacificar l'Avinguda Meridiana i adaptar els temps semafòrics** en verd dels creuaments de l'Avinguda.
- **Millorar la regulació de la velocitat** per disminuir-la i **reduir els carrils de circulació**, amb l'objectiu de reduir la contaminació provocada pel trànsit, aconseguir menys soroll i més espai pels vianants i per passejar.
- Millorar la pavimentació amb un **terra anti-soroll** a la calçada.
- **Fomentar el transport públic** entre la gent que ve de fora de Barcelona.
- **Millorar la il·luminació** per la nit al llarg de tota l'Avinguda.
- Donar **continuitat al carril bici** al llarg de tota l'Avinguda traient obstacles, preferentment amb la implantació d'un carril bici segregat de la zona de vianants.

Conclusions principals dels tallers de participació ciutadana

PROPOSTES DE SANT MARTÍ

- **Reduir un carril de circulació per cada sentit per ampliar les voreres laterals**, especialment al tram entre els carrers Aragó i València.
- **Eliminar el passeig central** que va des de Plaça de les Glòries al carrer València i transformar aquest tram en bulevard.
- Acabar les obres d'accessibilitat a l'estació de tren Clot-Aragó.

PROPOSTES DE SANT ANDREU

- Implantar una **mitjana vegetal** al llarg de la Meridiana per tal que absorbeixi la pol·lució.
- Implantar un **carril bici segregat** a la calçada, col·locat al costat del carril bus.
- **Canviar l'orientació actual dels passos de vianants** per tal de que siguin perpendiculars a la Meridiana.
- Els **comerciants** proposen que dissabtes i diumenges es permeti aparcar al carril bus donat que els caps de setmana la mobilitat es redueix significativament.

PROPOSTES DE NOU BARRIS

- Ús del carril lateral de l'Avinguda Meridiana (entre la cruïlla amb Rio de Janeiro i fins al Passeig de Fabra i Puig, a l'alçada de Can Dragó) per guanyar terreny al cotxe i fer més 'verda' la Meridiana.
- Creació d'una **zona d'aparcament dissuasiu a l'entrada de Barcelona**.
- **VAO fins a c/ Fabra i Puig** per augmentar l'eficiència del transport públic interurbà.
- **Difondre més els punts d'interès turístic** de Nou Barris.
- Els **comerciants** proposen crear un **bus turístic des de la Meridiana pels barris del voltant** per difondre els atractius del districte, crear **més hotels** al districte i col·locar **més parades de taxi** a punts claus.



02

Avinguda Meridiana

Anàlisi de l'eix estructural

REFLEXIONS: DE PORTA DE BARCELONA
A CONNECTOR D'EIXOS D'EQUIPAMENTS
SUPRA-MUNICIPALS

Maig 2016

Direcció de Projectes d'Ecologia Urbana



ÍNDEX

1. **Història i antecedents de l’Avinguda Meridiana**
 2. **Intervencions de millora urbana al llarg del temps**
 3. **Descripció proposta associacions veïnals**
 4. **Criteris per la regeneració de l’Avinguda Meridiana.**
 5. **Anàlisi dels diferents trams**
 - **TRAM 1 Ciutadella / Glòries**
 - 1.1 Ciutadella /Marina
 - 1.2 Marina / Glòries
 - **TRAM 2 Glòries / Fabra i Puig**
 - 2.1 Glòries/ Aragó
 - 2.2 Aragó / Fabra i Puig
 - **TRAM 3 Fabra i Puig / Passeig de Santa Coloma**
 - **TRAM 4 Porta Trinitat**
 6. **Estratègies per a la regeneració de l’Avinguda.**
-



01. HISTÒRIA I ANTECEDENTS DE L'AVINGUDA MERIDIANA



1859. Projecte d'Ildefons Cerdà.



01. HISTÒRIA I ANTECEDENTS DE L'AVINGUDA MERIDIANA

L'Avinguda Meridiana està present al projecte d'Idelfons Cerdà, a mitjans del segle XIX, encara que no es va començar a projectar fins el 1954. Es va projectar per sobre del nivell del tren que feia impossible soterrar-la. La seva secció tipus era de 50 metres entre façanes i tenia 12 carrils originàriament, amb 6 centrals segregats del tràfic i sis laterals de connexió amb els barris amb passos per vianants elevats. Tot i que a les cruïlles amb Consell de Cent, Mallorca, Navas de Tolosa i Felip II es van habilitar passos de superfície, tres grans passarel·les de formigó van ser construïdes. Tot plegat atorgava a la nova via un aspecte de terreny conquerit per l'automòbil en perjudici del vianant. El nombre de semàfors era mínim per no interrompre la circulació rodada. L'eix viari es va convertir en un pas ràpid per la circulació rodada, permetent la connexió directa amb la xarxa de carreteres i autopistes de sortida del nord de Barcelona.

L'any 1967, es va obrir al tràfic i aquest eix es va convertir en una gran via d'accés i sortida de la ciutat però no va tenir en compte l'efecte barrera que provocava en els barris que quedaven afectats, com Sant Andreu, La Sagrera i el Clot. Per altra banda, la diferència d'alçades entre banda i banda de la via que permetia l'ample de 50m de vial, provocà també un efecte pantalla que tapa els barris històrics que hi queden amagats. A principi de la dècada dels 90', es va acabar convertint en una via que els veïns evitaven com a vianants i per on circulaven una mitja de 120.000 vehicles diaris a gran velocitat.



02. INTERVENCIIONS I MILLORES AL LLARG DEL TEMPS

ANTECEDENTS

L'obertura de les rondes va facilitar la disminució del 30% del flux de tràfic rodat, fet que es va aprofitar per resoldre certs aspectes problemàtics. Al projecte de 1995 de Carlos Fuente, Montserrat Periel i Antonio Montes, es va plantejar un canvi d'esperit d'aquesta, girant cap a l'aspecte més ciutadà de la via. Es va crear un eix cívic de connexió entre barris, equilibrant els usos com espai públic, millorant la connectivitat i la relació entre ambdós voreres de la via i assegurant-ne en la mida del possible la continuïtat del recorregut en sentit longitudinal. El cost total de les obres va ascendir a 6.423.540 Euros i la superfície afectada va ser de 143.209m².

La intervenció va convertir la Meridiana en un bulevard, fet que va reconvertir la secció. La calçada va quedar en 26,5m d'ample, repartits en quatre carrils de circul·lació per cada sentit. La part central s'anivella i es fan illes longitudinals per creuar els vianants. Les voreres passen de 3 a 11.75m d'ample.

I s'incorpora el carril bici. Va ser la clara millora en la qualitat urbana de l'eix i de la ciutat.





1960-1995



Des del 1995

03. DESCRIPCIÓ PROPOSTES ASSOCIACIONS VEÏNALS

DISTRICTES I BARRIS AFECTATS

Els Districtes i barris afectats pel pas de l'Avinguda Meridiana en els seus diferents trams són els següents:

NOU BARRIS:

Vallbona
La Trinitat Nova
La Prosperitat
Vilapicina i La Torre Llobeta

SANT ANDREU:

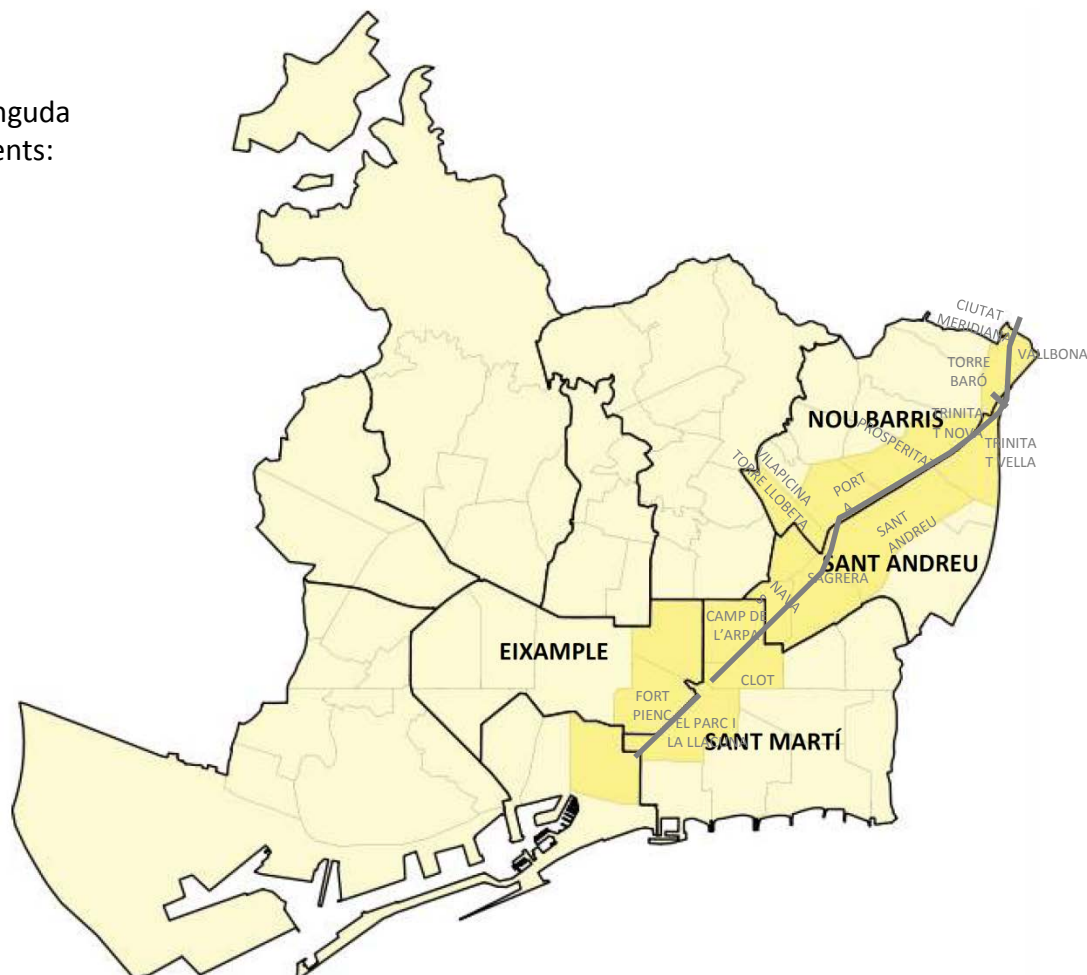
Sant Andreu
Sagrera
Navas
La Trinitat Vella

SANT MARTÍ:

El Clot
El Camp de l'Arpa del Clot
El Parc i La Llacuna del Poble Nou

L'EIXAMPLE

El Fort Pienc
La Sagrada Família





Reivindicacions sobre la Meridiana

8 SETEMBRE 2015 / 8 SETEMBRE 2015 / ASSOCIACIÓ DE VEÏNS
I VEÏNES DE LA SAGRERA

Les Associacions de Veïns i Veïnes que signem aquest comunicat



volem posar de relleu la problemàtica que suposa l'avinguda Meridiana per als nostres barris. Els punts que tot seguit exposem suposen els principals problemes i per tant esperem que es trobin solucions per a tots

ells:

1. La Meridiana ha de deixar de ser una Autopista. El control del trànsit sempre és a favor dels vehicles, amplada dels carrils, freqüència semafòrica, mitjana intransitable, il·luminació elevada...totes aquestes característiques comporten una clara prioritització del vehicle per davant dels vianants afavorint velocitats, soroll i contaminació elevades.

2. Falta prioritzar el transport públic i la bicicleta. Cal facilitar el pas dels autobusos, millorar les estacions i facilitar la intermodalitat amb el metro i el bicig. Cal també facilitar un espai segur i segregat perquè l'avinguda Meridiana sigui una veritable via ciclista, sense abocar els ciclistes i vianants a una disputa de les voreres. Carril bici segregat, segur i en calçada. Les voreres pels vianants.

3. La Meridiana espai deshumanitzat. L'avinguda té un traçat i disseny d'autopista, per diferents motius no ha evolucionat per ser part de la ciutat com ha passat en altres grans avingudes reformades recentment. Tant l'arbrat com la il·luminació, la distribució del mobiliari urbà, les poques zones verdes entre d'altres aspectes no contribueixen a crear un espai acollidor que convidi al passeig ni ha estar-hi, afegint més dificultat al comerç que s'instal·la en aquesta via i dona servei al veïnat.

4. El Mur innecessari. La Meridiana no només és un mur metafòricament parlant, és un mur físic i psicològic que divideix barris per la meitat i entre ells. Té la expressió més literal al tram comprès entre Fabra i Puig i el Pont de Sarajevo. Ja és hora de trobar una solució a aquesta barrera. L'avinguda Meridiana ha de ser un eix cívic de referència a la nostra ciutat i, en aquest moments és únicament una autopista, per aquest motiu **sol·licitem un projecte integral per tota l'avinguda.** Aprofitem aquesta nova etapa municipal perquè La Meridiana es converteixi en un revulsiu pels nostres barris i deixi de ser un problema per als veïns i veïnes.

Volem deixar de ser la Ciutat Oblidada.

*Associació de Veïns de La Sagrera – Associació de Veïns de Navas –
Associació de Veïns i Veïnes de Sant Andreu de Palomar – Associació de
Veïns de Torre Llobeta – Associació de Veïns de Barri de Porta –
Associació de Veïns Clot-Camp de l'Arpa – Associació de Veïns Sant
Andreu Nord-Tramuntana – Associació de Veïns Congrés-Indians –
Associació de Veïns Prosperitat – Associació de Veïns de Meridiano
Cero.*

Contactes premsa:

President AVV Sant Andreu de Palomar : Santi Serra 699 06 61 61

President AVV La Sagrera: Jose Barbero 699 93 42 98



APORTACIONS DE LES ENTITATS VEÏNALS:

El posicionament veïnal recollit deriva del manifest signat per deu entitats veïnals: AVV Sagrera, AVV Navas, AVV Sant Andreu del Palomar, AVV Torre Llobeta, AVV Barri de Porta, AVV Clot-Camp de l'Arpa, AVV Sant Andreu Nord-Tramuntana, AVV Congrés-Indians, AVV Prosperitat, AVV Meridiana Cero. Aquest va ser penjat al website de l'Associació de veïns i veïnes de la Sagrera el 8 de setembre de 2015.

PERDRE EL CARÀCTER D'AUTOPISTA

- REDUÏR L'AMPLADA DELS CARRILS
- MILLORA DE LA FREQÜÈNCIA SEMAFÒRICA
- ELIMINACIÓ DE MITJANES INTRANSITABLES
- SUSTITUCIÓ DE LA TIPOLOGIA D'IL·LUMINACIÓ ELEVADA
- REDUCCIÓ DE VELOCITAT, SOROLL I CONTAMINACIÓ ELEVADA

PRIORITZAR EL TRANSPORT PÚBLIC I LA BICICLETA

- INCREMENTAR I CONSOLIDAR TRANSPORT PÚBLIC AL LLARG D'AVDA. MERIDIANA
- POTENCIAR CARRIL BUS I VAO I MILLORAR-NE LES ESTACIONS
- FACILITAR INTERMODALITAT DEL BUS AMB METRO I BICING
- CARRIL BICI SEGREGAT I SEGUR EN CALÇADA
- VORERES PEL VIANANT

LA HUMANITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

- CREACIÓ D'ESPAIS ACOLLIDORS QUE CONVIDIN AL PASSEIG I A ESTAR-HI
- NATURALITZACIÓ AMB PARTERRES, ARBUSTOS I ARBRES QUE AÏLLIN VISUAL I ACÚSTICAMENT DE LA CALÇADA
- MILLORA DE L'ARBAT, LA IL·LUMINACIÓ I EL MOBILIARI URBÀ
- ATRACCIÓ DE COMERÇ A LES PLANTES BAIXES QUE DONI SERVEI AL VEÏNAT

"MUR" INNECESSARI

- MILLORAR LA CONNEXIÓ ENTRE BARRIS A BANDA I BANDA DE LA MERIDIANA
 - CONVERTIR L'AVINGUDA EN UN EIX CÍVIC DE REFERÈNCIA
 - REALITZAR UN PROJECTE INTEGRAL PER TOTA L'AVINGUDA
-



4.1 CRITERIS PER A LA TRANSFORMACIÓ. L'eix i la ciutat





4.1 CRITERIS PER A LA TRANSFORMACIÓ. La connectivitat transversal

ENCREUAMENTS conflictius.

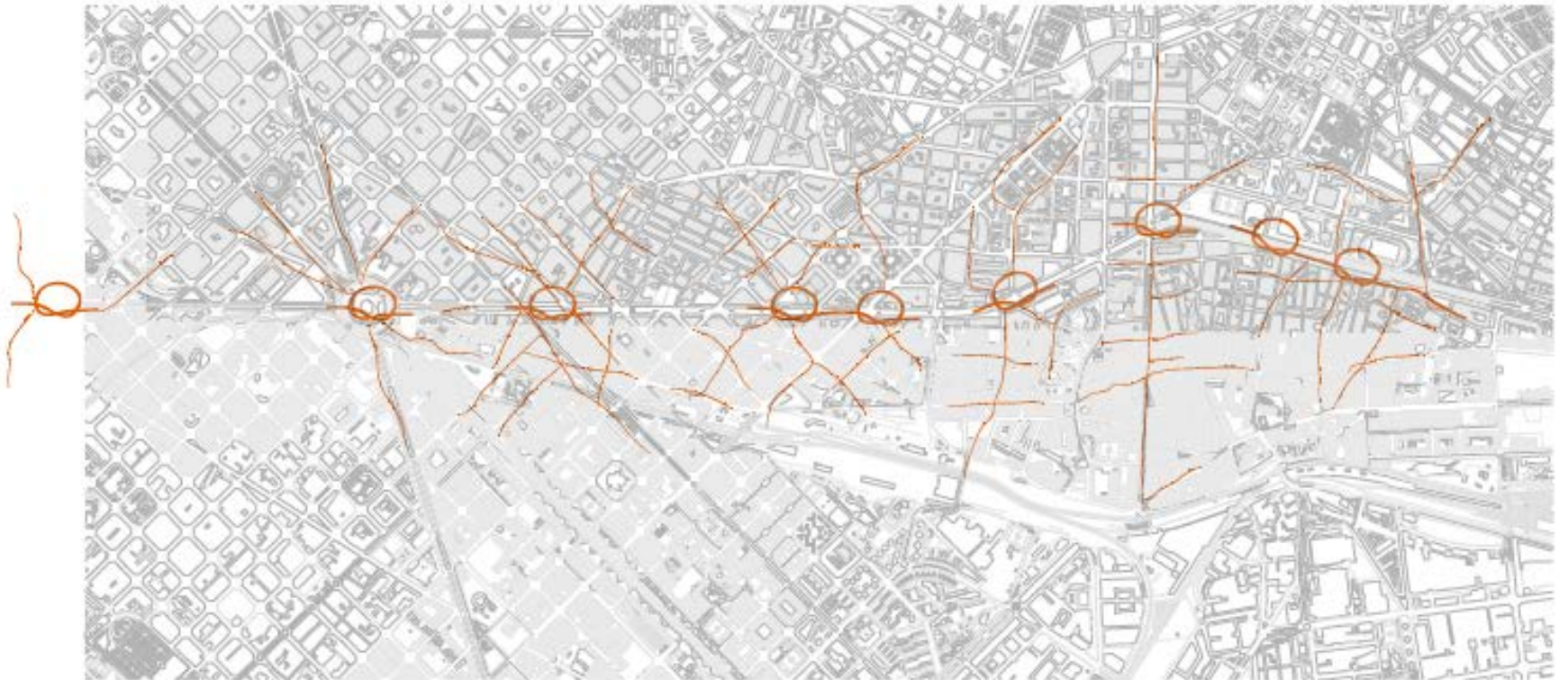
UN ESPAI PÚBLIC *amable i proper a les persones.*

CAL POTENCIAR LA MOBILITAT TRANSVERSAL:

Encreuaments com espais d'oportunitat.

RECONÈIXER *l'escala del vianant,*

HUMANITZAR *els encreuaments.*



PROMOURE MOBILITAT TRANSVERSAL



La MERIDIANA entesa com "eix cívic de ciutat", com a "franja de costura urbana" transversal i longitudinal entre els barris i com a solució específica de trams diferents (seccions), encreuaments i cantonades".

ELS CRITERIS:

1. Convertir l'avinguda Meridiana, DES D'AUTOPISTAA CARRER, A EIX CÍVIC DE REFERÈNCIA PER LA CIUTAT. Una costura.
 2. Crear un EIX CÍVIC on s'INTEGRIN ELS BARRIS amb solucions urbanes, paisatgístiques, arquitectòniques, d'enginyeria i mobilitat, i de participació i apropiació social.
 3. L'avinguda com a ESPAI PÚBLIC articulador. UNA XARXA D'ESPÀIS DE ESTÀDA I RECORREGUTS, verds on la vegetació, els espais de lleure infantil i el mobiliari urbà convidin a la ciutadania a viure-la.
 4. Fer una reforma integral dels espais, la il·luminació, la distribució del mobiliari urbà, els parcs infantils i les zones verdes existents que contribueixin a humanitzar i fer més acollidora la via.
 5. L'avinguda com ESPAI DE LA MOBILITAT: articulador de UNA XARXA DE CONNEXIONS amb L'ENTORN prioritant el vianant, la bicicleta i el transport públic, per que els veïns i veïnes no la visquin com una barrera que divideix barris.
 6. Fer els canvis necessaris en la mobilitat per avançar en la pacificació, les mesures necessàries per tal de prioritzar i facilitar l'ús del transport públic, la segregació del carril bici a la calçada i la recuperació de les voreres pels vianants. Reducció de l'espai del cotxe.
 7. Fer un projecte GLOBAL A DESENVOLUPAR PER PARTS. La realització del PROJECTE PER FASES.
-

05. MERIDIANA: ANÀLISI DELS TRAMS DIFERENCIATS.

- TRAM 1: Ciutadella / Glòries
 - 1.1 Ciutadella / Marina
 - 1.2 Marina / Glòries
- TRAM 2: Glòries / Fabra i Puig
 - 2.1 Glòries / València
 - 2.2 València / Fabra i Puig
- TRAM 3: Fabra i Puig / Passeig de Santa Coloma
- TRAM 4: Porta / Trinitats

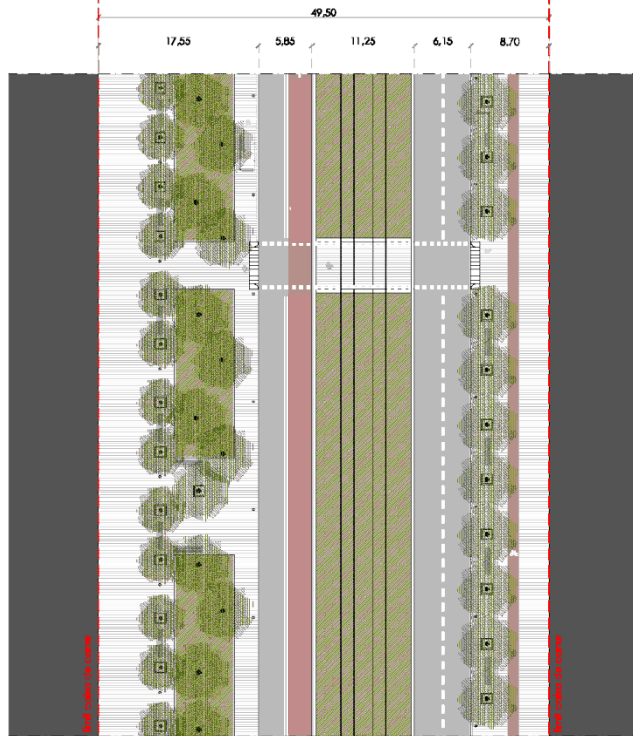


TRAM 1. CIUTADELLA / GLÒRIES: Seccions

PORTA	TRAM 4
FABRA I PUIG / SANTA COLOMA	TRAM 3
ARAGÓ / FABRA I PUIG	TRAM 2.2
GLÒRIES	TRAM 2.1
PASSEIG EQUIPAMENTS	TRAM 1.2
CIUTADELLA / MARINA	TRAM 1.1



ESTAT ACTUAL SECCIÓ TRANSVERSAL

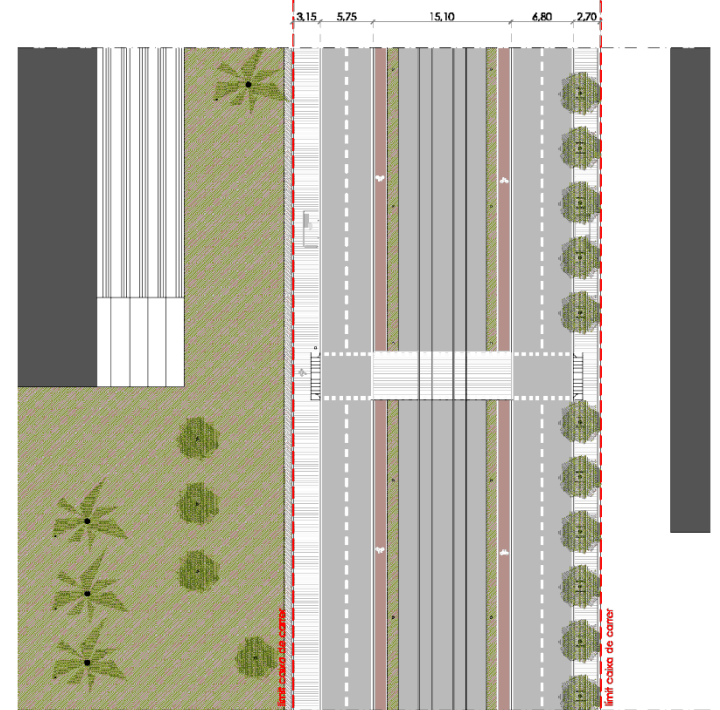


ESTAT ACTUAL PLANTA

TRAM 1.1 CIUTADELLA / MARINA



ESTAT ACTUAL SECCIÓ TRANSVERSAL



ESTAT ACTUAL PLANTA

TRAM 1.2 PASSEIG DELS EQUIPAMENTS

TRAM 1 CIUTADELLA/GLÒRIES

DISTRICTES: SANT MARTÍ I L'EIXAMPLE

BARRIS: EL PARC I LA LLACUNA DEL POBLE NOU, FORT PIENC

ESTAT ACTUAL 1/500







- **TRAM 1: Ciutadella / Glòries**

1.1 Ciutadella /Marina

PUNTS D'ANÀLISI:

1. GRANS VORERES POC APROFITADES.
2. CARRIL BICI SITUAT A SOBRE LA VORERA EN SENTIT GLÒRIES. UBICACIÓ CONFLICTIVA.
3. LA UBICACIÓ ACTUAL DELS ELEMENTS URBANS.
4. DOS CARRILS DE CIRCULACIÓ RODADA EN SENTIT GLÒRIES I MOLT POC TRÀFIC.
5. POCA PERMEABILITAT DE LA PLATAFORMA DEL TRAMVIA.

1.2 Marina / Glòries

PUNTS D'ANÀLISI:

1. VORERES POC AMPLES. ARBRAT INSUFICIENT.
 2. CARRIL BICI BEN SITUAT PERÒ AILLAT I SENSE VEGETACIÓ.
 3. SECCIÓ DISTORSIONADA PER L'EXISTÈNCIA DE VIES SENSE SORTIDA I GRANS DESNIVELLS.
 4. DOS CARRILS DE CIRCULACIÓ RODADA I MOLT POC TRÀFIC.
 5. NO HI HA SENSACIÓ DE PERTINENÇA A LA TRAMA CIUTAT.
 6. CONFLUÈNCIA D'UN NOMBRE IMPORTANT D'EQUIPAMENTS DE CIUTAT.
-

TRAM 2. GLÒRIES / FABRA I PUIG: Seccions

PORTA	TRAM 4
FABRA I PUIG / SANTA COLOMA	TRAM 3
ARAGO / FABRA I PUIG	TRAM 2.2
GLÒRIES	TRAM 2.1
PASSEIG EQUIPAMENTS	TRAM 1.2
CITADELLA / MARINA	TRAM 1.1



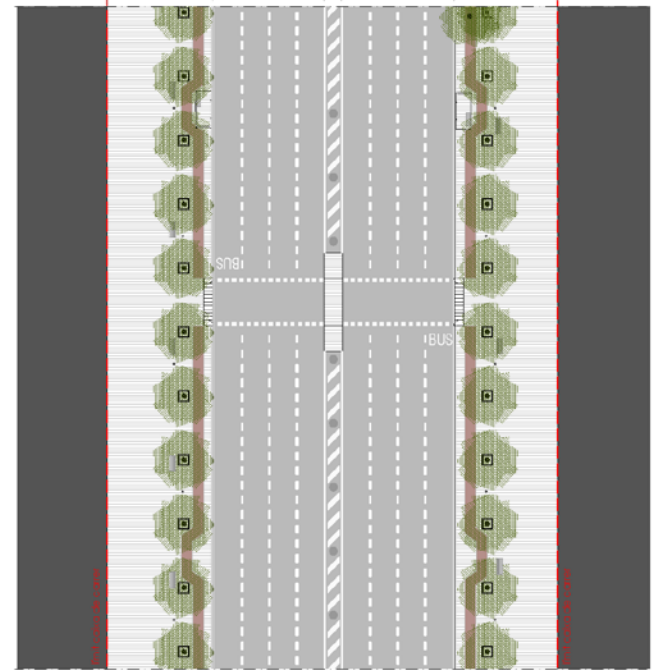
ESTAT ACTUAL. SECCIÓ TRANSVERSAL



TRAM 2.1. GLÒRIES / VALÈNCIA



ESTAT ACTUAL. SECCIÓ TRANSVERSAL



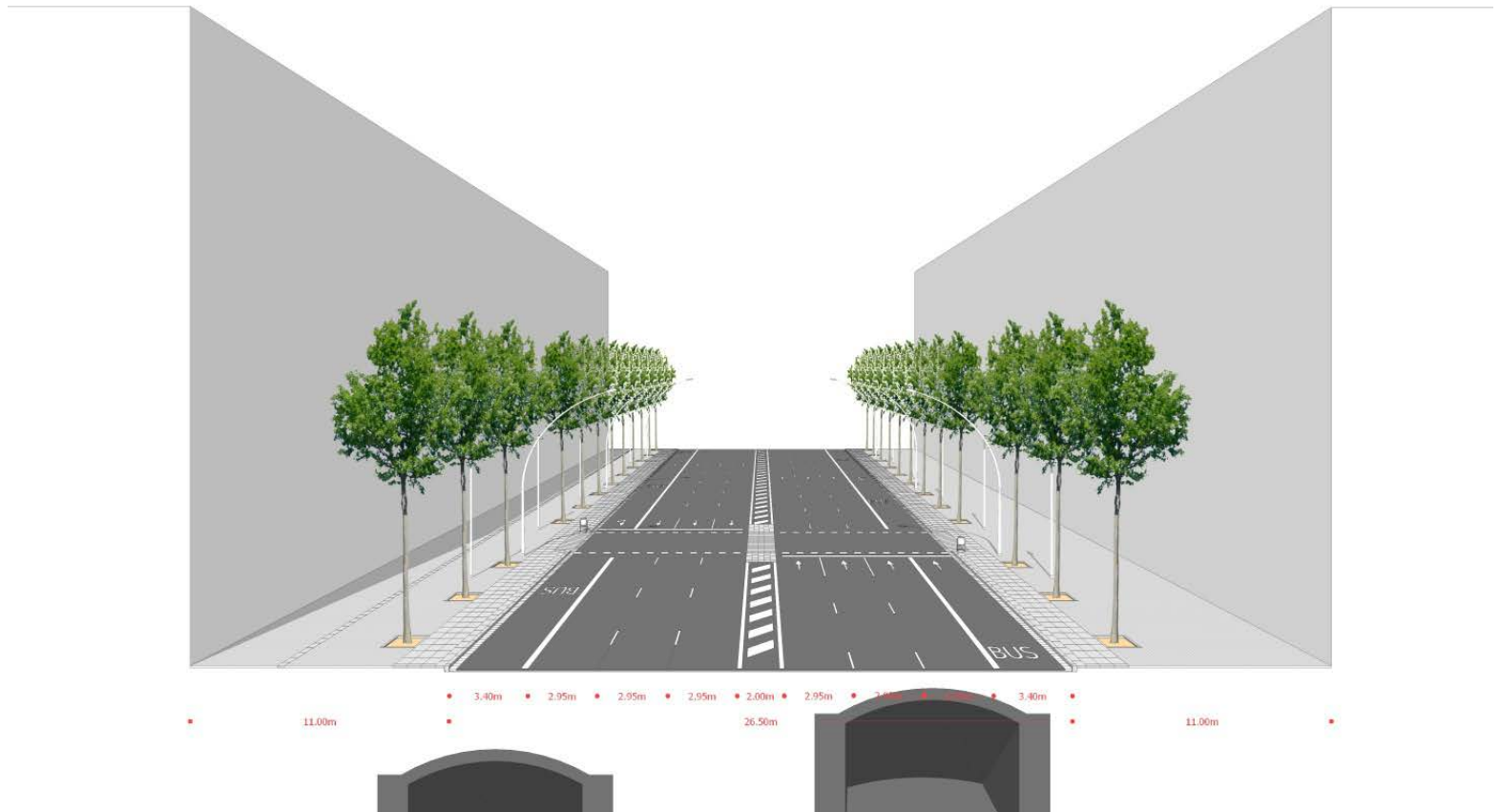
TRAM 2.2. VALÈNCIA / FABRA I PUIG

TRAM 2 GLÒRIES / FABRA I PUIG

DISTRICTES: SANT MARTÍ, SANT ANDREU, NOU BARRIS

ESTAT ACTUAL 1/500

BARRIS: EL CLOT, CAMP DE L'ARPA, NAVAS, LA SAGRERA, SANT ANDREU, VILAPICINA I TORRE LLOBETA











- **TRAM 2: Glòries / Fabra i Puig**

2.1 Glòries/ Aragó

PUNTS D'ANÀLISI:

1. VORERES DE POCA AMPLADA (3M).
2. CARRIL BICI DOBLE SITUAT A LA CALÇADA. BON FUNCIONAMENT.
3. QUATRE CARRILS DE CIRCULACIÓ RODADA I MOLT POC TRÀFIC.
4. APARCAMENT EN BATERIA.
5. SECCIÓ CANVIANT A LA TROBADA AMB GLÒRIES, NO FUNCIONA PELS VIANANTS.

2.2 Aragó / Fabra i Puig

PUNTS D'ANÀLISI:

1. VORERES DE SECCIÓ AMPLA.
 2. CARRIL BICI A LES VORERES. UBICACIÓ PROBLEMÀTICA.
 3. QUATRE CARRILS DE CIRCULACIÓ RODADA I TRÀFIC RÀPID D'ENTRADA I SORTIDA DE CIUTAT.
 4. ESPAIS CENTRALS DESAPROFITATS.
 5. CARRILS DE CIRCULACIÓ MOLT AMPLIS.
 6. PROBLEMÀTICA ALS ENCREUAMENTS TRANSVERSALS (PASOS DE VIANANTS).
-

TRAM 3. FABRA I PUIG / PG. STA. COLOMA: Seccions

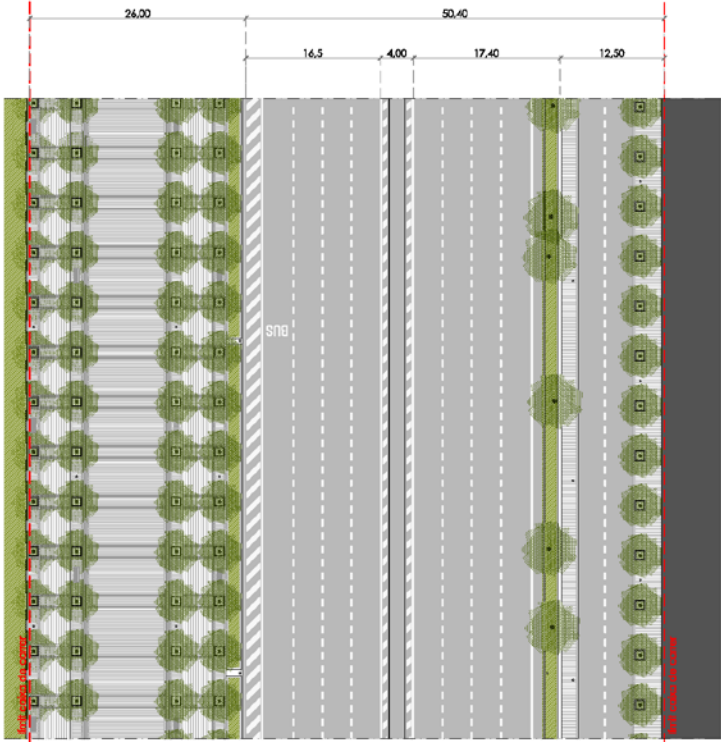
PORTA	TRAM 4
FABRA I PUIG / SANTA COLOMA	TRAM 3
ARAGÓ / FABRA I PUIG	TRAM 2.2
GLÒRIES	TRAM 2.1
PASSEIG EQUIPAMENTS	TRAM 1.2
CIUTADILLA / MARINA	TRAM 1.1



ESTAT ACTUAL, SECCIÓ TRANSVERSAL A



ESTAT ACTUAL, SECCIÓ TRANSVERSAL B



ESTAT ACTUAL, PLANTA



ESTAT ACTUAL, PLANTA

TRAM 3 FABRA I PUIG / SANTA COLOMA

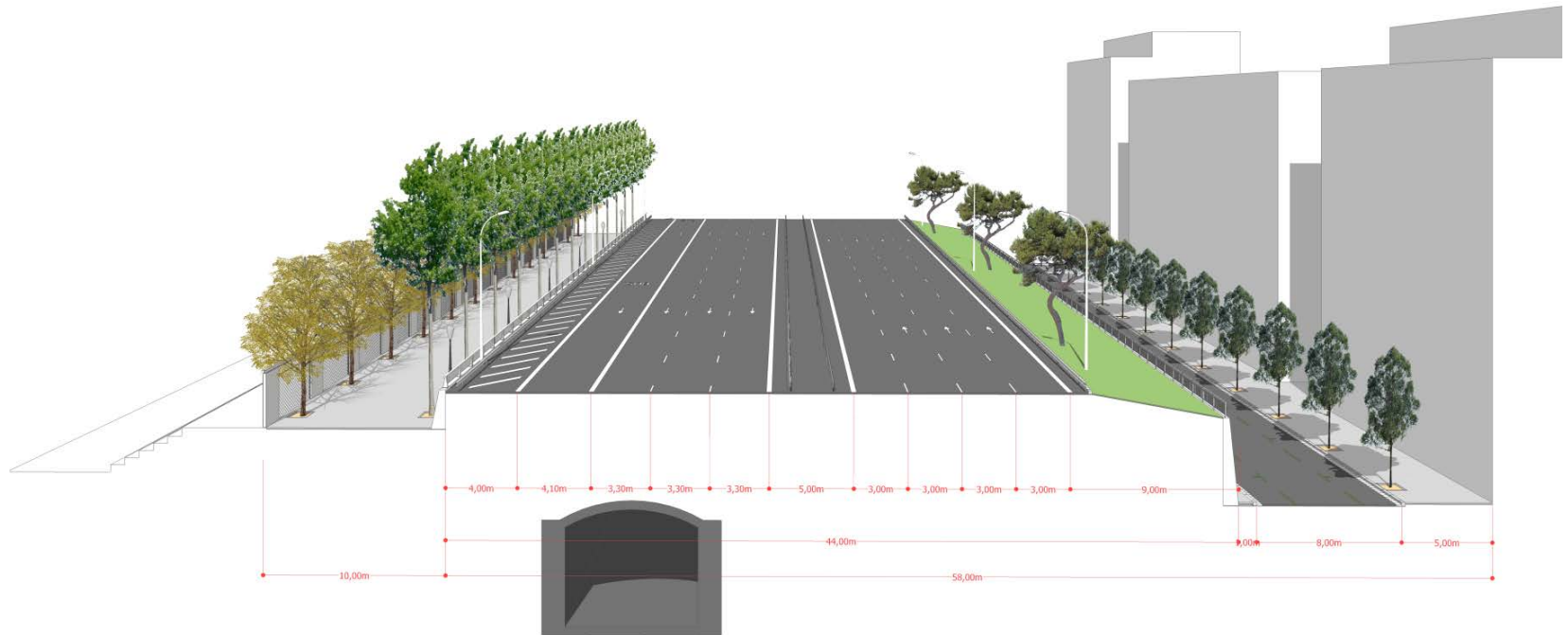
DISTRICTES: SANT ANDREU, NOU BARRIS

BARRIS: SANT ANDREU, PORTA, LA PROSPERITAT

ESTAT ACTUAL 1/525



TRAM 3. Fabra i Puig-Passeig de Santa Coloma. ESTAT ACTUAL







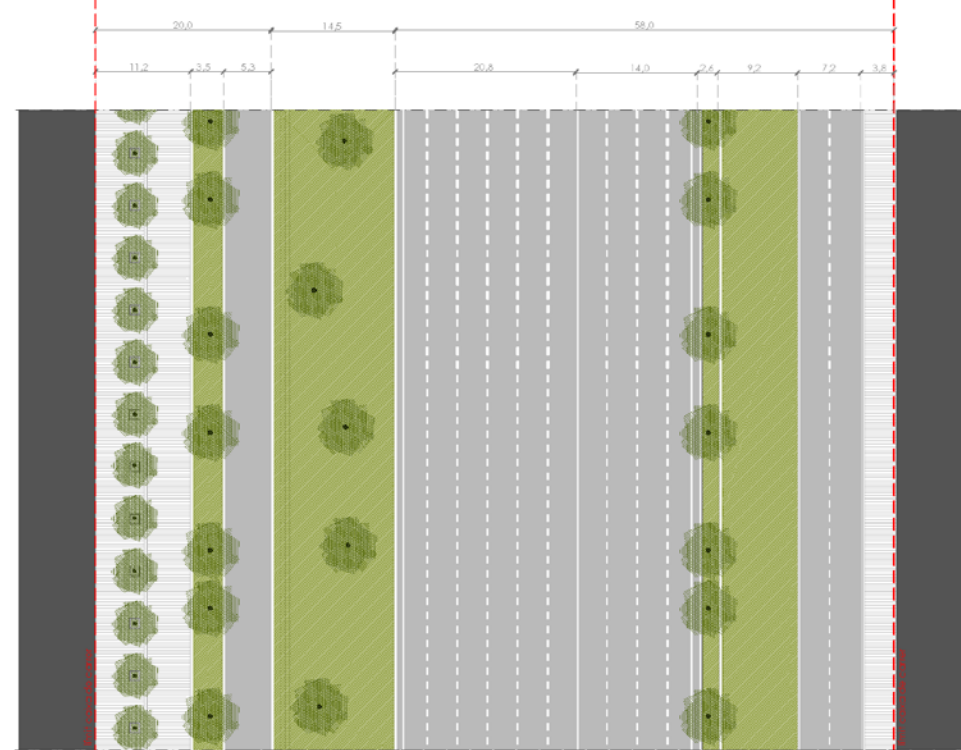
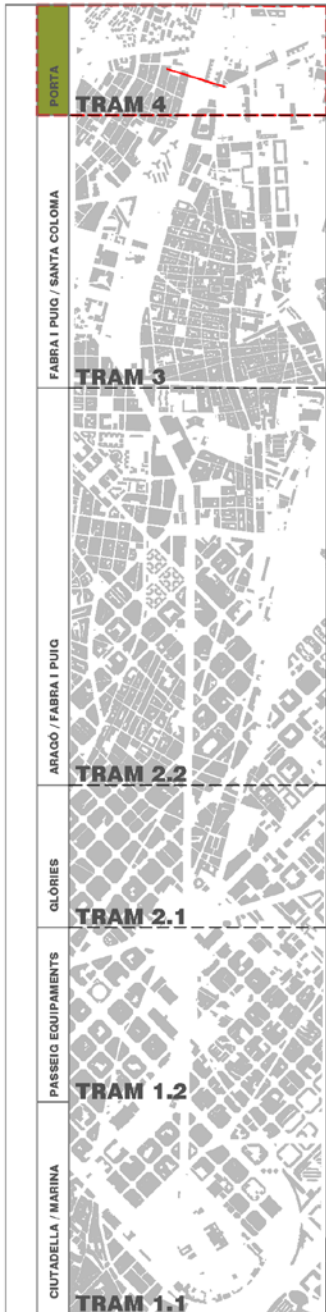


- **TRAM 3: Fabra i Puig / Passeig de Santa Coloma**

PUNTS D'ANÀLISI:

1. VORERES DE SECCIÓ AMPLA AL COSTAT MUNTANYA – LLOBREGAT.
 2. SENSE VORERA AL COSTAT MAR BESOS . HI HA UN VORAL (al nivell superior).
 3. VORERES ESTRETES A LA ZONA DEPRIMIDA DEL LATERAL COSTAT MAR – BESÓS .
 4. CARRIL BICI A LA ZONA PEATONAL. FUNCIONA PER L'AMPLADA DE LA SECCIÓ.
 5. QUATRE CARRILS DE CIRCULACIÓ RODADA I TRÀFIC MOLT RÀPID D'ENTRADA I SORTIDA.
 6. CARRILS DE CIRCULACIÓ MOLT AMPLIS.
 7. DESNIVELL MOLT IMPORTANT. VIAL PARAL·LEL DEPRIMIT. (barrera transversal)
 8. DISTÀNCIES GRANS ENTRE SEMÀFORS. (poca connectivitat transversal)
-

TRAM 4. PORTA / TRINITATS: Seccions



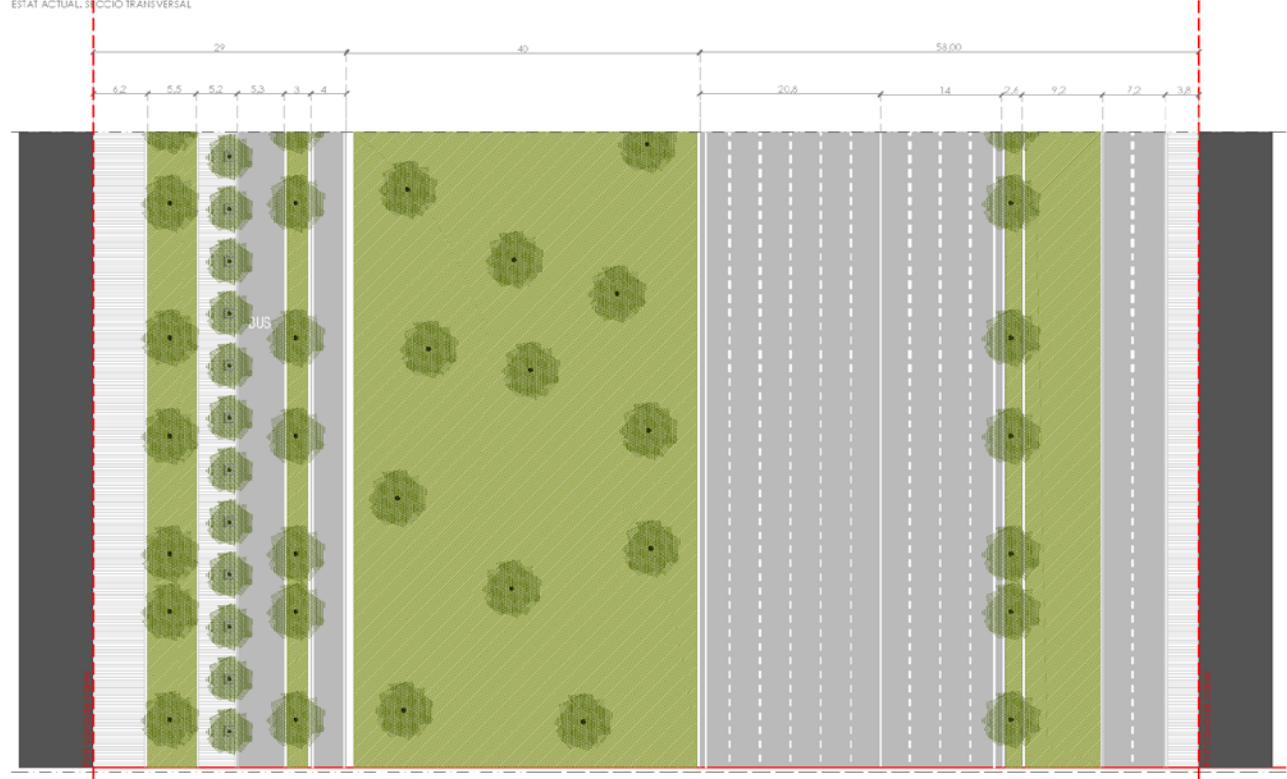
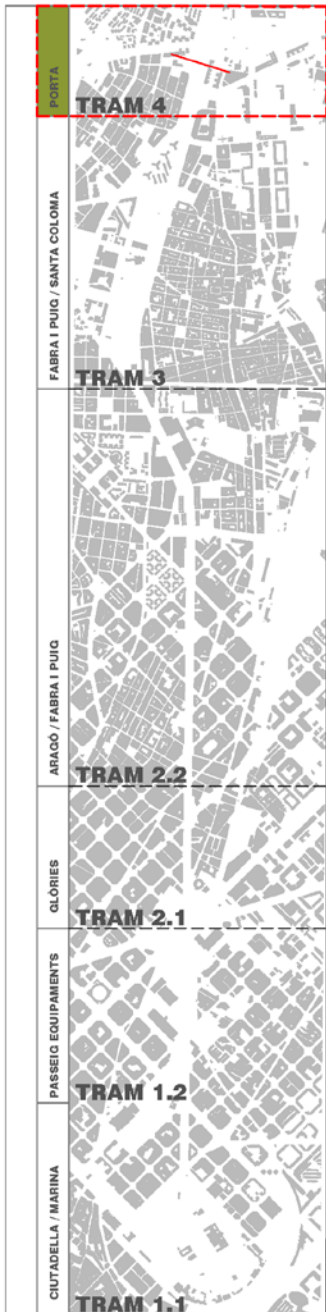
TRAM 4 PORTA TRINITAT

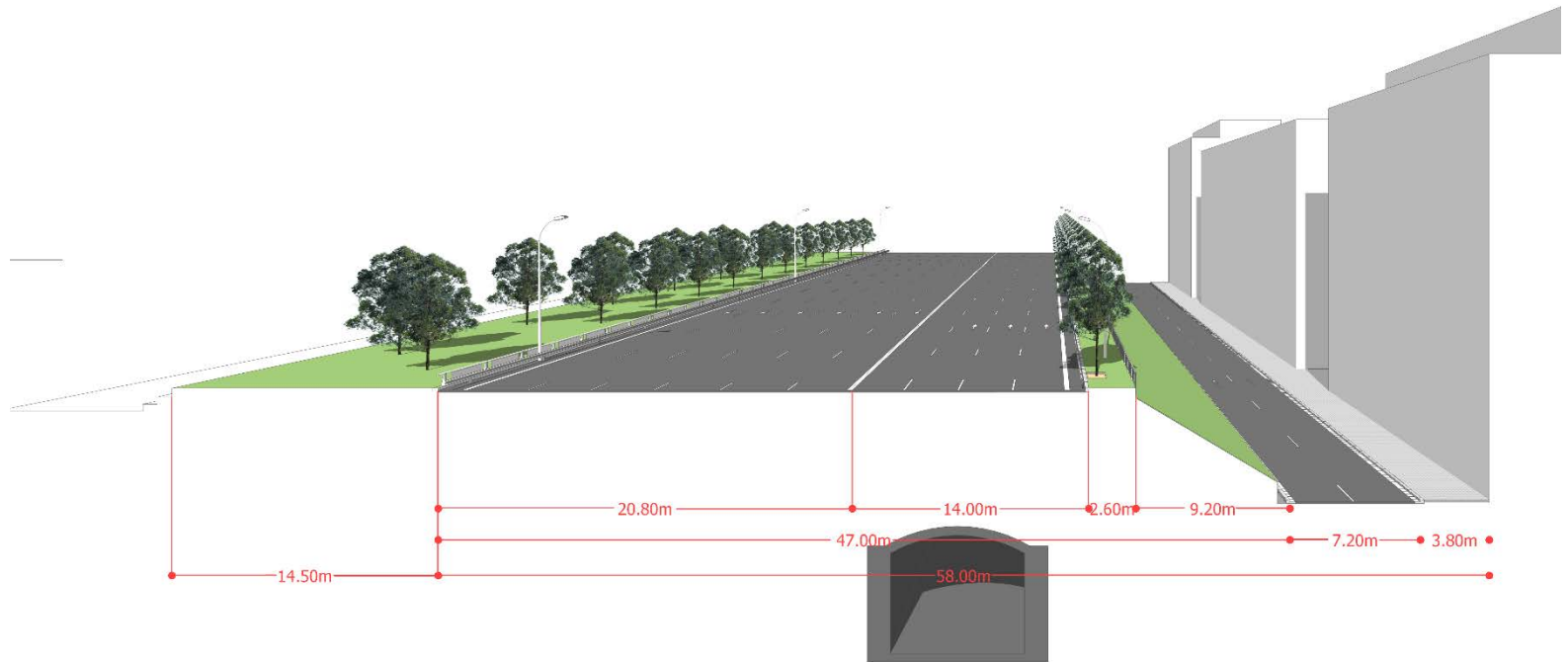
DISTRICTES: SANT ANDREU, NOU BARRIS

BARRIS: SANT ANDREU, PORTA, LA PROSPERITAT

ESTAT ACTUAL- 1/525

TRAM 4. PORTA / TRINITATS: Seccions











- **TRAM 4: Porta Trinitat**

PUNTS D'ANÀLISI:

1. VORERES INEXISTENTS.
 2. CARRIL BICI INEXISTENT.
 3. PASSOS DE VIANANTS MOLT ESCASSOS.
 4. CARRILS DE CIRCULACIÓ MOLT AMPLIS.
 5. CONFLUÈNCIA DE CARRILS D'AUTOPISTES TRÀFIC MOLT RÀPID D'ENTRADA A LA CIUTAT .
 6. DESNIVELLS LATERALS MOLT IMPORTANTS. (rondes i murs laterals).
-

06. ESTRATÈGIES PER A LA TRANSFORMACIÓ

EN RESPOSTA A LES NECESSITATS DE:

PERDRE EL CARÀCTER D'AUTOPISTA:

REDUCCIÓ DE L'AMPLE DE CARRIL EN TOTES LES SECCIONS

MILLORA DE LA CONNECTIVITAT TRANSVERSAL

REVISAR ELS PASOS SEMAFÒRICS: DISTANCIES I VELOCITAT

SUBSTITUCIÓ DELS BÀCULS EXISTENTS PER UN MODEL MÉS URBÀ

ELIMINACIÓ DE LES MITJANES INTRANSITABLES PER MITJÀ DE LA RECONFIGURACIÓ DE LA SECCIÓ

PRIORITZAR EL TRANSPORT PÚBLIC I LA BICICLETA:

PRIORITZAR EL CARRIL BUS

RECOL·LOCACIÓ DE LES PARADES DE BUS AFAVORINT L'INTERMODALITAT AMB METRO I BICING

SEGREGACIÓ DEL CARRIL BICI SITUANT-LO EN CALÇADA.

HUMANITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC:

NATURALITZACIÓ DE LES VORERES AMB PARTERRES I AUGMENTANT LES LÍNIES D'ARBRAT

SUBSTITUCIÓ I INCREMENT DELS PUNT DE LLUMS EXISTENTS

"MUR" INNCESSARI:

AUGMENT DE LES CONNEXIONS TRANSVERSALS PER MILLORAR LA PERMEABILITAT PEATONAL ENTRE BARRIS

SOL·LUCIONS PARTICULARS PEL TRAM COMPRÈS ENTRE FABRA I PUIG I EL PONT DE SARAJEVO



03

Mobilitat: Possibles accions a curt termini

Maig 2016

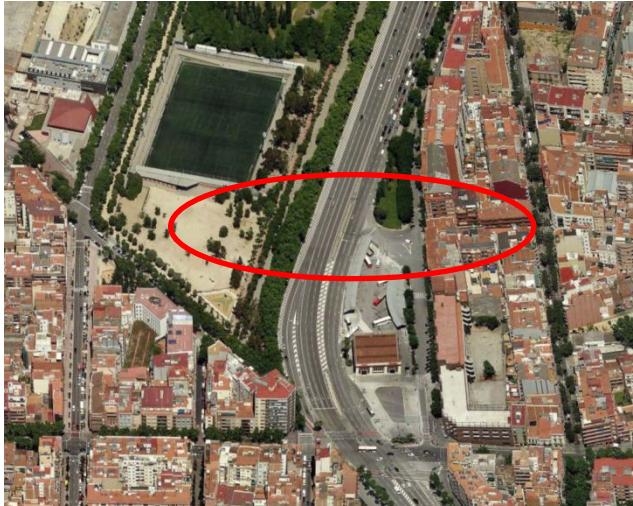


Propostes d'actuació a curt termini:

1. Nou pas de vianants a Meridiana – Estació autobusos Fabra i Puig.
 2. Millora de la seguretat viària dels espais de refugi per a vianants.
 3. Ampliació de vorera cantonada Meridiana – Fabra i Puig.
 4. Modificació dels passos de vianants amb més accidents.
 5. Ajustos semafòrics per millorar la mobilitat transversal.
 6. Substitució pòrtic informatiu carrer Tossal.
-



1. Nou pas de vianants a Meridiana – Estació Sant Andreu Arenal



Es proposa un nou pas de vianants entre l'estació de Sant Andreu Arenal i el Parc de Can Dragó





1. Nou pas de vianants a Meridiana – Estació Sant Andreu Arenal



- Els vianants tenen continuïtat de la vorera, sense creuar-se amb el pas dels busos.
- Els vehicles de la Meridiana i els busos han d'estar parats mentre passen els vianants per la Meridiana.
- Es necessita una fase semafòrica perquè el bus surti de l'estació abans que arrenquin els vehicles de la Meridiana.
- Els vehicles que circulen pel carril dret de la Meridiana, poden mantenir el gir a la dreta.

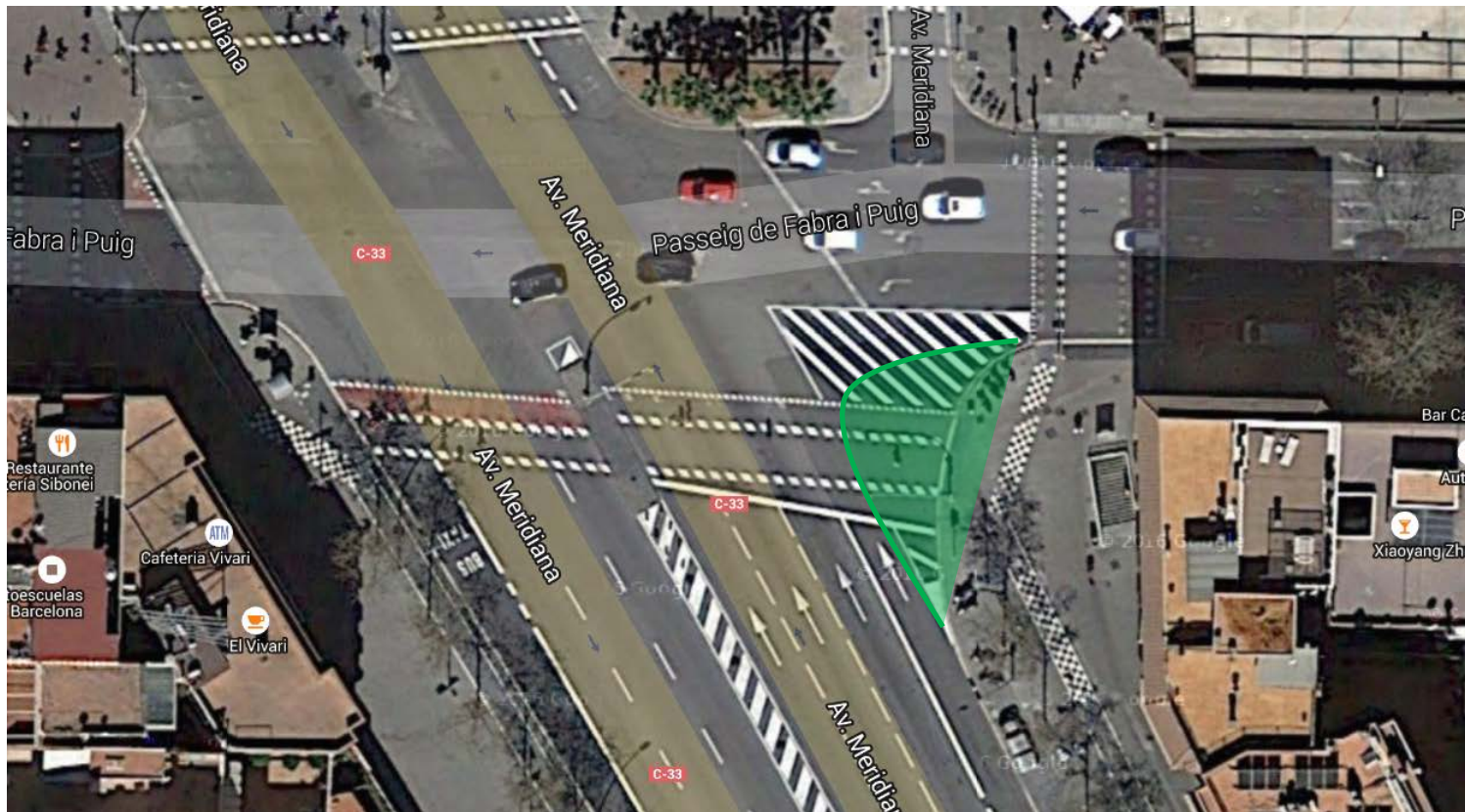
2. Millora de la seguretat viària dels espais de refugi per a vianants



- Millora de la seguretat viària dels espais de refugi dels passos de vianants de la Meridiana, consolidant amb urbanització i elements de seguretat la solució actual.



3. Ampliació de vorera cantonada Meridiana – Fabra i Puig



- Ampliació de l'espai de vianants a la cantonada mar-Llobregat de l'Av. Meridiana – Fabra i Puig per tal de reduir la longitud del pas de vianants.



5. Actuacions de millora en els passos de vianants amb més accidents

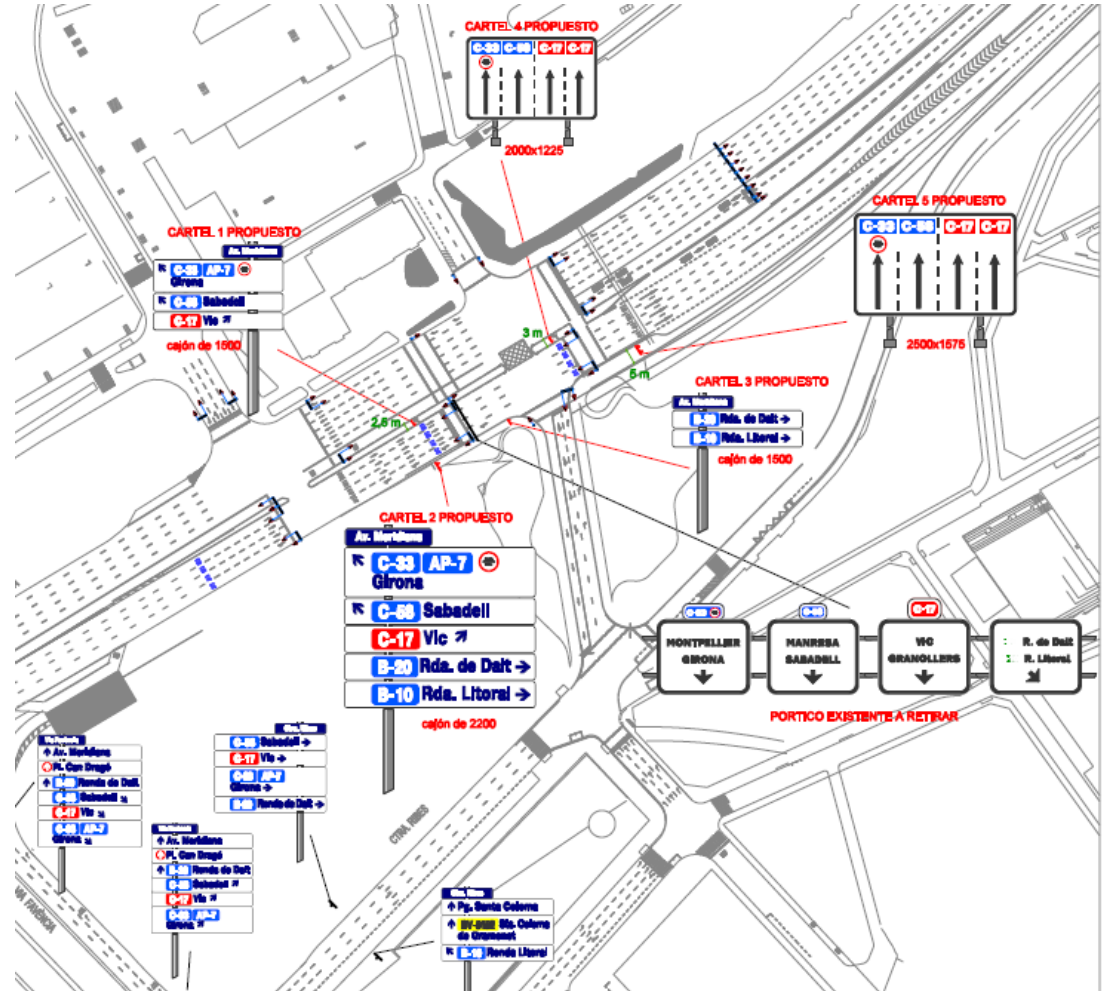
- L'avaluació funcional dels passos de vianants que s'ha dut a terme a la Meridiana ha recollit una sèrie de dificultats en els creuaments, com les trajectòries de passos de vianants que no segueixen les línies de desig o la llargada excessiva d'alguns d'ells.
- Es proposa modificar la geometria dels passos de vianants amb més accidents.



- Es revisaran els temps semafòrics de totes les cruïlles de l'Avinguda Meridiana per tal de millorar la mobilitat transversal dels vianants.

7. Substitució pòrtic per senyalització informativa de ciutat

- El projecte de millora urbana dels barris de Trinitat Nova i Trinitat Vella millora la connectivitat entre els dos barris i vol aconseguir dotar d'un caràcter més urbà a l'Avinguda Meridiana.
- Per tal d'alliberar l'espai necessari per a implantar un nou pas de vianants i adequar la senyalització d'orientació existent a l'establerta a tota la ciutat, s'ha previst eliminar un pòrtic de senyalització i substituir-lo per senyalització informativa de ciutat.



Pòrtic a l'Av. Meridiana – C/Tossal

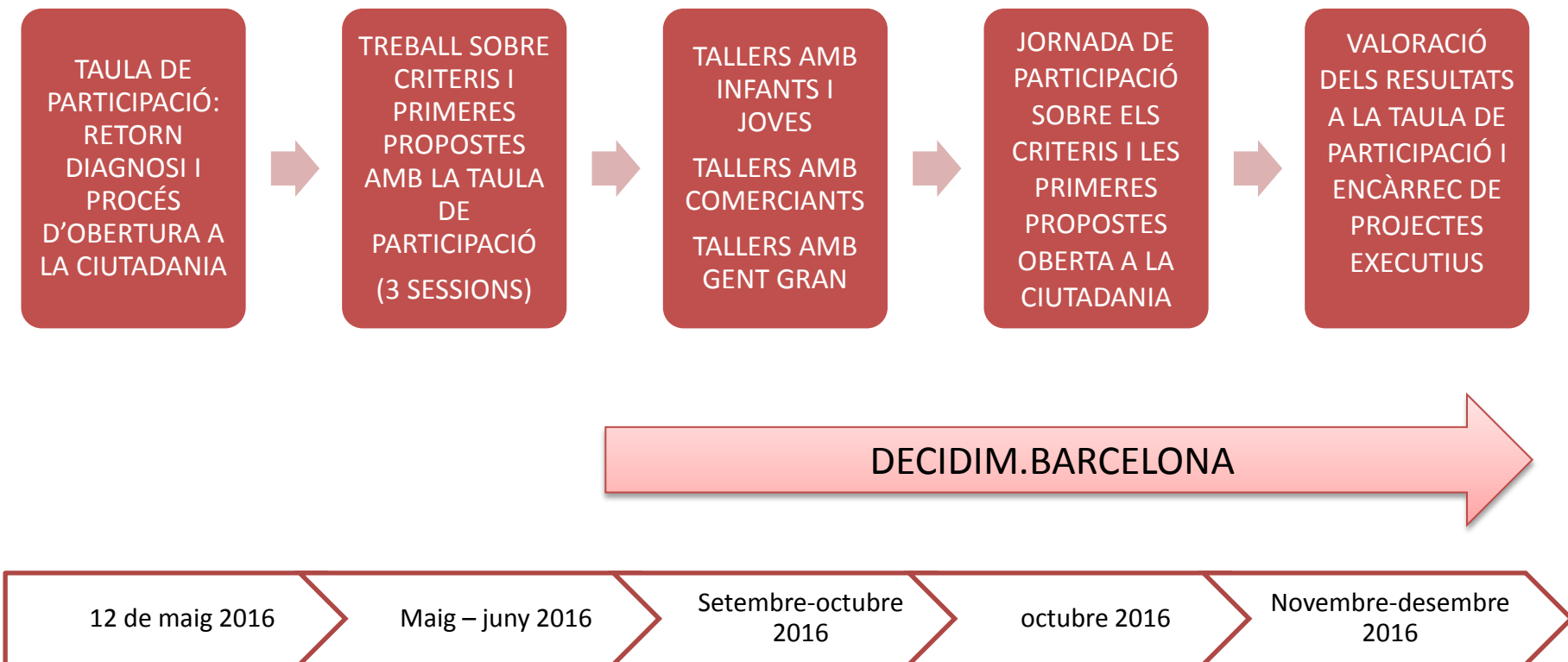
04

Avinguda Meridiana:

Estratègia de participació

Maig 2016

PROCÉS DE PARTICIPACIÓ. PROPERES PASSES



PROCÉS DE PARTICIPACIÓ. PROPOSTA DE COMPOSICIÓ DE LA TAULA DE PARTICIPACIÓ

- GRUPS POLÍTICS
- TINÈNCIA D'ECOLOGIA, URBANISME I MOBILITAT
- REGIDORIES DELS TRES DISTRICTES I DE PARTICIPACIÓ I TERRITORI
- TÈCNICS D'ECOLOGIA URBANA I DELS DISTRICTES
- ENTITATS:

Entitats Sant Martí: AVV Clot - Camp de l'Arpa, AVV i AC Camp de l'Arpa, Federació d'Entitats del Clot i Camp de l'Arpa

Entitats Sant Andreu: AVV Navas, AVV Congrés – Indians, Eix Maragall, Unió Botiguers Congrés – Indians, AVV la Sagrera, SAC - AC la Sagrera , AVV Meridiano Cero, AVV Sant Andreu Palomar, AVV Sant Andreu Nord, AVV Sant Andreu Sud, Plataforma veïnal Sant Andreu, Eix Sant Andreu, AC Sant Andreu Nord, AVV Trinitat Vella, AC Trinitat Vella

Entitats Nou Barris: Coord. entitats Nou Barris, AVV Porta, AVV Prosperitat, AVV Trinitat Nova, Taula oberta Trinitat Nova, AVV Vallbona, AVV Ciutat Meridiana, AVV Torre Baró, AVV Vilapicina i T. Llobetam Eix Maragall i Eix Fabra i Puig

Entitats de ciutat:

- 3 entitats de la Taula Veïnal d'Urbanisme de Barcelona
- 3 entitats del Pacte per la mobilitat de Barcelona (amb especial atenció als grups de la bicicleta i del transport públic)
- 3 entitats del Consell Ciutadà per la Sostenibilitat
- Representant de l'IMD
- Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya



**Ajuntament
de Barcelona**

B

C

N