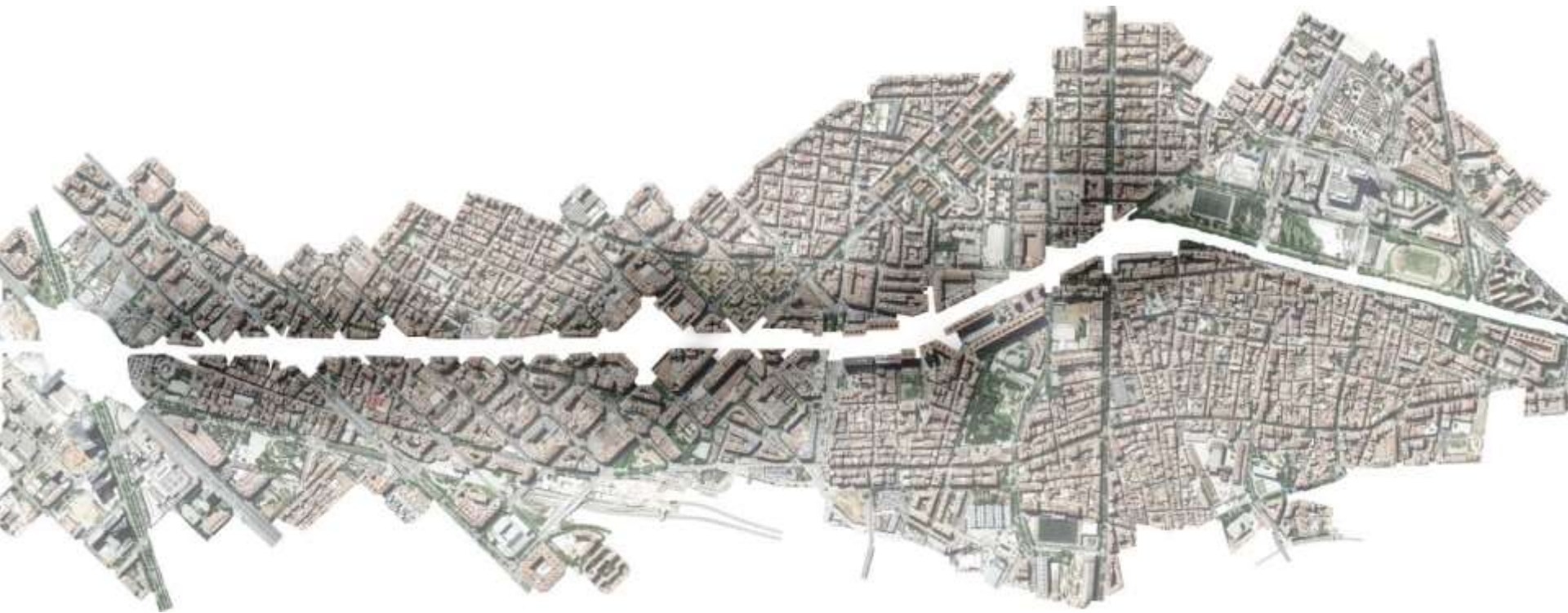


# Avinguda Meridiana

## Eix estructurant del Nord-Est de Barcelona

10 Novembre de 2016

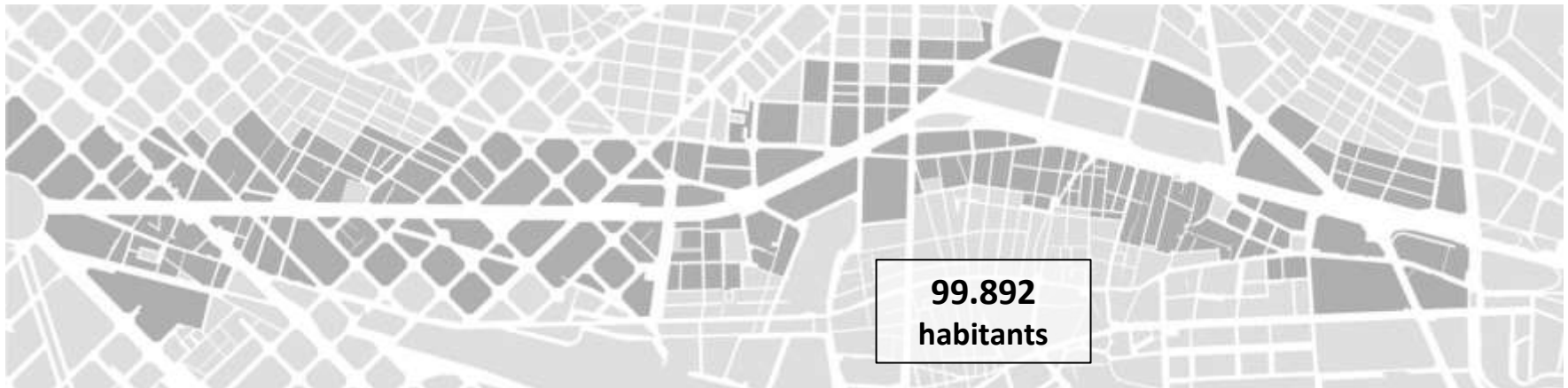


L'avinguda travessa **16 barris** que aglutinen més de 377.000 barcelonins i barcelonines.

**Radi d'influència: 100m**



**Radi d'influència: 200m**

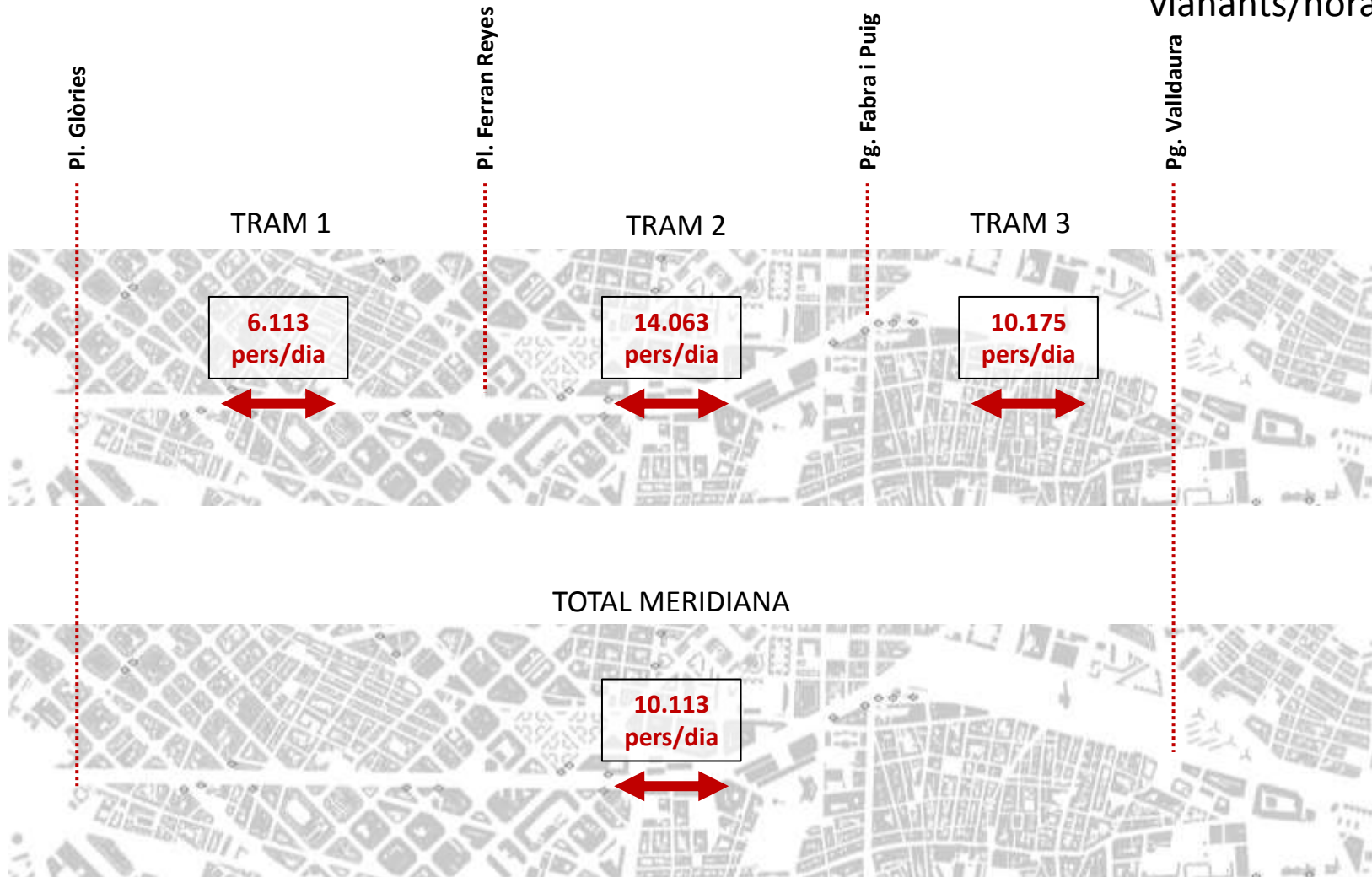


# MOBILITAT DE VIANANTS: Desplaçaments longitudinals

Persones/dia (de 8:30 a 20:00)

Dia feiner (de dilluns a divendres)

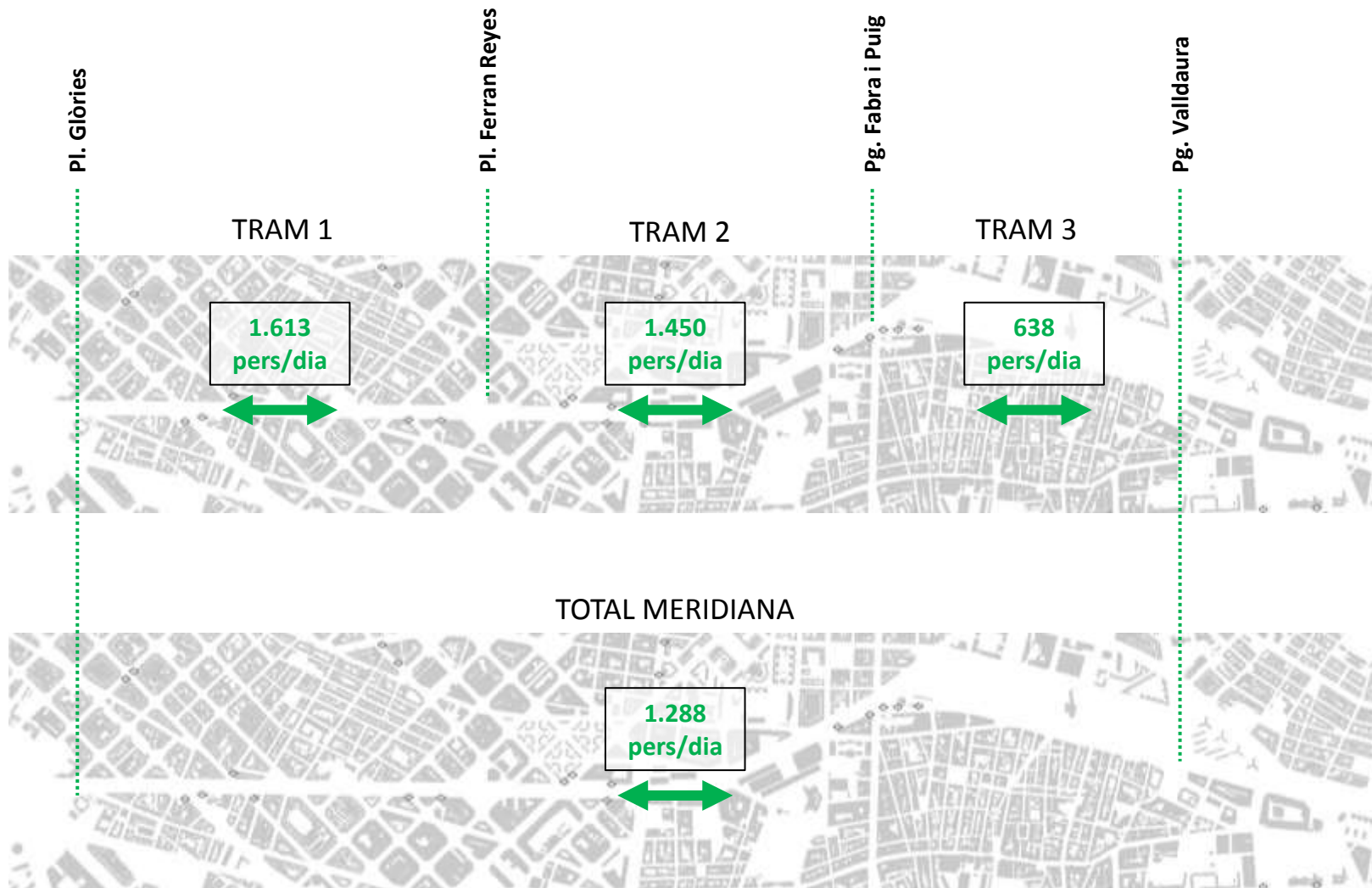
Cada dia hi ha una mitjana de desplaçaments a peu de 890 vianants/hora.



# MOBILITAT DE BICICLETES: Desplaçaments longitudinals

Persones/dia (de 8:30 a 20:00)

Dia feiner (de dilluns a divendres)



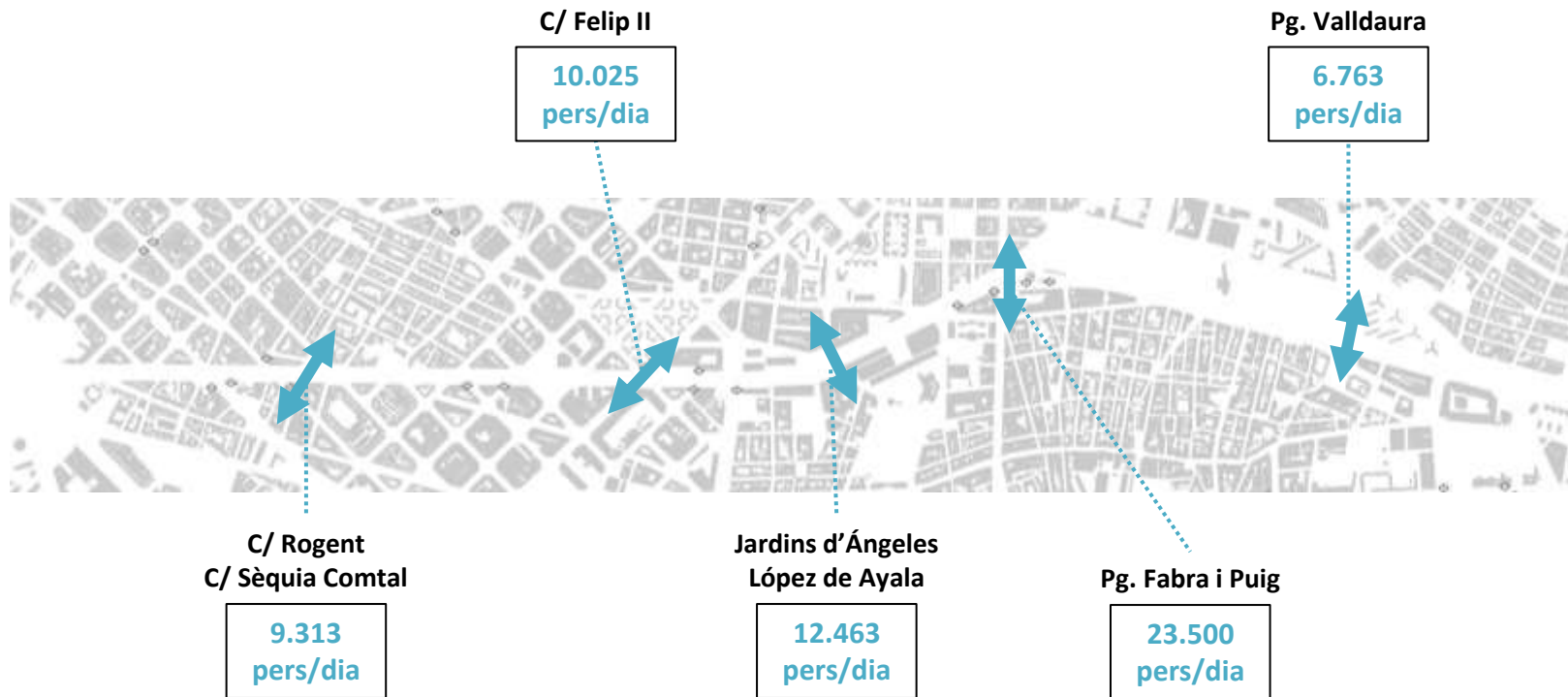


## MOBILITAT DE VIANANTS + BICICLETES: Desplaçaments transversals

Persones/dia (de 8:30 a 20:00)

Dia feiner (de dilluns a divendres)

Hi ha una mitjana de 9.765 persones que creuen d'una banda a l'altra de la Meridiana cada dia.



EQUIPAMENTS DINS L'ÀREA D'INFLUÈNCIA  
Sistema d'equipaments del planejament vigent

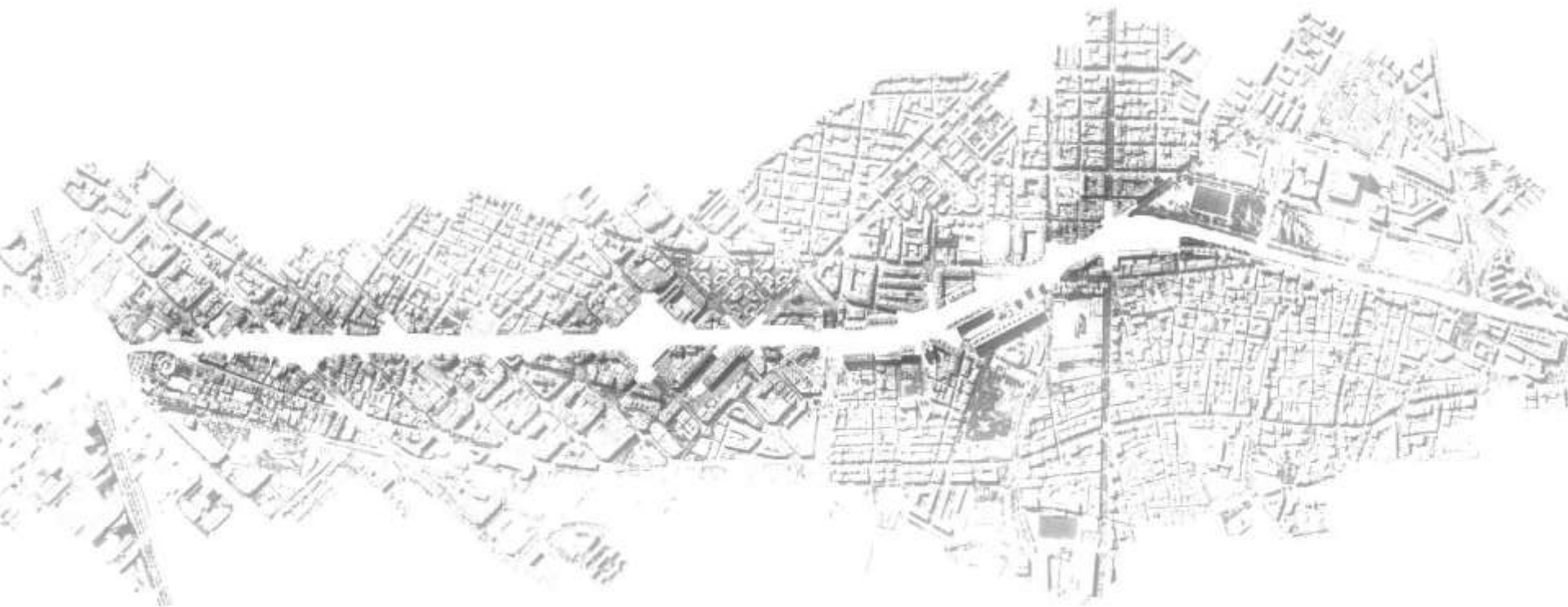
Un total de 25 escoles estan situades al voltant de la Meridiana i s'hi ubiquen 19 equipaments de proximitat (mercats, centres cívics, residències de gent gran, equipaments esportius, ...).

Radi d'influència: 100m



Radi d'influència: 200m





- 1. Estratègia general**
2. Resum diagnosi. Temes pendents
3. Propostes
4. Mobilitat
5. Participació i calendari
6. Actuacions a curt termini

# Objectius

Convertir l'avinguda en un eix cívic de referència per la ciutat, una avinguda verda on la vegetació, els espais de lleure infantil i el mobiliari urbà convidin a la ciutadania a viure-la i no la visquin com una barrera que divideix barris.

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.

Una reforma integral de 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.

La realització del projecte per fases.

ACORD DE LA CEUM DEL 22 DE SETEMBRE DE 2015

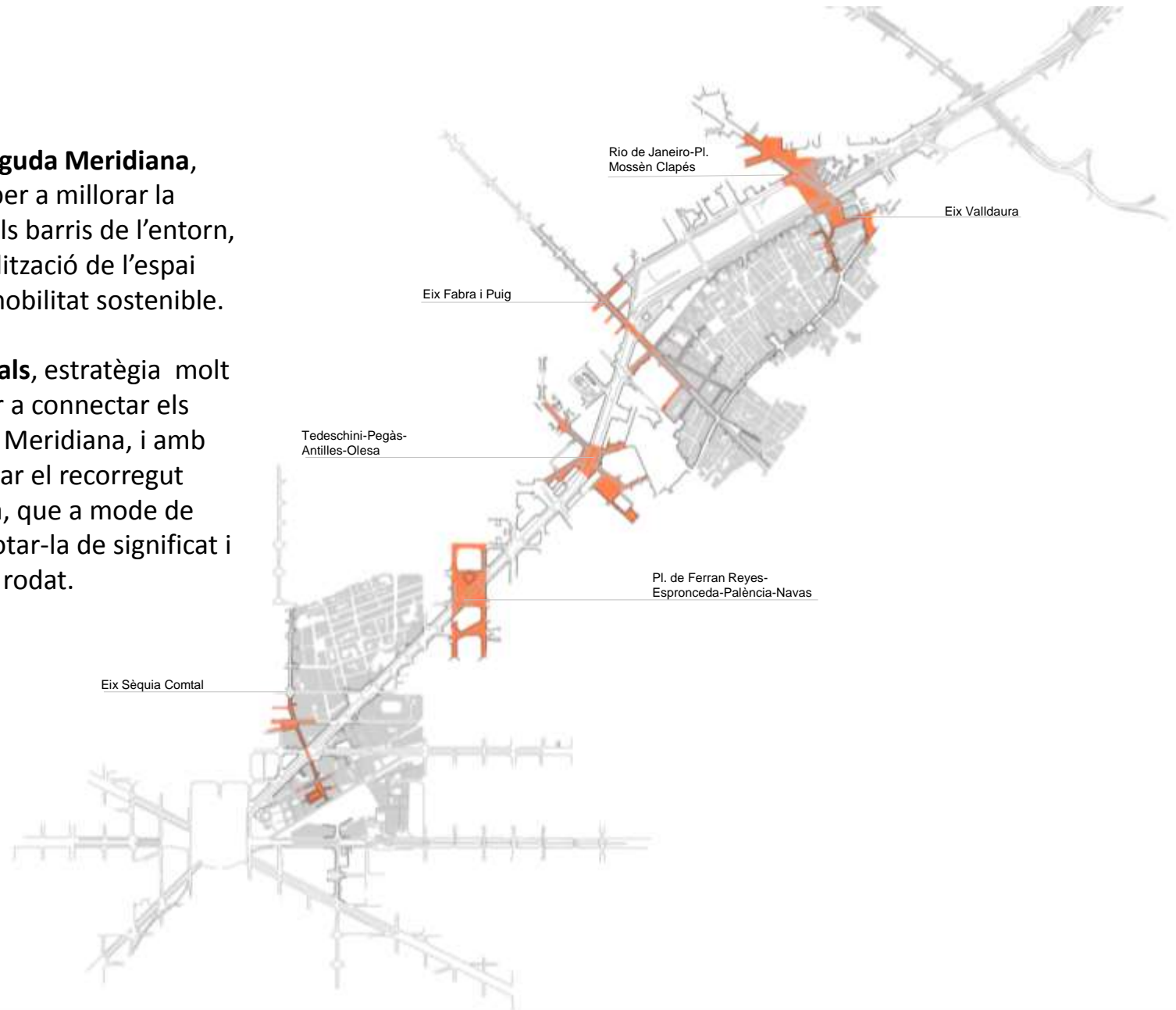




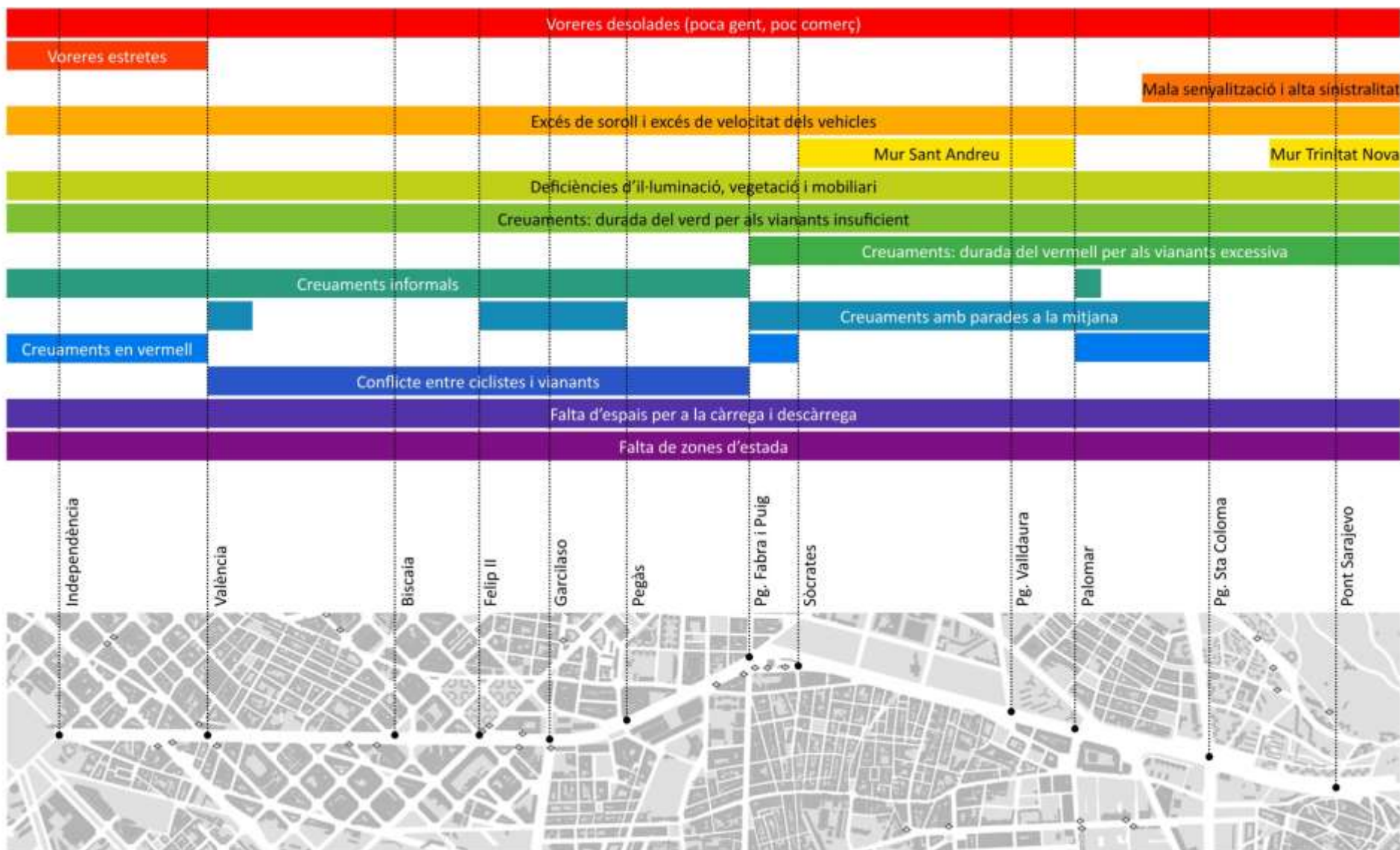
# Estratègia

La reforma de la **Avinguda Meridiana**, estratègia de ciutat, per a millorar la qualitat ambiental dels barris de l'entorn, potenciar la renaturalització de l'espai públic i fomentar la mobilitat sostenible.

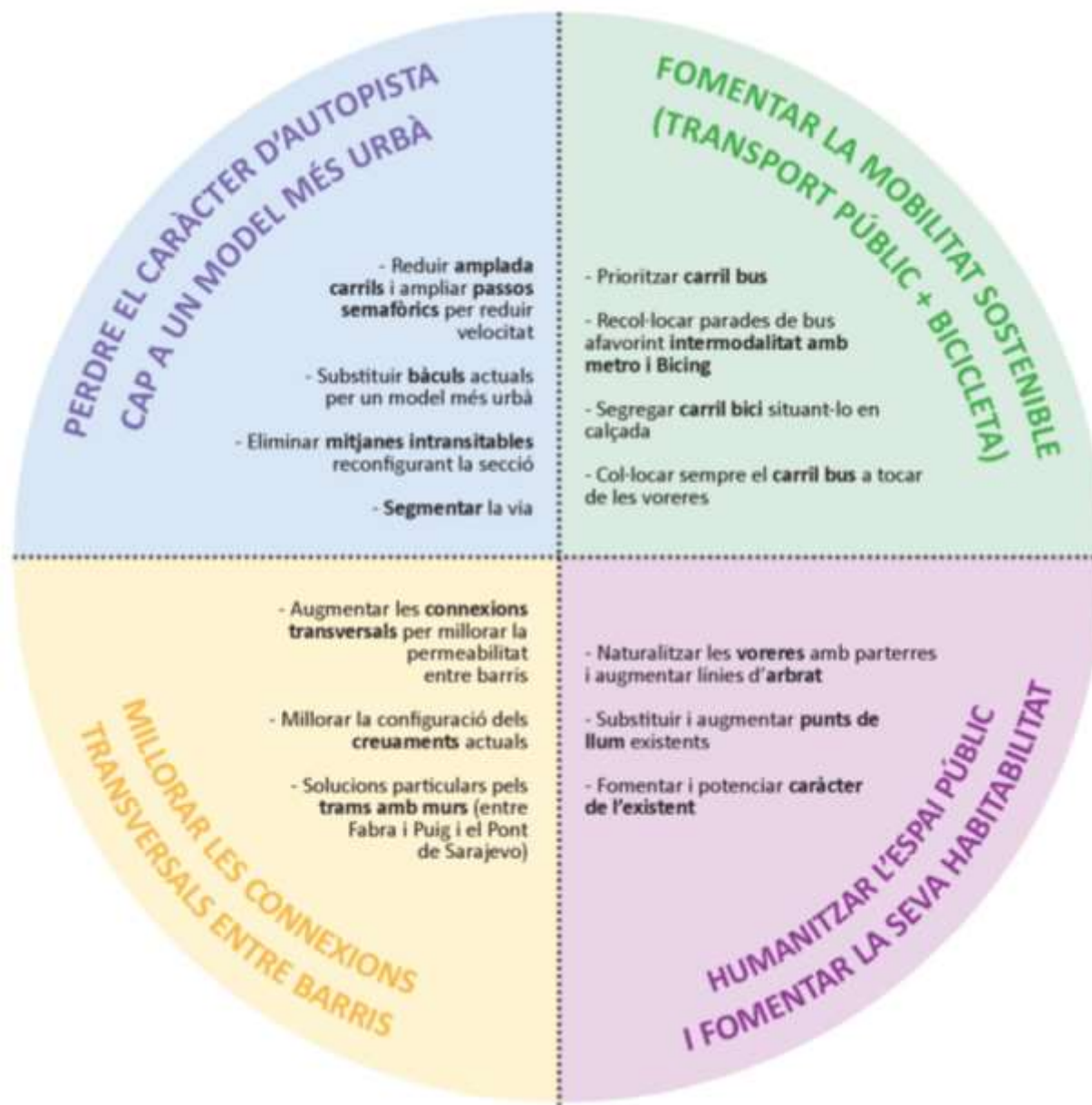
**Eixos cívics transversals**, estratègia molt lligada al territori, per a connectar els barris a l'entorn de la Meridiana, i amb l'objectiu de segmentar el recorregut lineal de la Meridiana, que a mode de fites-pauses, pugui dotar-la de significat i alhora frenar el tràfic rodat.

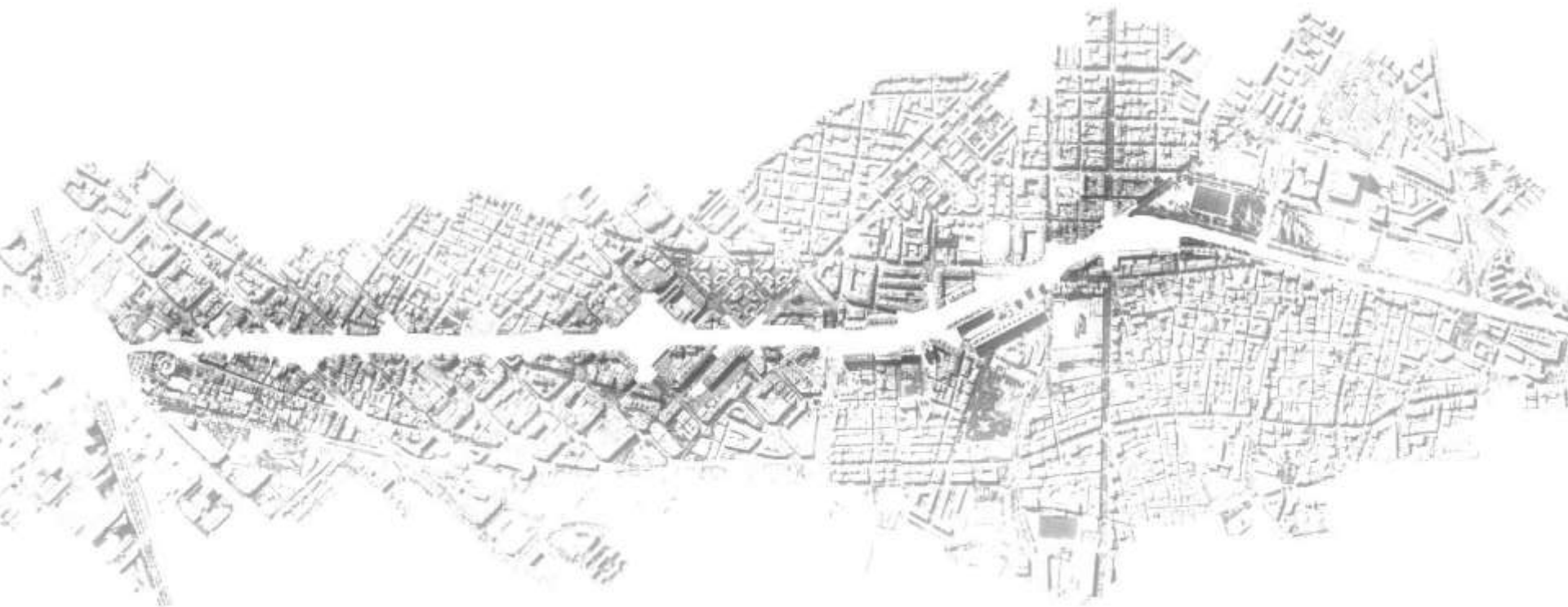


# Fortaleses i problemàtiques Resum de problemàtiques



## Estratègies Definició i materialització d'estratègies

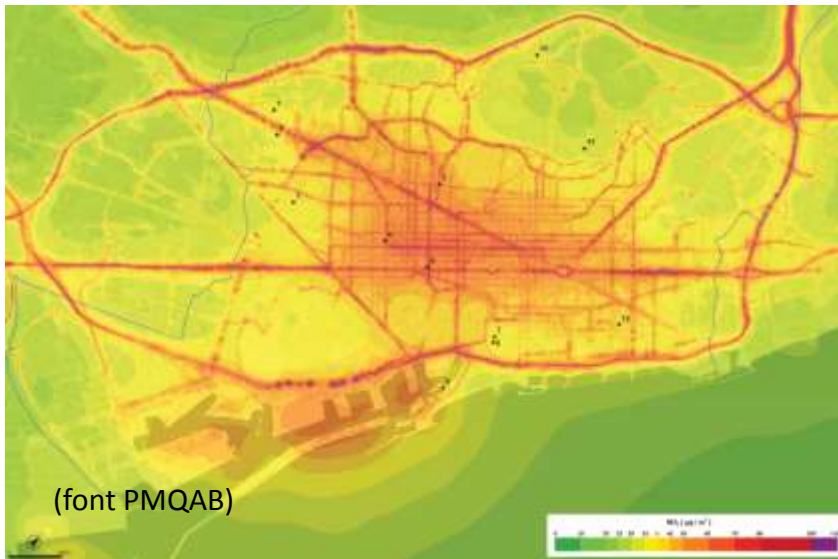




1. Estratègia general
- 2. Resum diagnosi. Temes pendents**
3. Propostes
4. Mobilitat
5. Participació i calendari
6. Actuacions a curt termini



Es supera el líndar de NO<sub>2</sub>



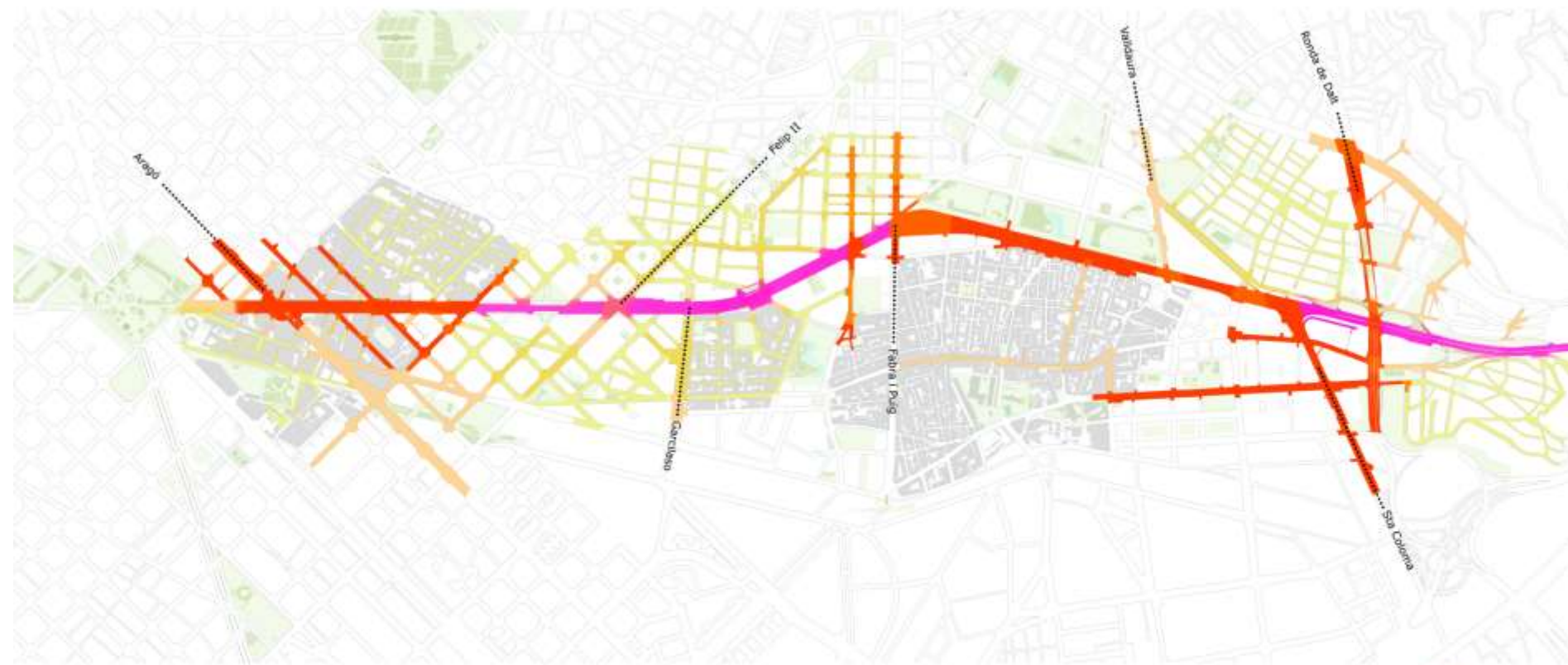
55 % de la població > 65 dB(A) (font



Aquest territori ha estat superant de forma persistent els límits legiscats per la UE de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>), i de partícules en suspensió PM<sub>10</sub>. La mobilitat en vehicles propulsats amb combustibles fòssils, representa el 50% de la contaminació ambiental.

La contaminació atmosfèrica redueix l'esperança de vida i provoca malalties cardiovasculars, respiratòries i càncer de pulmó (si s'arribessin als 20µg/m<sup>3</sup> que indica la OMS s'estalviarien 3,500 morts prematures – font DIBA).

# Fortaleses i problemàtiques Estudi de la Contaminació Acústica (DIA 7am-9am)



Mapa estratègic de soroll.  
<http://w20.bcn.cat/WebMapaAcustic/>

**LLEGGENDA**

Interval·s en decibels dB(A)

■	+ 00
■	de 75 a 80
■	de 70 a 75
■	de 65 a 70
■	de 60 a 65
■	de 55 a 60
■	de 50 a 55
■	de 45 a 50
■	+ 45

# Fortaleses i problemàtiques Estudi de la Contaminació Acústica (NIT 11pm-7am)



Mapa estratègic de soroll.

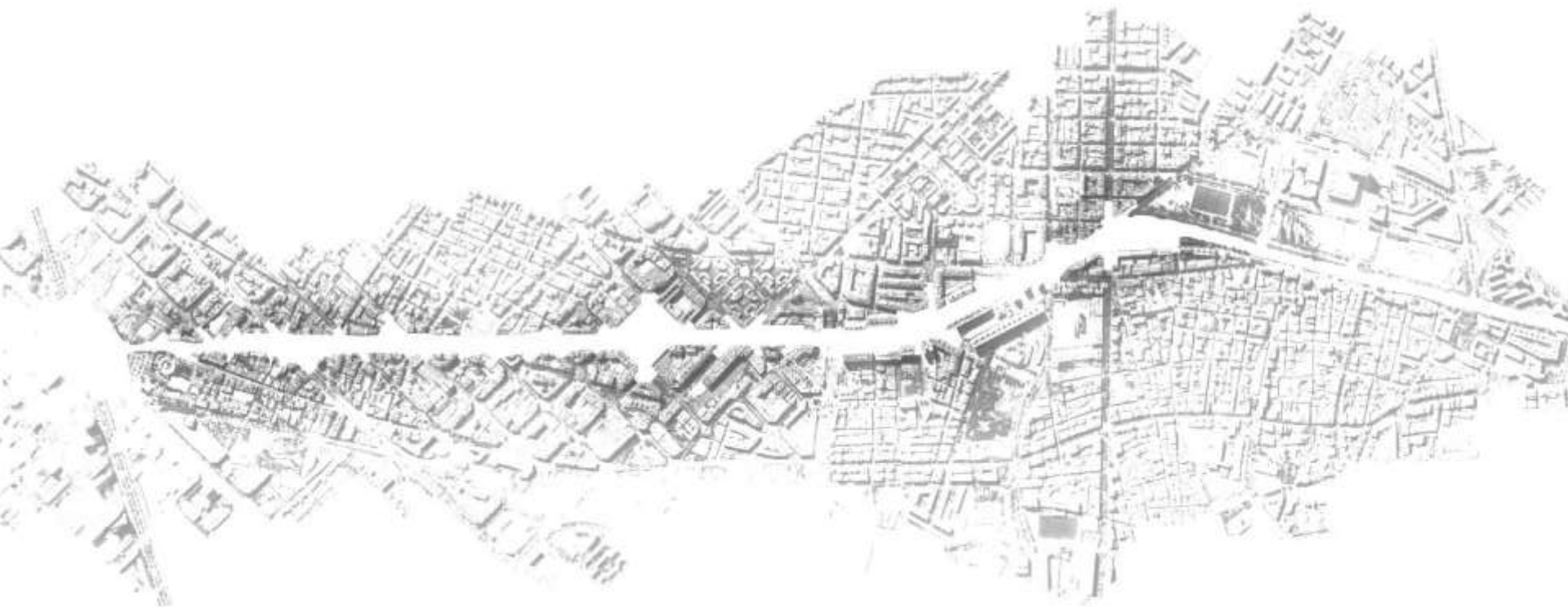
<http://w20.bcn.cat/WebMapaAcustic/>

## LLEGGENDA

Interval·s en decibels dB(A)

- + 00
- de 75 a 80
- de 70 a 75
- de 65 a 70
- de 60 a 65
- de 55 a 60
- de 50 a 55
- de 45 a 50
- + 45





1. Estratègia general
2. Resum diagnosi. Temes pendents
- 3. Propostes**
4. Mobilitat
5. Participació i calendari
6. Actuacions a curt termini



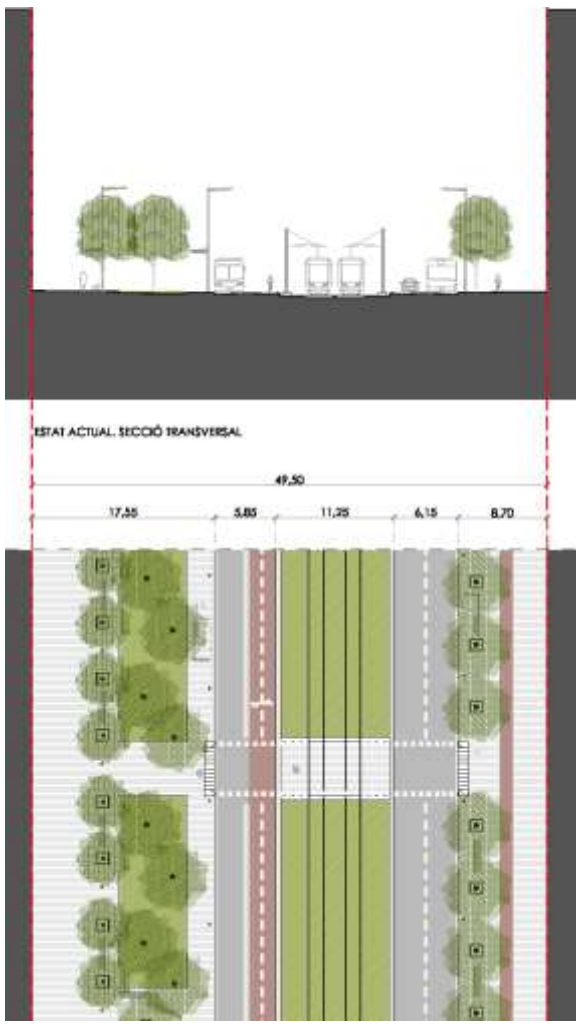
# Propostes Introducció



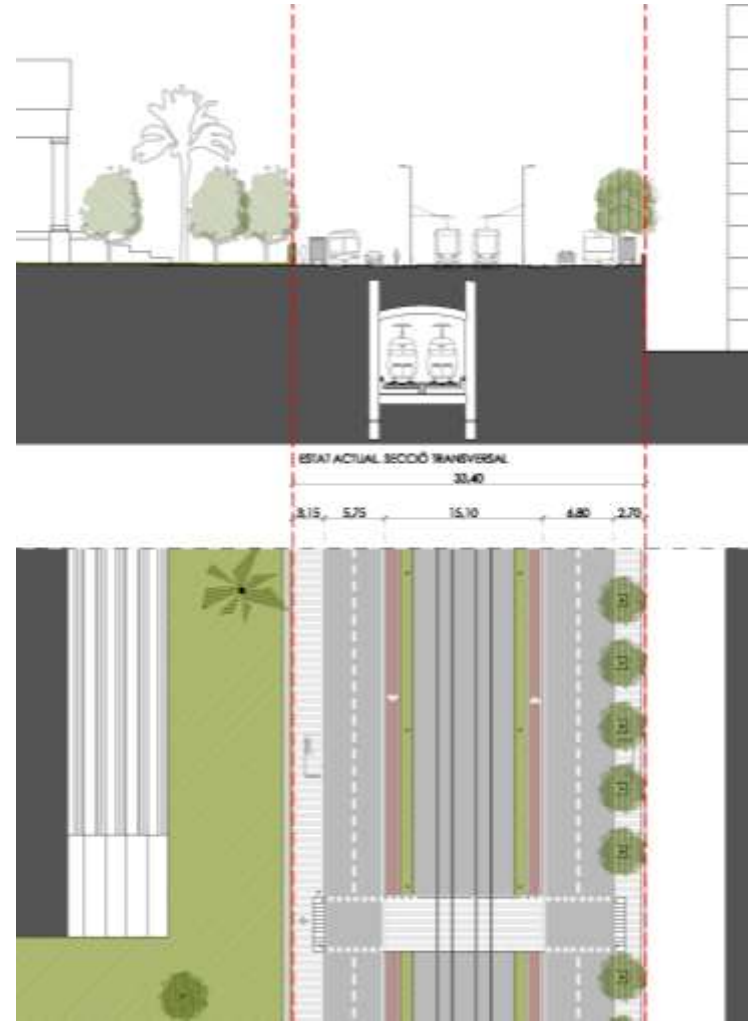
# Trams 1.1 i 1.2. Estat actual



ESTAT ACTUAL. TRAM 1.1



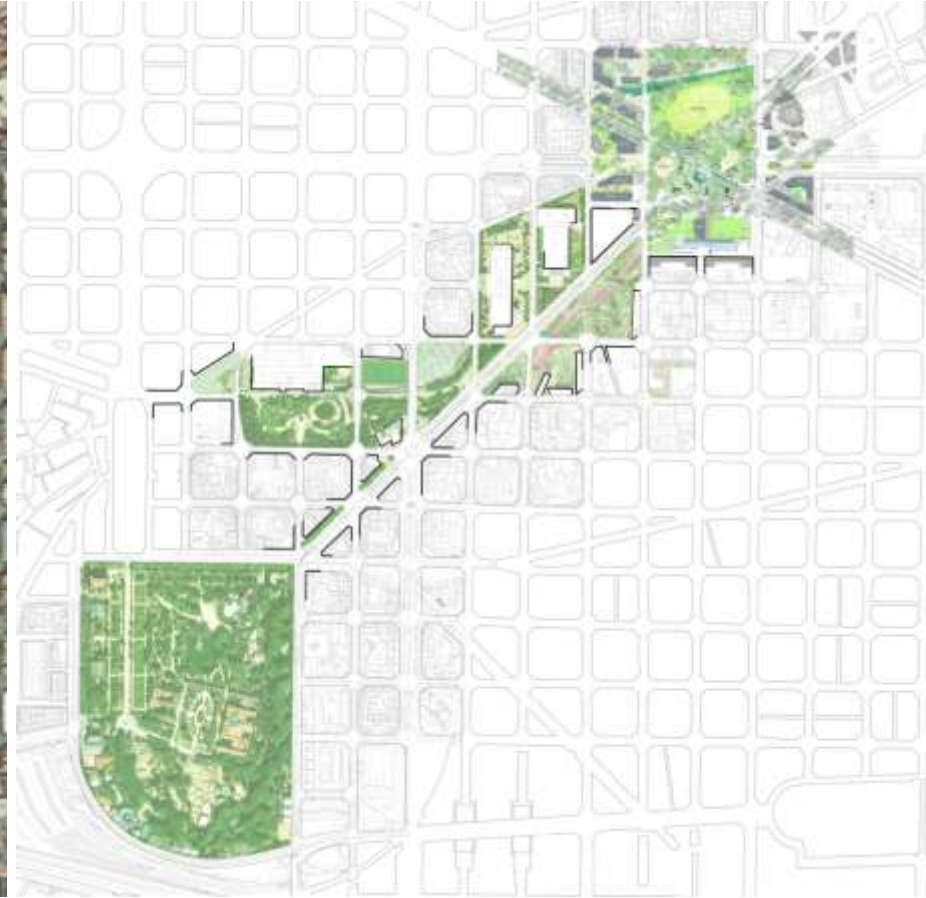
ESTAT ACTUAL. TRAM 1.2



## Trams 1.1 i 1.2 Criteris d'actuació



ELS FLUXES DE CIRCULACIÓ DESPRÉS DE GLÒRIES SÓN MOLT BAIXOS, AIXÍ QUE ES PROPOSA REDIBUIXAR LES MACROÏLLES DELS EQUIPAMENTS REPRESENTANT L'ESQUEMA EIXAMPLE I REDUÏNT PRÀCTICAMENT A SERVEIS ELS CARRILS DIAGONALS DE MERIDIANA.



LA MERIDIANA POT ESDEVENIR UN EIX VERD QUE COMUNICA ELS DOS GRANS PARCS DE LA CIUTADELLA I GLÒRIES A MÉS DEL PARC DE L'ESTACIÓ DEL NORD I ELS GRANS EQUIPAMENTS DE LA ZONA, TEATRE NACIONAL, AUDITORI, .....ETC



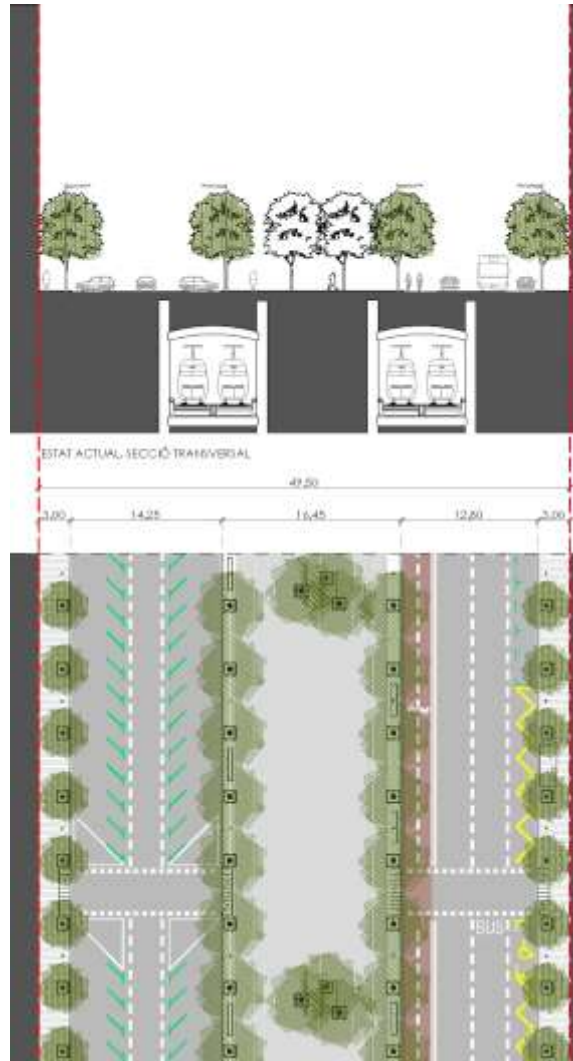




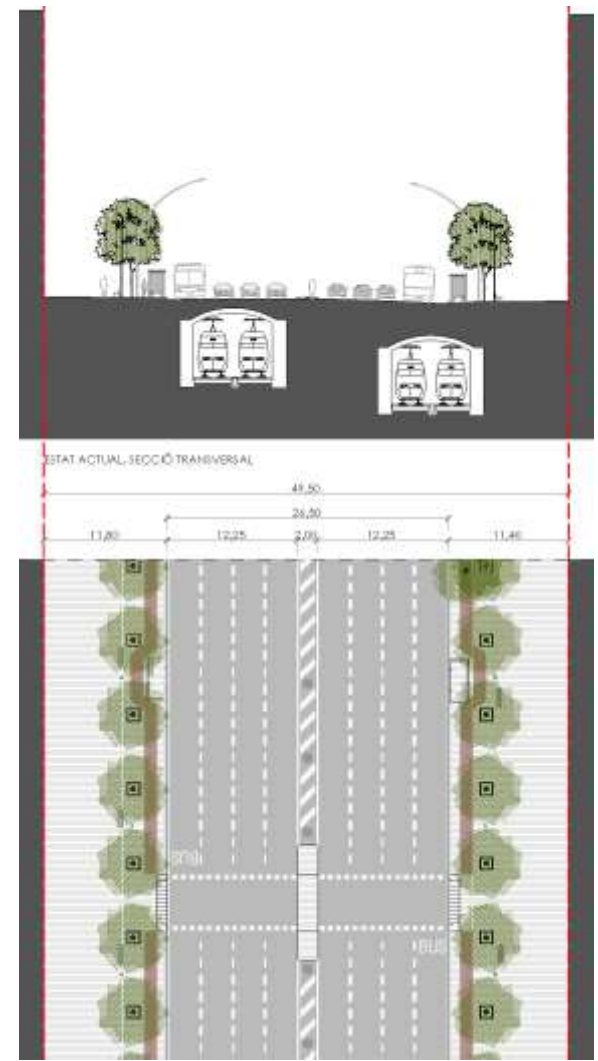
# Tram 2.1 i 2.2. Estat actual



ESTAT ACTUAL. TRAM 2.1 (Rambla central)

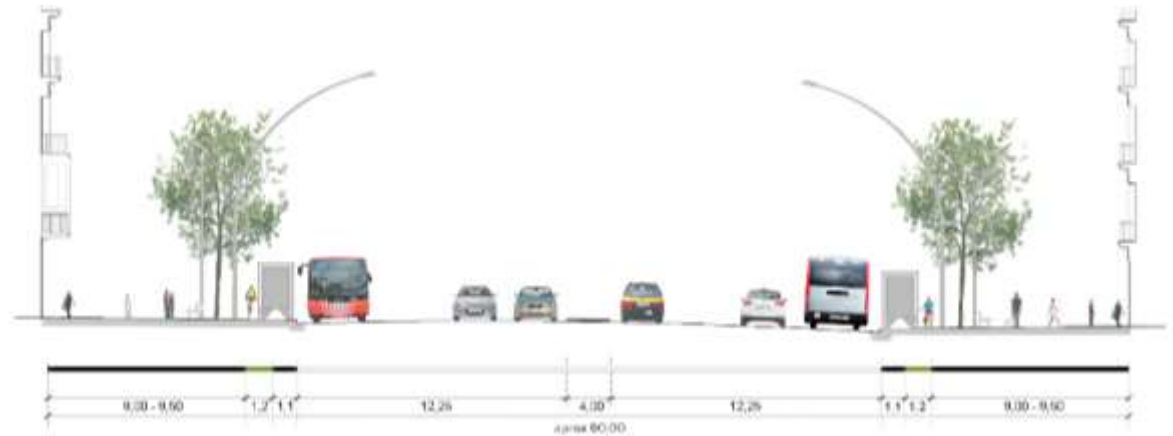


ESTAT ACTUAL. TRAM 2.2



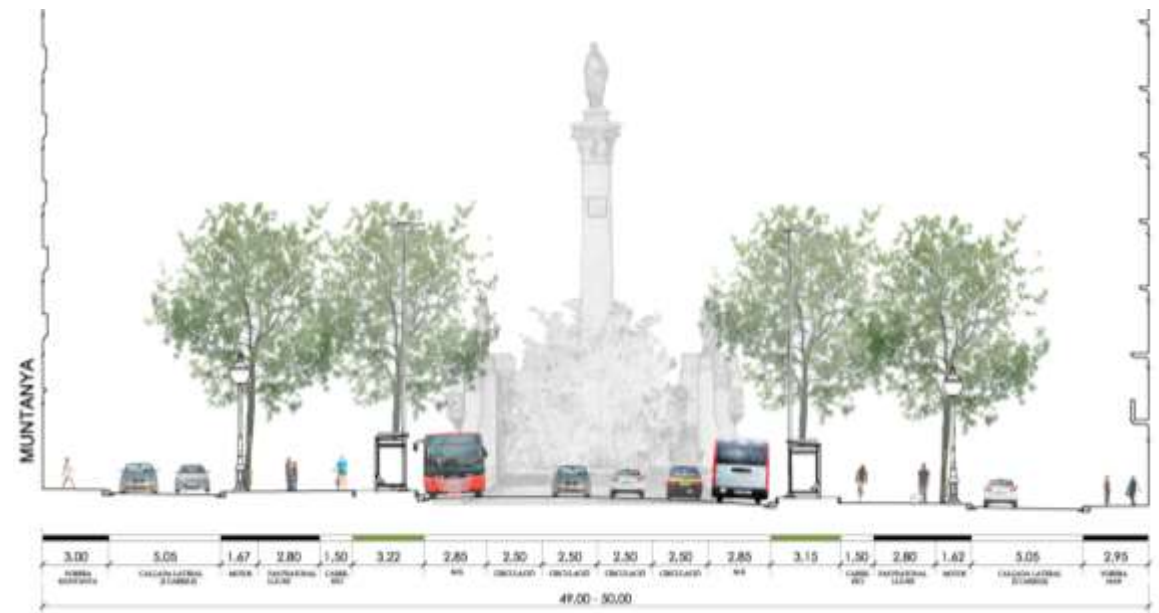
### Avinguda Meridiana

$(3+1)+(3+1)=8$



### Avinguda Diagonal

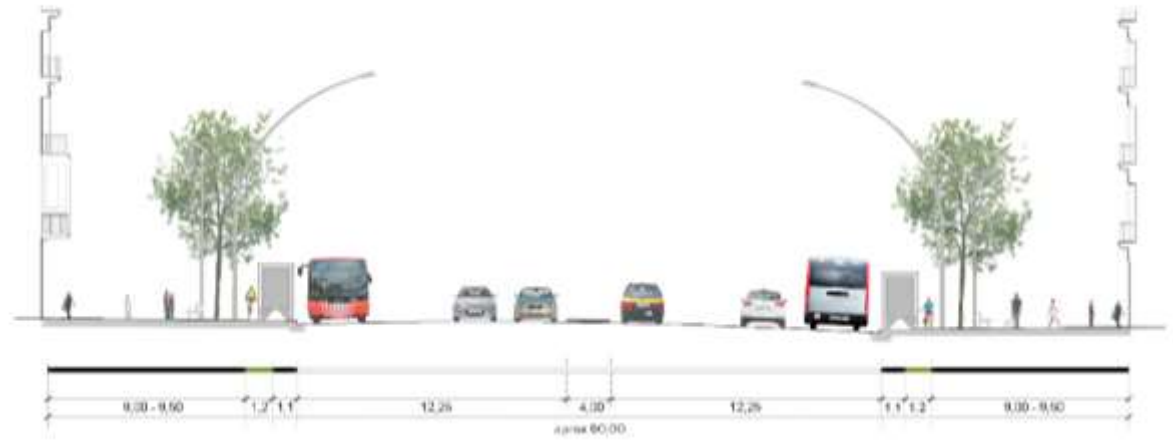
$2+(2+1)+(2+1)+2=10$



# Comparativa entre Avinguda Meridiana i Avinguda Diagonal Reformada

## Avinguda Meridiana

$$(3+1)+(3+1)=8$$



## Avinguda Diagonal Reformada

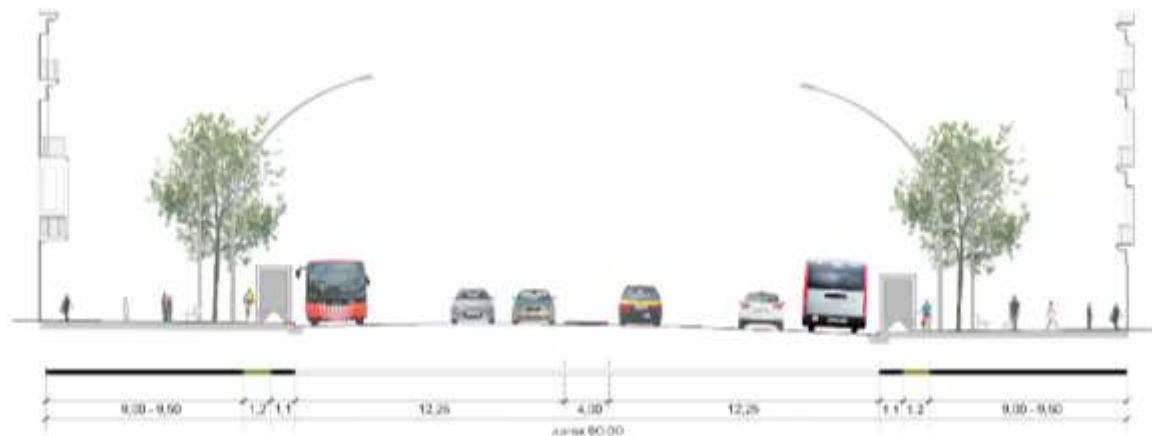
$$1+(2+1)+(2+1)+1=8$$



Comparativa entre Avinguda Meridiana i Gran Via Corts Catalanes (tram Rambla de Catalunya)

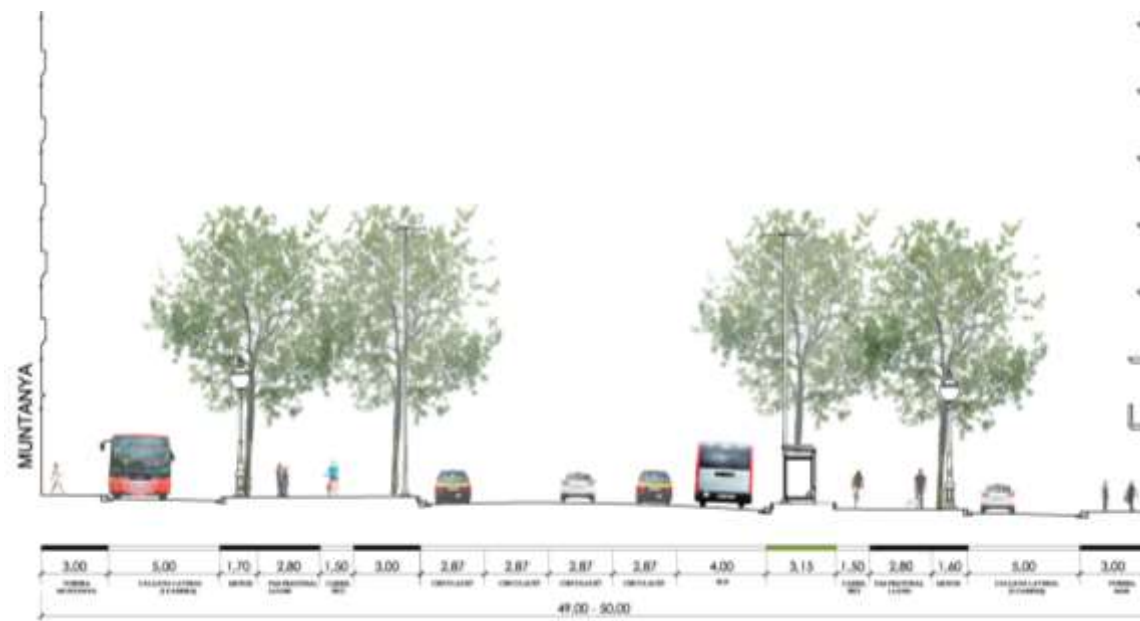
Avinguda Meridiana

$(3+1)+(3+1)=8$



Gran Via Corts Catalanes

$1+(4+1)+2=8$





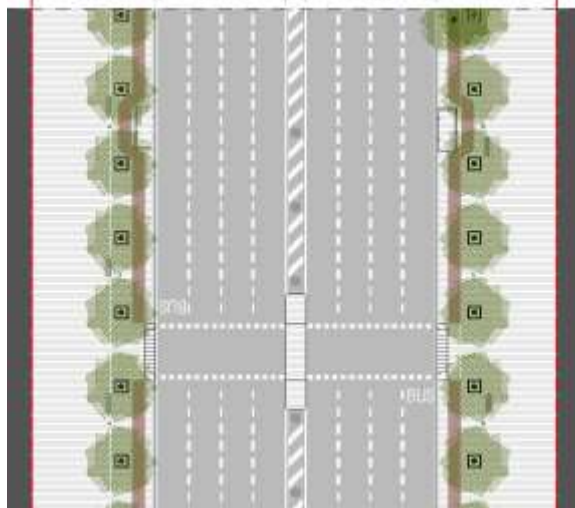
# Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció A



ESTAT ACTUAL



ESTAT ACTUAL, SECCIÓ TRANSVERSAL



NO MODIFICAR VORERES  
MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES



Opció A, SECCIÓ TRANSVERSAL



## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció A

ESTAT ACTUAL



## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció A

### OPCIÓ A

- MANTENIMENT AMPLE DE VORERA
- MANTENIMENT 4 CARRILS
- CARRIL BICI CENTRAL 4,5 M
- SENSE INCREMENT D'ARBRAT





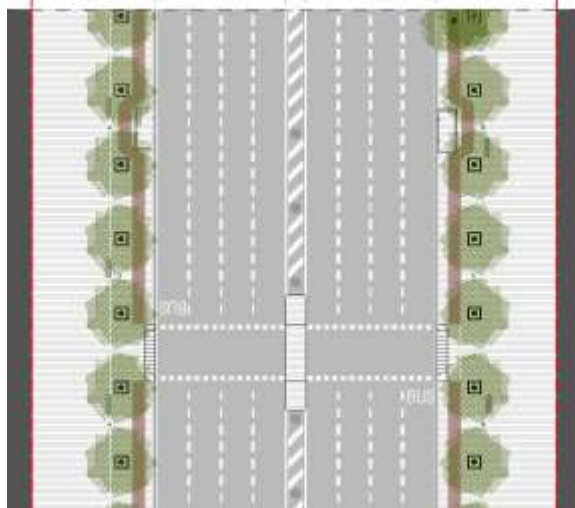
# Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció B



ESTAT ACTUAL



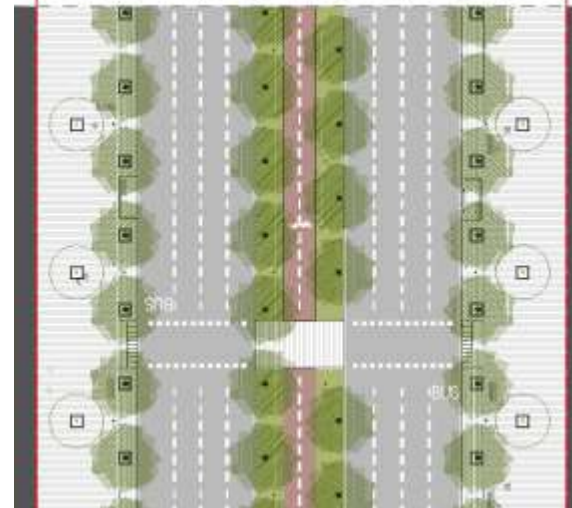
ESTAT ACTUAL, SECCIÓ TRANSVERSAL



REDUIR VORERES  
MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES



Opció B, SECCIÓ TRANSVERSAL





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció B

ESTAT ACTUAL



## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció B

### OPCIÓ B

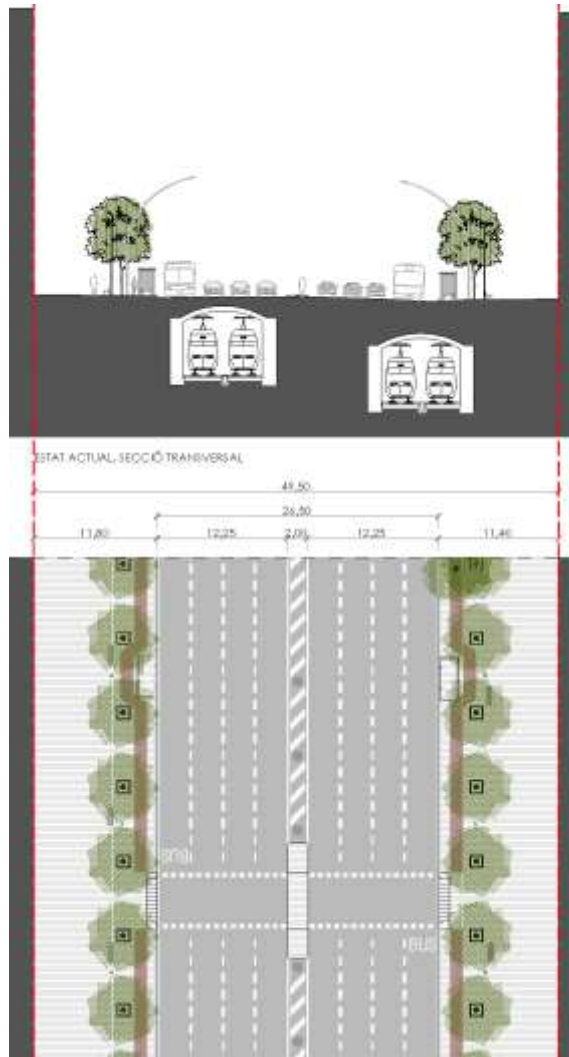
- REDUCCIÓ AMPLE DE VORERA (Afectació vorades)
- MANTENIMENT 4 CARRILS
- CARRIL BICI CENTRAL 8,5 M
- INCREMENT PRESENCIA D'ARBAT



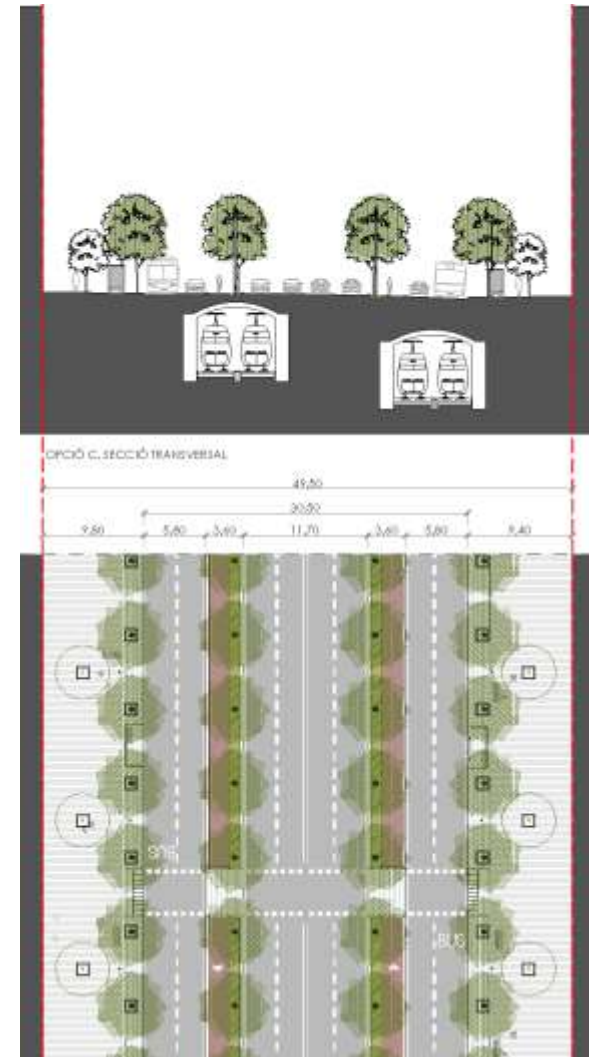
# Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció C



## ESTAT ACTUAL



REDUIR VORERES  
MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES CALÇADA CENTRAL I CALÇADES LATERALS





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció C

ESTAT ACTUAL





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció C

### OPCIÓ C

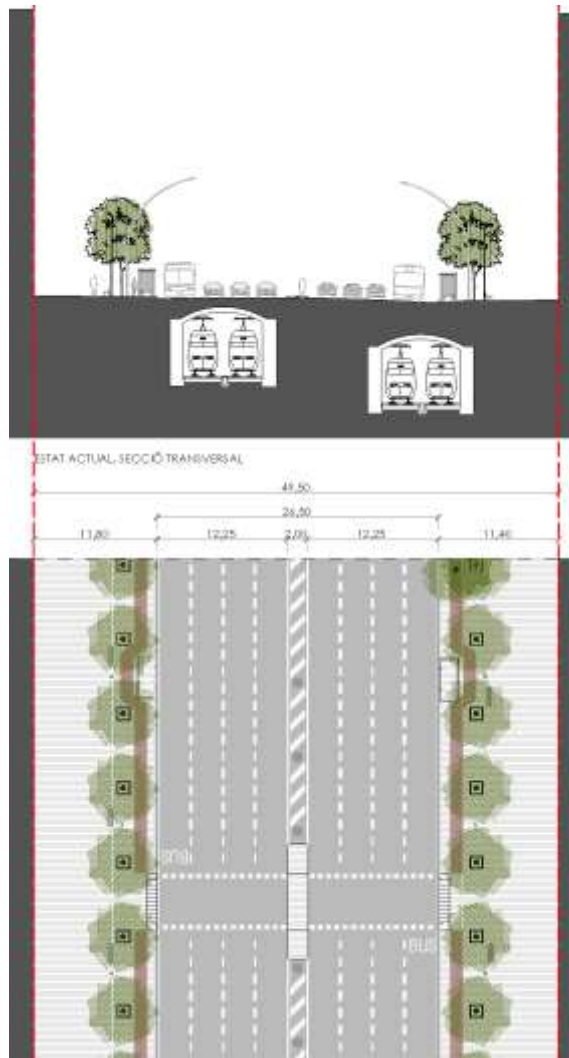
- REDUCCIÓ AMPLE DE VORERA (Afectació vorades)
- MANTENIMENT 4 CARRILS
- DOBLE CARRIL BICI CENTRAL 3,6 M
- INCREMENT D'ARBAT



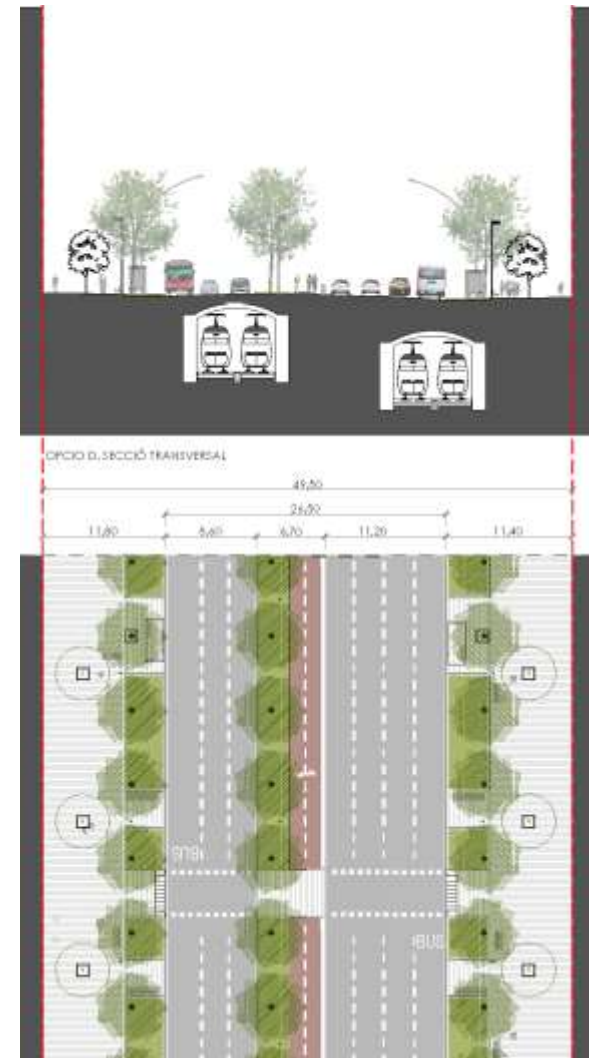
# Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)



ESTAT ACTUAL



NO MODIFICAR VORERES  
REDUCCIÓ D'UN CARRIL D'ENTRADA



## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)

ESTAT ACTUAL





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)

### OPCIÓ D (fase 1)

- MANTENIMENT AMPLE DE VORERA
- REDUCCIÓ D'UN CARRIL (en un sentit)
- CARRIL BICI CENTRAL 6,7 M
- INCREMENT D'ARBREAT





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)

ESTAT ACTUAL



## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)

FASE 1





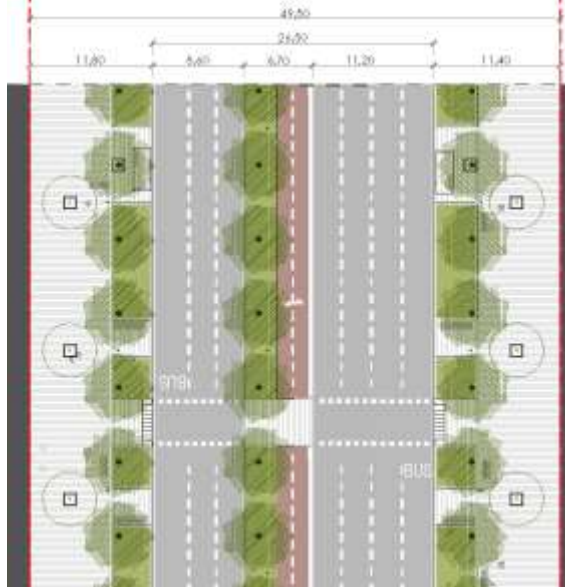
# Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 2)



**OPCIÓ D (fase 1)**



OPCIO D, SECCIÓ TRANSVERSAL

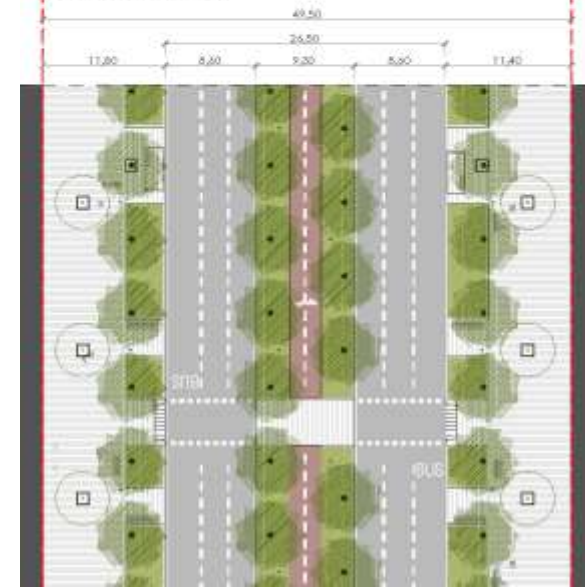


**OPCIÓ D (fase 2)**

REDUCCIÓ D'UN CARRIL DE SORTIDA



OPCIO D, SECCIÓ TRANSVERSAL



## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)

FASE 1





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 2)

### OPCIÓ D (fase 2)

- MANTENIMENT AMPLE DE VORERA
- REDUCCIÓ D'UN CARRIL (tots dos sentits)
- CARRIL BICI CENTRAL 9,3 M
- INCREMENT D'ARBAT



## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)

FASE 1





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 2)

FASE 2





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1 + 2)

ESTAT ACTUAL



## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1 + 2)

PROPOSTA





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1 + 2)

ESTAT ACTUAL





## Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1 + 2)

PROPOSTA





# Tram 2.2 Estimació de pressupost



<b>OPCIÓ A</b>	<b>Carrils 4 + 4</b>
Superfície total	22.520 m <sup>2</sup>
Preu / m <sup>2</sup>	340 €/m <sup>2</sup>
<b>Preu total (IVA inc.)</b>	<b>7.656.800,00 €</b>
<b>INCREMENT ARBRAT</b>	<b>0 u</b>
<b>INCREMENT SUP. VERDA mitjana i vorera</b>	<b>16.850 m<sup>2</sup></b>

<b>OPCIÓ B</b>	<b>Carrils 4 + 4</b>
Superfície total	31.528 m <sup>2</sup>
Preu / m <sup>2</sup>	410 €/m <sup>2</sup>
<b>Preu total (IVA inc.)</b>	<b>12.926.480,00 €</b>
<b>INCREMENT ARBRAT</b>	<b>550 u</b>
<b>INCREMENT SUP. VERDA mitjana</b>	<b>11.050 m<sup>2</sup></b>

<b>OPCIÓ C</b>	<b>Carrils 2 + 4 + 2</b>
Superfície total	31.528 m <sup>2</sup>
Preu / m <sup>2</sup>	450 €/m <sup>2</sup>
<b>Preu total (IVA inc.)</b>	<b>14.187.600,00 €</b>
<b>INCREMENT ARBRAT</b>	<b>550 u</b>
<b>INCREMENT SUP. VERDA mitjana</b>	<b>4.250 m<sup>2</sup></b>

<b>OPCIÓ D</b>	<b>Fase 1 Carrils 3 + 4</b>
	<b>Fase 2 Carrils 3 + 3</b>
Superfície total	33.780 m <sup>2</sup>
Preu / m <sup>2</sup>	340 €/m <sup>2</sup>
<b>Preu total (IVA inc.)</b>	<b>11.485.200,00 €</b>
<b>FASE 1</b>	<b>9.175.700,00 €</b>
<b>FASE 2</b>	<b>2.309.500,00 €</b>
<b>INCREMENT ARBRAT</b>	<b>550 u</b>
<b>INCREMENT SUP. VERDA mitjana i vorera</b>	<b>24.000 m<sup>2</sup></b>

## Tram 2.2 Característiques

		Característiques	Pros	Contres
TRAM 2.2	A	Manteniment ample vorera Manteniment 4 carrils x sentit Carril bici central 4,5 m Sense increment arbrat	No afectació en mobilitat de vehicles cap a altres barris Fàcil execució No afecta l'amplada de vorera Guany d'espai a les voreres per incorporar parterres (eliminació carril bici) Reducció amplada carrils de circulació = reducció velocitat Carril bici segregat	Carril bici central poc separat dels vehicles i estret, inseguretat Possible conflicte en creuament entre vianants i ciclistes a la mitjana (poc espai d'espera per a vianants) No hi ha augment d'arbrat Segueix sent una via amb alta capacitat trànsit rodat (manteniment carrils)
	B	Reducció ample vorera Manteniment 4 carrils x sentit Carril bici central 8,5 m Increment arbrat	No afectació en mobilitat de vehicles cap a altres barris Fàcil execució Redueix amplada vorera però no es perd espai per al vianant (només "residual") Carril bici suficientment ample i separat dels vehicles amb vegetació Augment vegetació = absorció soroll, millora de qualitat ambiental i humanització espai Augment vegetació = separació vianants i ciclistes de vehicle, voreres més agradables, espais d'ombra, possibilitat terrasses bars i llocs estada Reducció longitud creuament vianants Reducció amplada carrils de circulació = reducció velocitat	Possible conflicte en creuament entre vianants i ciclistes a la mitjana Segueix sent una via amb alta capacitat trànsit rodat (manteniment carrils)
	C	Reducció ample vorera Manteniment 4 carrils x sentit Doble carril bici central 3,6 m Increment arbrat	No afectació en mobilitat de vehicles cap a altres barris Redueix amplada vorera però no es perd espai per al vianant (només "residual") Carril bici doble unidireccional separat dels vehicles amb vegetació Augment vegetació = absorció soroll, millora de qualitat ambiental i humanització espai Augment vegetació = separació vianants i ciclistes de vehicle, voreres més agradables, espais d'ombra, possibilitat terrasses bars i llocs estada Reducció longitud creuament vianants Reducció amplada carrils de circulació = reducció velocitat Reducció de velocitat als carrils laterals Major permeabilitat als barris contigus gràcies a la facilitat de gir (vehicles) des dels carrils laterals.	Possible conflicte en creuament entre vianants i ciclistes a les mitjanes
	D	Manteniment ample vorera Reducció 1 carril x sentit Carril bici central 9,3 m Increment arbrat	Reducció capacitat trànsit rodat, menys sensació "autopista", reducció de soroll i velocitat Carril bici separat dels vehicles amb vegetació Augment vegetació = absorció soroll, millora de qualitat ambiental i humanització espai Augment vegetació = separació vianants i ciclistes de vehicle, voreres més agradables, espais d'ombra, possibilitat terrasses bars i llocs estada Reducció longitud creuament vianants Reducció amplada carrils de circulació = reducció velocitat	Possible conflicte en creuament entre vianants i ciclistes a les mitjanes Possibles afectacions a altres zones i barris adjacents en desviar el trànsit Possibles congestions de trànsit Dificultat execució



## Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent



# Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent.

ESTAT ACTUAL



# Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent.

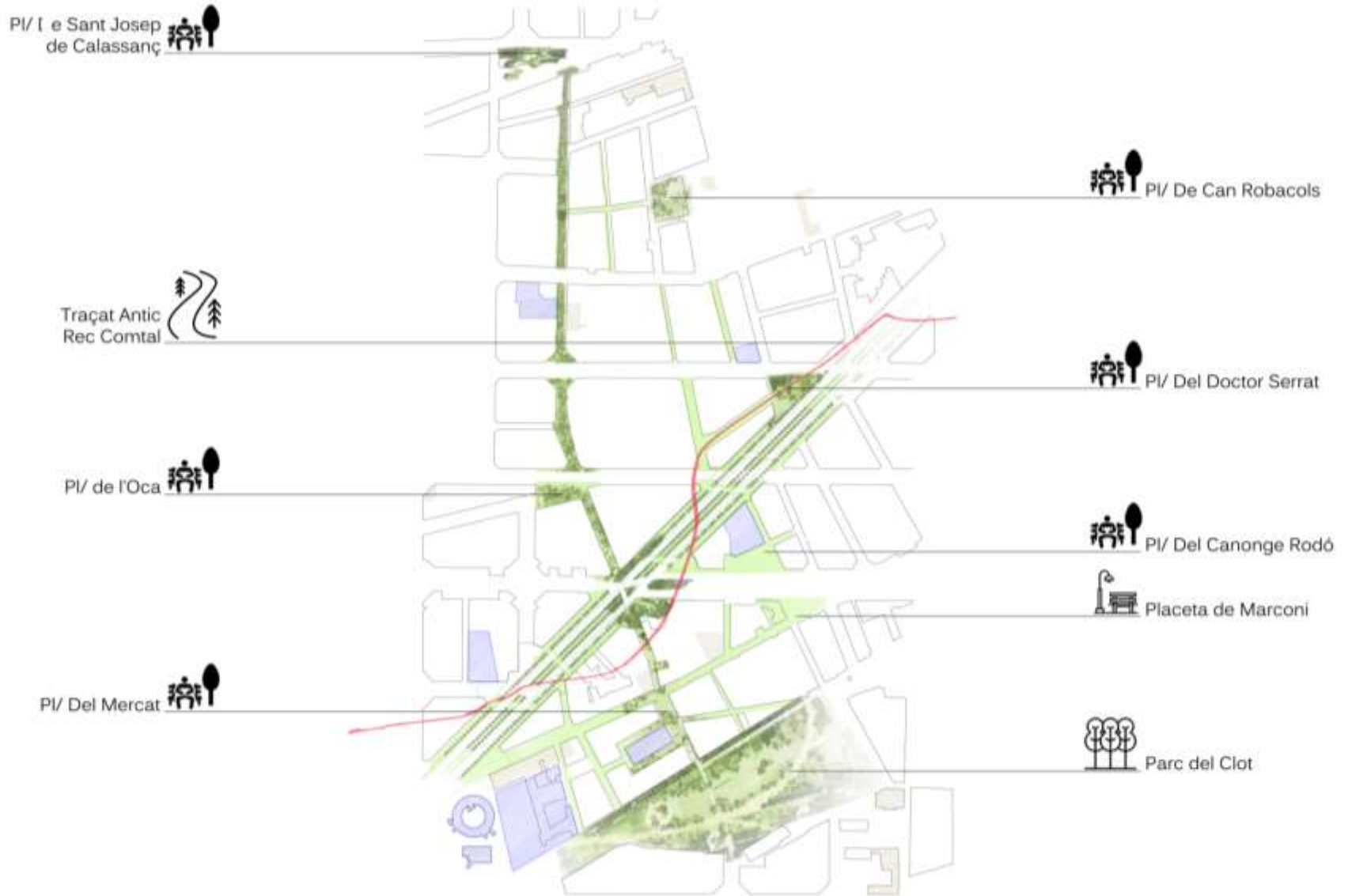
usos





# Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent.

PARCS I PLACES



# Propostes transversals. Eix Merquat del Clot-Rogent

MOBILITAT

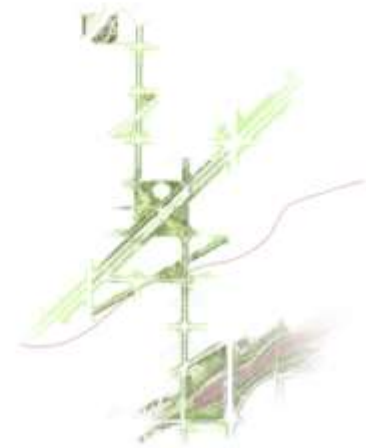
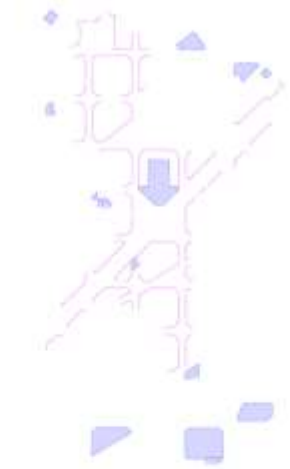
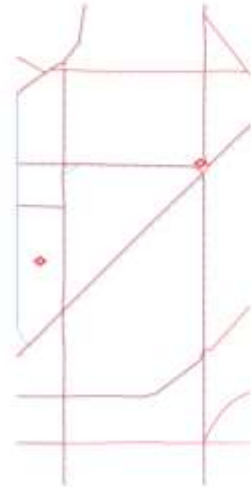


# Propostes Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent





## Propostes Propostes transversals. Eix Espronceda-Biscaia

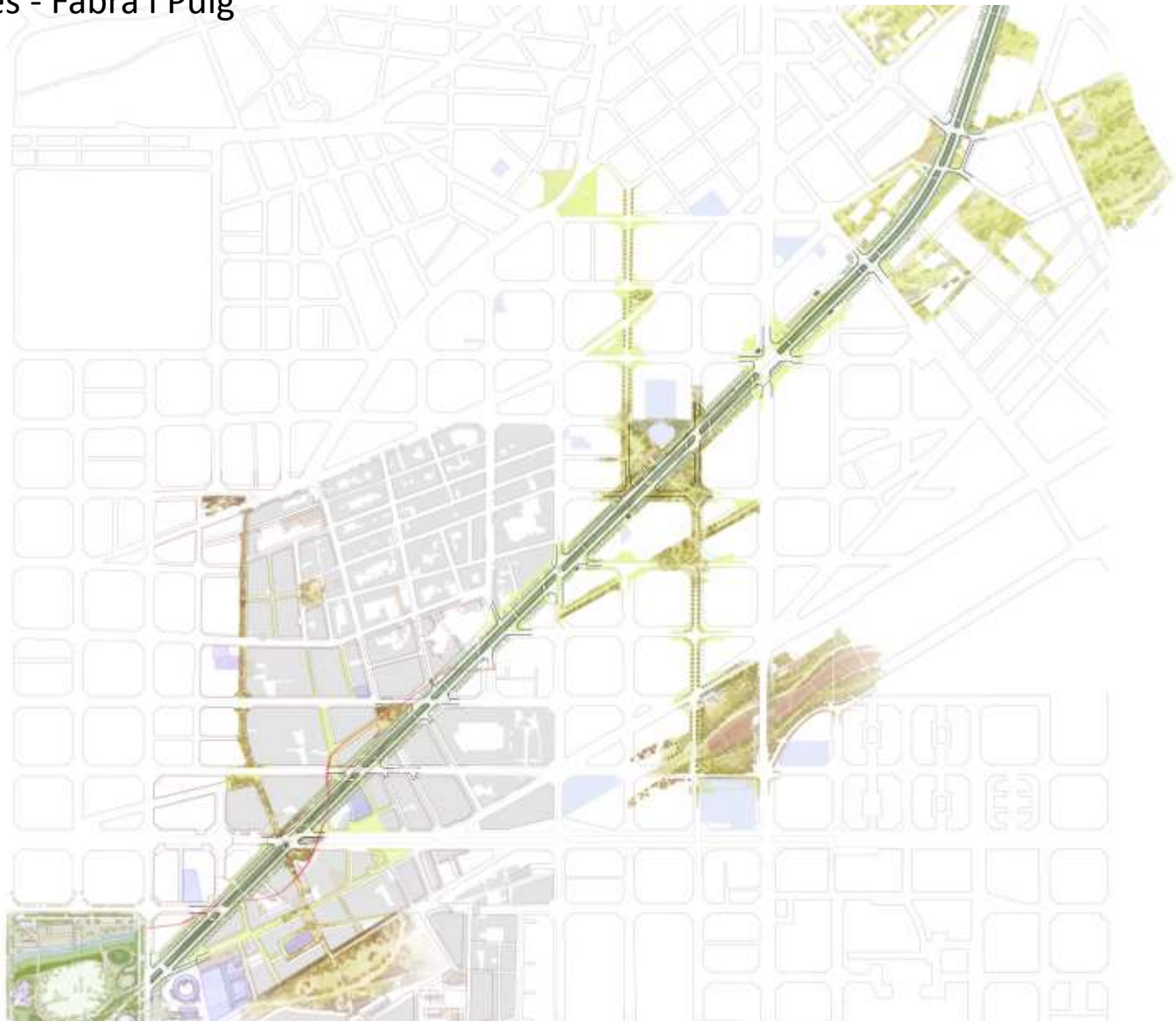


## Propostes Propostes transversals. Eix Tedeschini-Pegàs-Olesa-Antilles.



## Tram 2. Glòries - Fabra i Puig

IMATGE DE TRANSFORMACIÓ



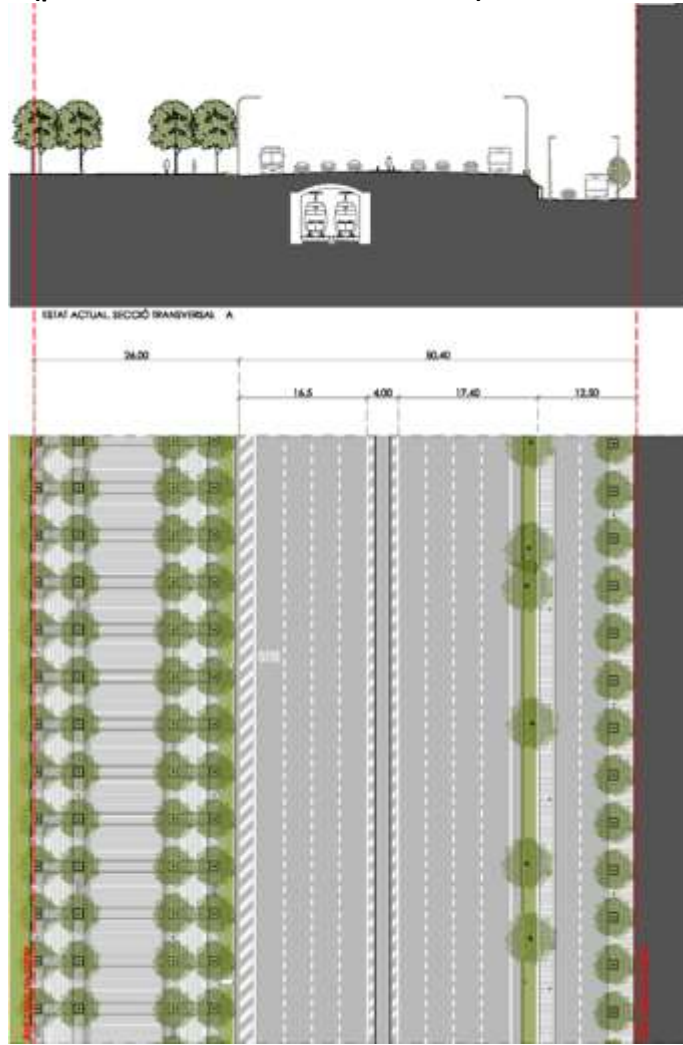




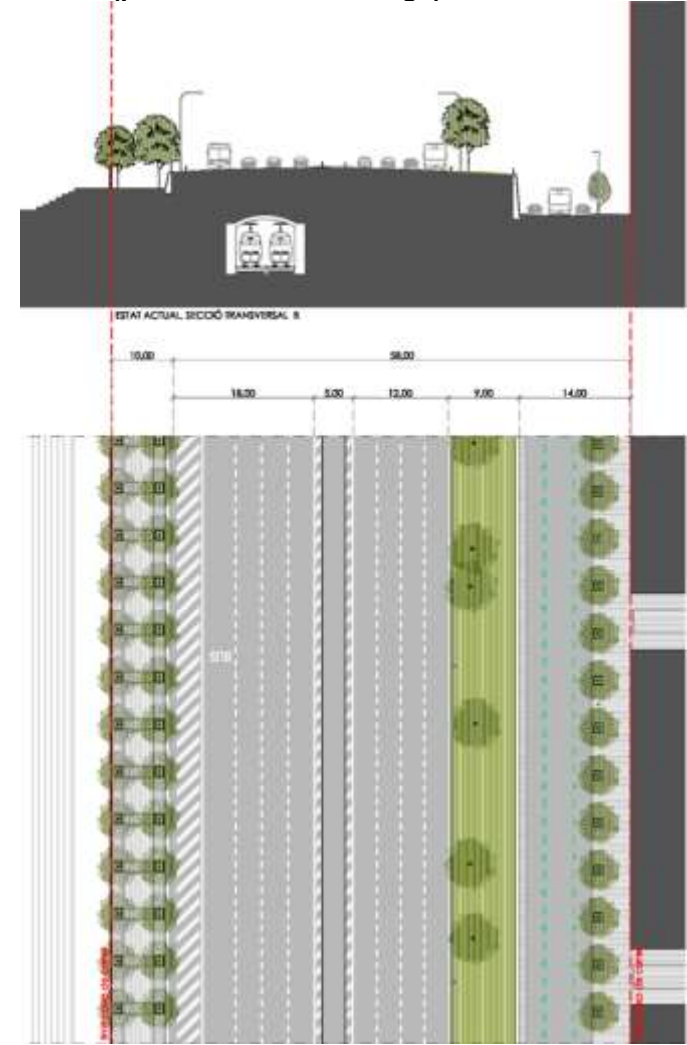
# Tram 3 Estat Actual



**ESTAT ACTUAL-1**  
(passada estació Sant Andreu Arenal)



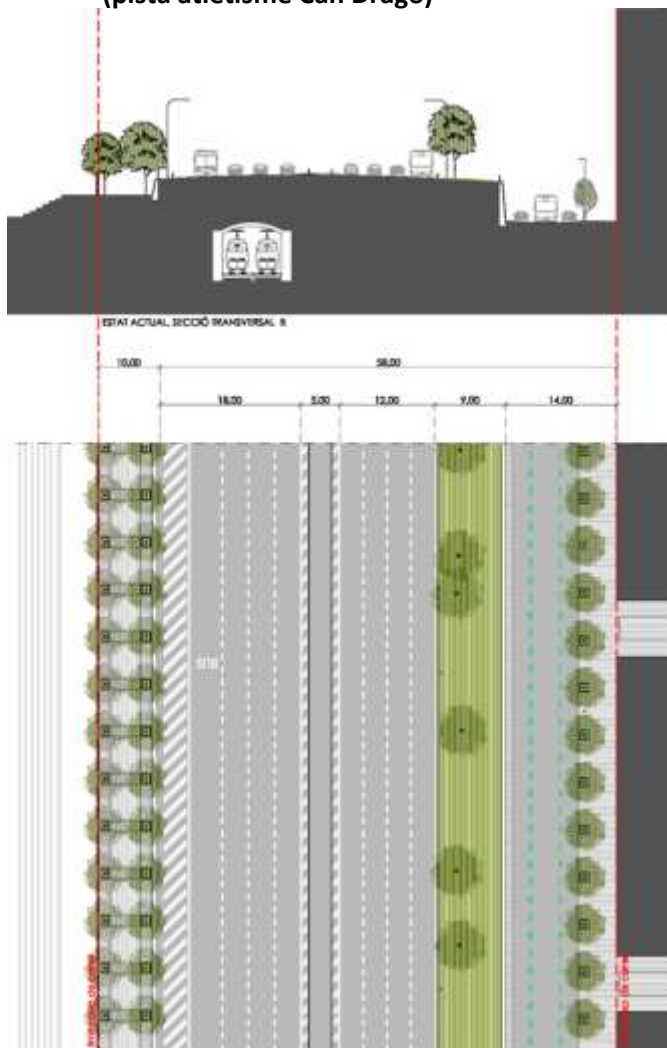
**ESTAT ACTUAL-2**  
(pista atletisme Can Dragó)



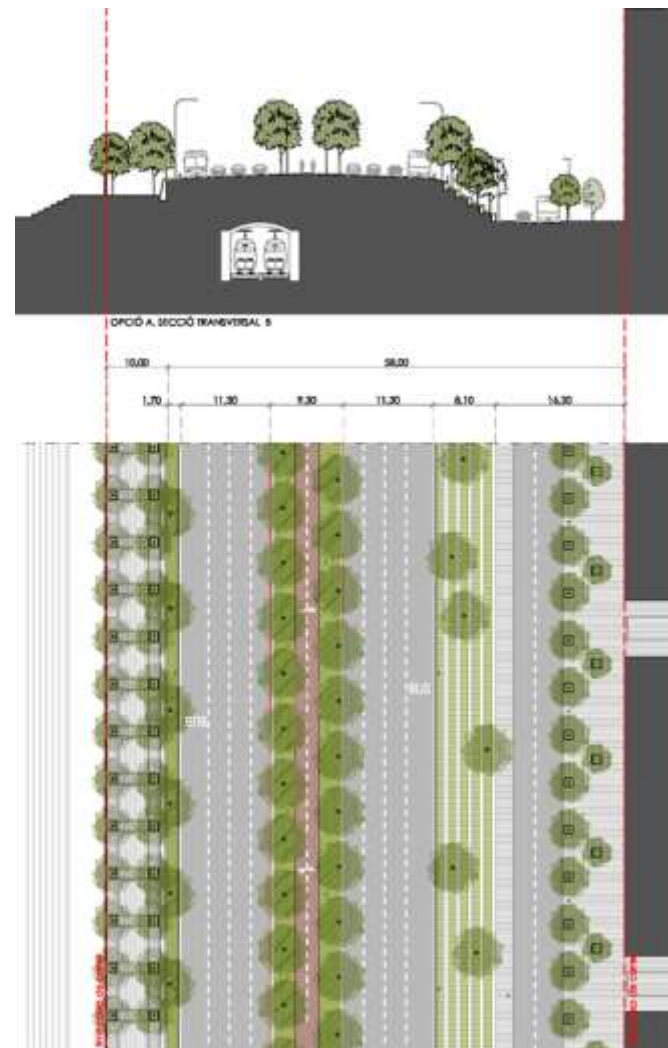
# Tram 3 Evolució procés de treball. Opció A



**ESTAT ACTUAL-2**  
(pista atletisme Can Dragó)



MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES  
CARRIL BICI CENTRAL DE 9,30 metres  
NO MILLORA CONNECTIVAT BARRIS

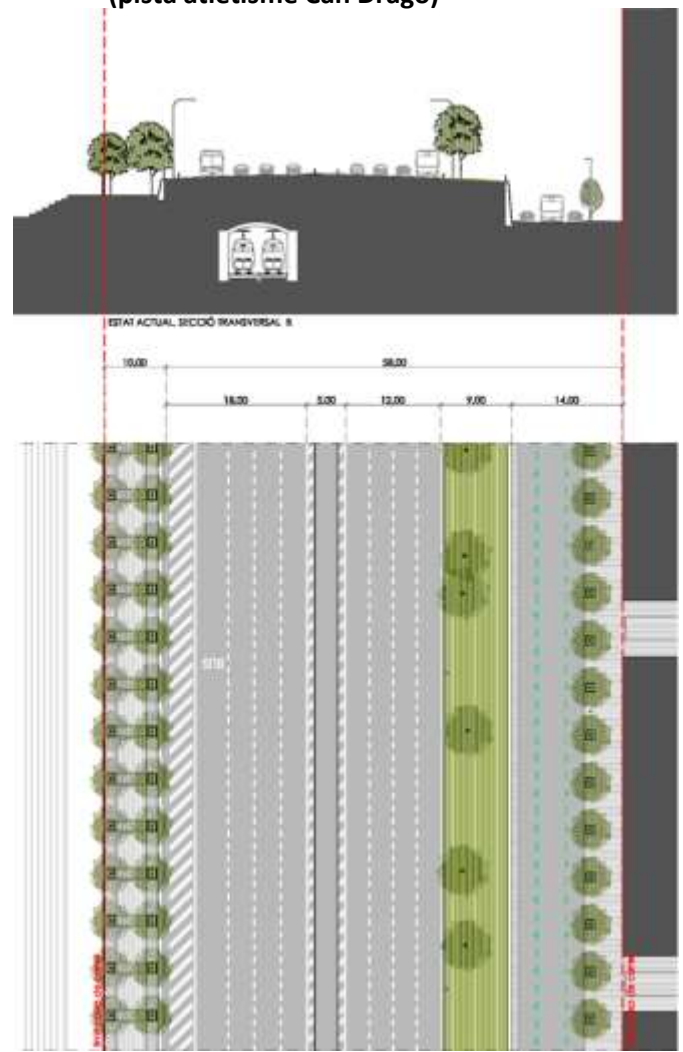




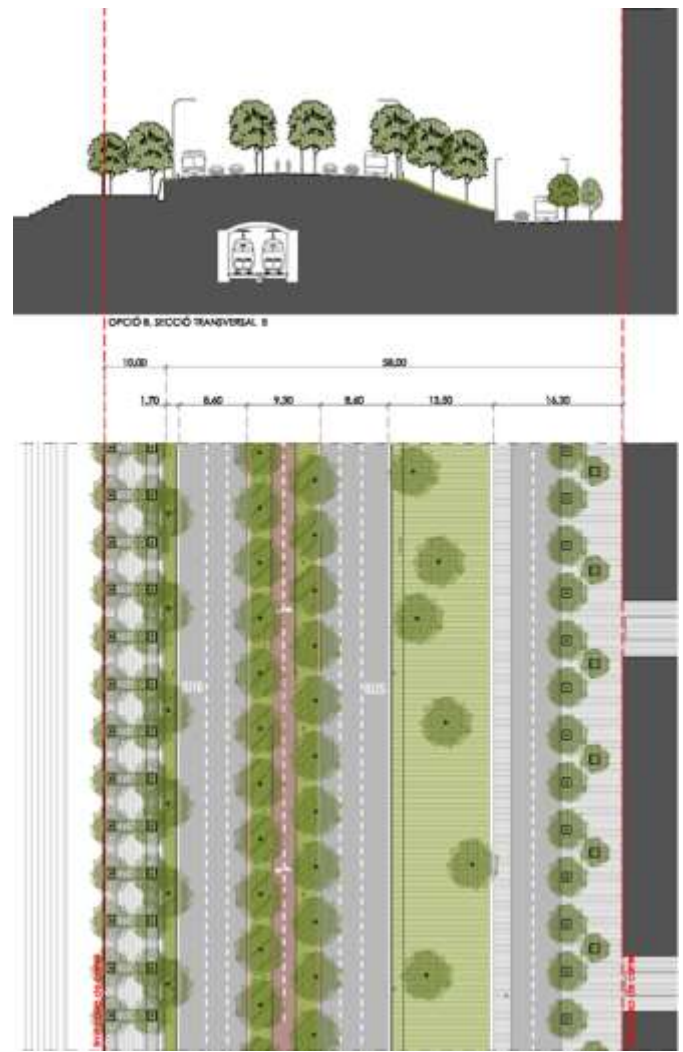
# Tram 3 Evolució procés de treball. Opció B



**ESTAT ACTUAL-2**  
(pista atletisme Can Dragó)



REDUCCIÓ D'UN CARRIL PER SENTIT  
AJUSTANT MIDES  
CARRIL BICI CENTRAL DE 9,30 metres  
NO MILLORA CONNECTIVATAT BARRIS



# Tram 3 Evolució procés de treball. Opció B

ESTAT ACTUAL



# Tram 3 Evolució procés de treball. Opció B

## OPCIÓ B

- MANTENIMENT DE RASANT
- MANTENIMENT 4 CARRILS
- NO MILLORA CONNECTIVATAT ENTRE BARRIS
- CARRIL BICI CENTRAL DE 9.3m
- INCREMENT PRESENCIA D'ARBRETS

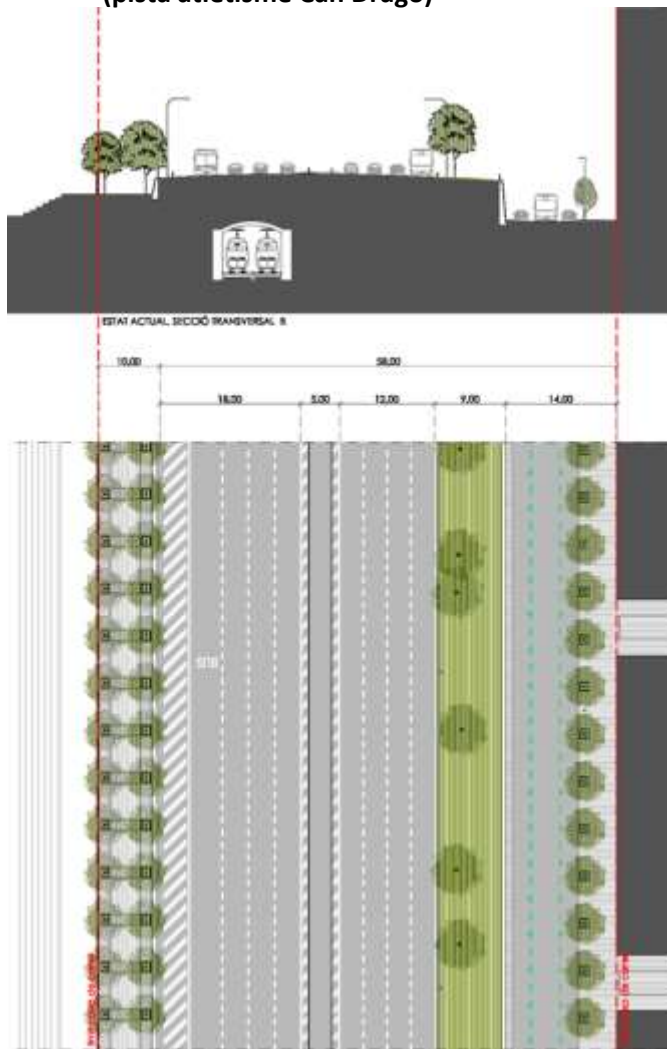




# Tram 3 Evolució procés de treball. Opció C



**ESTAT ACTUAL-2**  
(pista atletisme Can Dragó)



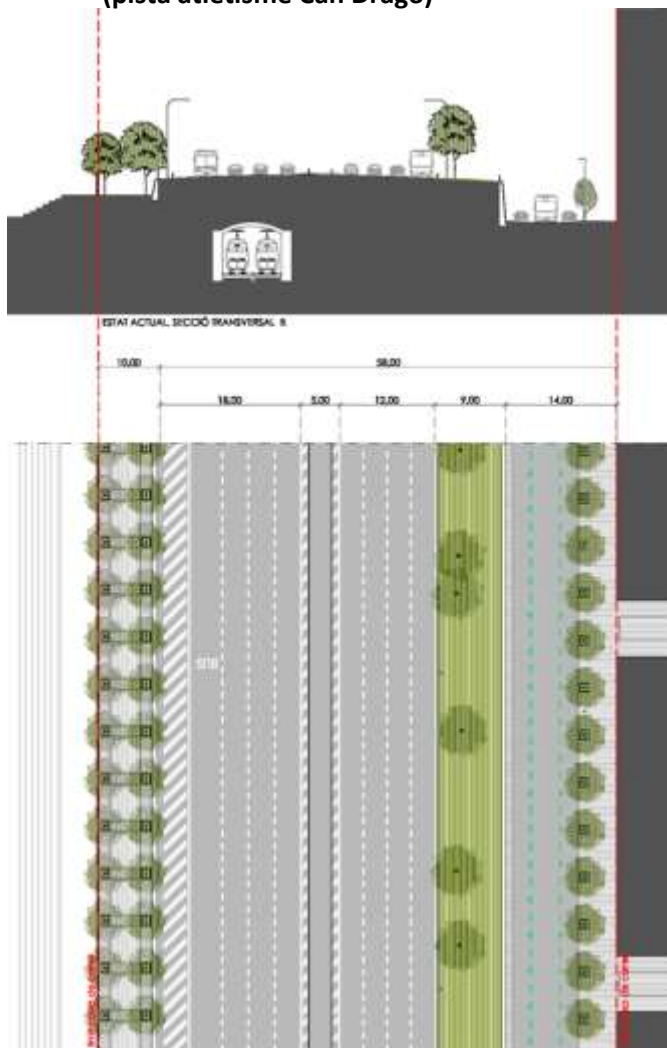
MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES MITJANA PAISSATGÍSTICA D'ÚS ESPORTIU MILLORA CONNECTIVITAT BARRIS



# Tram 3 Evolució procés de treball. Opció D



**ESTAT ACTUAL-2**  
(pista atletisme Can Dragó)



REDUCCIÓ D'UN CARRIL PER SENTIT  
AJUSTANT MIDES  
MITJANA PAISSATGÍSTICA D'ÚS ESPORTIU  
MILLORA CONNECTIVITAT BARRIS



# Tram 3 Evolució procés de treball. Opció D

ESTAT ACTUAL





## Tram 3 Evolució procés de treball. Opció D

### OPCIÓ D

- RECUPERACIÓ DE RASANT
- REDUCCIÓ D'UN CARRIL (TRES CARRILS)
- MILLORA CONNECTIVATAT ENTRE BARRIS
- CREACIÓ MITJANA PAISSATJÍSTICA D'ÚS ESPORTIU
- CREACIÓ D'UN BULEVAR A LA VORERA NORD DE SANT ANDREU
- IMPORTANT INCREMENT PRESENCIA D'ARBRAT







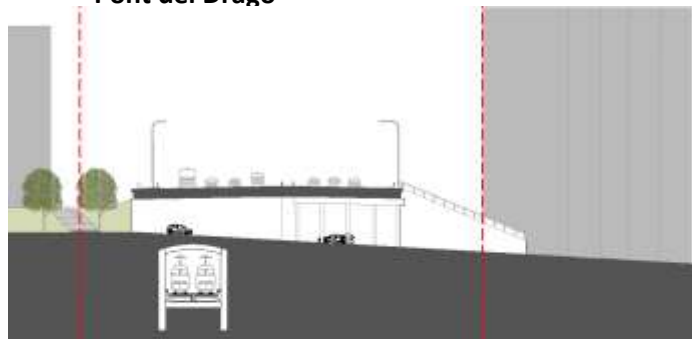




# Tram 3 Evolució procés de treball. Pont del Dragó. Opció D



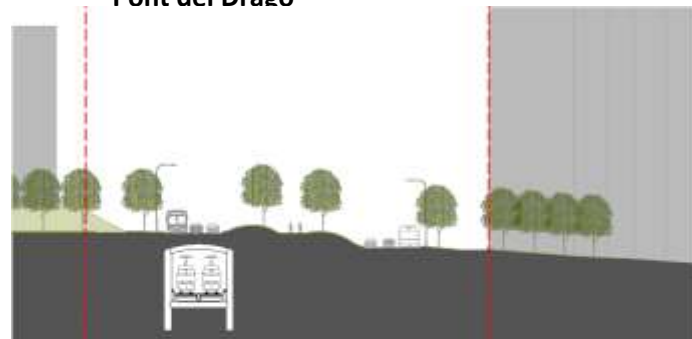
**ESTAT ACTUAL 3**  
Pont del Dragó



ESTAT ACTUAL SECCió TRANSVERSAL C



**OPCIó D**  
Pont del Dragó



PROPOSTA OPCIó D SECCió TRANSVERSAL C



# Tram 3 Evolució procés de treball. Pont del Dragó. Opció D

Estat Actual





# Tram 3 Evolució procés de treball. Pont del Dragó. Opció D

Proposta OPCIO D





# Tram 3 Evolució procés de treball. Pont del Dragó. Opció D

Estat Actual





# Tram 3 Evolució procés de treball. Pont del Dragó. Opció D

Proposta



# Tram 3 Estimació de pressupost



<b>A</b>	Carrils 4 + 4 (+2)
Superfície total	61.500 m <sup>2</sup>
<b>Preu total (IVA inc.)</b>	<b>20.910.000,00 €</b>
<b>INCREMENT ARBRAT</b>	<b>540 u</b>
<b>INCREMENT SUP. VERDA</b>	<b>23.000 m<sup>2</sup></b>

<b>B</b>	Carrils 3 + 3 (+2)
Superfície total	69.000 m <sup>2</sup>
<b>Preu total (IVA inc.)</b>	<b>23.460.000,00 €</b>
<b>INCREMENT ARBRAT</b>	<b>640 u</b>
<b>INCREMENT SUP. VERDA</b>	<b>30.000 m<sup>2</sup></b>
<b>mitjana</b>	

<b>C</b>	Carrils 4 + 4
Superfície total	94.500 m <sup>2</sup>
<b>Preu total (IVA inc.)</b>	<b>45.870.000,00 €</b>
<b>INCREMENT ARBRAT</b>	<b>700 u</b>
<b>INCREMENT SUP. VERDA</b>	<b>40.000 m<sup>2</sup></b>

<b>D</b>	Carrils 3 + 3
Superfície total	94.500 m <sup>2</sup>
<b>Preu total (IVA inc.)</b>	<b>38.745.000,00 €</b>
<b>INCREMENT ARBRAT</b>	<b>780 u</b>
<b>INCREMENT SUP. VERDA</b>	<b>46.500 m<sup>2</sup></b>



# Tram 3 Característiques

		Característiques	Pros	Contres
TRAM 3	A	Manteniment rasant Manteniment 4 carrils x sentit Carril bici central 9,3 m Increment arbrat	No afectació en mobilitat de vehicles cap a altres barris Carril bici suficientment ample i separat dels vehicles amb vegetació Augment vegetació = absorció soroll, millora de qualitat ambiental i humanització espai Augment vegetació = separació vianants i ciclistes de vehicle Substitució mur St Andreu per talús vegetal = millora estètica Reducció amplada carrils de circulació = reducció velocitat	No millora connectivitat transversal (manteniment desnivell) Segueix sent una via d'alta velocitat (dificultat creuament vianants) Segueix sent una via amb alta capacitat trànsit rodat (manteniment carrils)
	B	Manteniment rasant Reducció 1 carril x sentit Carril bici central 9,3 m Increment arbrat	Reducció capacitat trànsit rodat, menys sensació "autopista" Carril bici suficientment ample i separat dels vehicles amb vegetació Augment vegetació = absorció soroll, millora de qualitat ambiental i humanització espai Augment vegetació = separació vianants i ciclistes de vehicle Substitució mur St Andreu per talús vegetal = millora estètica Reducció amplada carrils de circulació = reducció velocitat	No millora connectivitat transversal (manteniment desnivell) Possibles afectacions a altres zones i barris adjacents en desviar el trànsit
	C	Recuperació rasant Manteniment 4 carrils x sentit Mitjana paisatjística ús esportiu Increment arbrat important Boulevard a vorera nord St Andreu	Important millora connectivitat transversal No afectació en mobilitat de vehicles cap a altres barris Important millora estètica i funcional amb franja esportiva (més vegetació, més espai vianant i ciclista, promoció vida sana, reducció % espai vehicle) Augment vegetació = absorció soroll, millora de qualitat ambiental i humanització espai Augment vegetació = separació vianants i ciclistes de vehicle, voreres més agradables, espais d'ombra, possibilitat terrasses bars i llocs estada Important millora a la vorera nord St Andreu (creació Boulevard) = millora vegetació, millora estètica, humanització espai Reducció amplada carrils de circulació = reducció velocitat	Dificultat execució Segueix sent una via amb alta capacitat trànsit rodat (manteniment carrils) Possible conflicte entre vianants i ciclistes en compartir l'espai
	D	Recuperació rasant Reducció 1 carril x sentit Mitjana paisatjística ús esportiu Increment arbrat important Boulevard a vorera nord St Andreu	Important millora connectivitat transversal Reducció capacitat trànsit rodat, menys sensació "autopista" Important millora estètica i funcional amb franja esportiva (més vegetació, més espai vianant i ciclista, promoció vida sana, reducció % espai vehicle) Augment vegetació = absorció soroll, millora de qualitat ambiental i humanització espai Augment vegetació = separació vianants i ciclistes de vehicle, voreres més agradables, espais d'ombra, possibilitat terrasses bars i llocs estada Important millora a la vorera nord St Andreu (creació Boulevard) = millora vegetació, millora estètica, humanització espai Reducció amplada carrils de circulació = reducció velocitat	Dificultat execució Possibles afectacions a altres zones i barris adjacents en desviar el trànsit Possible conflicte entre vianants i ciclistes en compartir l'espai

## Propostes Propostes transversals. Eix Fabra i Puig

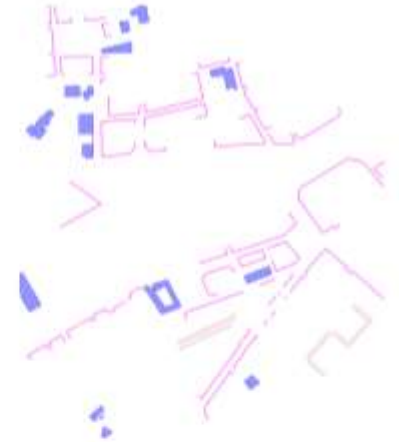
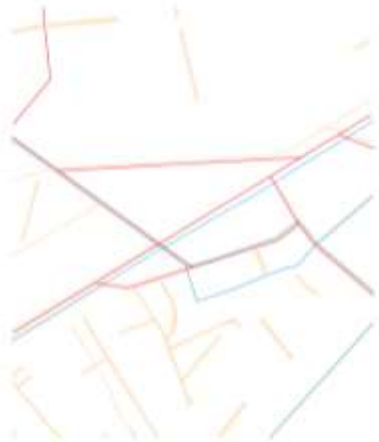


## Propostes Propostes transversals. Eix Fabra i Puig.

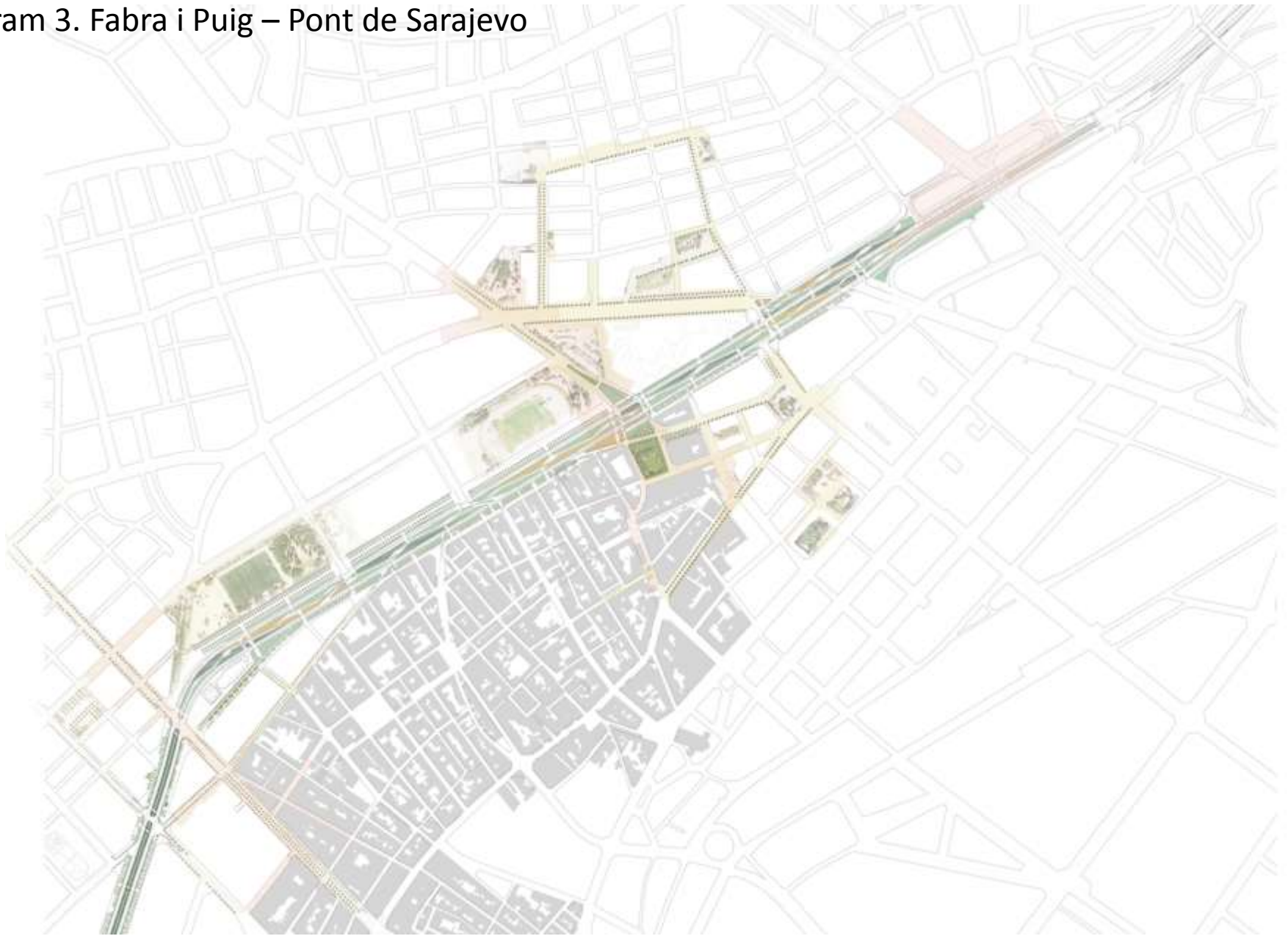




## Propostes Propostes transversals. Rio de Janeiro - Mossèn Clapès - Eix Valldaura.



# Tram 3. Fabra i Puig – Pont de Sarajevo





## Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana

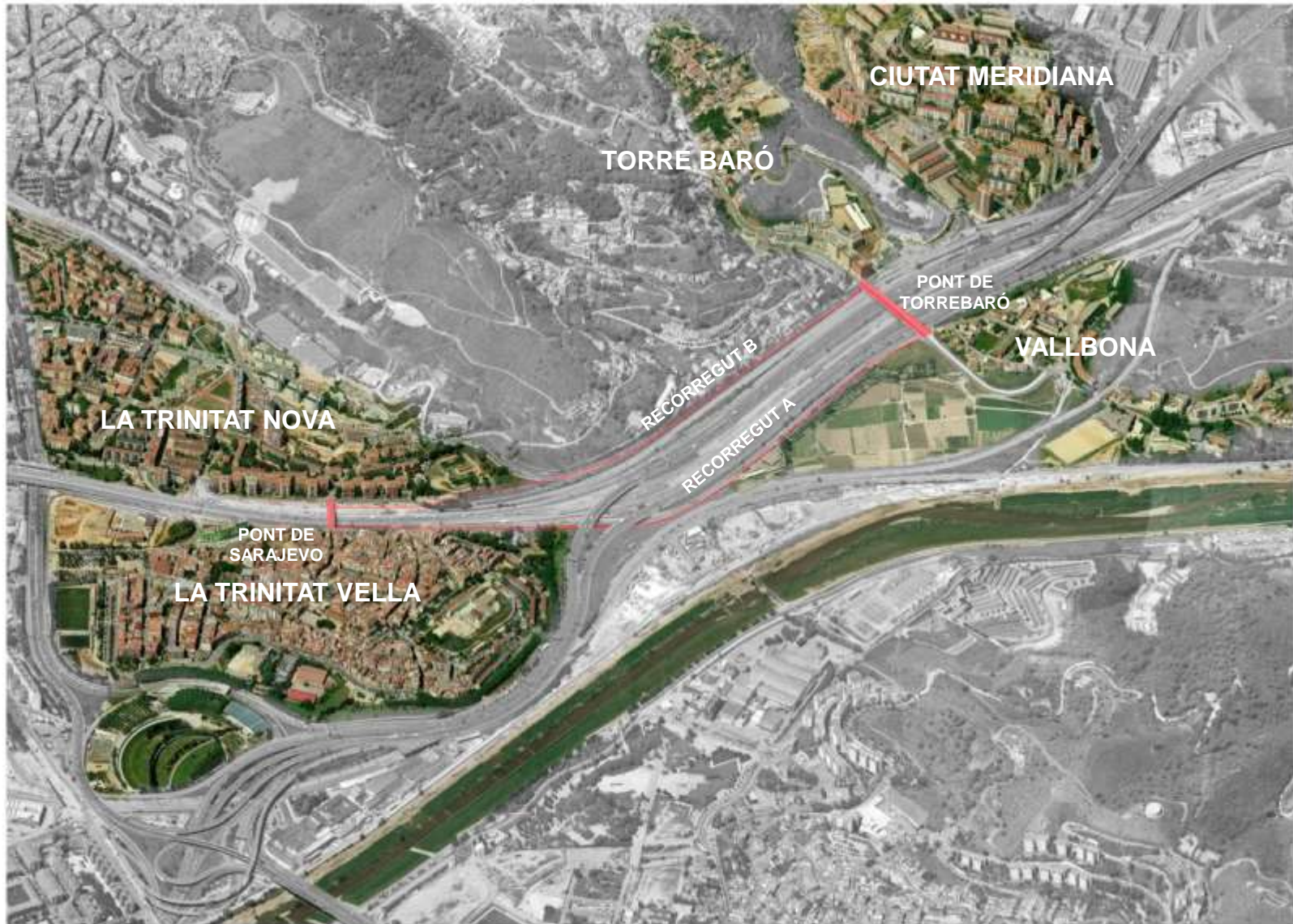




## Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana

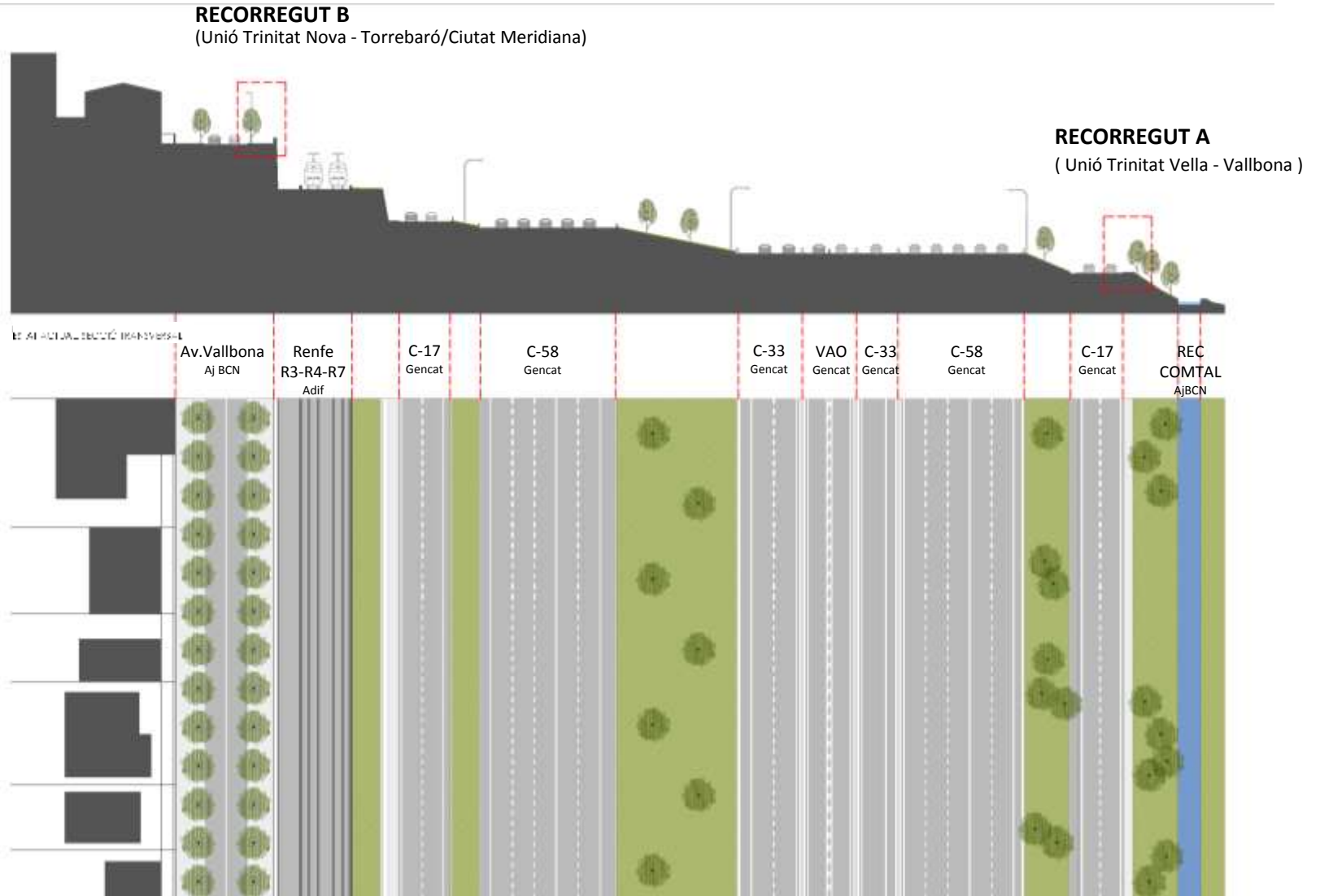


# Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana





# Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana





## Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana



## Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana





## Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana





# Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana

## RECORREGUT A

- AMPLIACIÓ DE VORERA
- INCREMENT D'ARBRAT
- TRACTAMENT DELS MURS
- MANTENIMENT DELS CARRILS
- MILLORA IL·LUMINACIÓ



# Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana

## RECORREGUT A

- AMPLIACIÓ DE VORERA
- INCREMENT D'ARBRAT
- TRACTAMENT DELS MURS
- MANTENIMENT DELS CARRILS
- MILLORA IL·LUMINACIÓ





# Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana

## RECORREGUT B

- MILLORA MOBILIARI VORERA
- CALÇADA ZONA 30



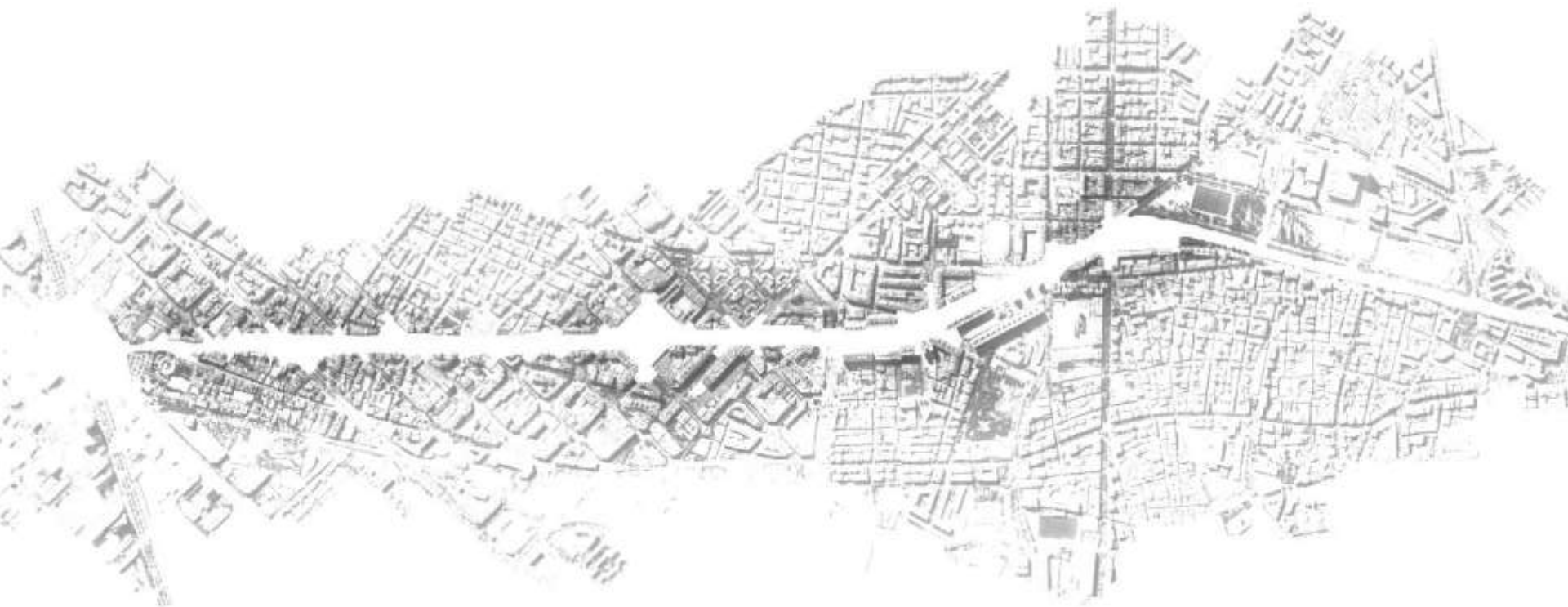


# Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana

## RECORREGUT B

- MILLORA MOBILIARI VORERA
- CALÇADA ZONA 30

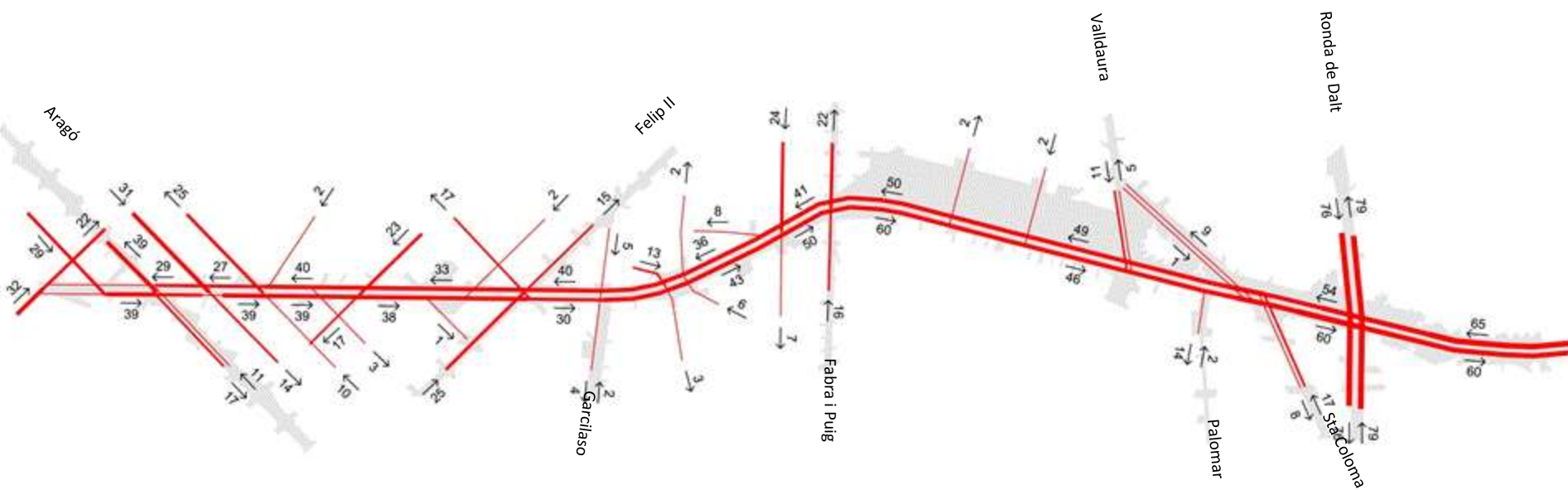




1. Estratègia general
2. Resum diagnosi. Temes pendents
3. Propostes
- 4. Mobilitat**
5. Participació i calendari
6. Actuacions a curt termini

# Anàlisi funcional Mobilitat de vehicles : IMD 2015

← 2 IMD (veh./dia en milers)



entrada	← 29	← 33	← 36-40	← 50	← 54	← 65
sortida	→ 39	→ 38	→ 43	→ 60	→ 60	→ 60



## Anàlisi funcional Mobilitat de vehicles : Saturació de la xarxa viària



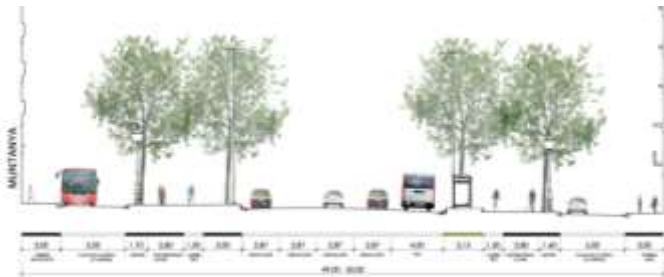
Tot i la predominant mobilitat longitudinal de vehicles d'entrada i sortida de Barcelona per la Meridiana, hi ha una **forta capacitat absorció** de la seva càrrega. Els principals punts de saturació estan en les confluències dels carrers transversals que aporten més càrrega a la via.

## Anàlisi funcional Mobilitat de vehicles : Què passa quan es redueixen carrils a les principals entrades de la ciutat?



**Glòries**, amb l'enderroc de l'anella s' ha reduït un **30%** el nombre de vehicles. La cua d'entrada per Gran Via pel matí a augmentat considerablement el temps de congestió.

**Diagonal** amb el nou carril bus d'entrada ciutat a l'alçada de Palau Reial s'ha reduït un **15%** el nombre de vehicles.



**Gran Via (Pl Espanya – Plaça Universitat)** amb la incorporació d'un segon carril bus entrada Hospitalet, s'ha reduït un **21%** el nombre de vehicles.

## Actuacions de connexió metropolitana

### **OFERTA TRANSPORT PÚBLIC**

- A. Millora de l'oferta de Rodalies
- B. Millora l'oferta de bus exprés entre Barcelona i els corredors del Vallès

### **TRASVASSAMENT DE COTXE A TREN-BUS AL CORREDOR VALLÈS OCCIDENTAL**

- C. *Park & Ride* a Barberà del Vallès (actuació IN07 del PDI: Aparcaments d'intercanvi a Rodalies)
- D. Millorar la gestió bus-VAO C-58 que potenciar el seu valor.

### **TRASVASSAMENT DE COTXE A TREN-BUS AL CORREDOR VALLÈS ORIENTAL**

- E. *Park & Ride* a Parets del Vallès (actuació IN07 del PDI: Aparcaments d'intercanvi a Rodalies)
- F. Carril bus a C-17\*\*

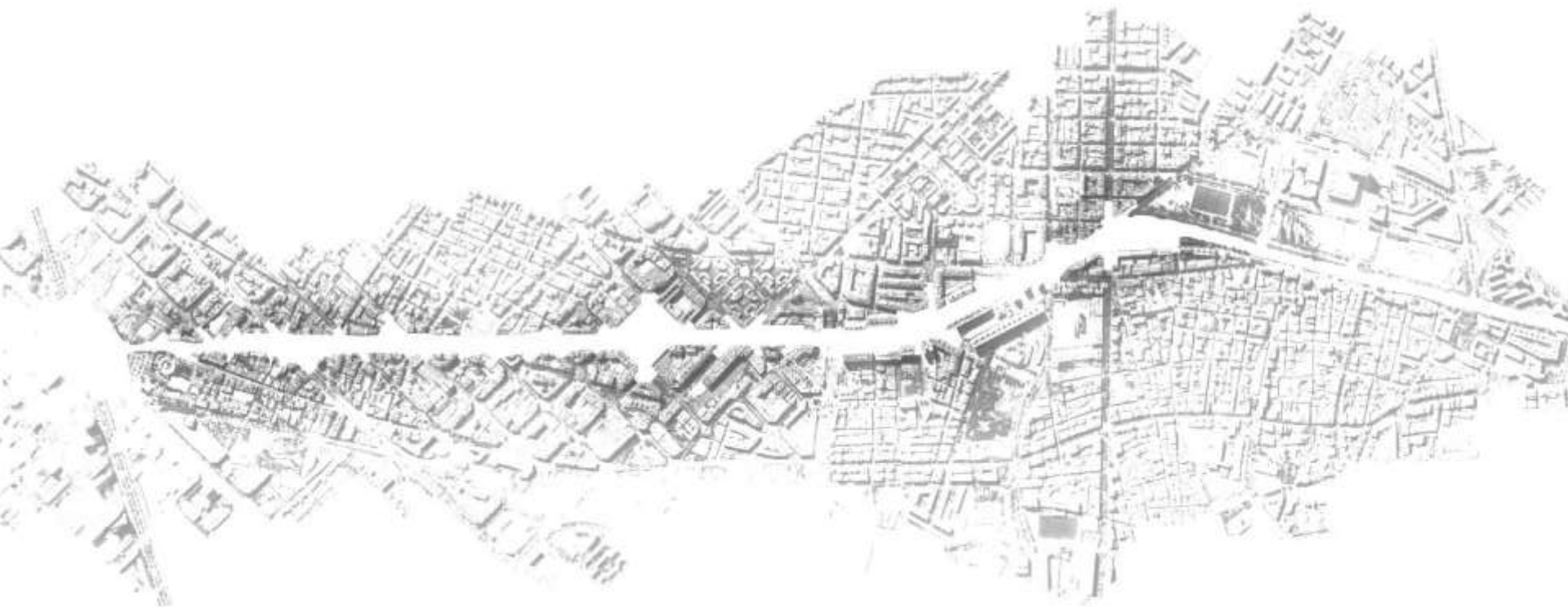
### **REDUCCIÓ PRESSIÓ VIÀRIA D'ACCESSOS A MERIDIANA**

- G. Donar accés des de C-17 a Rondes.
- H. Donar accés des de Rondes a C-17.
- I. Connexió del bus-VAO C-58 a Rondes i a nova vialitat de Sagrera, vinculat a la posta en marxa de l'estació Sagrera TAV

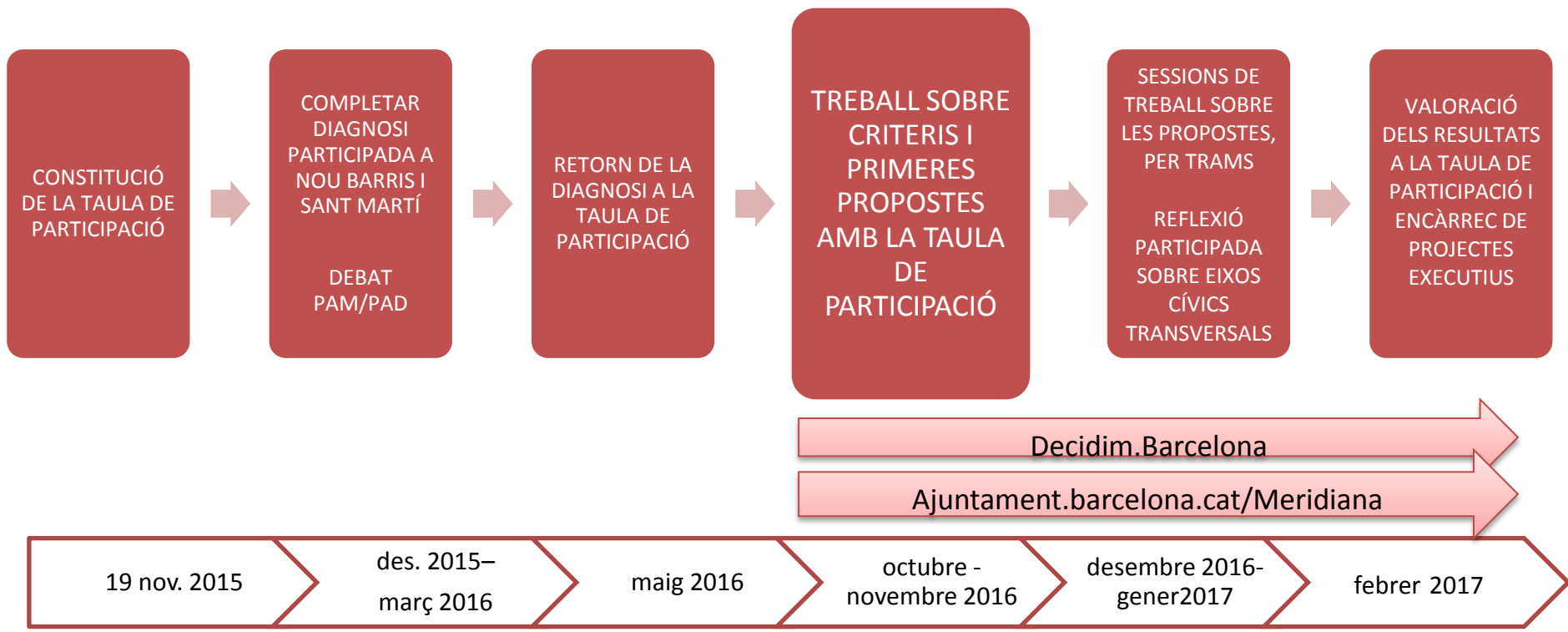
Actuacions complementàries a la transformació d'Av. Meridiana, d'implementació progressiva a futur. Redueixen la demanda de trànsit a l'avinguda. Competència d'altres administracions.

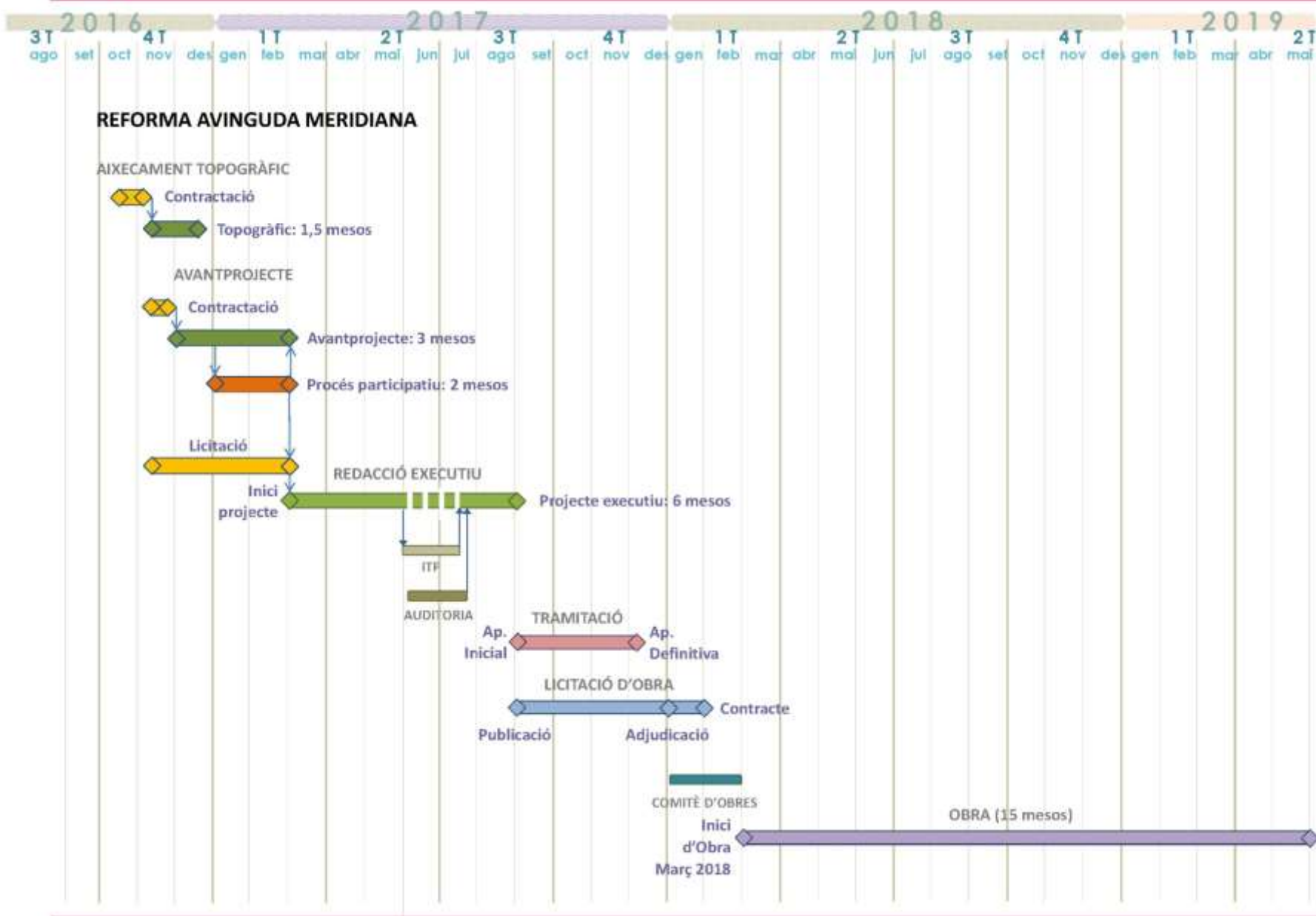
\*\* Actuació a acordar específicament amb Generalitat i altres municipis



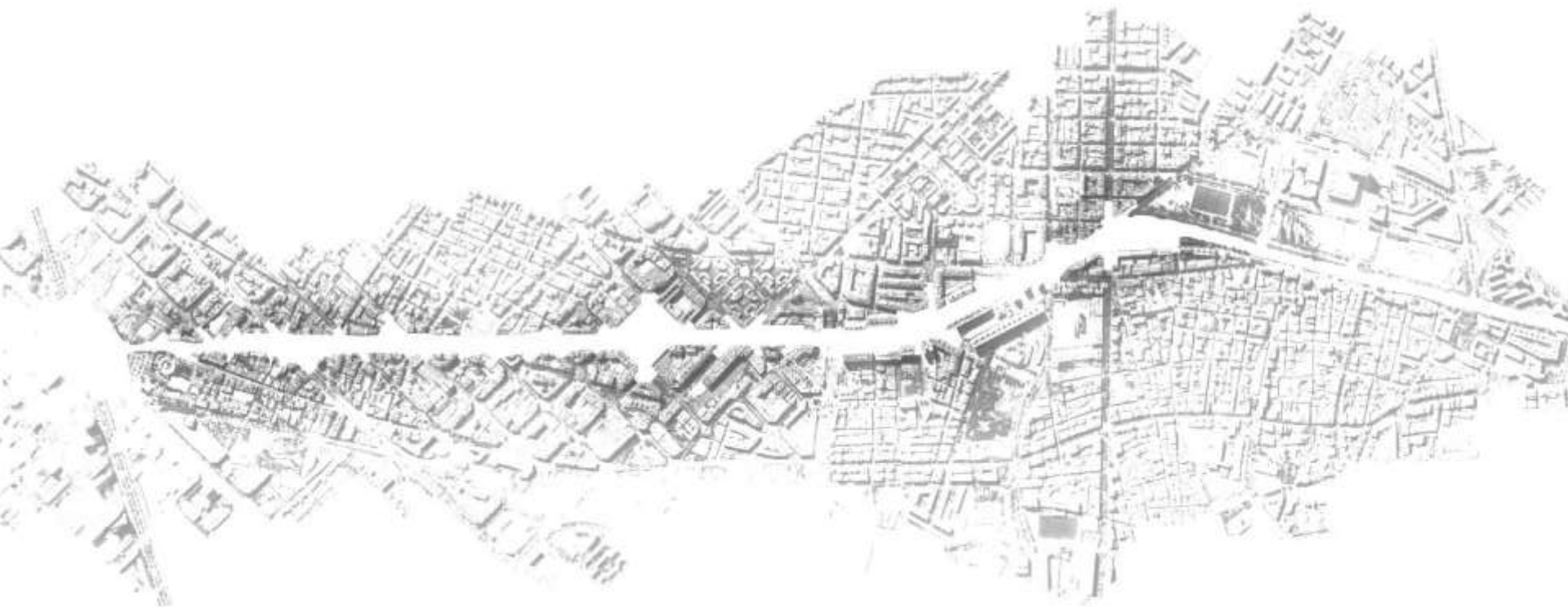


1. Estratègia general
2. Resum diagnosi. Temes pendents
3. Propostes
4. Mobilitat
- 5. Participació i calendari**
6. Actuacions a curt termini









1. Estratègia general
2. Resum diagnosi. Temes pendents
3. Mobilitat
4. Propostes
5. Participació i calendari
6. **Actuacions a curt termini**

## Propostes a curt termini Introducció



1. PROTECCIÓ DELS REFUGIS DE PASSOS DE VIANANTS ●
2. AMPLIACIÓ VORERA CANTONADA MAR-LLOBREGAT DE MERIDIANA/FABRA I PUIG ●
3. NOU PAS DE VIANANTS A SANT ANDREU ARENAL ●
4. ESTUDI I AJUST TEMPS SEMAFÓRICS

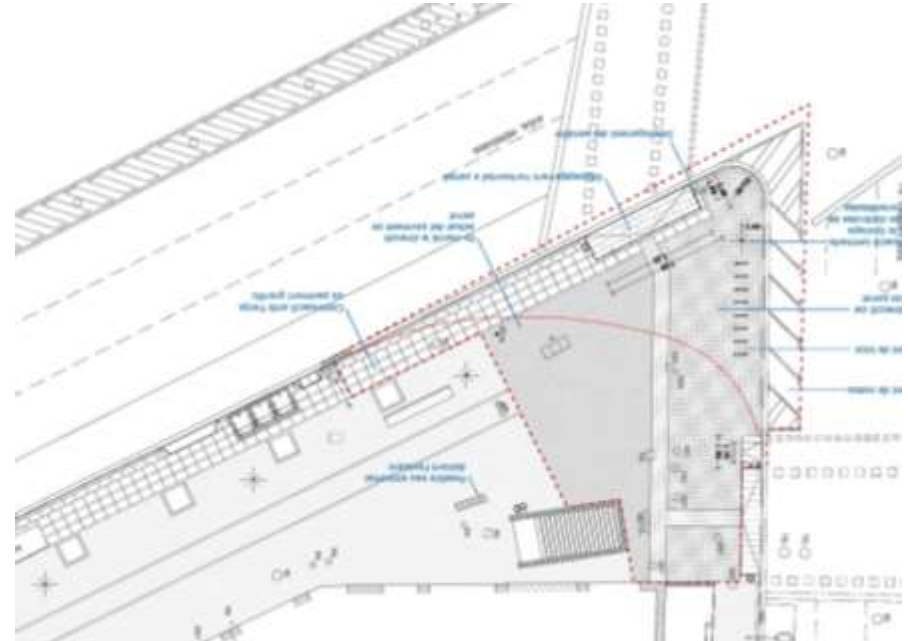


# Propostes a curt termini Actuacions Provisionals. Protecció Refugis dels passos de vianants





# Propostes a curt termini Ampliació vorera cantonada amb Fabra i Puig



# Propostes a curt termini Nou Pas de Vianants a Sant Andreu Arenal





# Propostes a curt termini. Calendari d'Actuacions

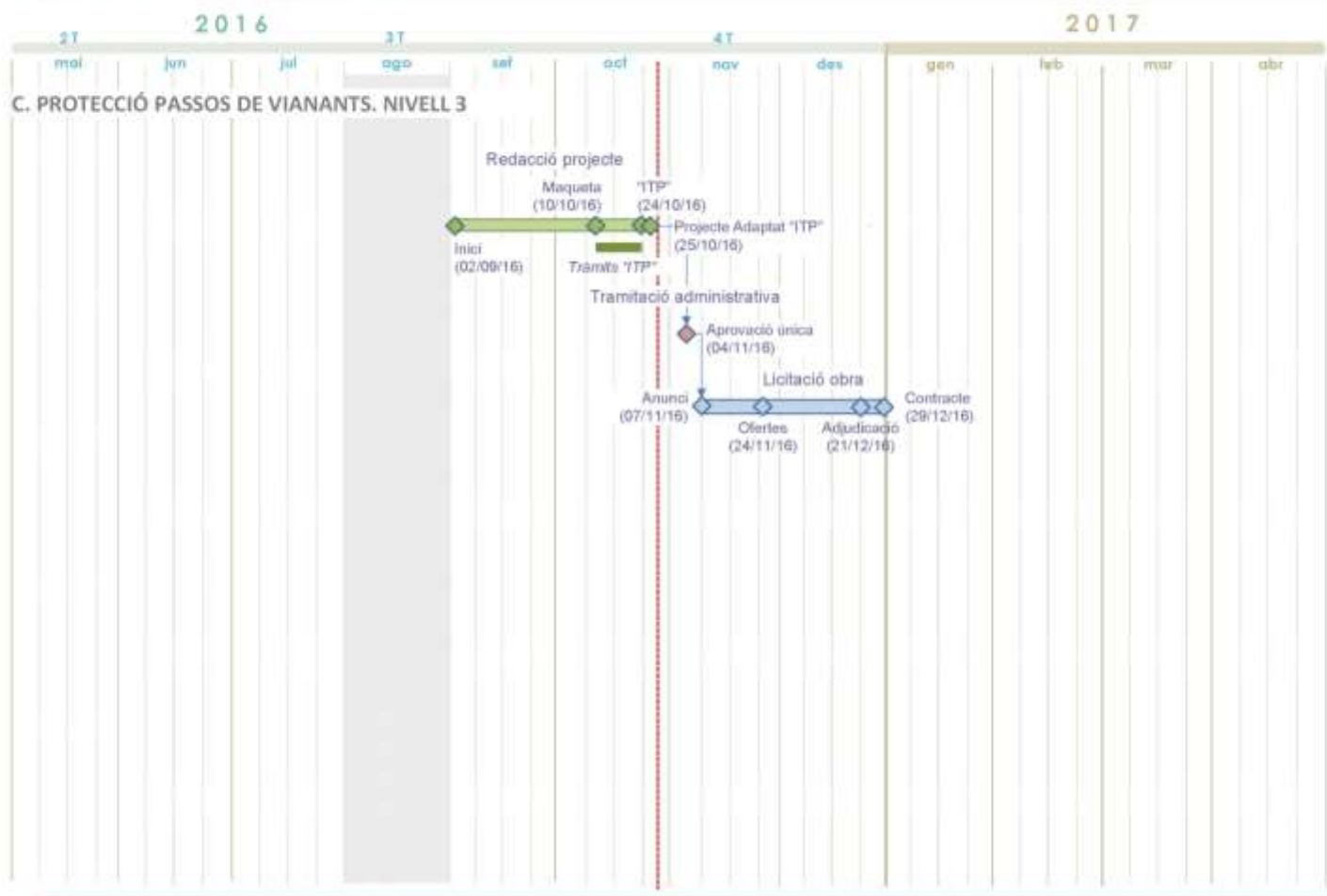


Ajuntament  
de Barcelona

BIMSA, Barcelona d'Infraestructures Municipals

## ACTUACIONS A CURT TERMINI AVINGUDA MERIDIANA.

CRONOGRAMA 28/10/2016





# Propostes a curt termini. Calendari d'Actuacions

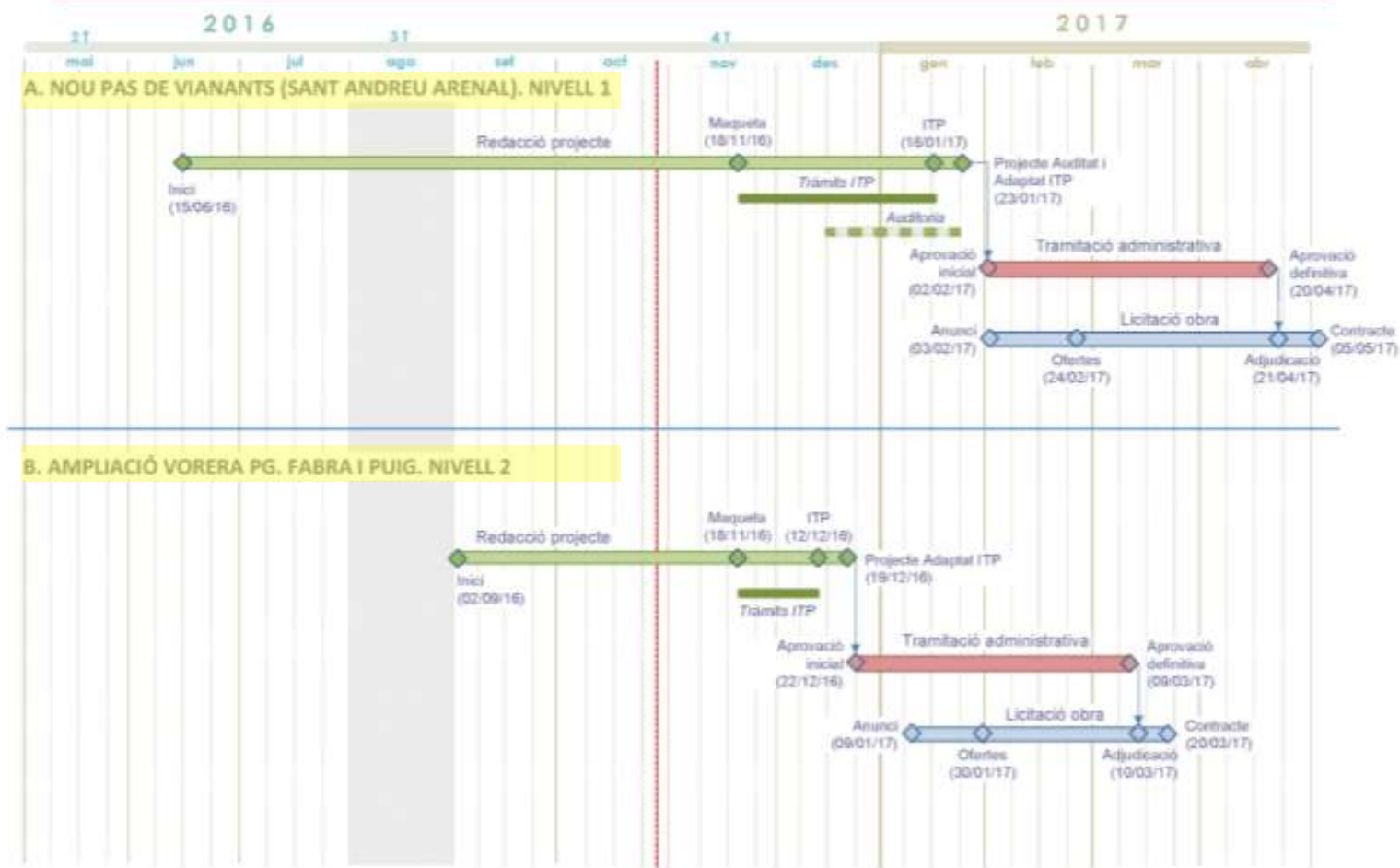


Ajuntament  
de Barcelona

BIMSA, Barcelona d'Infraestructures Municipals

## ACTUACIONS A CURT TERMINI AVINGUDA MERIDIANA.

CRONOGRAMA 28/10/2016



# Avinguda Meridiana

## Eix estructurant del Nord-Est de Barcelona

Novembre de 2016

