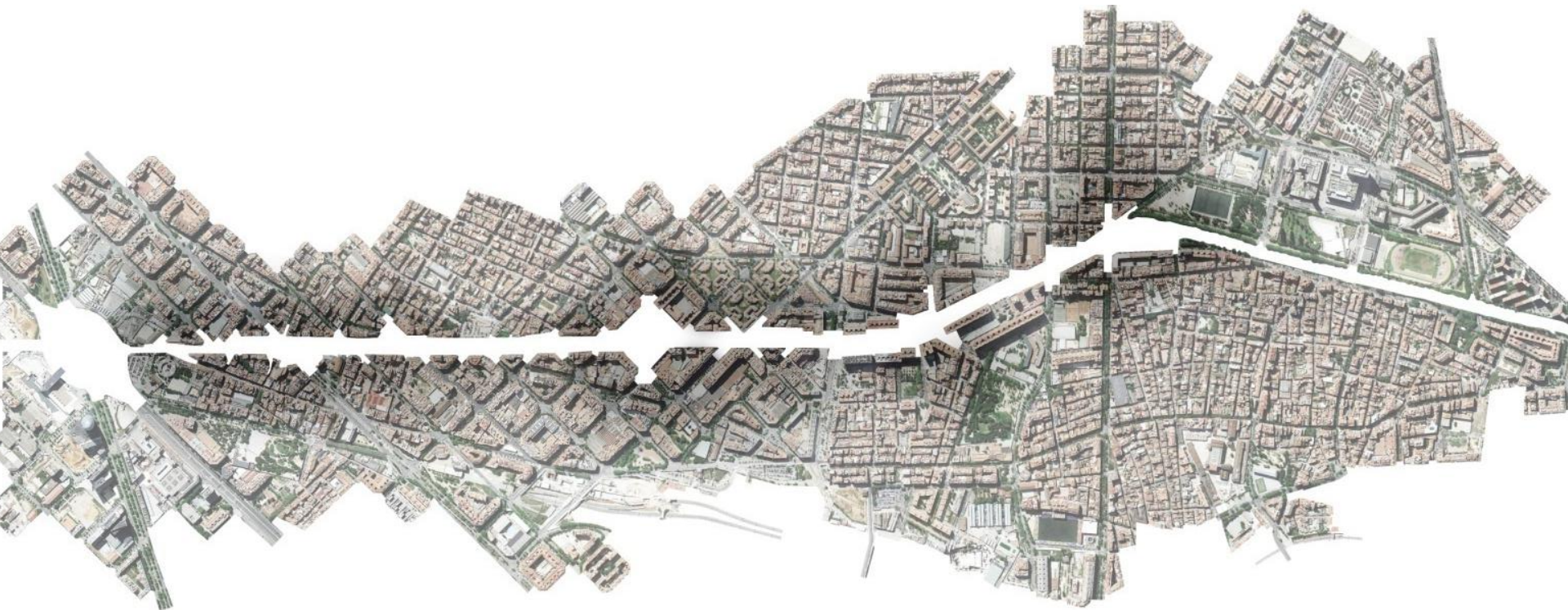
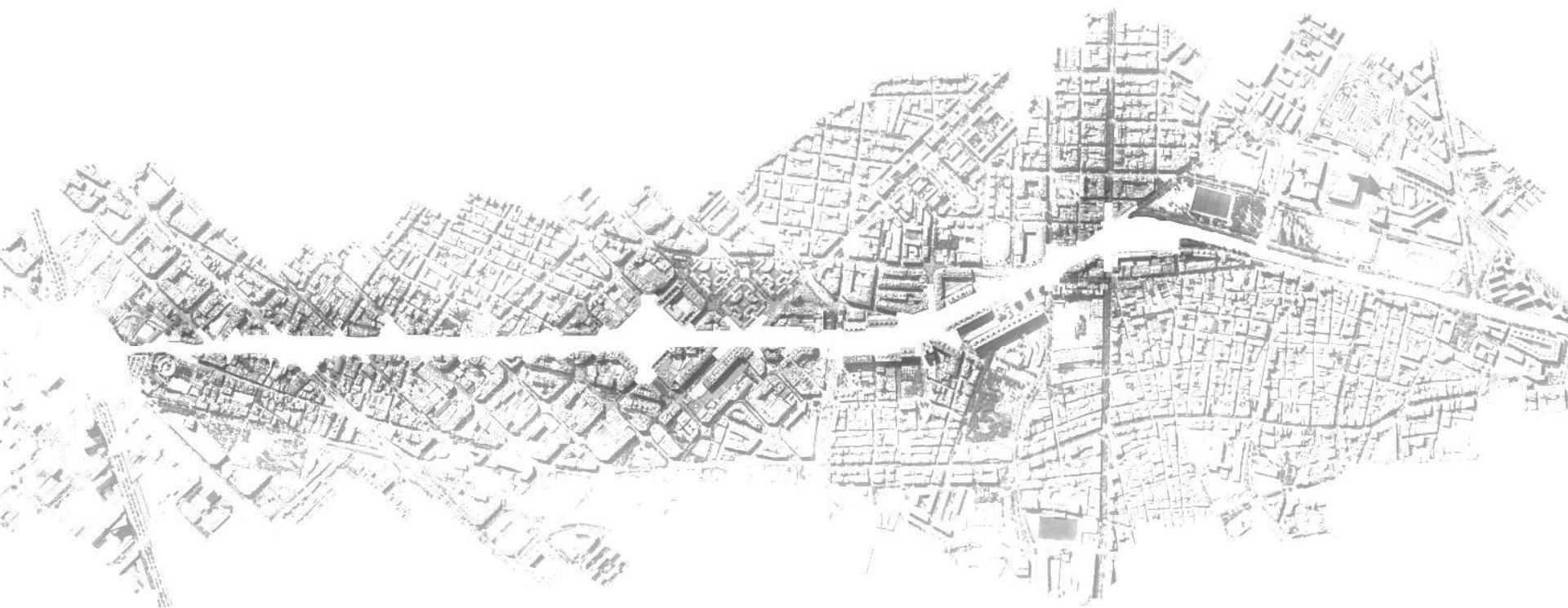


Àgora. Avinguda Meridiana

Eix estructurant del Nord-Est de Barcelona

16 Desembre de 2016





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



01. HISTÒRIA I ANTECEDENTS DE L'AVINGUDA MERIDIANA



1859. Projecte d'Ildefons Cerdà.

Anàlisi física Evolució històrica

ORIGEN 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 el nivell del tren, que feia impossible soterrar-la. La secció tipus original era **de 50 metres entre façanes i amb 12 carrils**, amb 6 centrals segregats del trànsit i sis laterals de connexió amb els barris, amb **passos per a vianants elevats**. Tot i que a les cruïlles amb Consell de Cent, Mallorca, Navas de Tolosa i Felip II es van habilitar passos en superfície, **tres grans passarel·les de formigó** van ser construïdes. Tot plegat, li atorgava 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 trànsit i 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 amaga els barris històrics del voltant. A principis 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.



Anàlisi física Evolució històrica

INTERVENCIONS I MILLORES AL LLARG DEL TEMPS

L'obertura de les rondes va facilitar la **disminució del 30% del flux de trànsit 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 ambdues voreres i assegurant-ne en la mesura del possible la continuïtat del recorregut en sentit longitudinal. El cost total de les obres va ascendir a 6.423.540€ i la superfície afectada va ser de 143.209 m².

La intervenció **va convertir la Meridiana en un bulevard**, fet que va reconvertir la secció. La calçada va quedar en 26,5 m d'ample, repartits en quatre carrils de circul·lació per a cada sentit. La part central es va anivellar i es van fer illes longitudinals pels creuaments de vianants. Les voreres van passar de 3 a 11.75 m d'ample. També **s'incorporà el carril bici**. Va ser la clara millora en la qualitat urbana de l'eix i de la ciutat.



1790



MERIDIANA, UNA DIRECCIÓ

1854



MERIDIANA, UNA TRAÇA

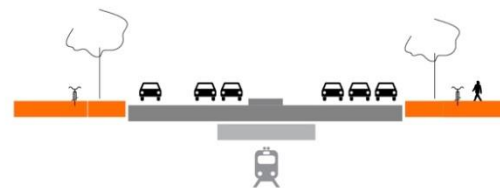
1863



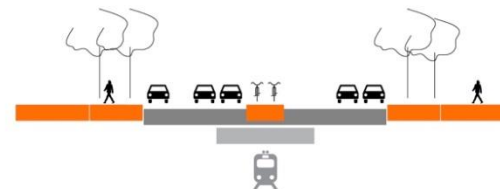
1950



1990

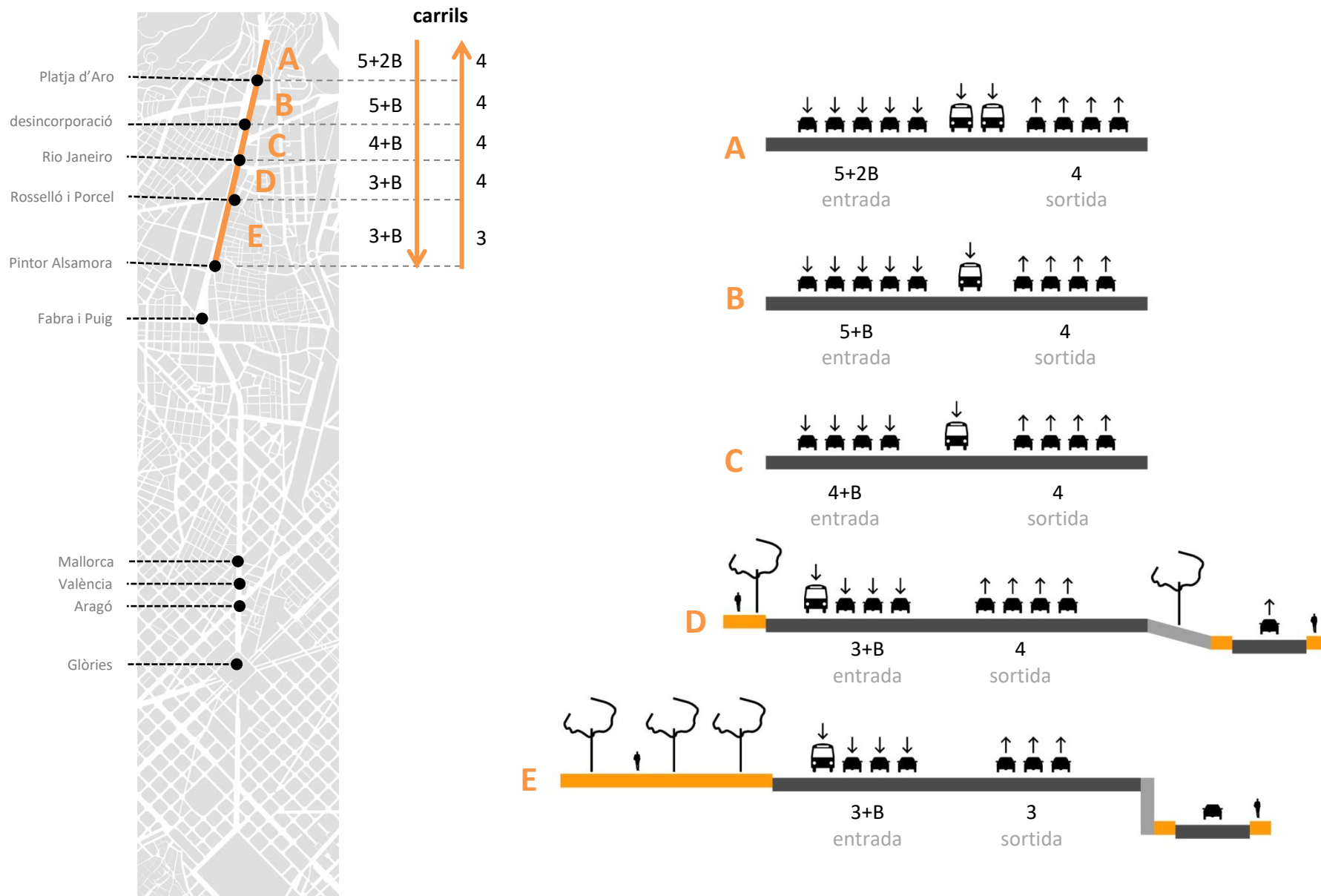


2015

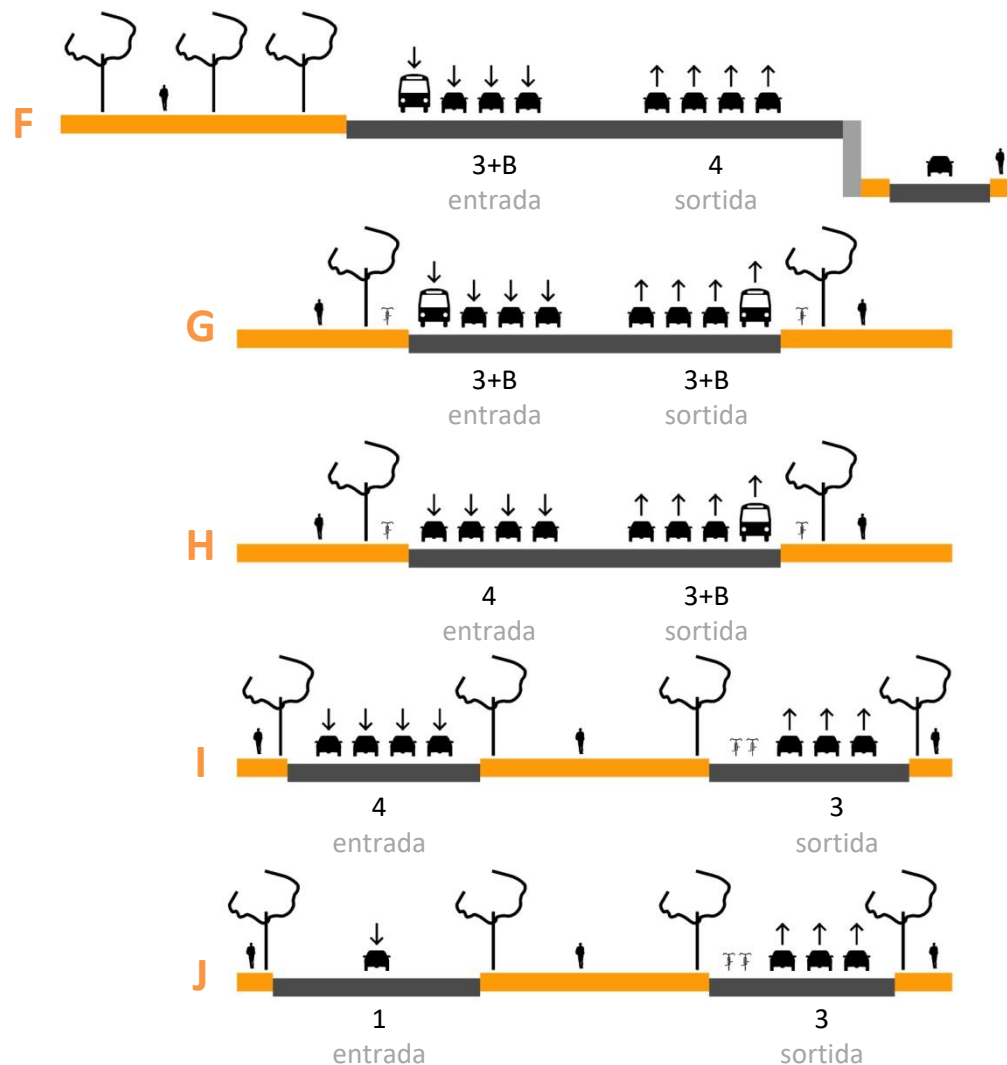
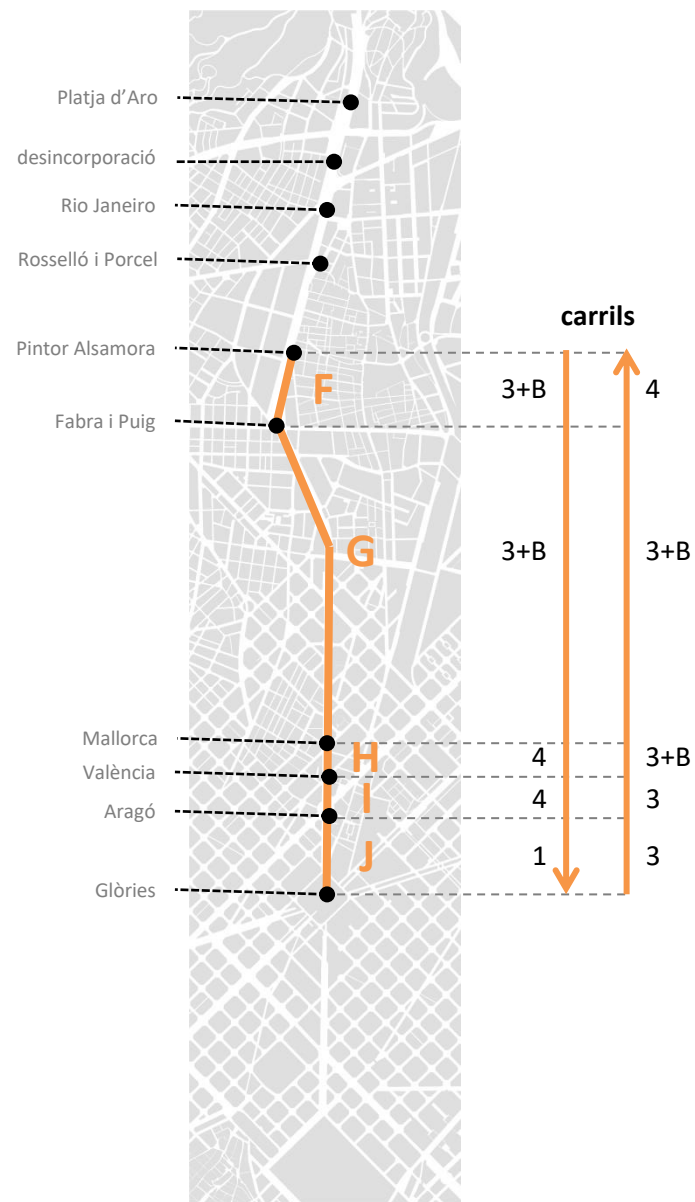


EVOLUCIÓ HISTÒRICA

Anàlisi física Estructura viària



Anàlisi física Estructura viària



Introducció Situació: Districtes i barris de pas

Nou barris

Vallbona
La Trinitat Nova
La Prosperitat
Vilapicina i La Torre Llobeta

Sant Andreu

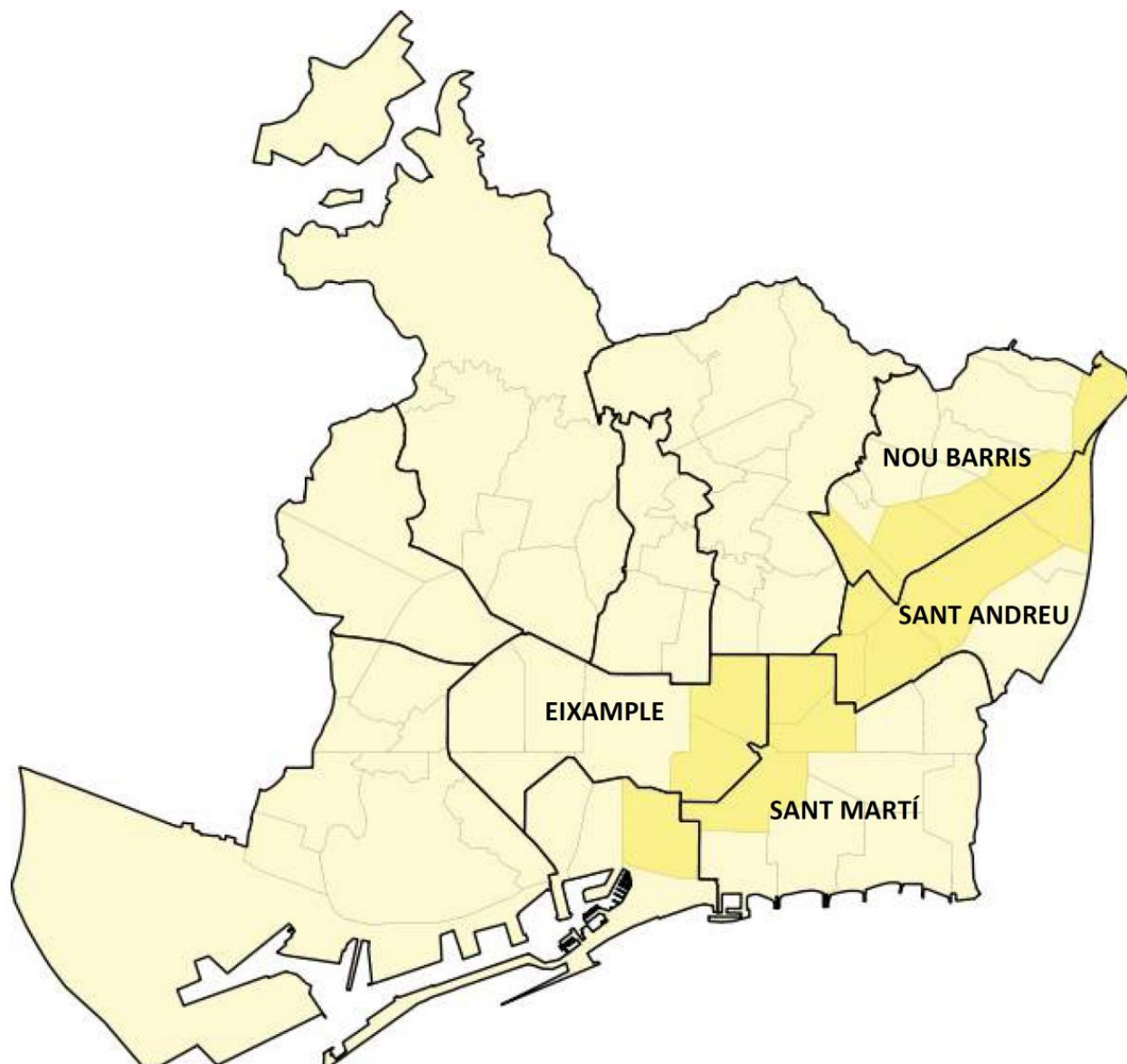
Sant Andreu
Sagrera
Navas
La Trinitat Vella

Sant Martí

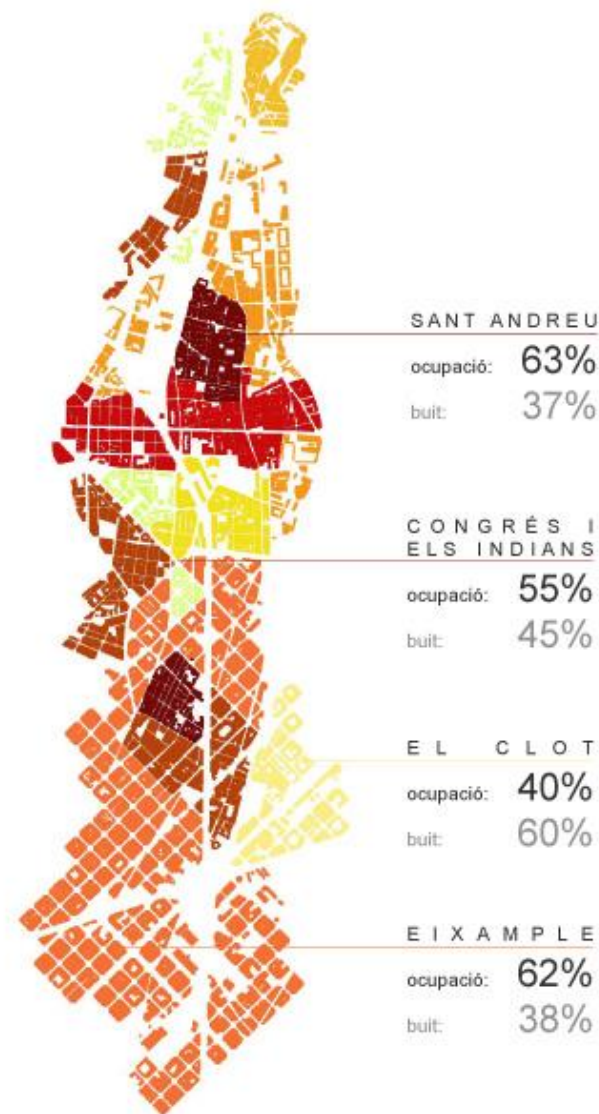
El Clot
El Camp de l'Arpa del Clot
El Parc i La Llacuna del Poble Nou

L'Eixample

El Fort Pienc
La Sagrada Família

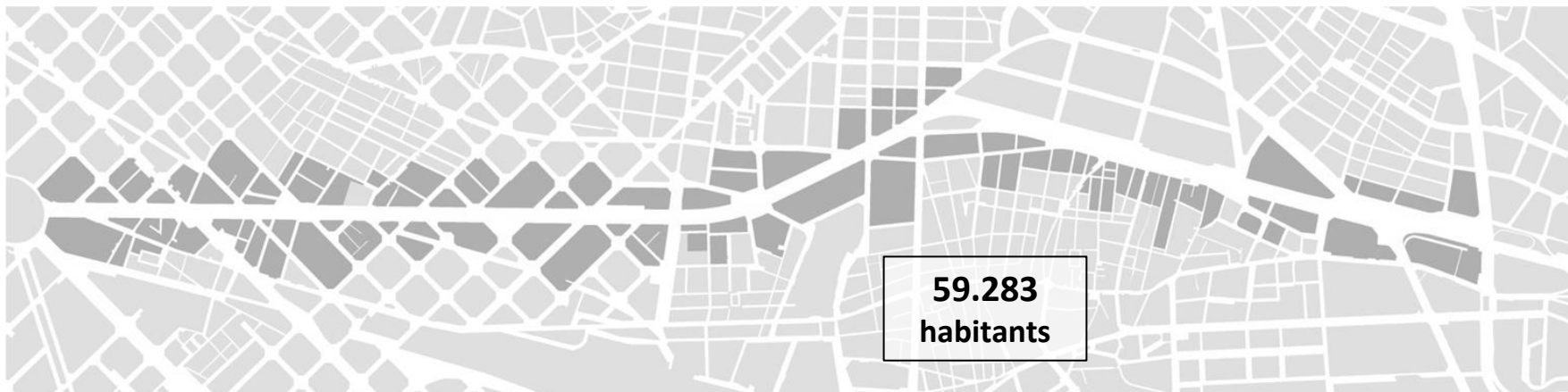


Introducció Situació: Districtes i barris de pas

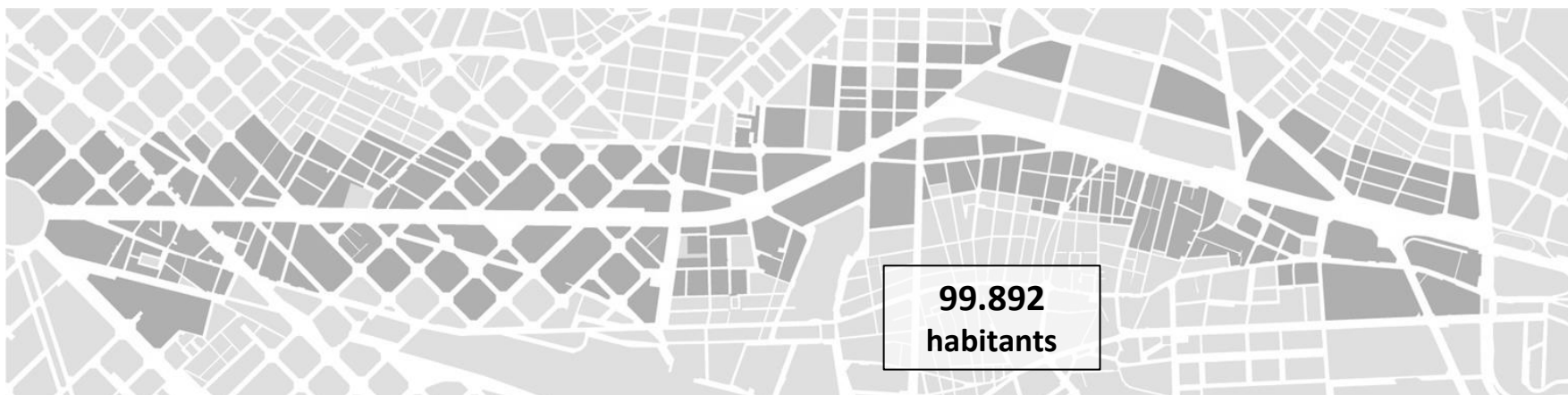


L'avinguda travessa **16 barris** que aglutinen
més de 377.000 barcelonins i barcelonines.

Radi d'influència: 100m



Radi d'influència: 200m

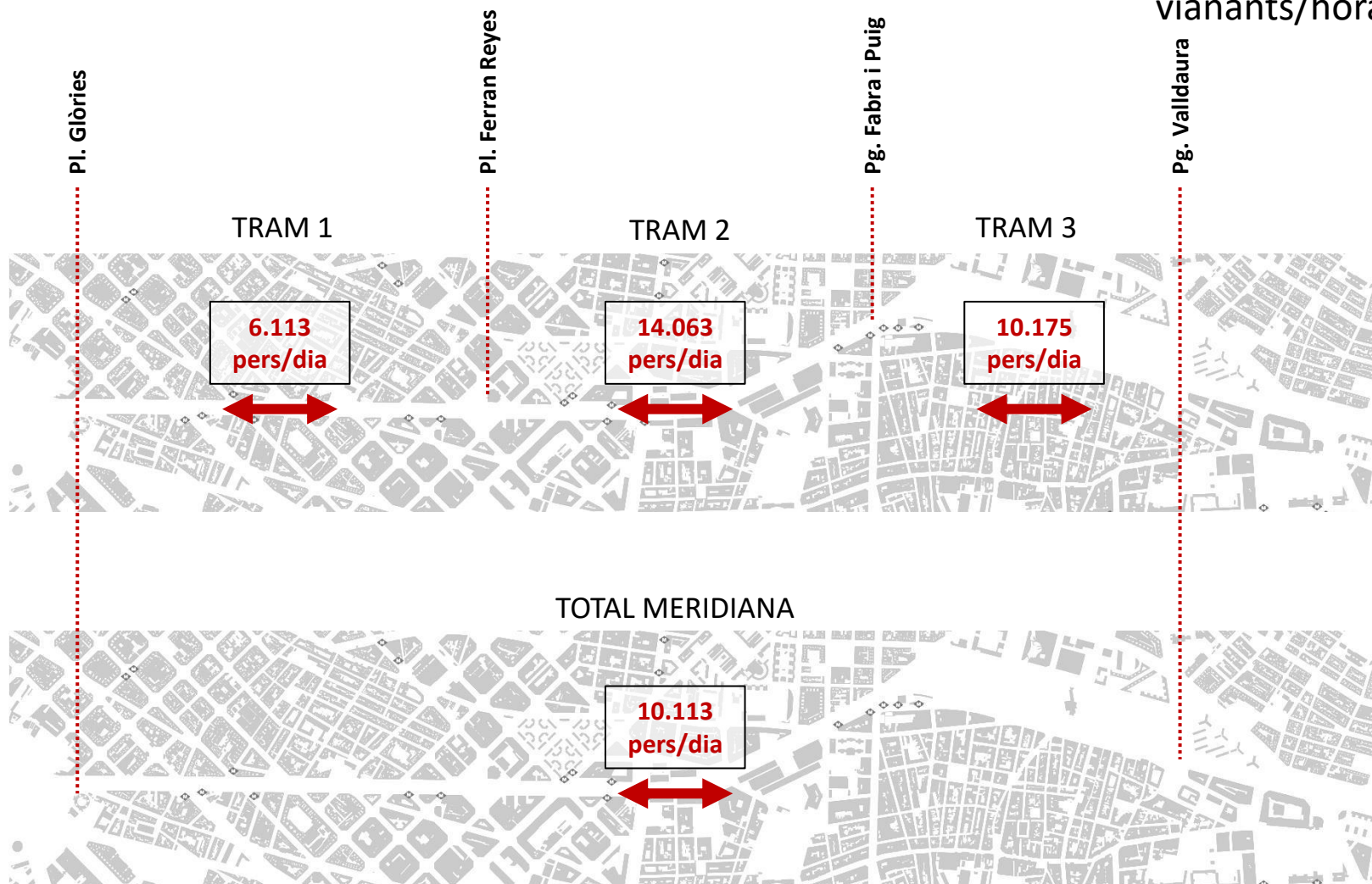


MOBILITAT DE **VIANANTS**: Desplaçaments longitudinals

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

Dia feiner (de dilluns a divendres)

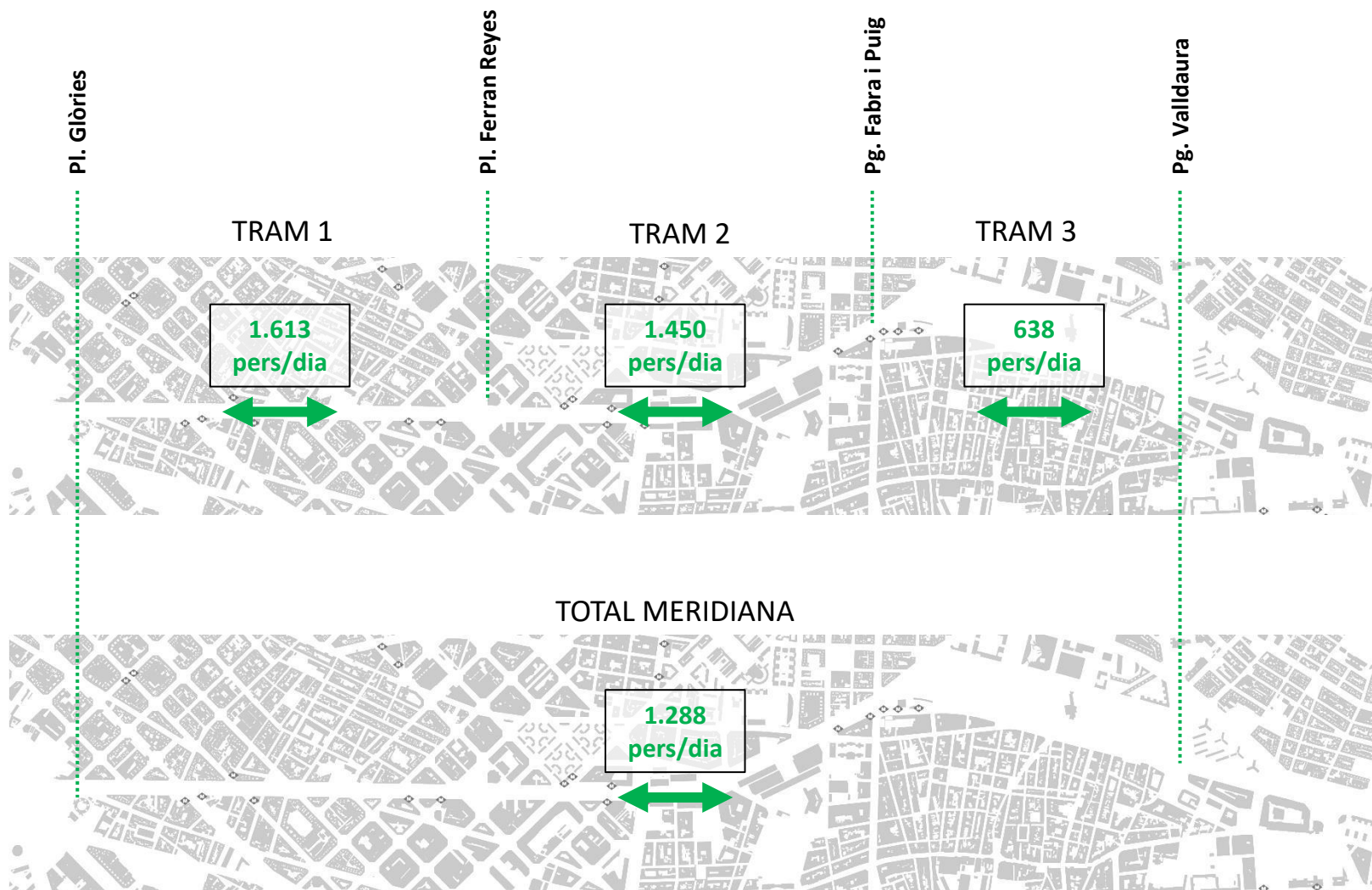
Cada dia hi ha una mitjana de desplaçaments a peu de 890 vianants/hora.



MOBILITAT DE BICICLETES: Desplaçaments longitudinals

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

Dia feiner (de dilluns a divendres)

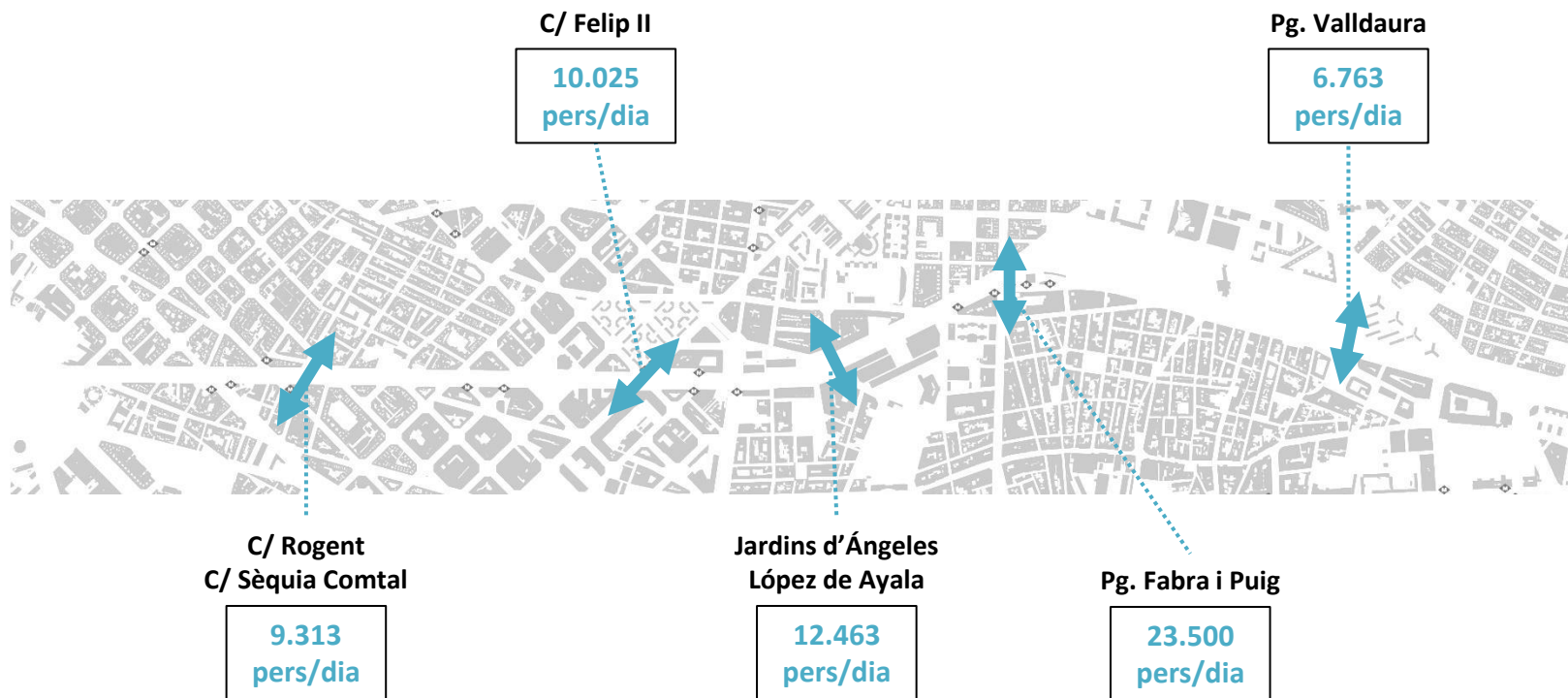


MOBILITAT DE VIANANTS + BICICLETES: Desplaçaments transversals

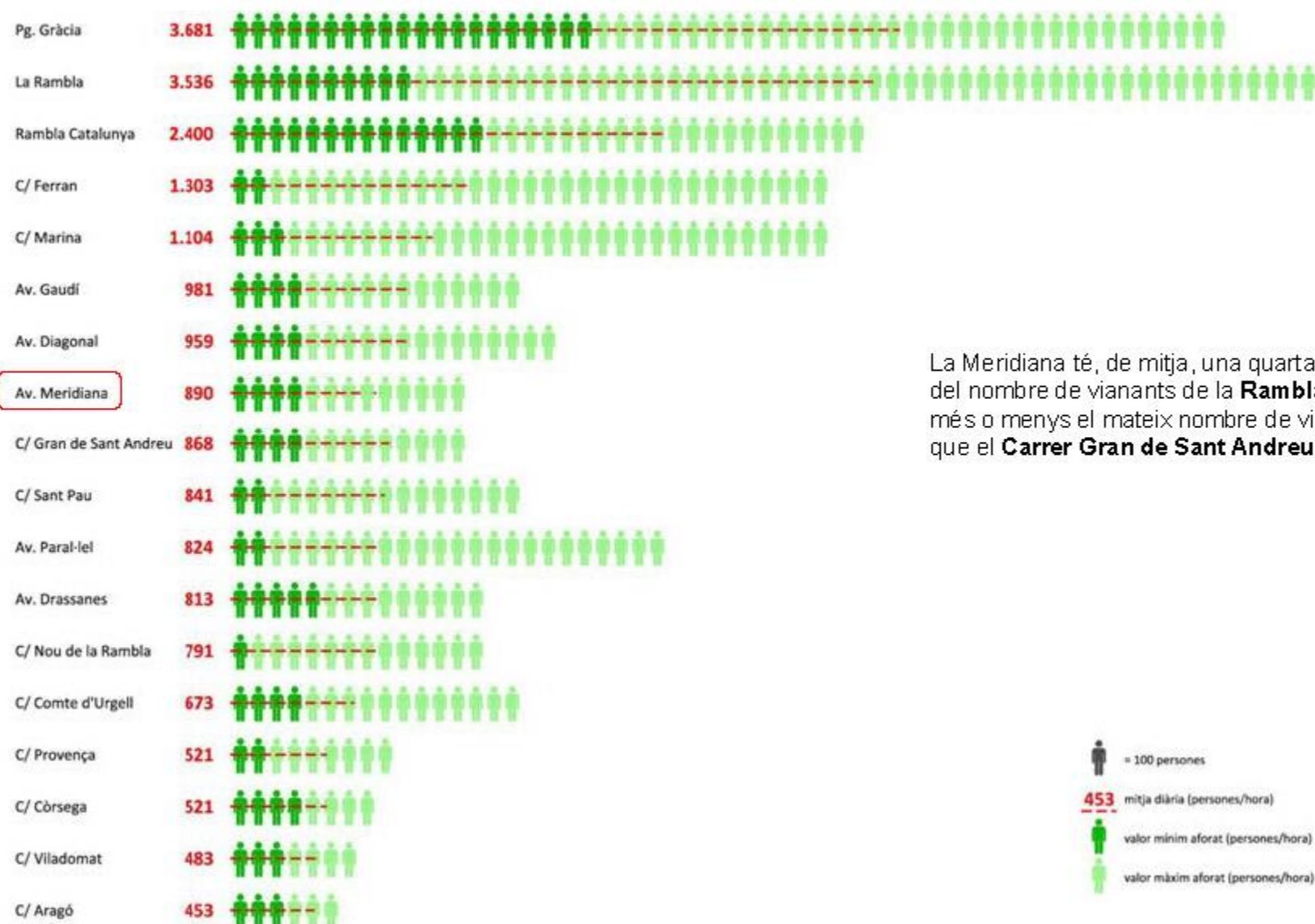
Persones/dia (de 8:30 a 20:00)

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.



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**.

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, ...).

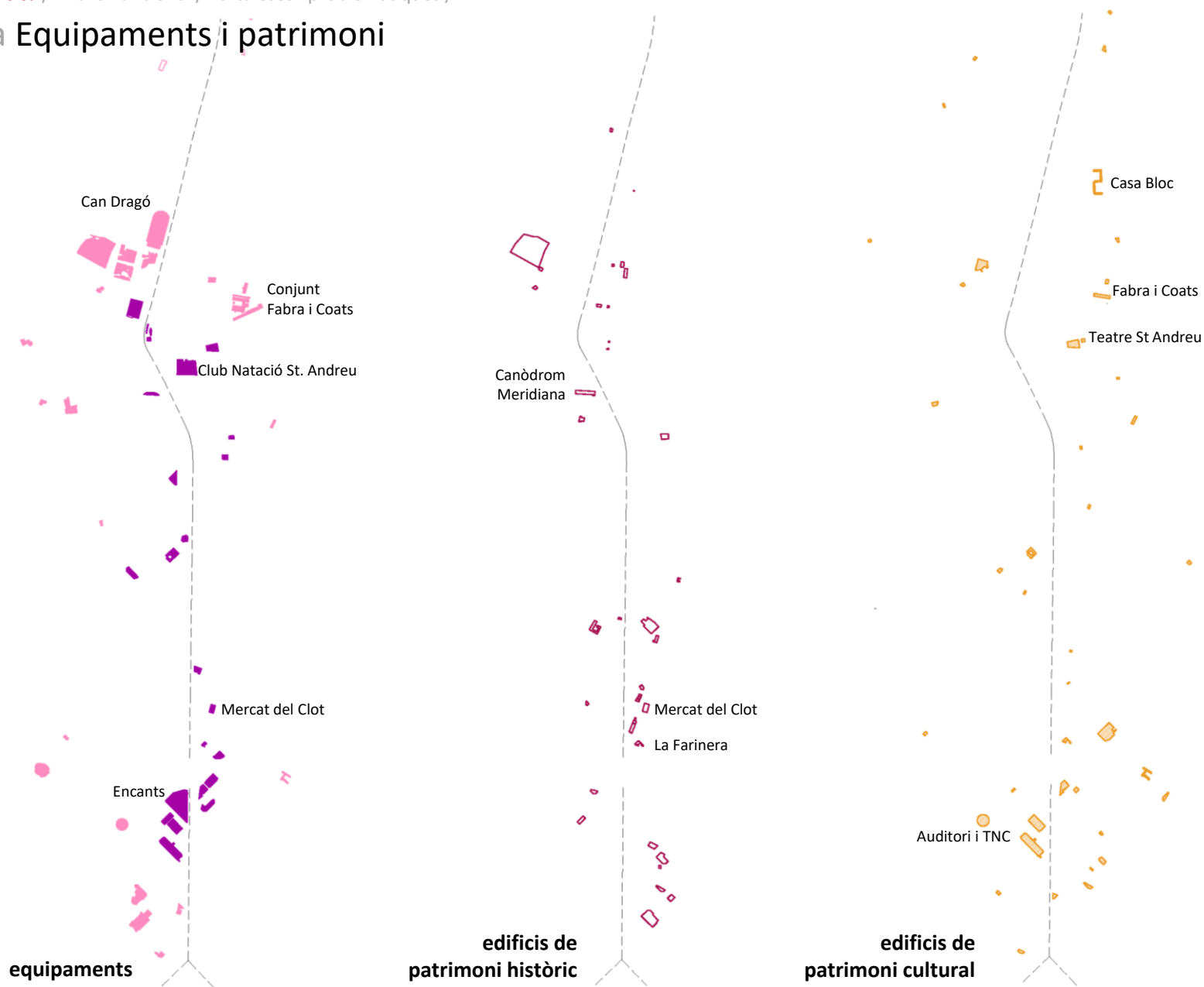
Radi d'influència: 100m



Radi d'influència: 200m



Anàlisi física Equipaments i patrimoni



Anàlisi física Espais actius

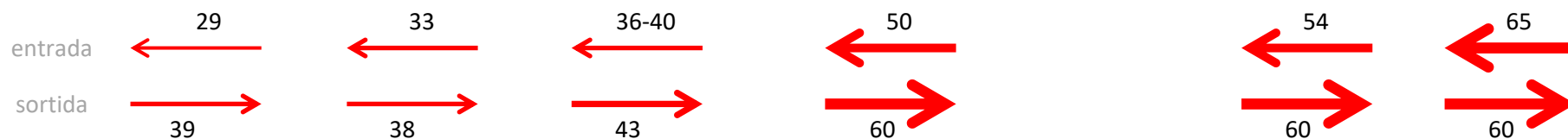
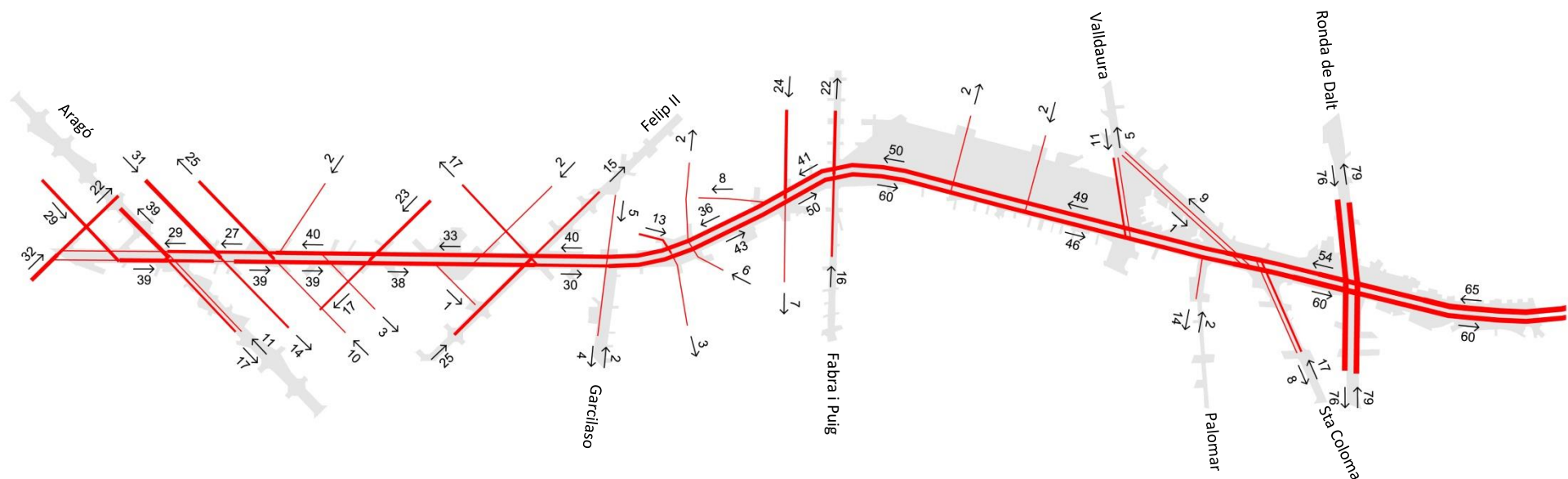


Anàlisi física Plantes baixes

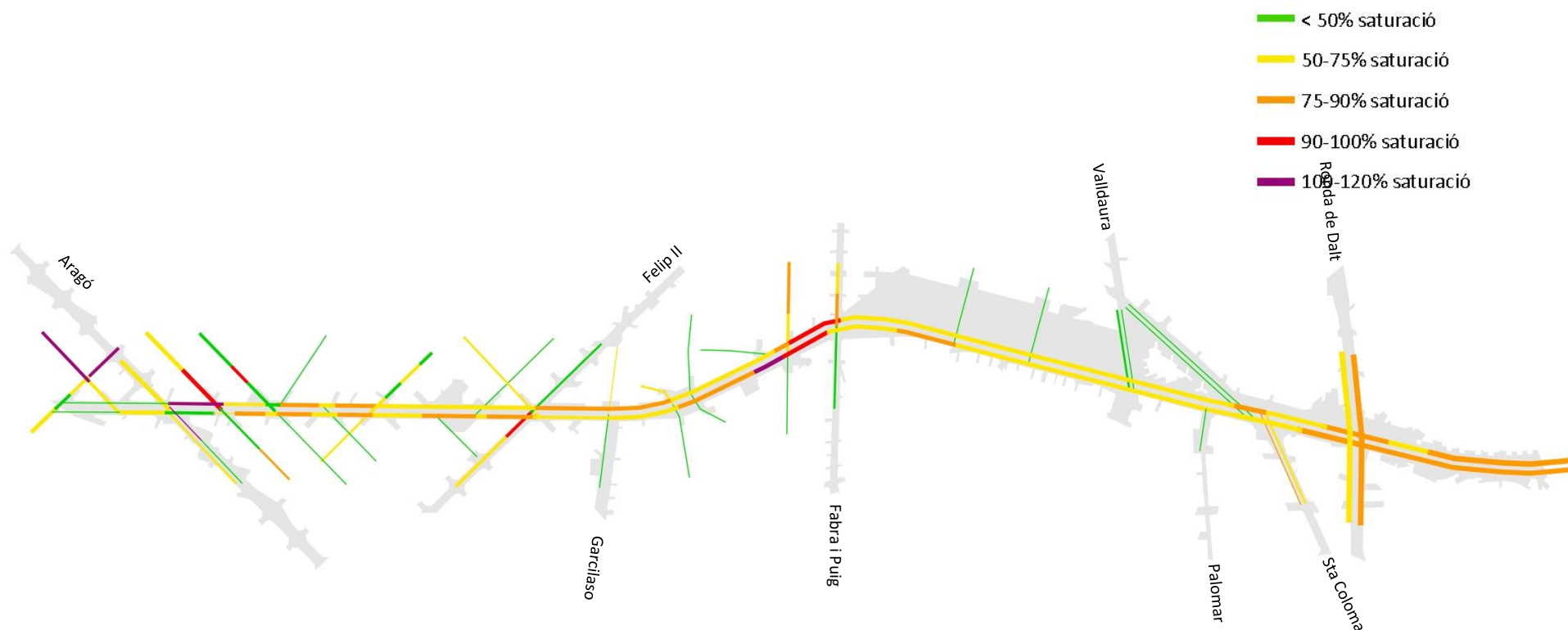


Anàlisi funcional Mobilitat de vehicles : IMD 2015

←² IMD (veh./dia en milers)

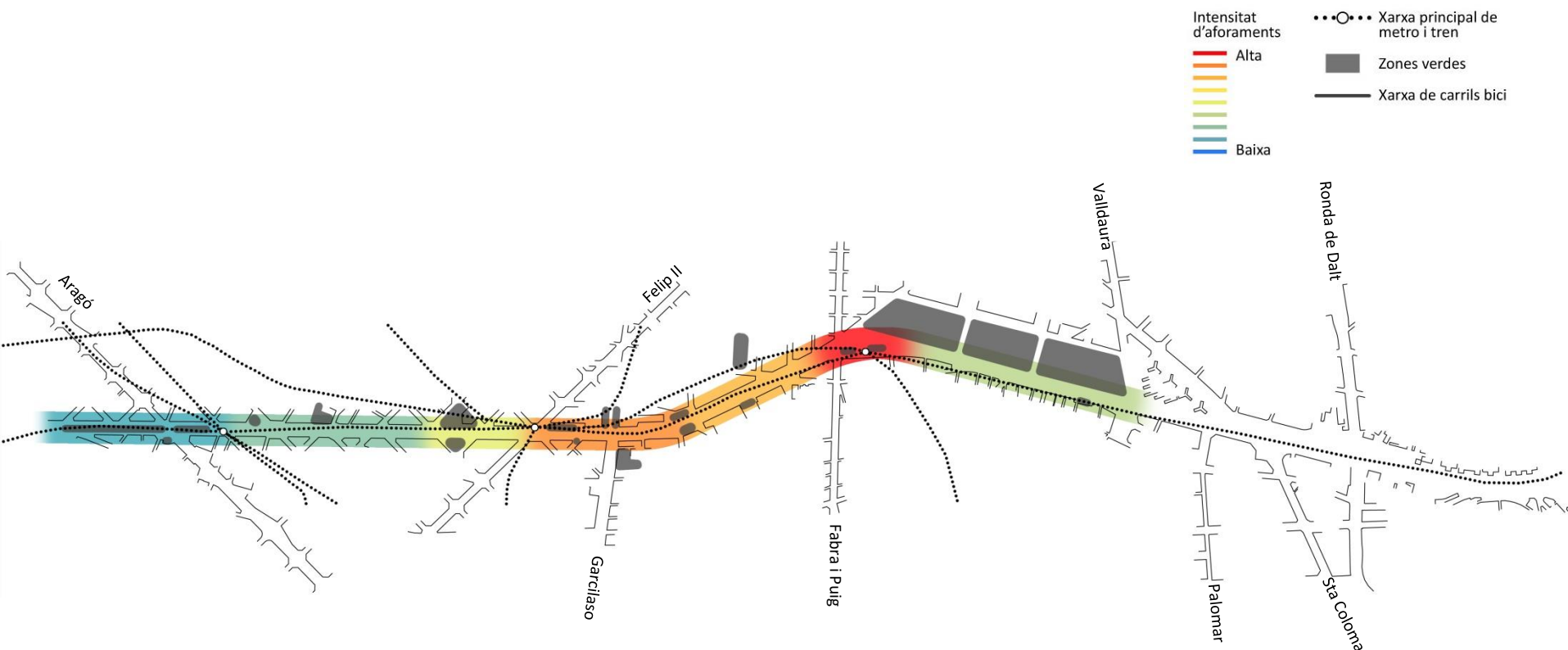


Anàlisi funcional Mobilitat de vehicles : Saturació de la xarxa viària



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 longitudinal de vianants

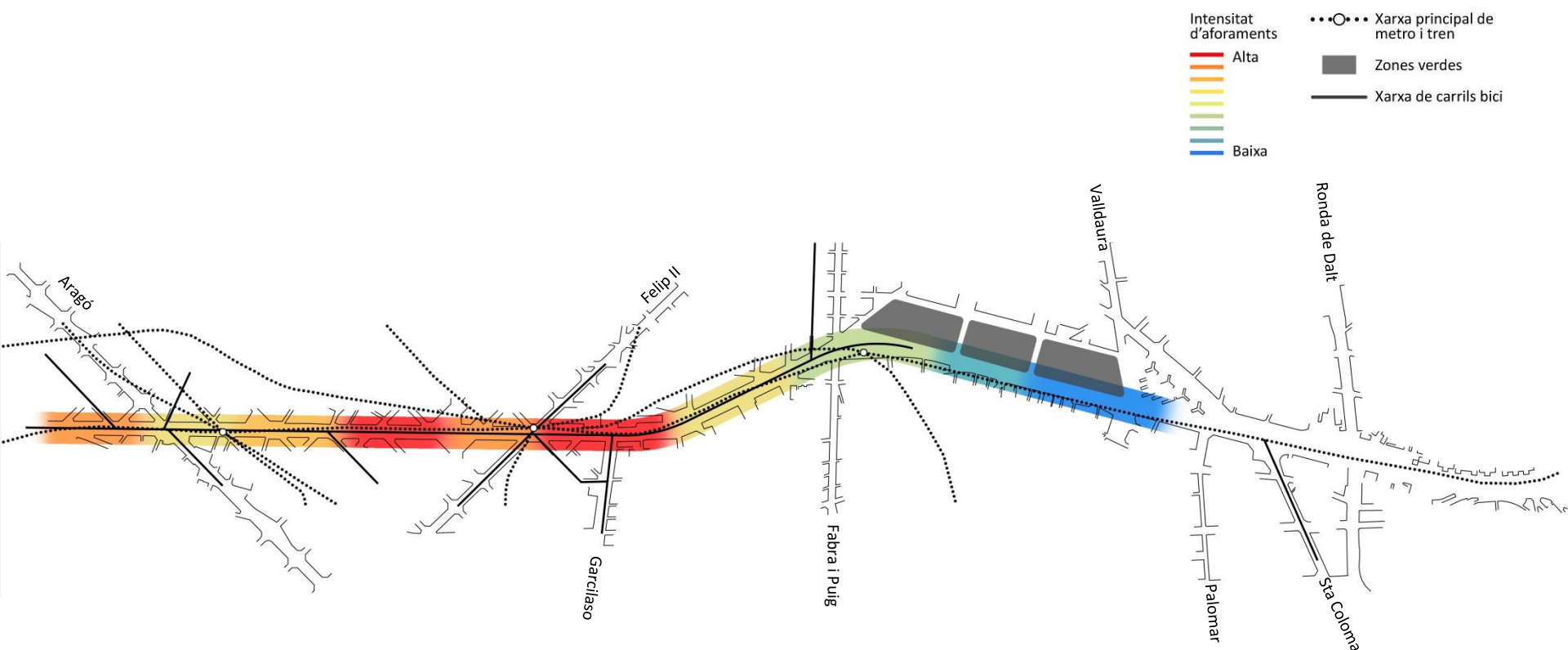


La mobilitat longitudinal de vianants es concentra al tram central, **entre les estacions de La Sagrera i de Sant Andreu Arenal**, especialment en aquesta última.

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 està molt vinculat a la **mobilitat obligada**.

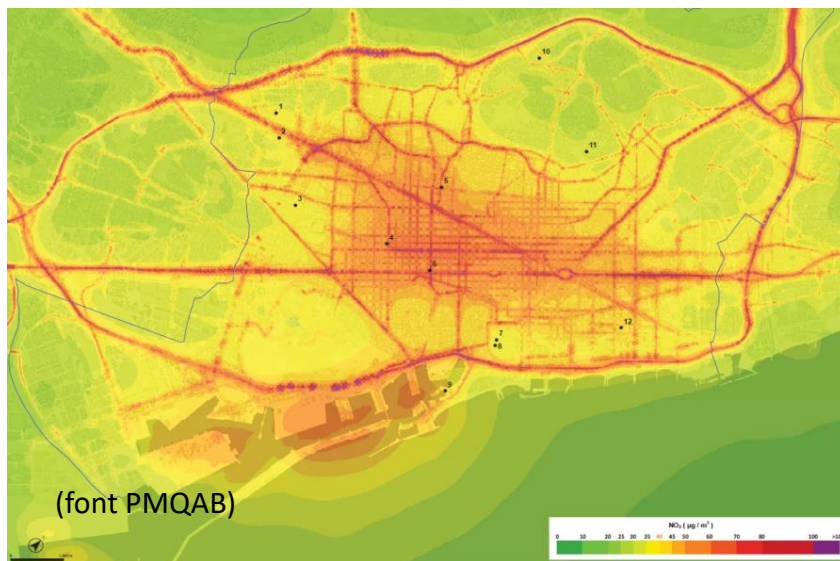
Anàlisi funcional Mobilitat longitudinal de ciclistes



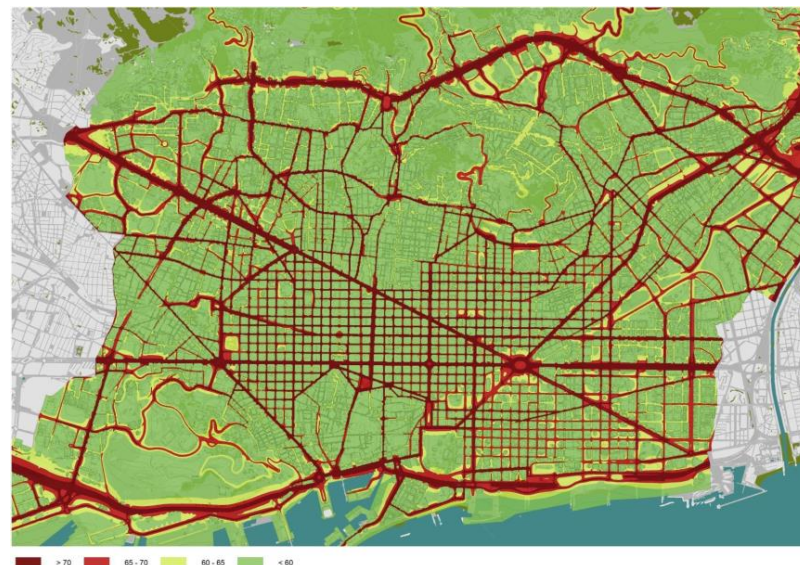
La mobilitat longitudinal de ciclistes es concentra al tram central **entre Glòries i Dublín**, especialment a l'alçada de l'intercanviador de La Sagrera i de l'estació de metro Navas.

La mobilitat longitudinal de ciclistes està lligada a la presència de **carril bici** i, igual que en el cas dels vianants, als **nodes de transport**.

Es supera el llindar de NO₂



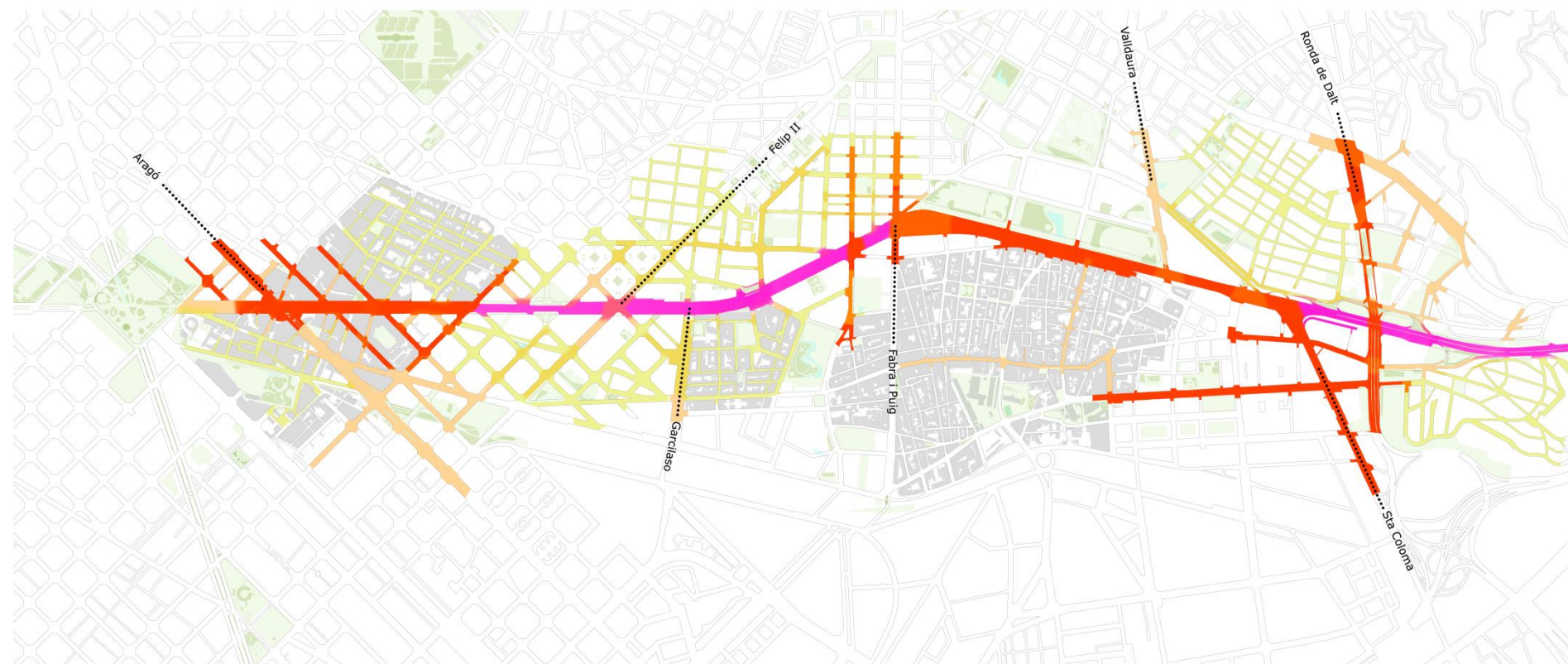
55 % de la població > 65 dB(A) (font



Aquest territori ha estat superant de forma persistent els límits legiscats per la UE de diòxid de nitrogen (NO₂), i de partícules en suspensió PM₁₀. 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/m³ 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.

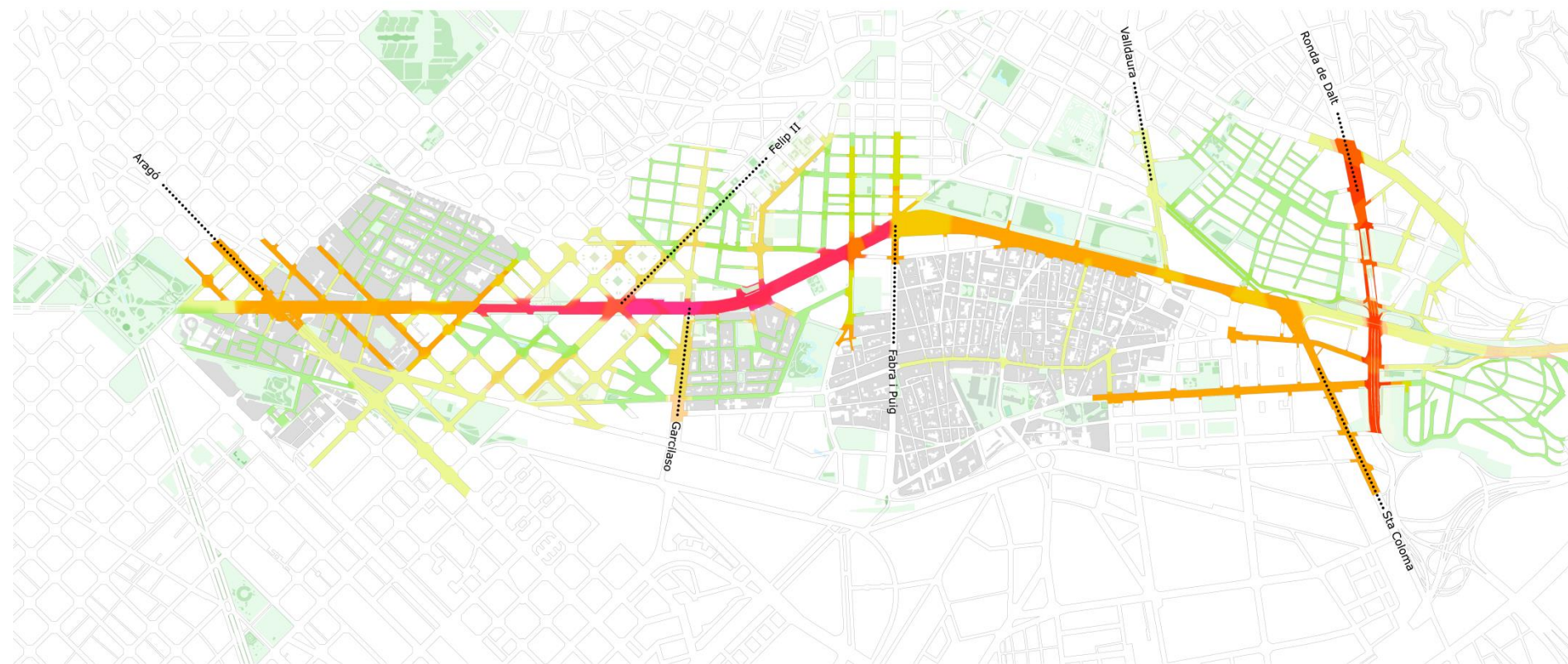
<http://w20.bcn.cat/WebMapaAcustic/>

LLEGENDA

Interval·ls en decibels dB(A)

- > 80
- 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/>

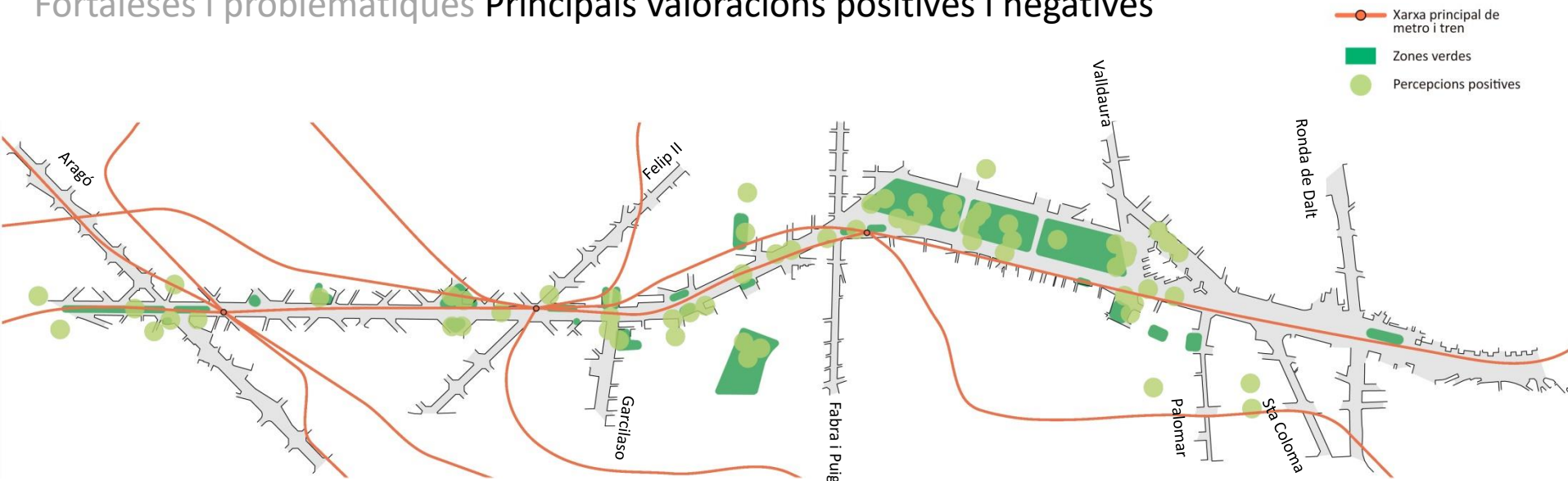
LLEGENDA

Interval·ls en decibels dB(A)

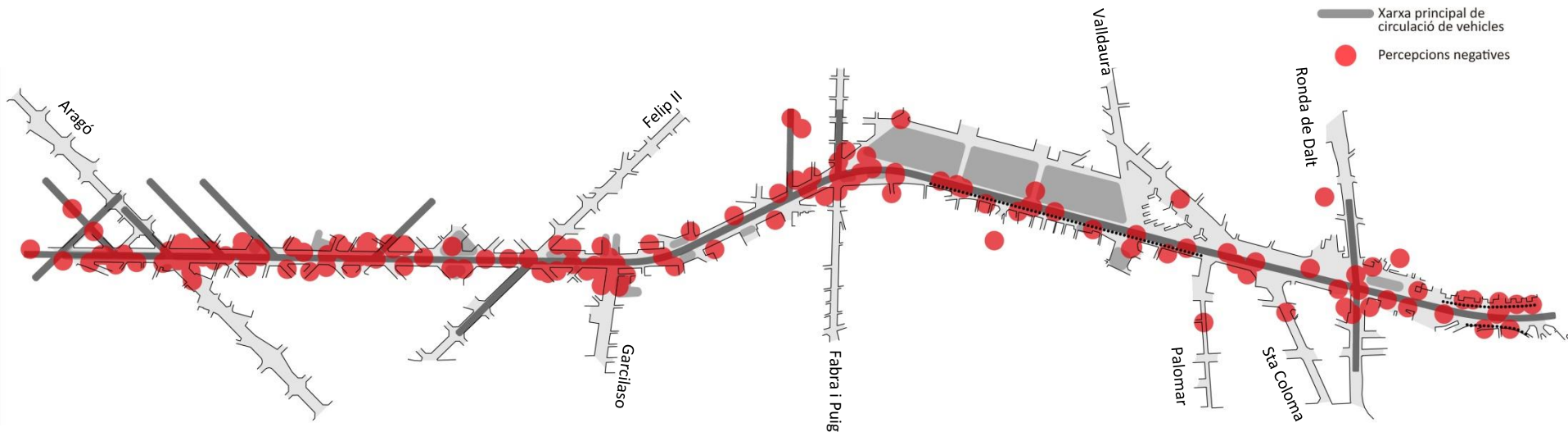
- > 80
- de 75 a 80
- de 70 a 75
- de 65 a 70
- de 60 a 65
- de 55 a 60
- de 50 a 55
- de 45 a 50
- < 45



Fortaleses i problemàtiques Principals valoracions positives i negatives

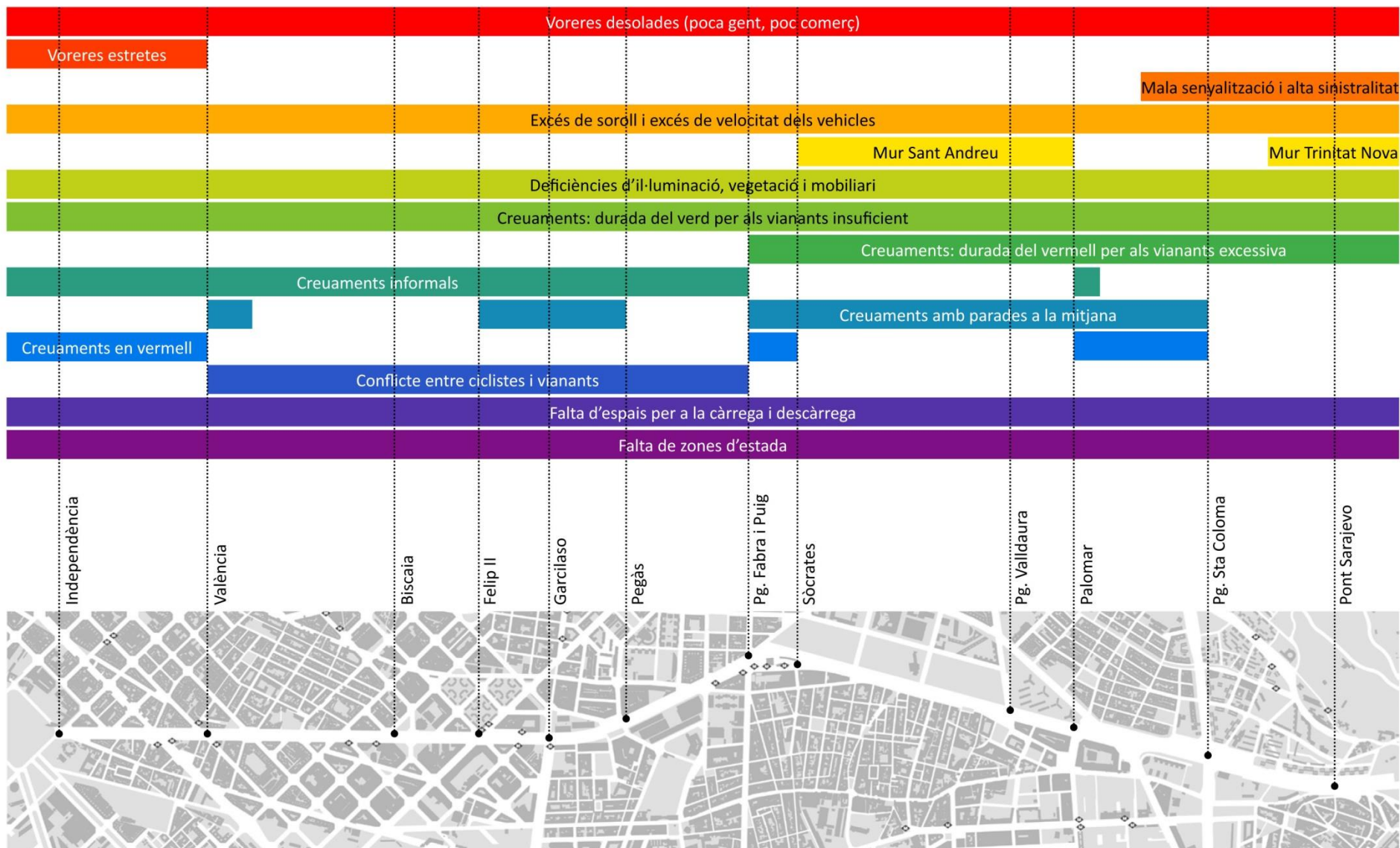


Aspectes més ben valorats pels usuaris: **Zona de Can Dragó** i la bona connexió amb el **transport públic**.

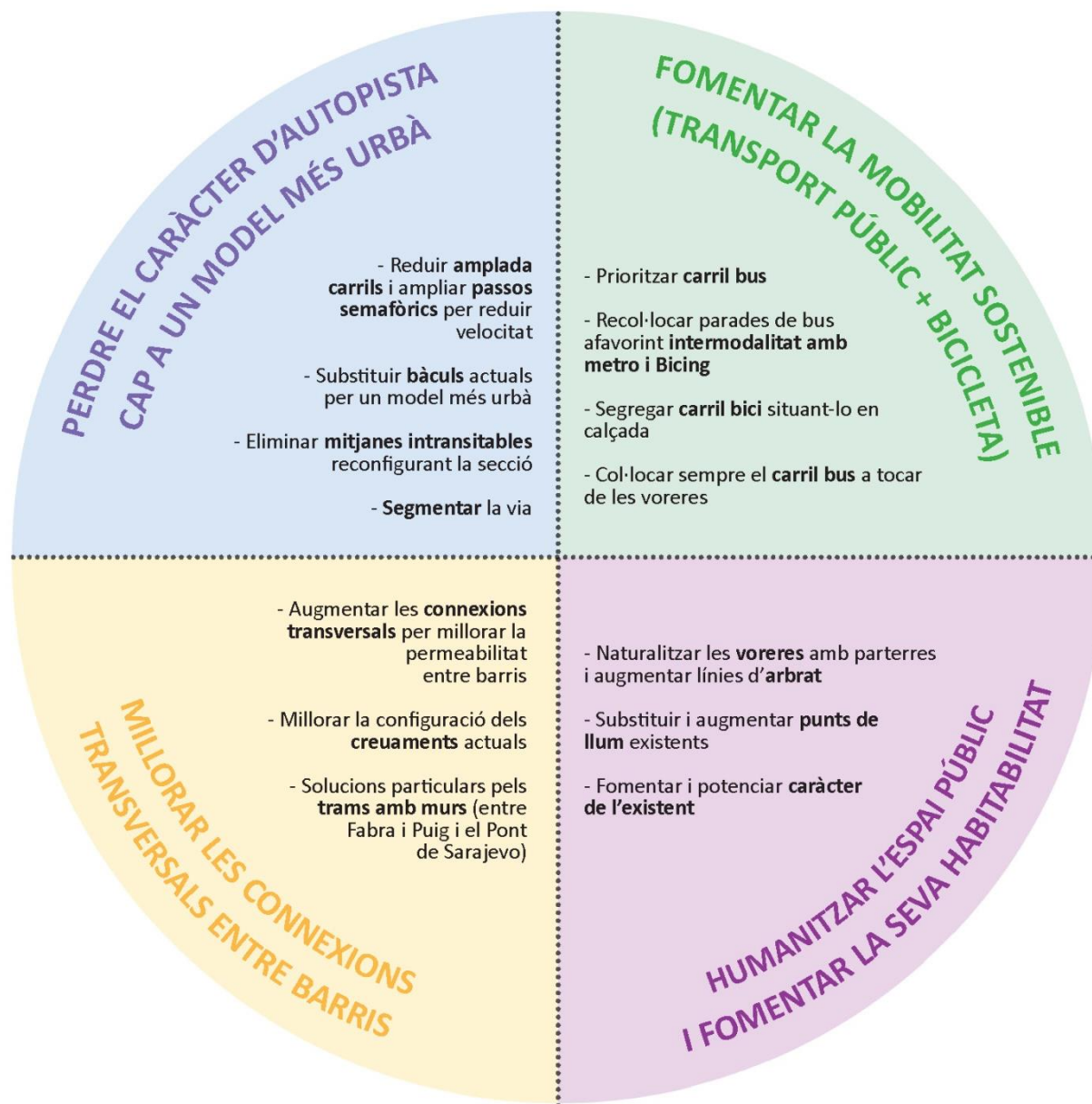


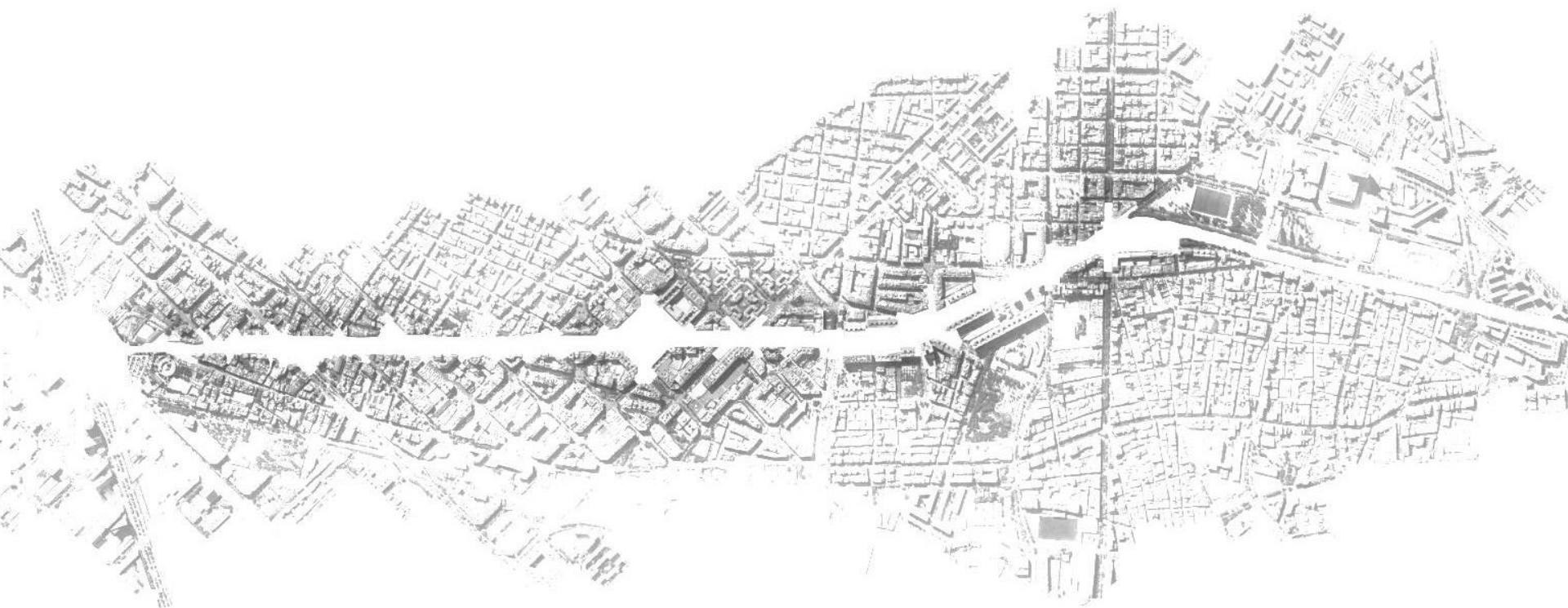
Aspectes més criticats pels usuaris: Excés de **vehicles**, la dificultat en els **creuaments**, el **carril bici**, l'**enllumenat públic** i el **poc atractiu estètic** de la via.

Fortaleses i problemàtiques Resum de problemàtiques



Estratègies Definició i materialització d'estratègies





1. Anàlisi. Resum diagnosis.
2. **Estratègia general**
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.

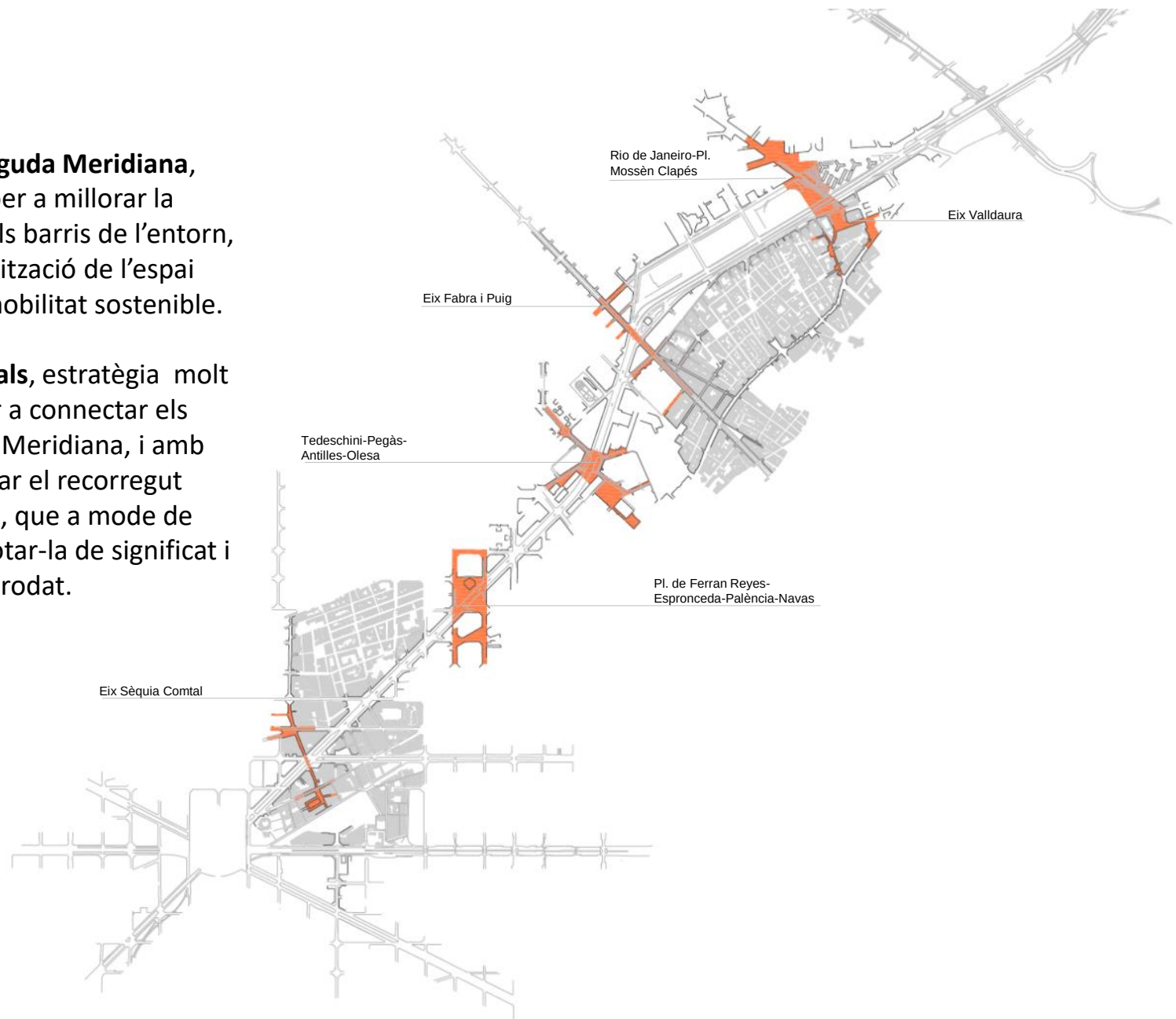
ACORD DE LA CEUM DEL 22 DE SETEMBRE DE 2015

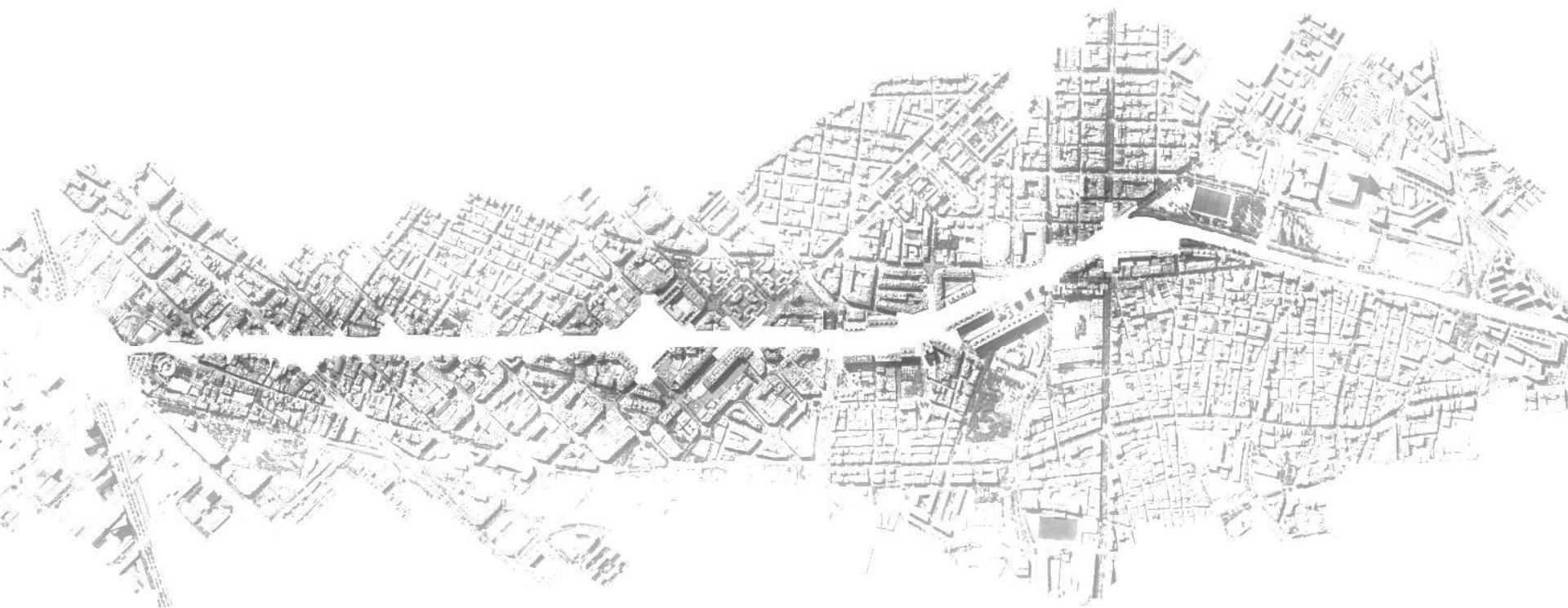


Estratègia

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.



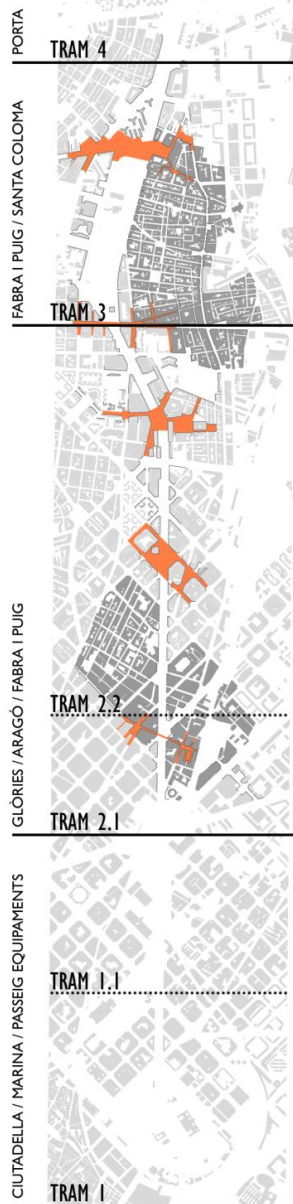


1. Resum diagnosi. Temes pendents
2. Estratègia general
3. **Propostes**
4. Mobilitat
5. Participació i calendari
6. Actuacions a curt termini

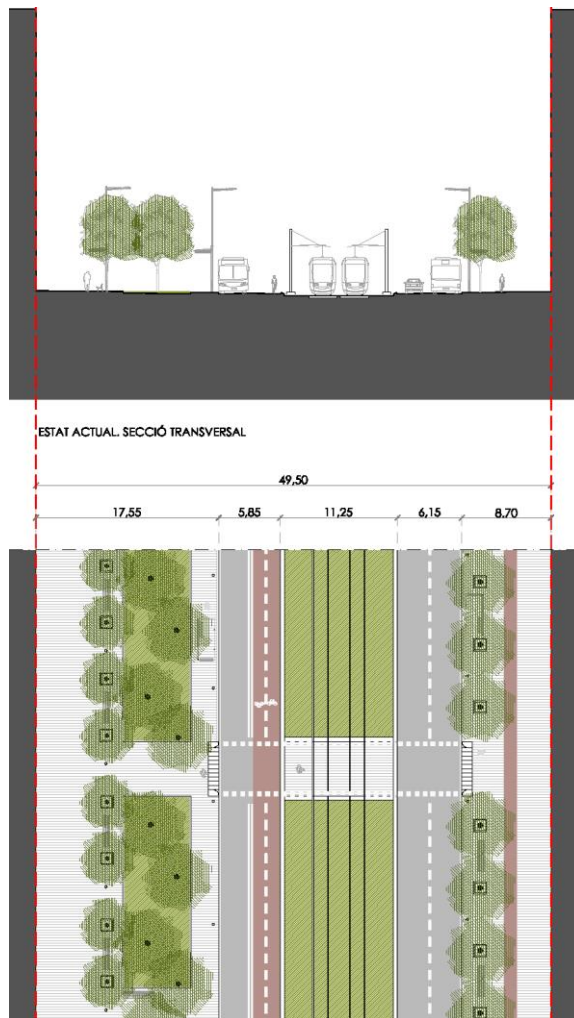
Propostes Introducció



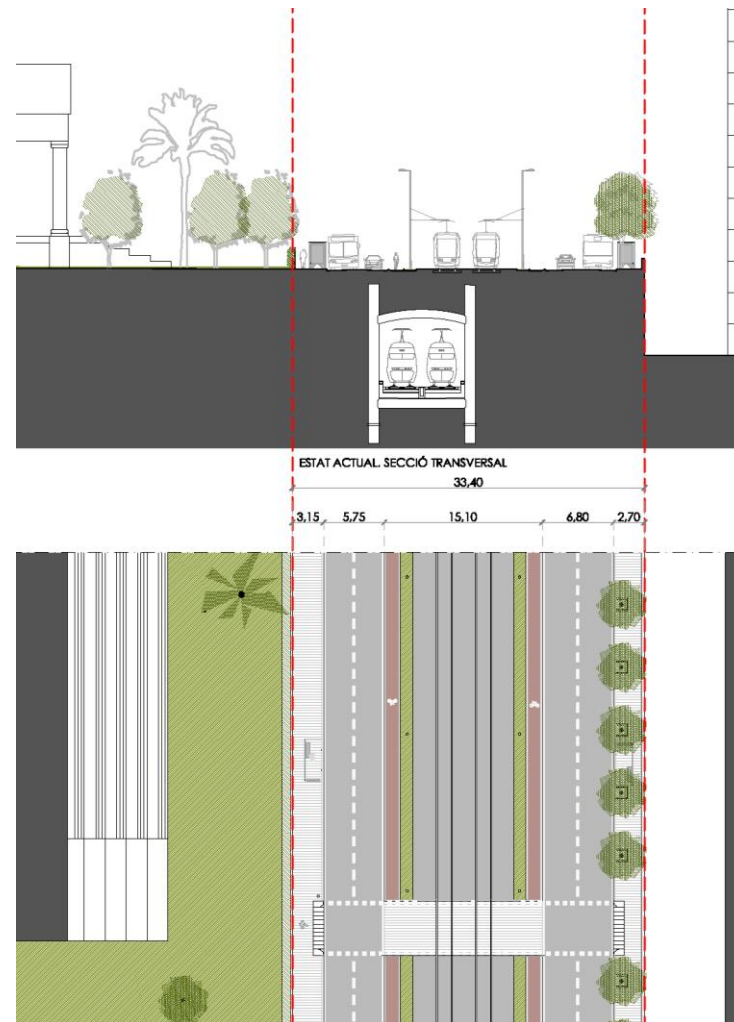
Trams 1.1 i 1.2. Estat actual



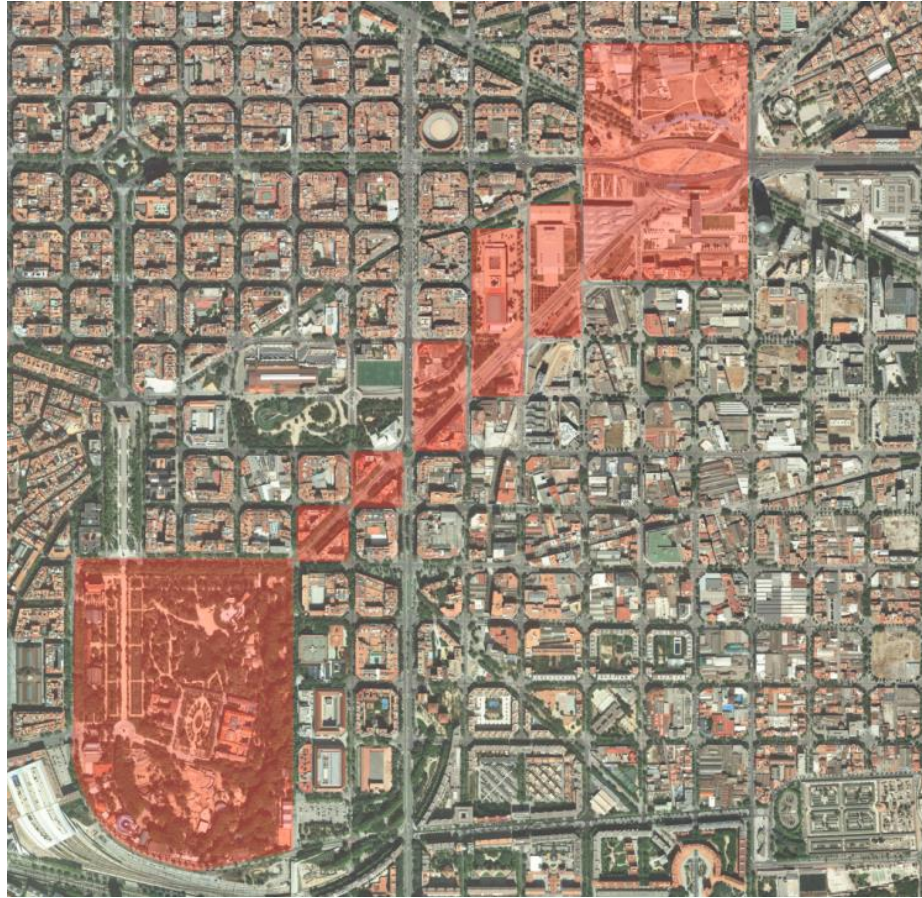
ESTAT ACTUAL. TRAM 1.1



ESTAT ACTUAL. TRAM 1.2



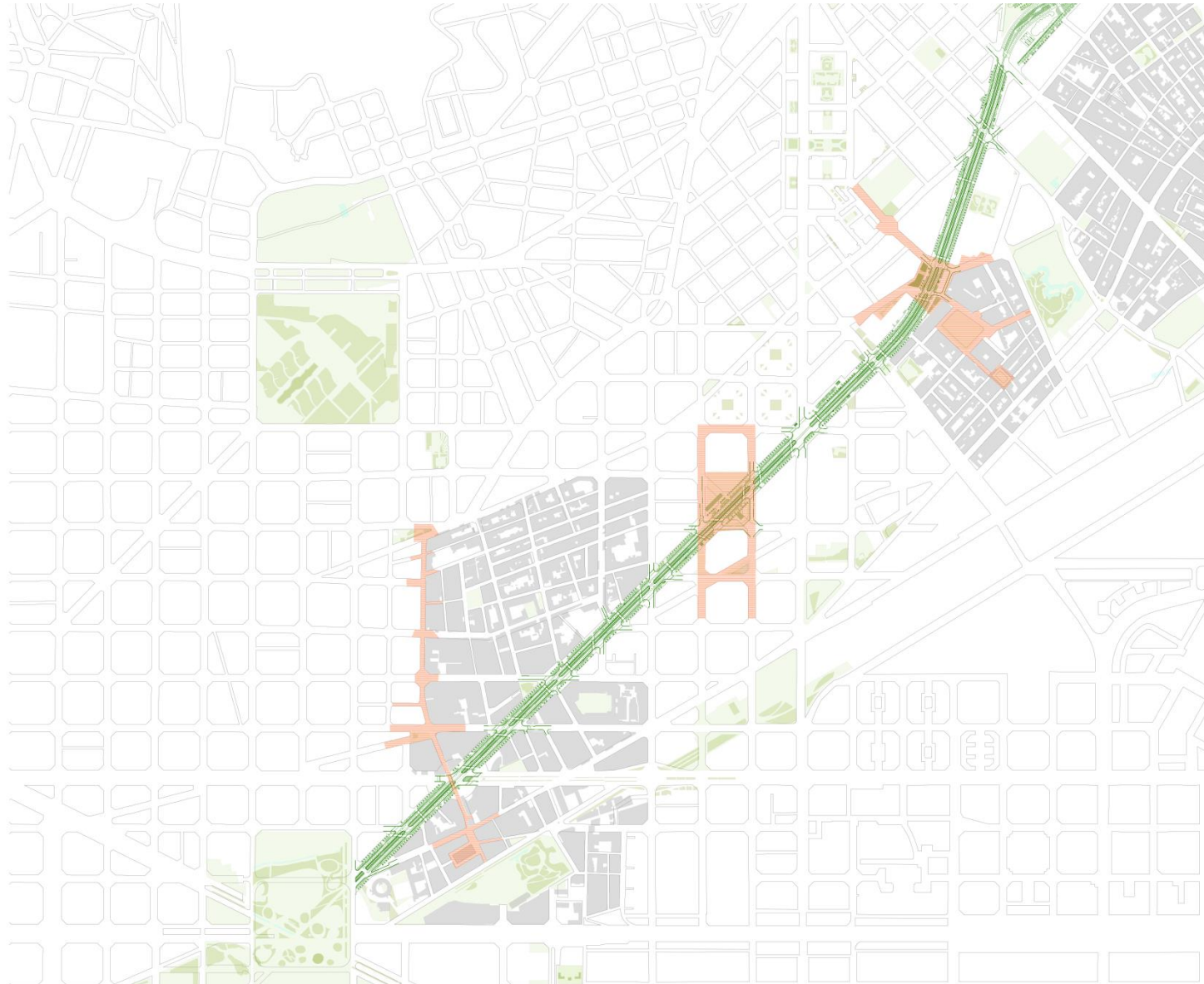
Trams 1.1 i 1.2 Criteris d'actuació



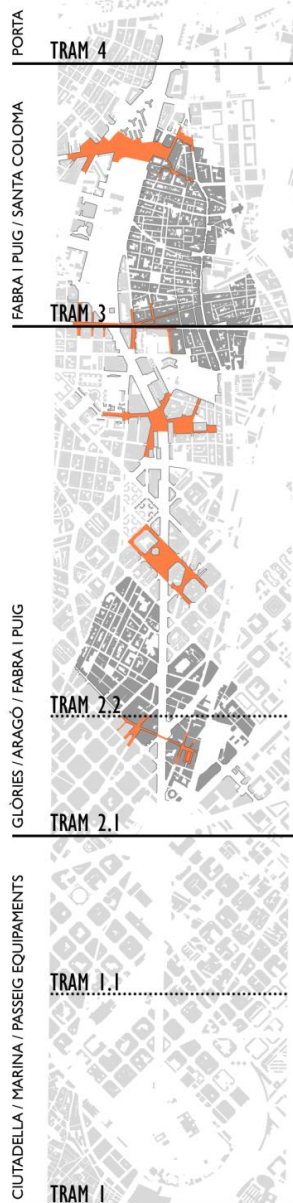
ELS FLUXES DE CIRCULACIÓ DESPRÉS DE GLÒRIES SÓN MOLT BAIXOS, AIXÍ QUE ES PROPOSA REDIBUIXAR LES MACROÏLLES DELS EQUIPAMENTS REPRESENTANT L'ESQUEMA EIXAMPLE I REDUÏNT PRÀCTICAMENT A SERVEIS ELS CARRILS DIAGONALS DE MERIDIANA.



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



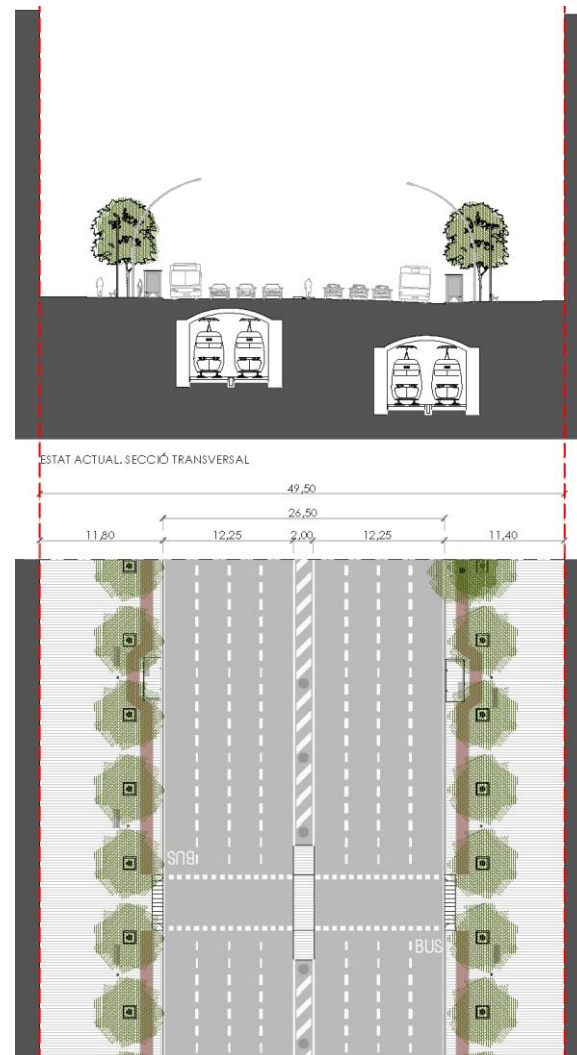
Tram 2.1 i 2.2. Estat actual



ESTAT ACTUAL. TRAM 2.1 (Rambla central)



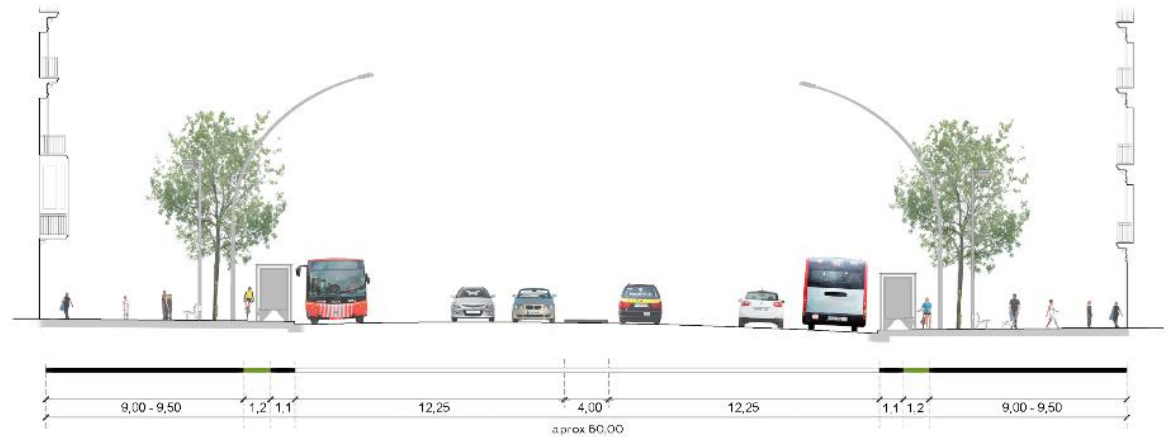
ESTAT ACTUAL. TRAM 2.2



Comparativa entre Avinguda Meridiana i Avinguda Diagonal

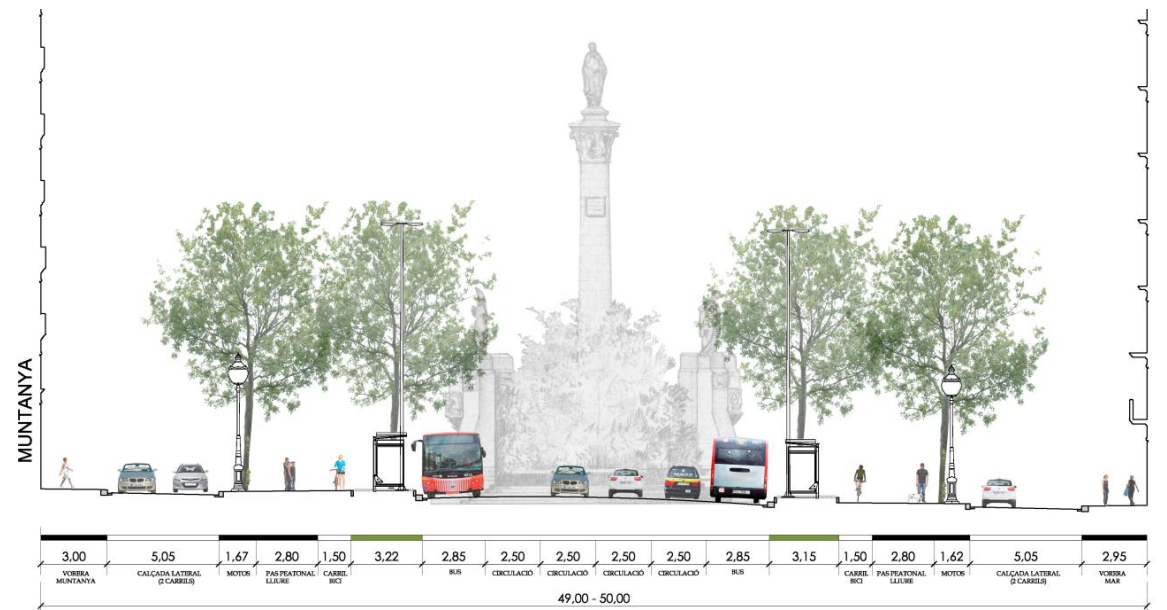
Avinguda Meridiana

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



Avinguda Diagonal

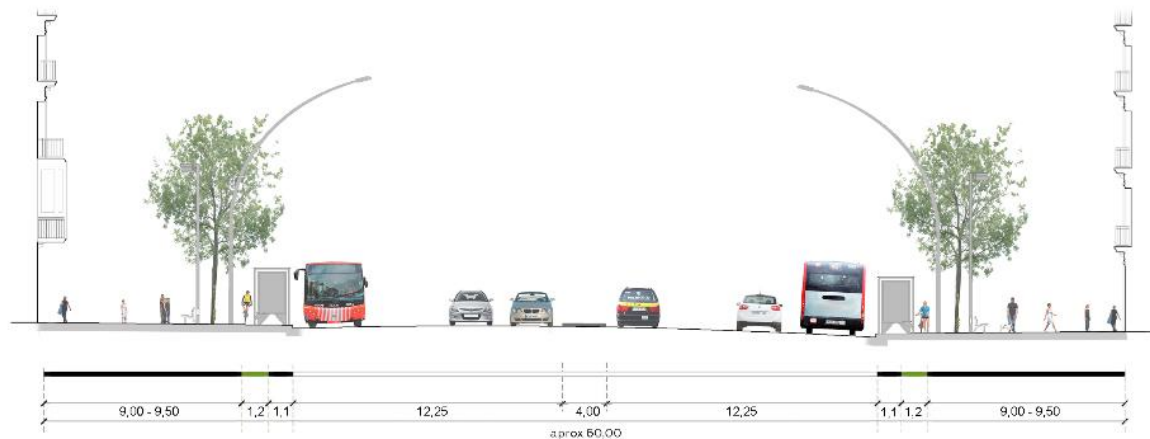
$$2+(2+1)+(2+1)+2=10$$



Comparativa entre Avinguda Meridiana i Avinguda Diagonal Reformada

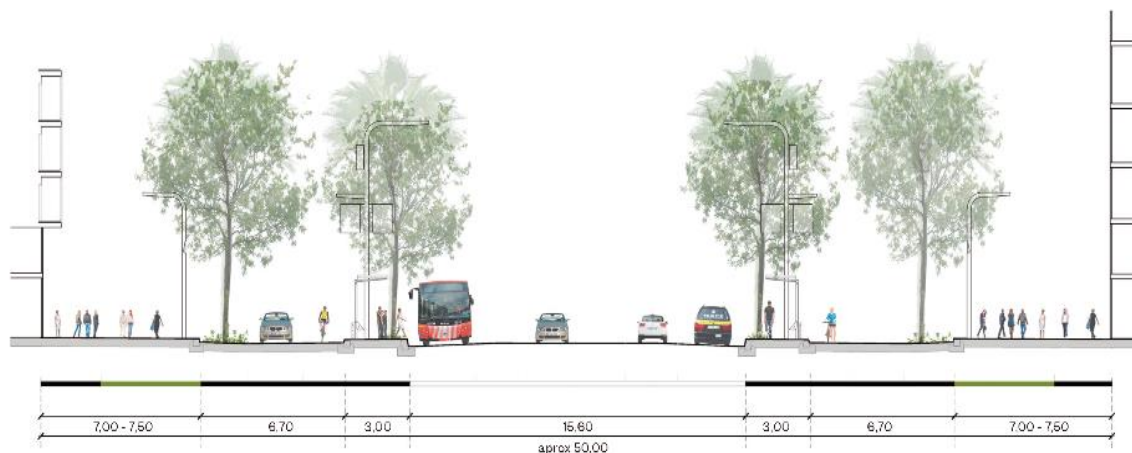
Avinguda Meridiana

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



Avinguda Diagonal Reformada

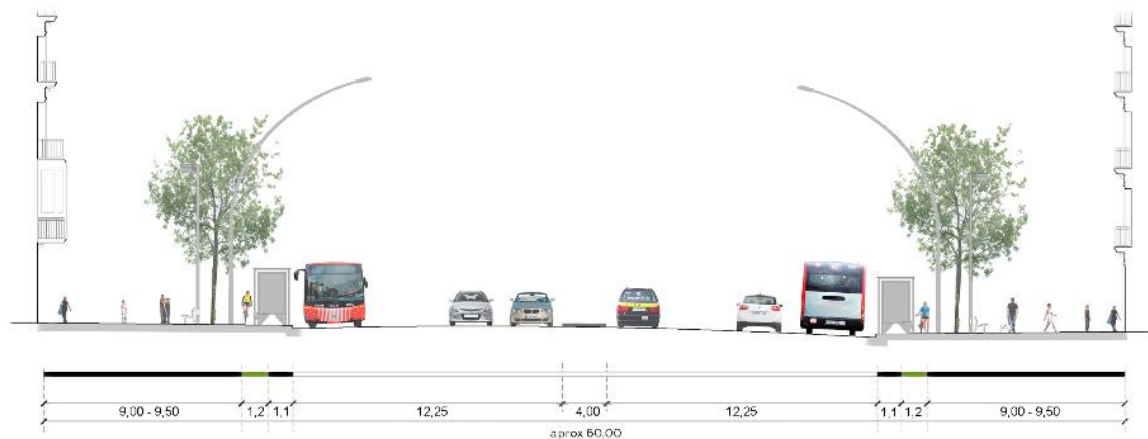
$$1+(2+1)+(2+1)+1=8$$



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

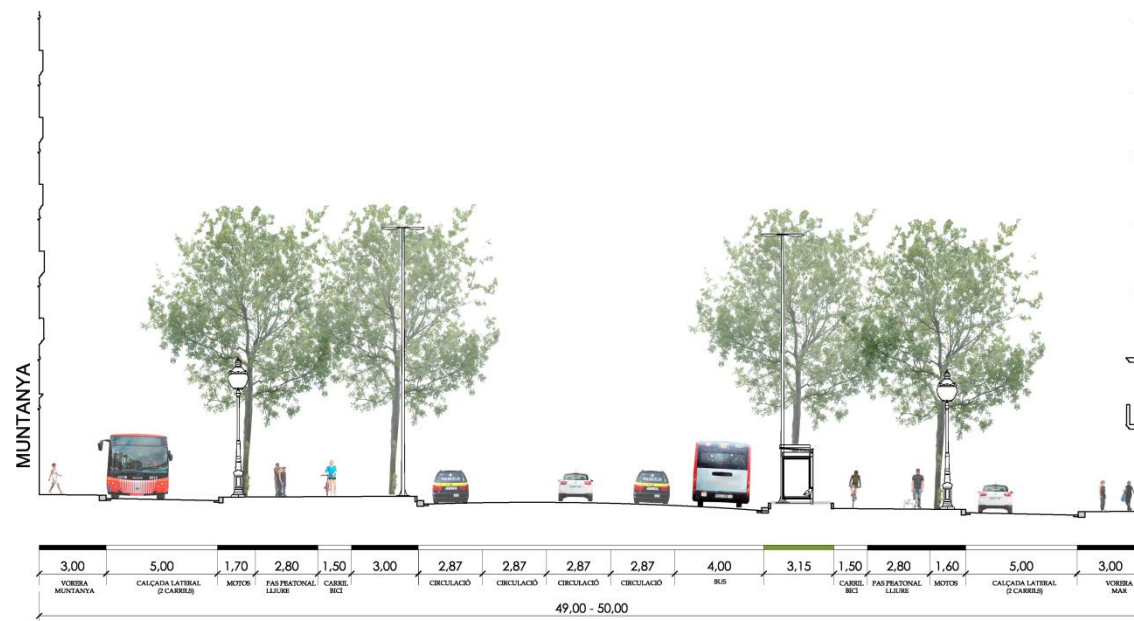
Avinguda Meridiana

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

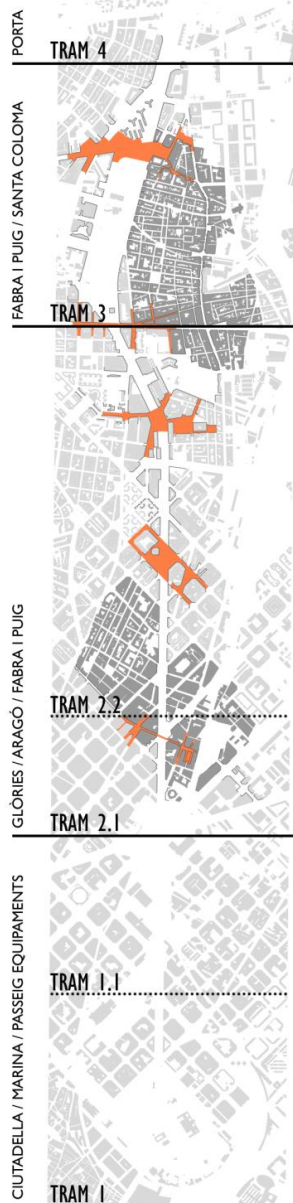


Gran Via Corts Catalanes

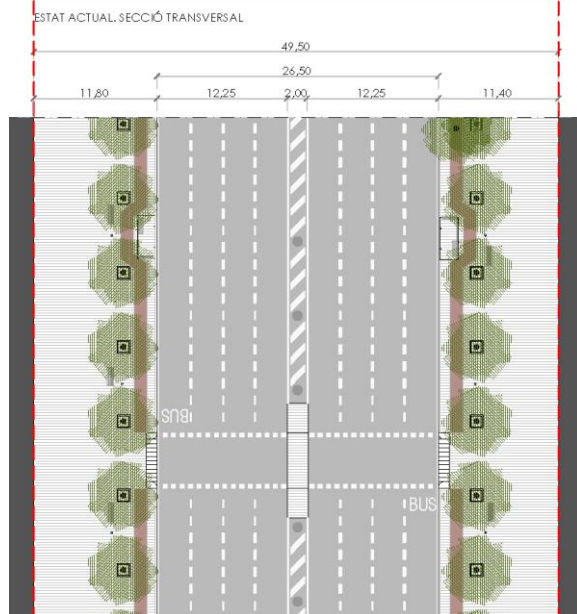
$$1+(4+1)+2=8$$



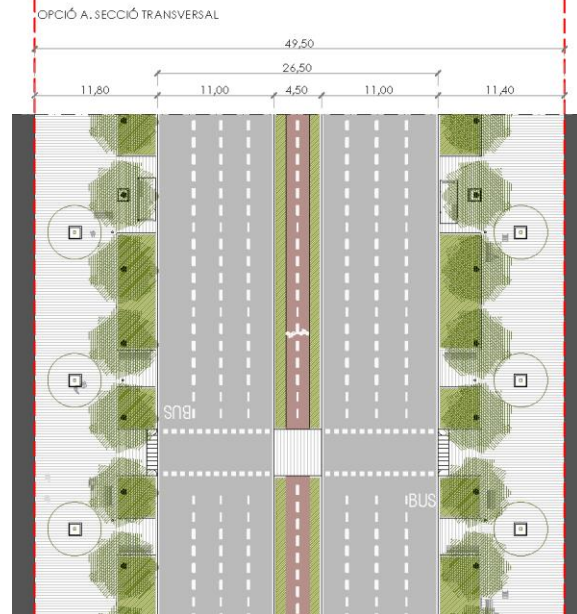
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció A



ESTAT ACTUAL



NO MODIFICAR VORERES MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES



Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció A

ESTAT ACTUAL



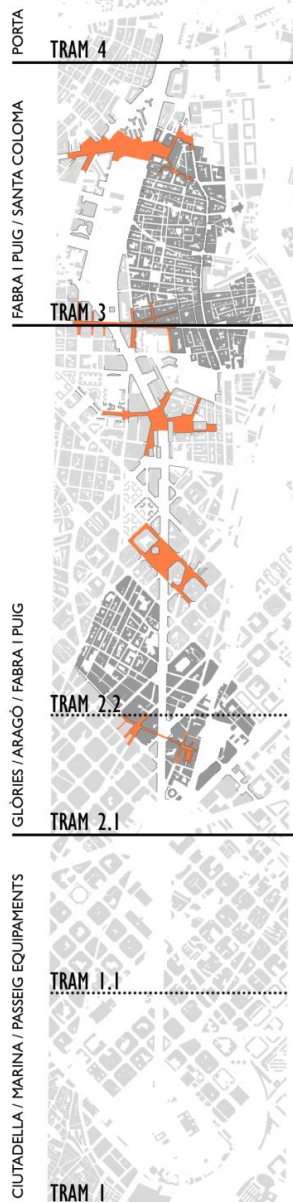
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció A

OPCIÓ A

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



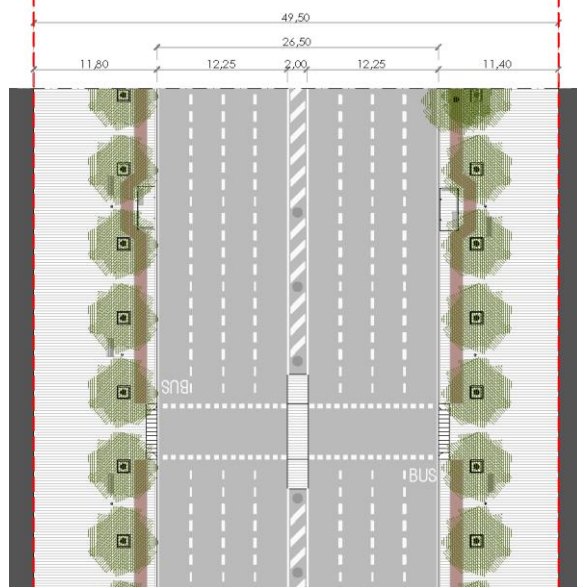
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció B



ESTAT ACTUAL



ESTAT ACTUAL, SECCIÓ TRANSVERSAL

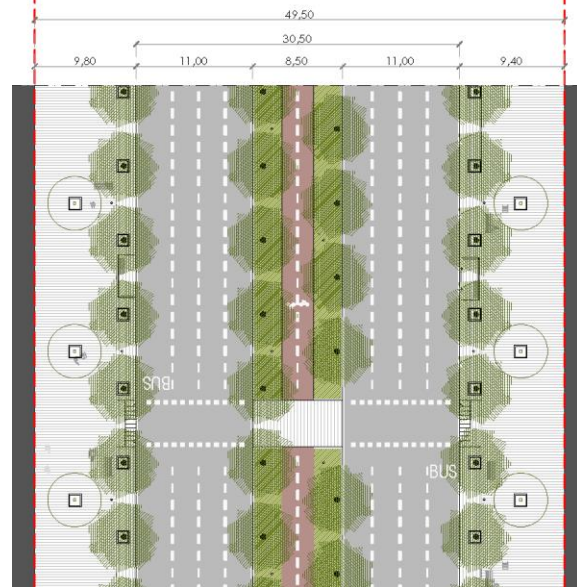


REDUIR VORERES

MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES



OPCIÓ B, SECCIÓ TRANSVERSAL



Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció B

ESTAT ACTUAL



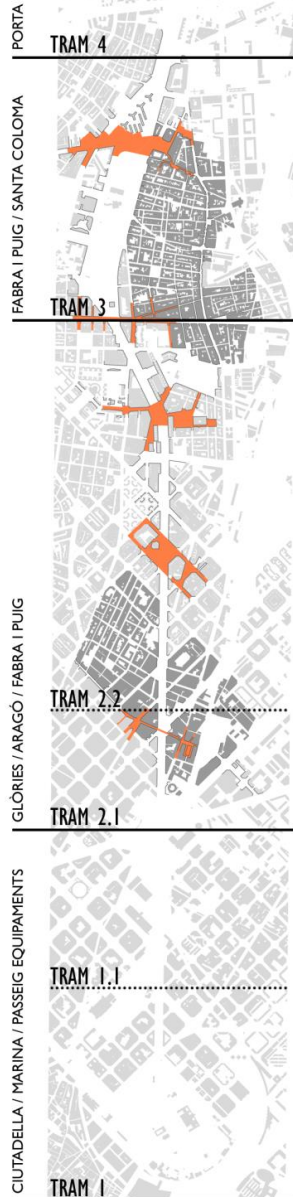
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció B

OPCIÓ B

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



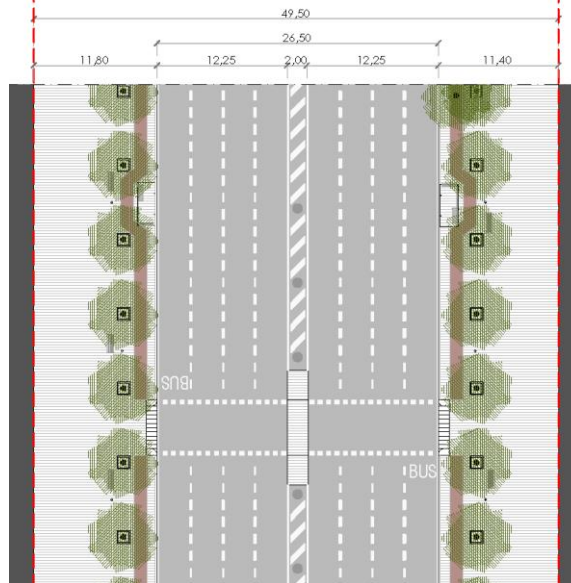
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció C



ESTAT ACTUAL



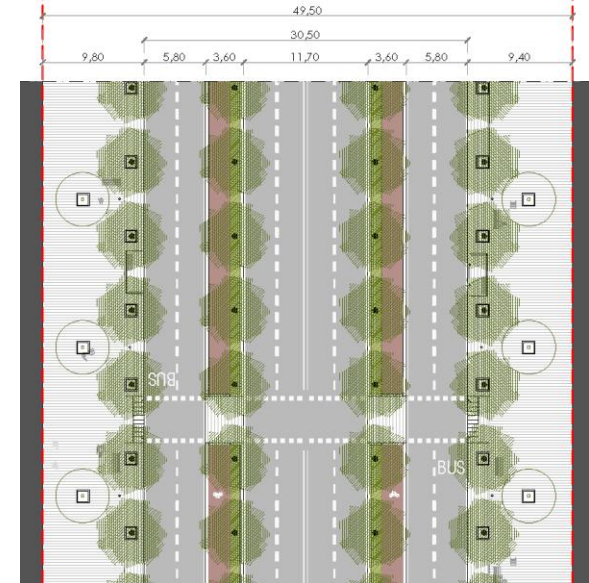
ESTAT ACTUAL, SECCIÓ TRANSVERSAL



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



OPCIÓ C, SECCIÓ TRANSVERSAL



Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció C

ESTAT ACTUAL



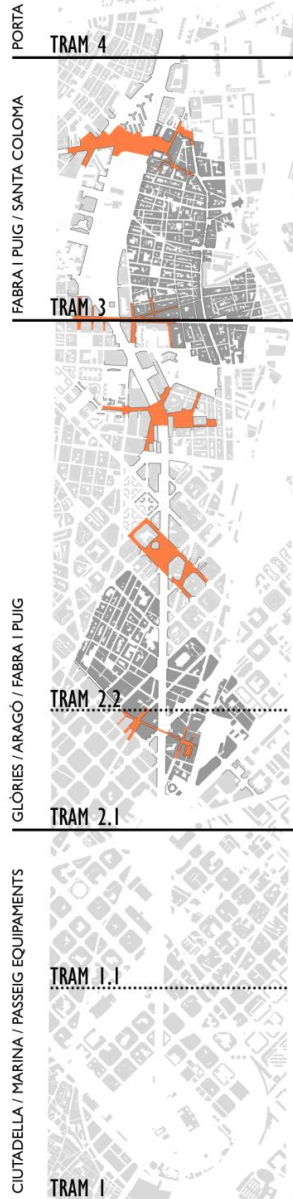
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció C

OPCIÓ C

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



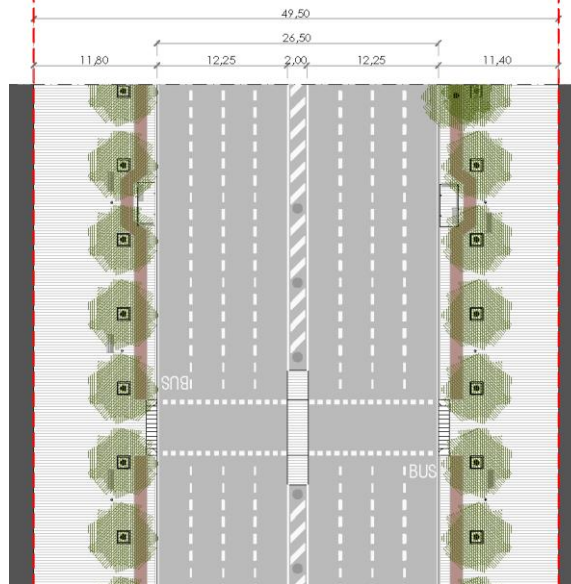
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)



ESTAT ACTUAL



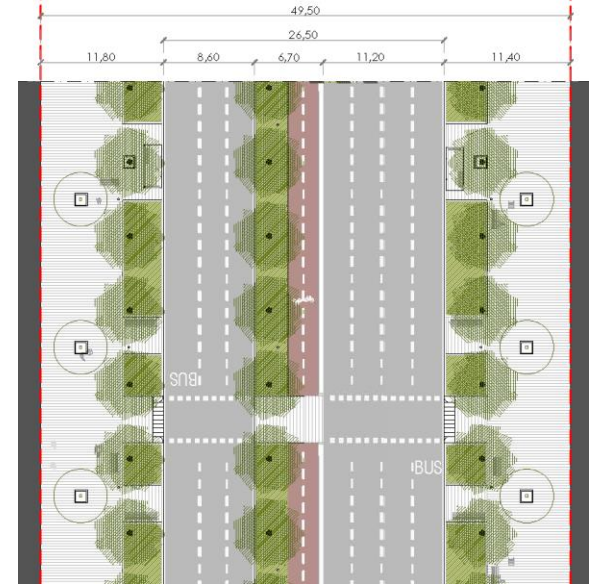
ESTAT ACTUAL, SECCIÓ TRANSVERSAL



NO MODIFICAR VORERES REDUCCIÓ D'UN CARRIL D'ENTRADA



OPCIO D, SECCIÓ TRANSVERSAL



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'ARBAT



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

ESTAT ACTUAL

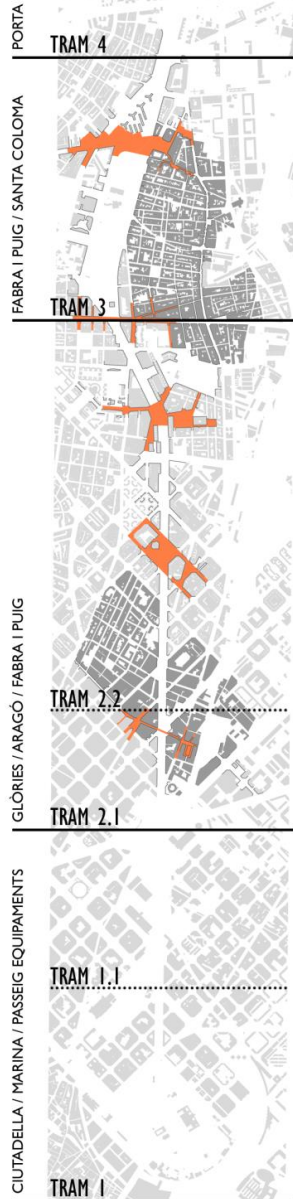


Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1)

FASE 1



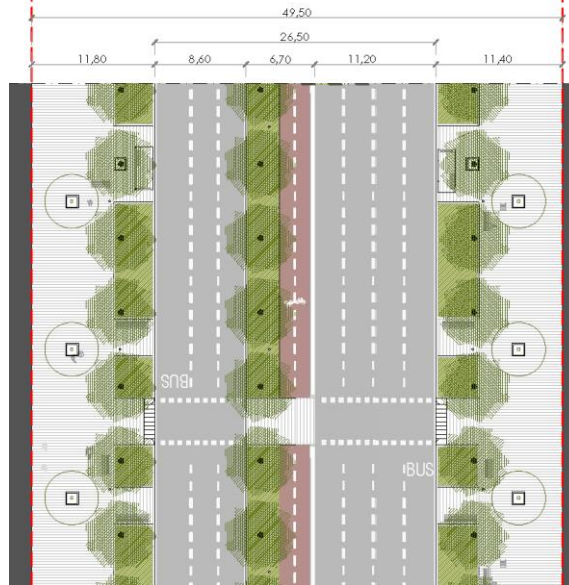
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 2)



OPCIÓ D (fase 1)



OPCIO D. SECCIÓ TRANSVERSAL

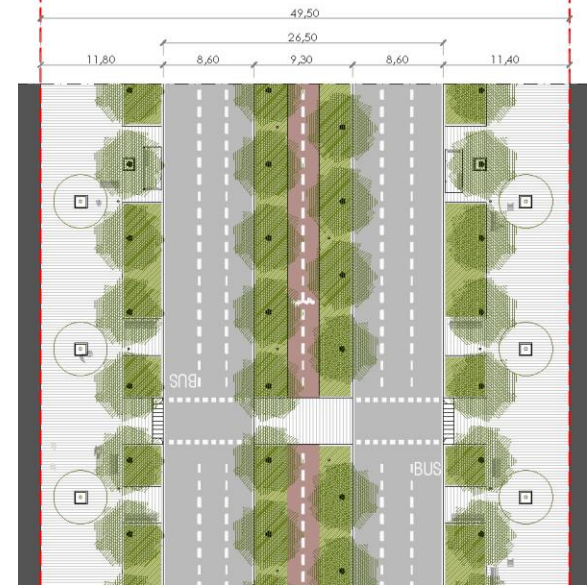


OPCIÓ D (fase 2)

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



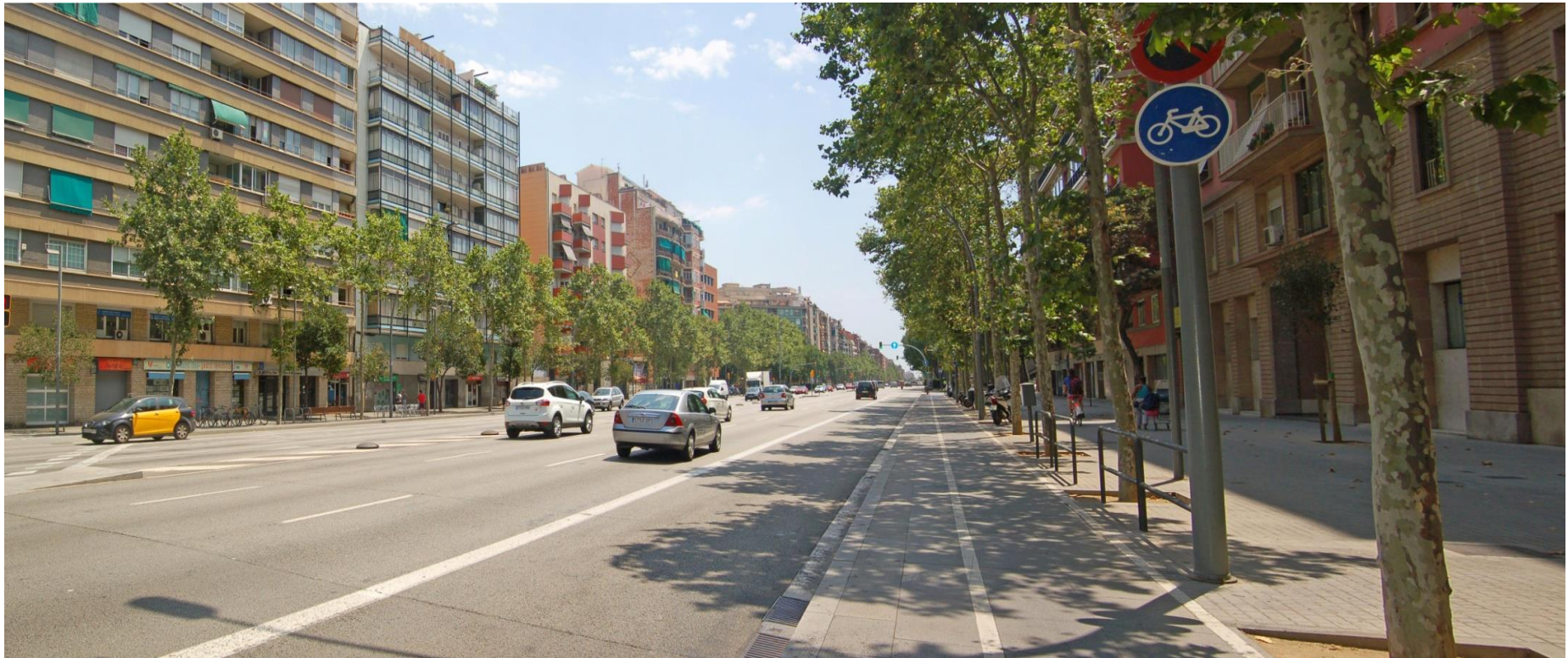
Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 2)

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

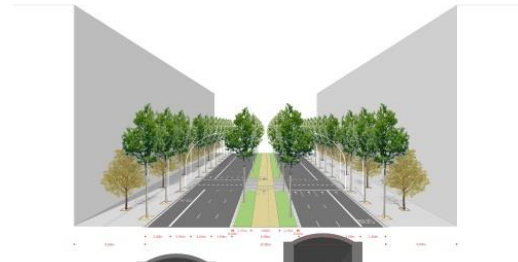
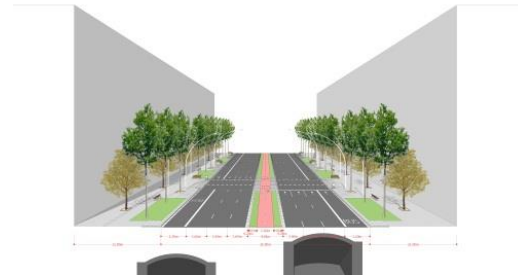
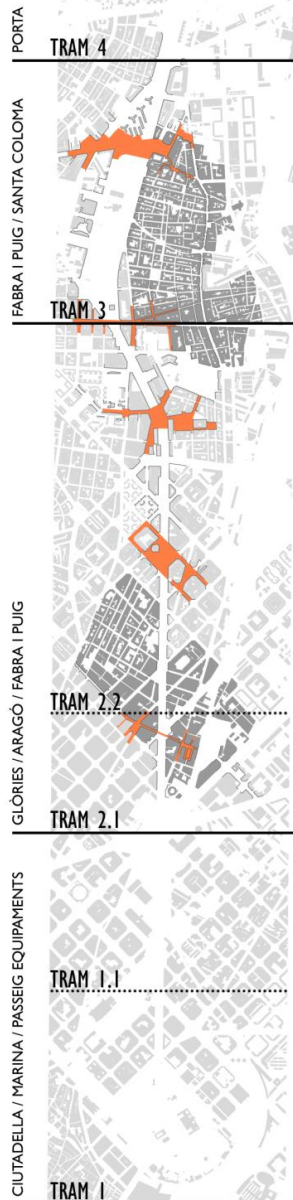


Tram 2.2 Evolució procés de treball. Opció D (fase 1 + 2)

PROPOSTA



Tram 2.2 Estimació de pressupost



OPCIÓ A	Carrils 4 + 4
Superfície total	22.520 m ²
Preu / m ²	340 €/m ²
Preu total (IVA inc.)	7.656.800,00 €
INCREMENT ARBRAT	0 u
INCREMENT SUP. VERDA mitjana i vorera	16.850 m²

OPCIÓ B	Carrils 4 + 4
Superfície total	31.528 m ²
Preu / m ²	410 €/m ²
Preu total (IVA inc.)	12.926.480,00 €
INCREMENT ARBRAT	550 u
INCREMENT SUP. VERDA mitjana	11.050 m²

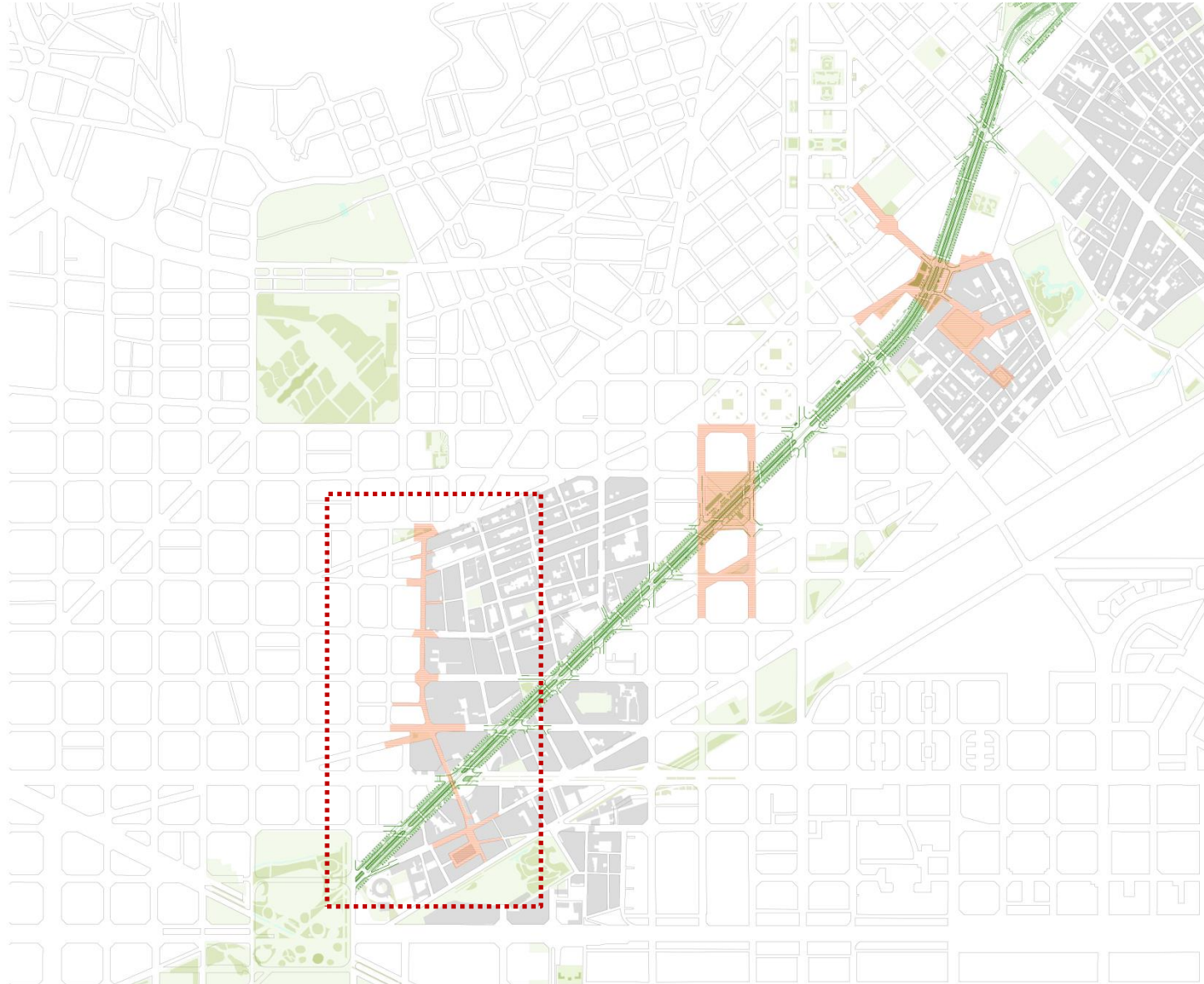
OPCIÓ C	Carrils 2 + 4 + 2
Superfície total	31.528 m ²
Preu / m ²	450 €/m ²
Preu total (IVA inc.)	14.187.600,00 €
INCREMENT ARBRAT	550 u
INCREMENT SUP. VERDA mitjana	4.250 m²

OPCIÓ D	Fase 1 Carrils 3 + 4
	Fase 2 Carrils 3 + 3
Superfície total	33.780 m ²
Preu / m ²	340 €/m ²
Preu total (IVA inc.)	11.485.200,00 €
FASE 1	9.175.700,00 €
FASE 2	2.309.500,00 €
INCREMENT ARBRAT	550 u
INCREMENT SUP. VERDA mitjana i vorera	24.000 m²

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 undireccional 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



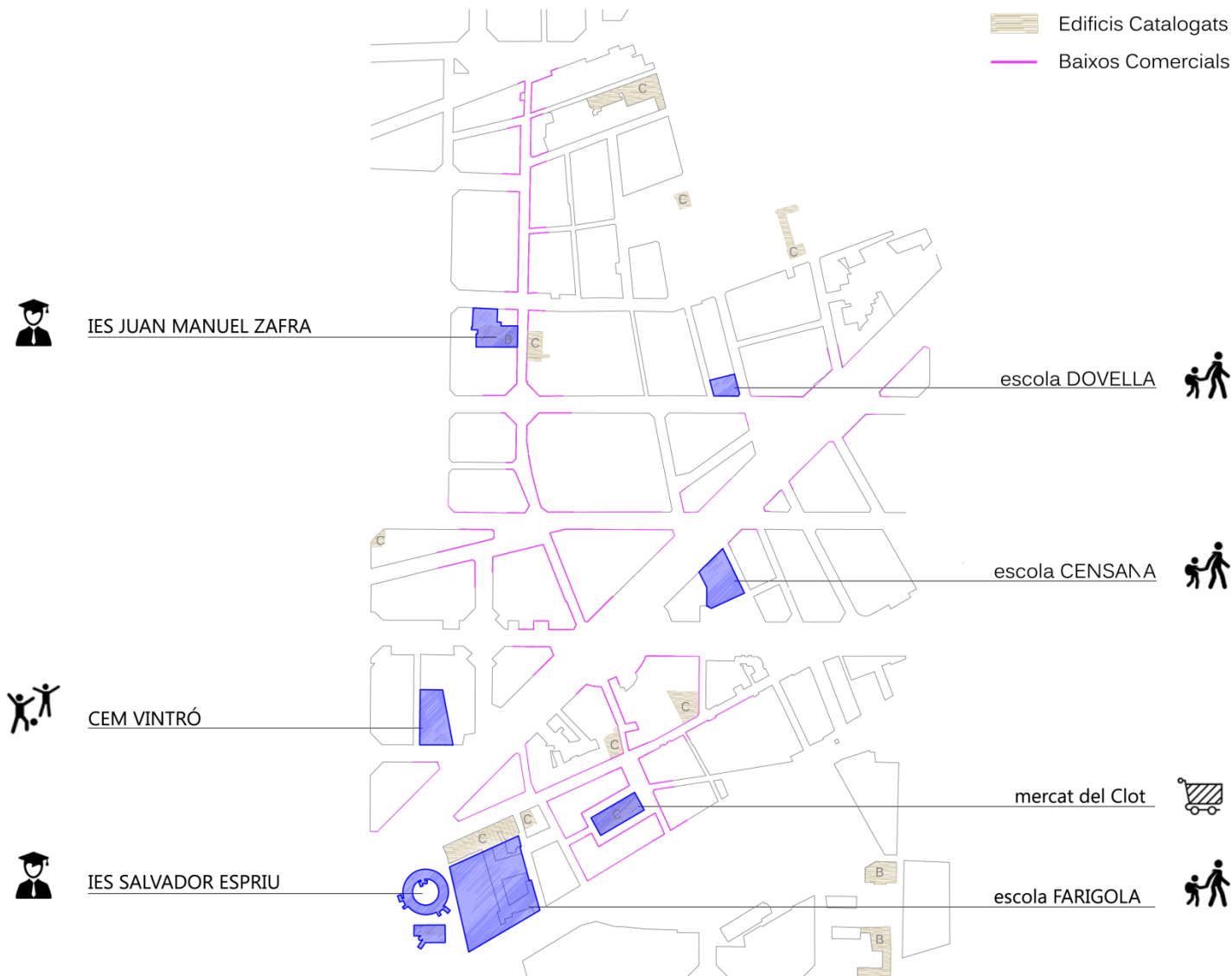
Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent.

ESTAT ACTUAL



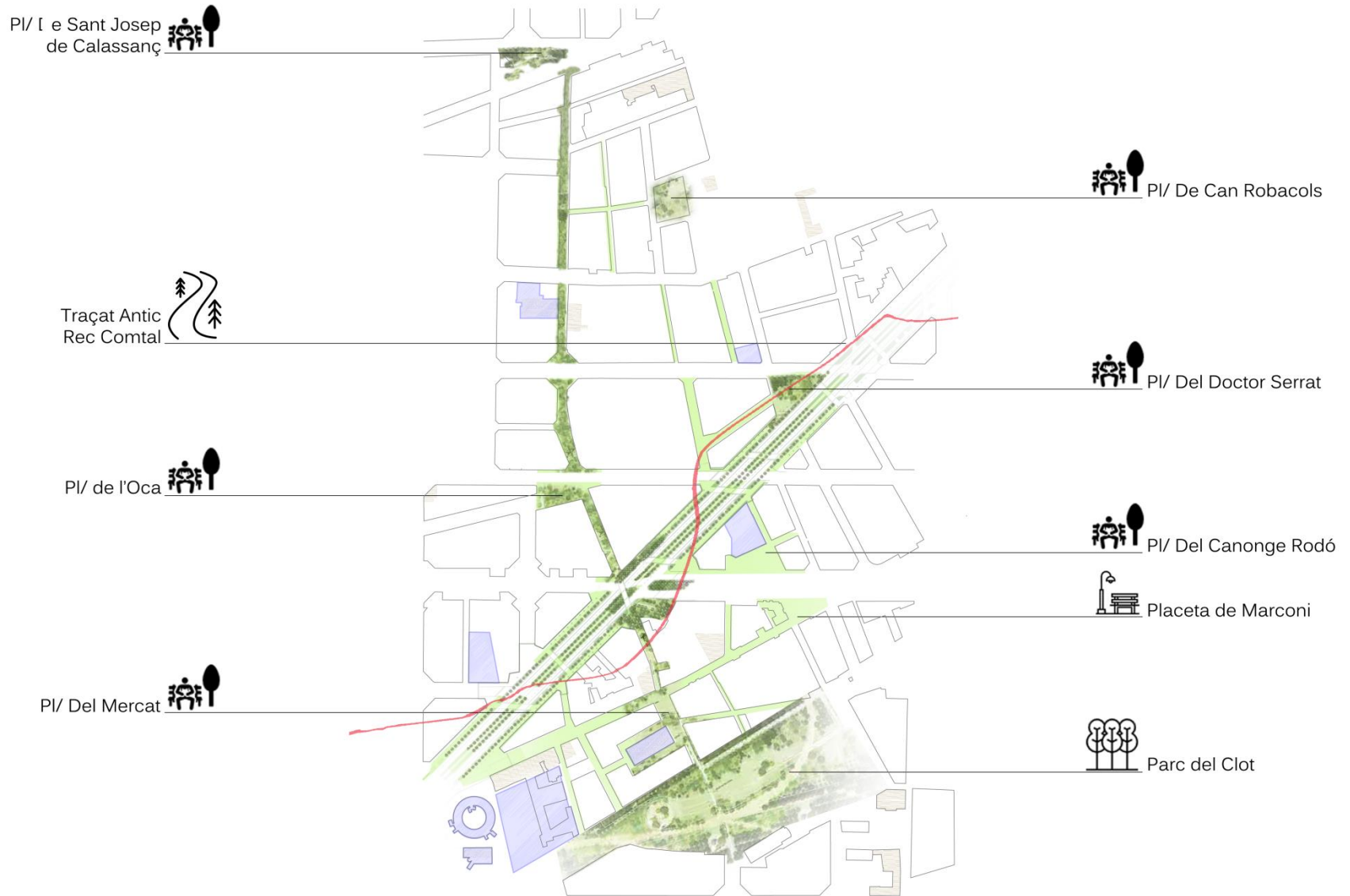
Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent.

USOS



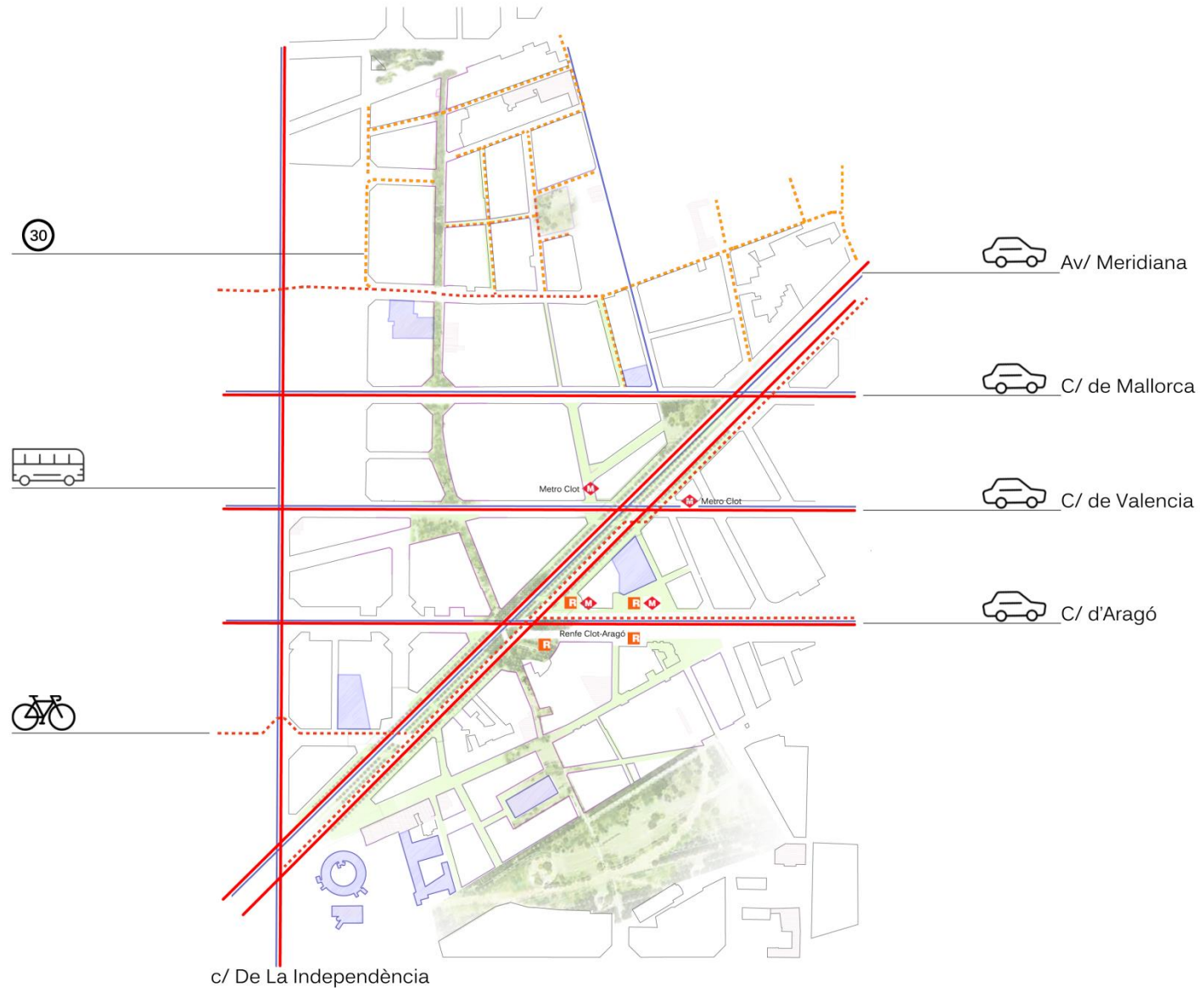
Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent.

PARCS I PLACES



Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent

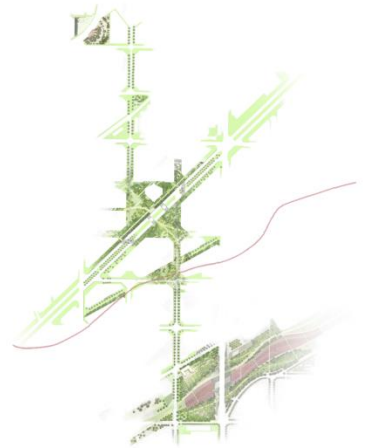
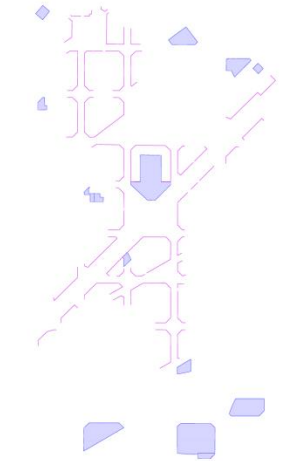
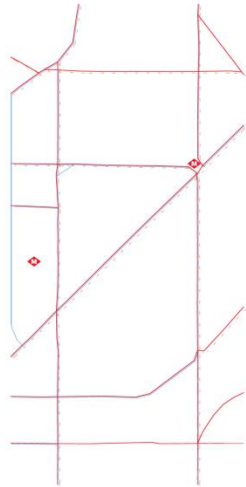
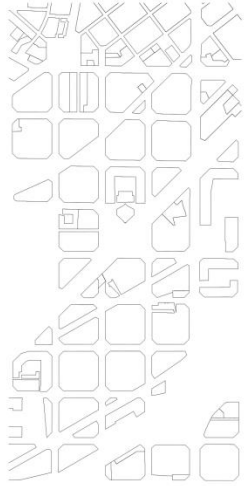
MOBILITAT



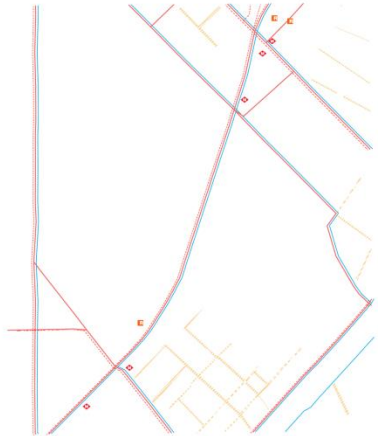
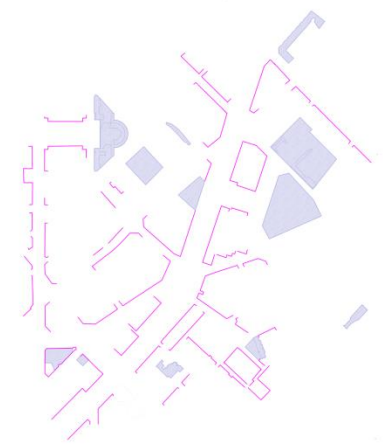
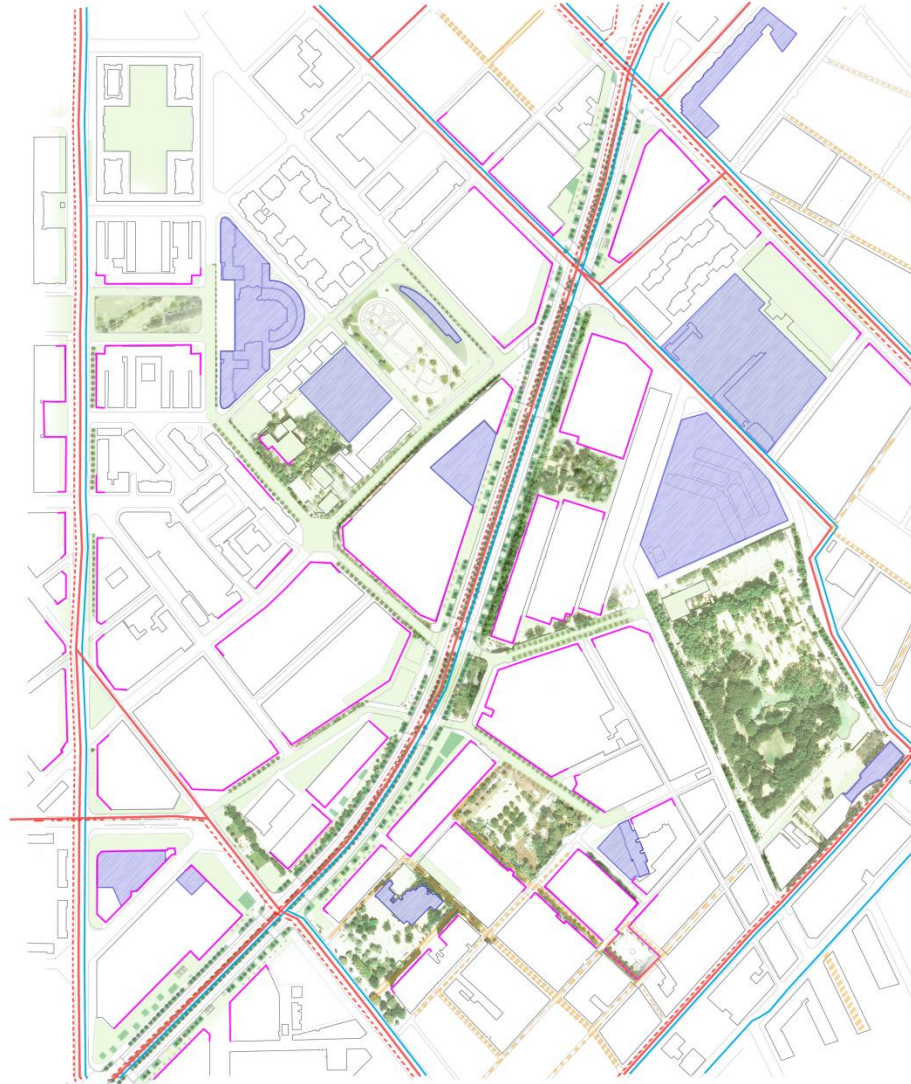
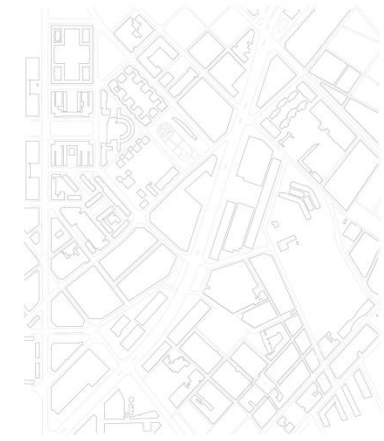
Propostes Propostes transversals. Eix Mercat del Clot-Rogent



Propostes Propostes transversals. Eix Espronceda-Biscaia

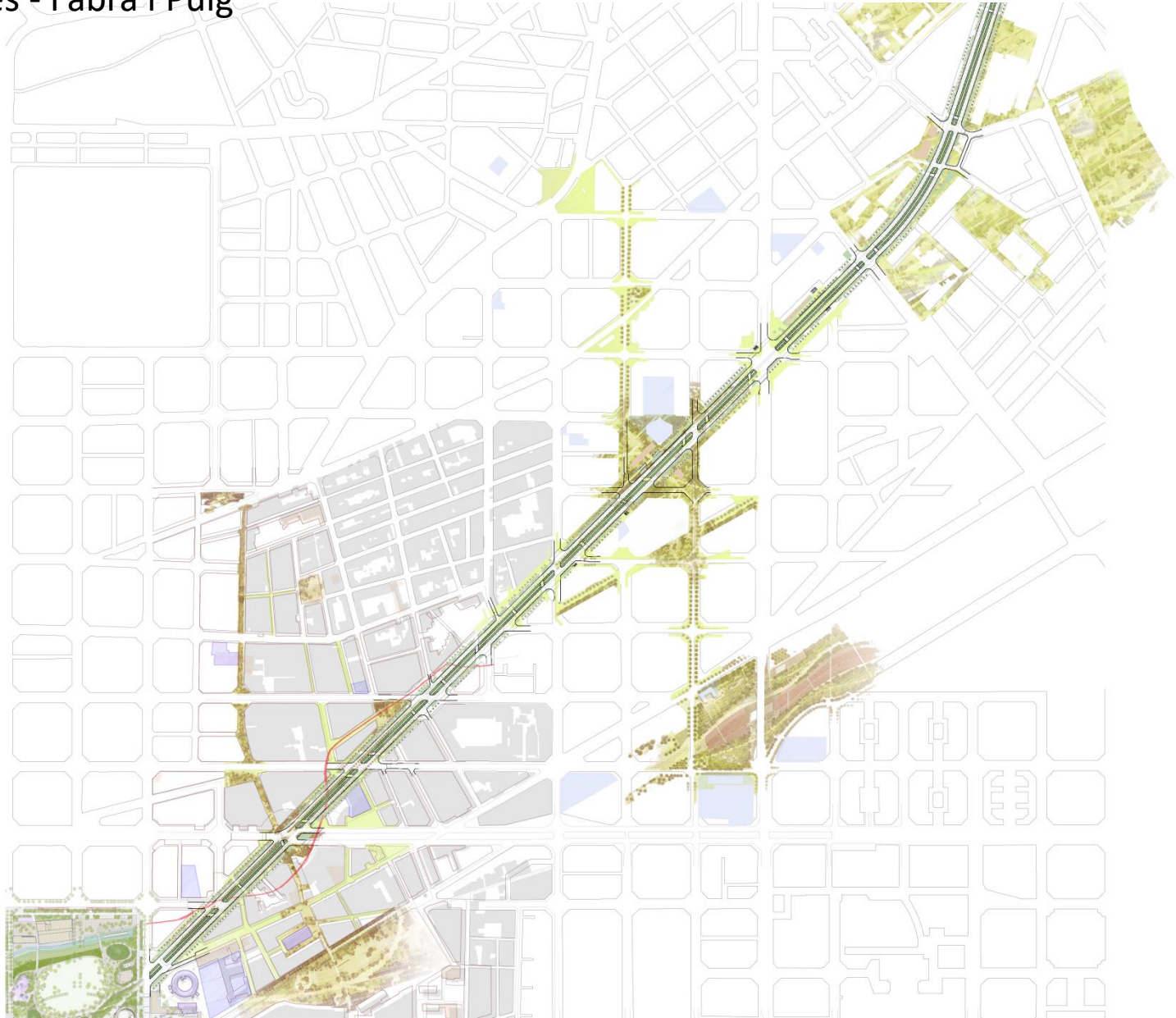


Propostes Propostes transversals. Eix Tedeschini-Pegàs-Olesa-Antilles.



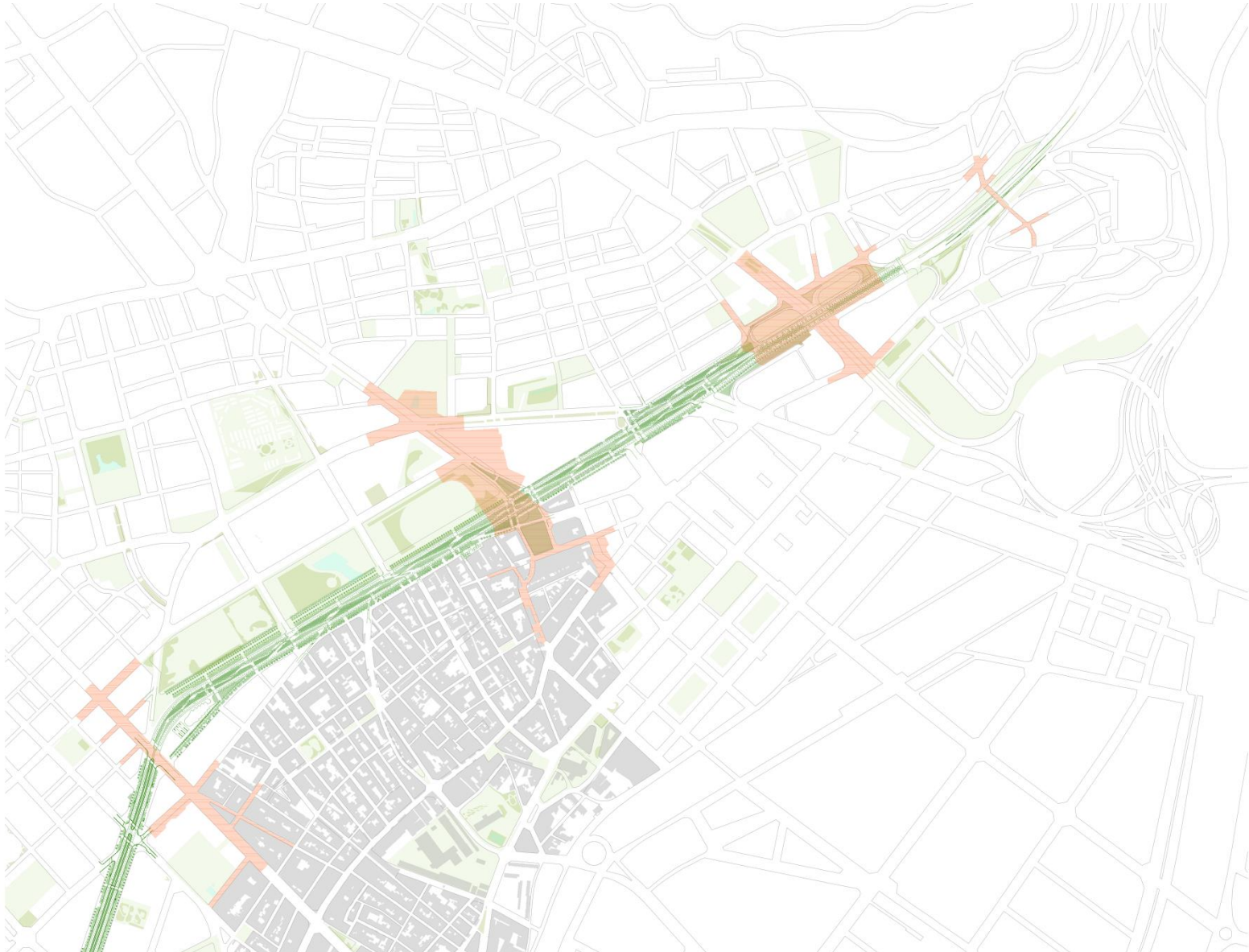
Tram 2. Glòries - Fabra i Puig

IMATGE DE TRANSFORMACIÓ

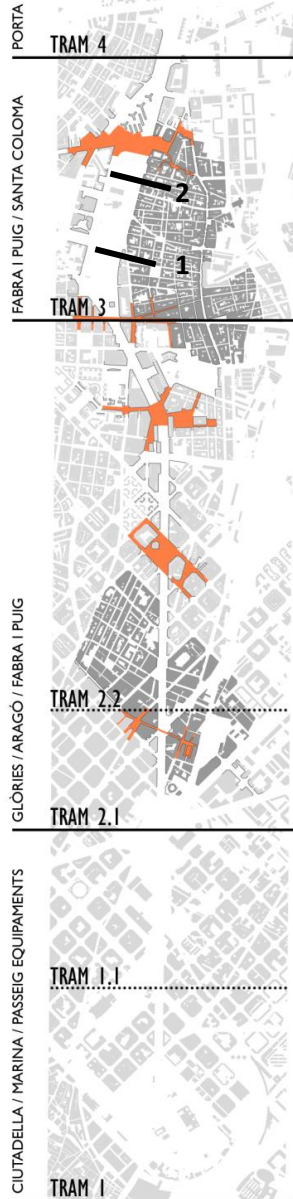


Tram 3. Fabra i Puig – Pont de Sarajevo

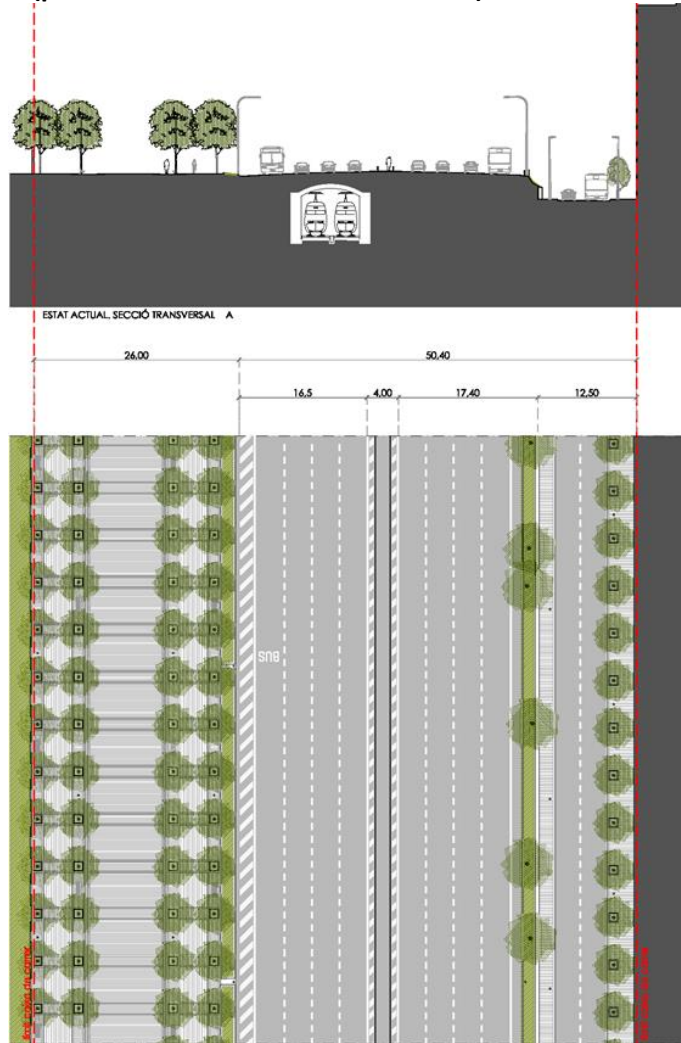
INTRODUCCIÓ



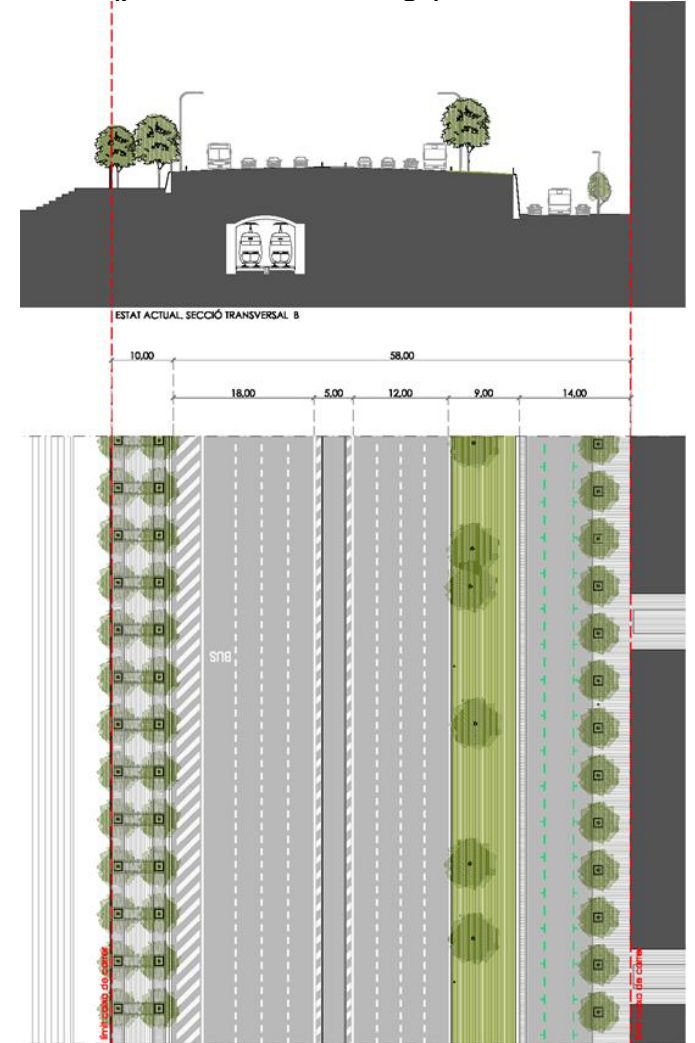
Tram 3 Estat Actual



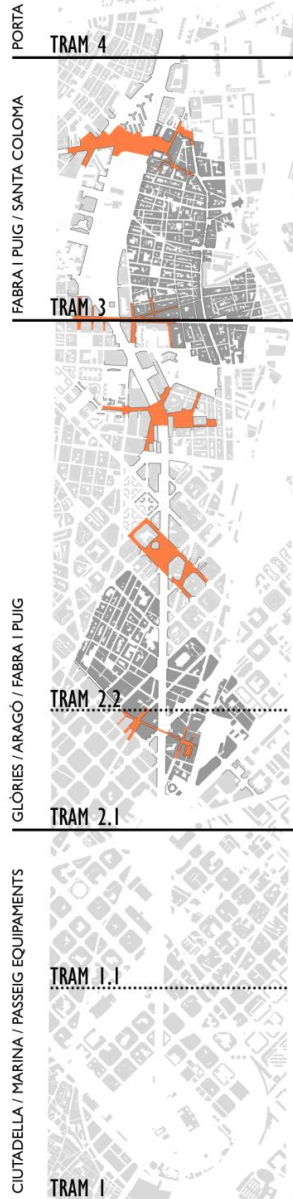
ESTAT ACTUAL-1
(passada estació Sant Andreu Arenal)



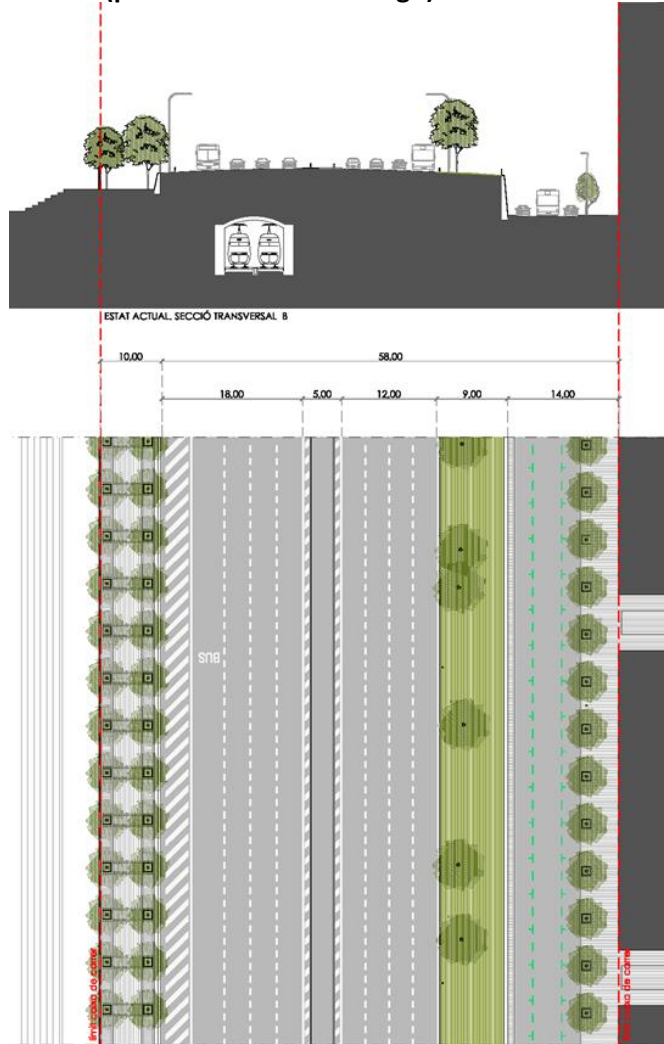
ESTAT ACTUAL-2
(pista atletisme Can Dragó)



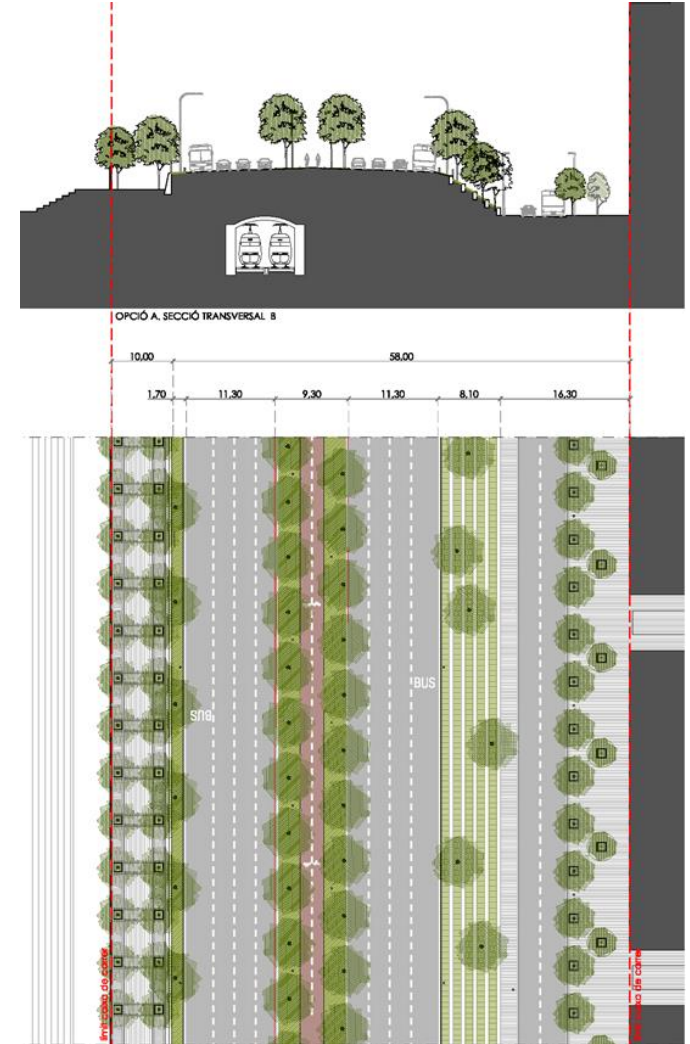
Tram 3 Evolució procés de treball. Opció A



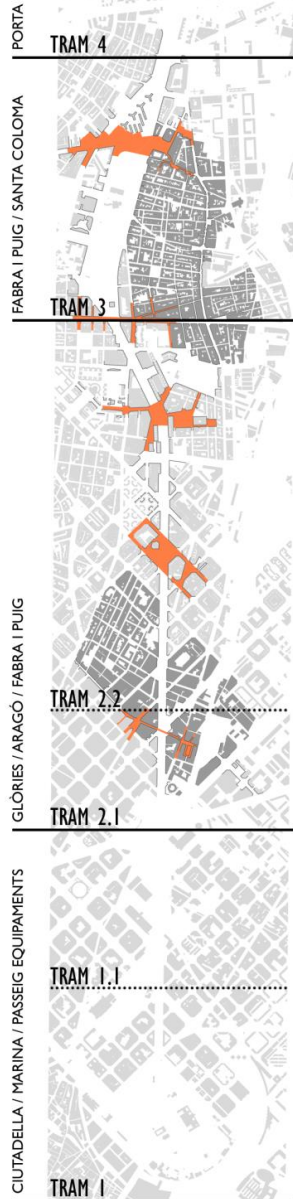
ESTAT ACTUAL-2 (pista atletisme Can Dragó)



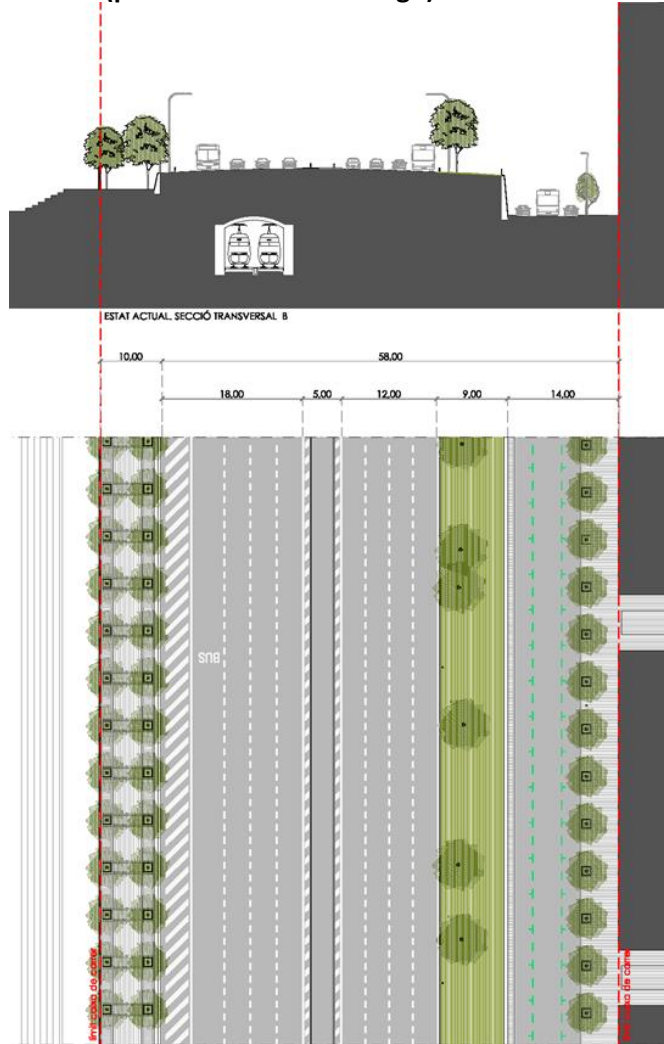
MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES
CARRIL BICI CENTRAL DE 9,30 metres
NO MILLORA CONNECTIVAT BARRIS



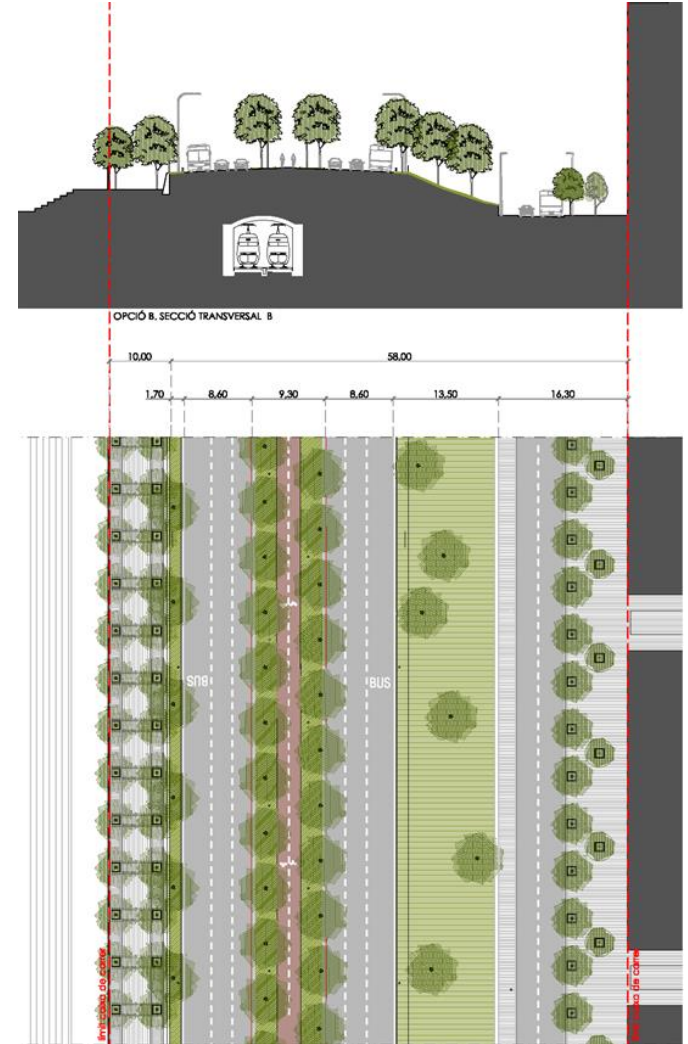
Tram 3 Evolució procés de treball. Opció B



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



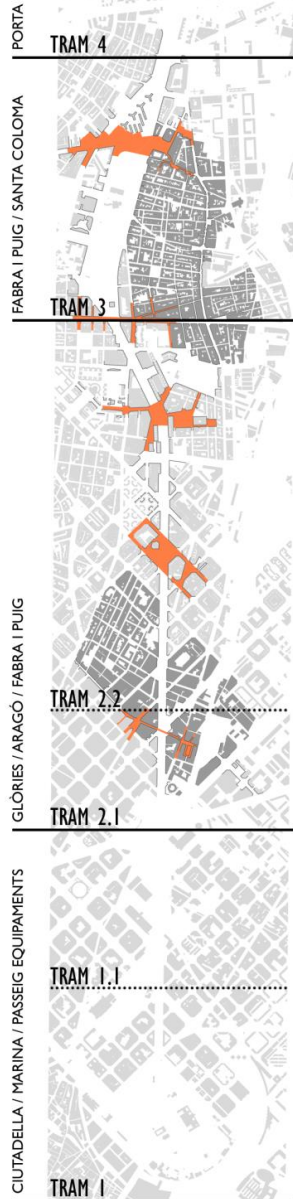
Tram 3 Evolució procés de treball. Opció B

OPCIÓ B

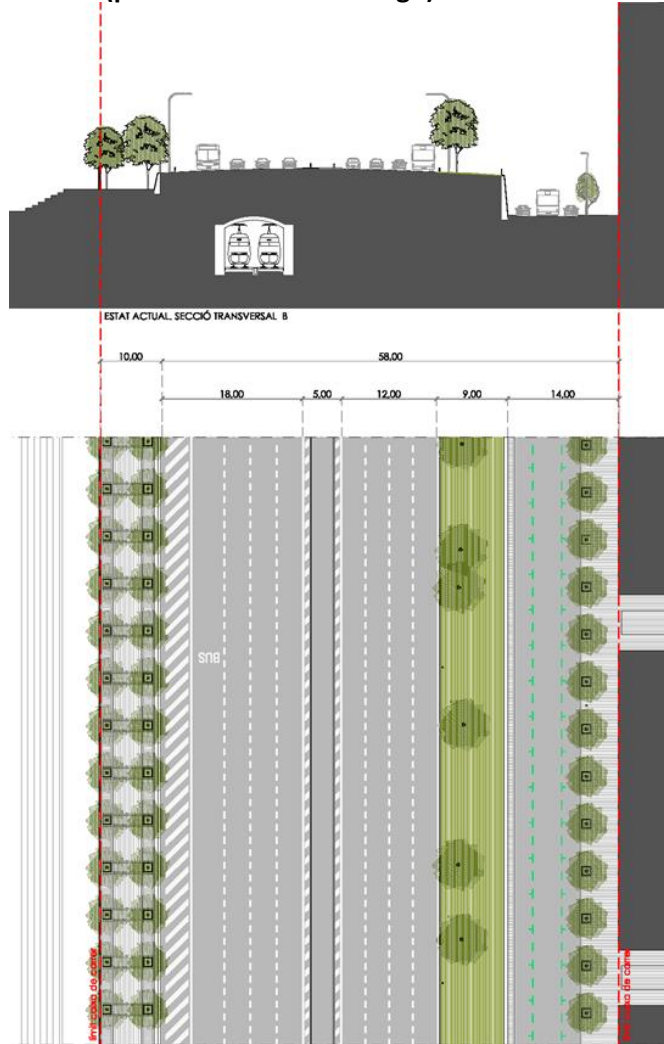
- MANTENIMENT DE RASANT
- MANTENIMENT 4 CARRILS
- NO MILLORA CONNECTIVITAT ENTRE BARRIS
- CARRIL BICI CENTRAL DE 9.3m
- INCREMENT PRESENCIA D'ARBRE



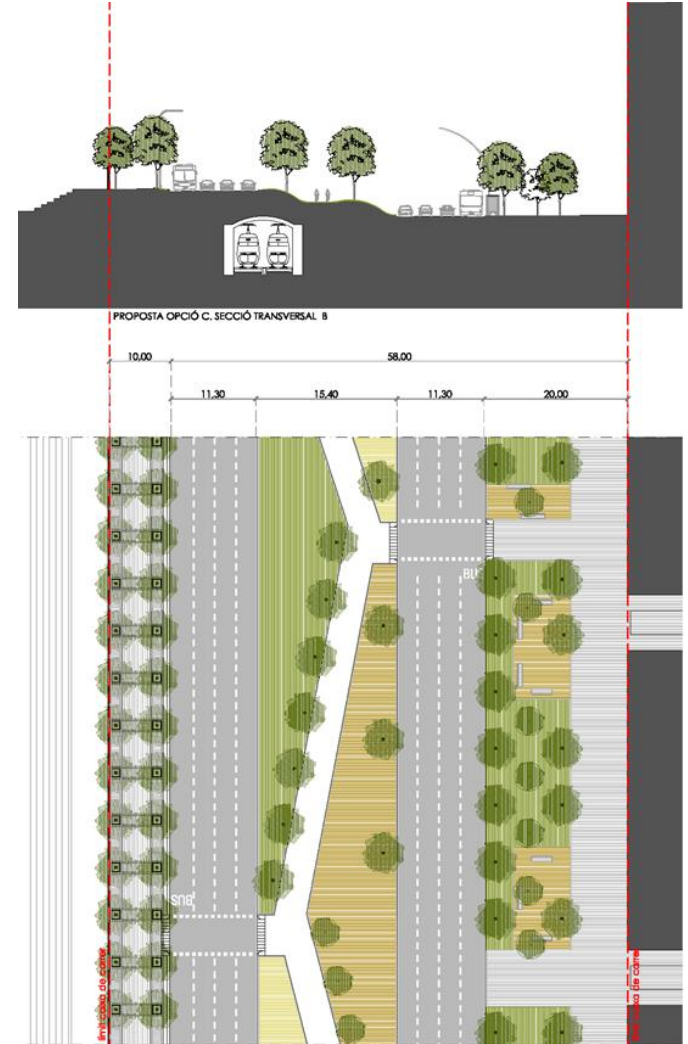
Tram 3 Evolució procés de treball. Opció C



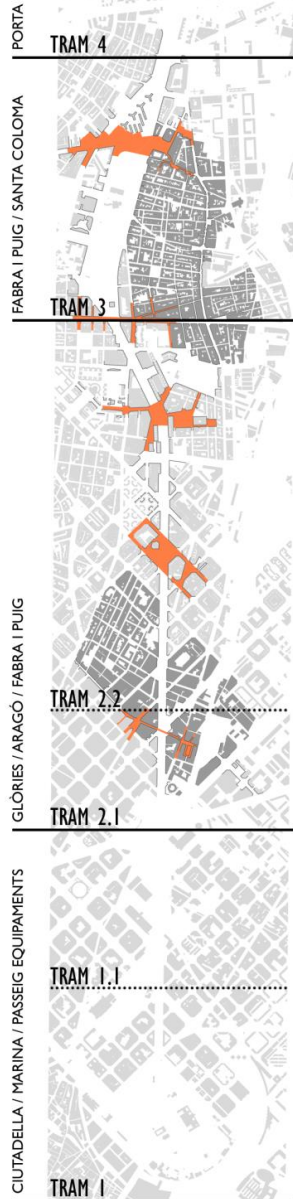
ESTAT ACTUAL-2
(pista atletisme Can Dragó)



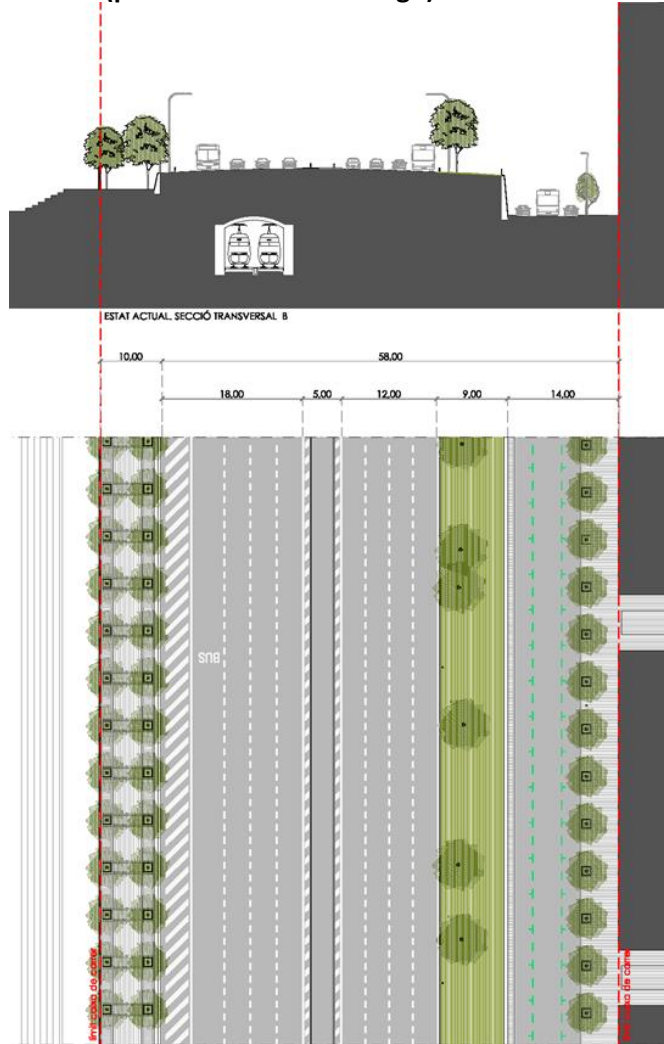
MATEIX NOMBRE DE CARRILS AJUSTANT MIDES MITJANA PAISSATGÍSTICA D'ÚS ESPORTIU MILLORA CONNECTIVITAT BARRIS



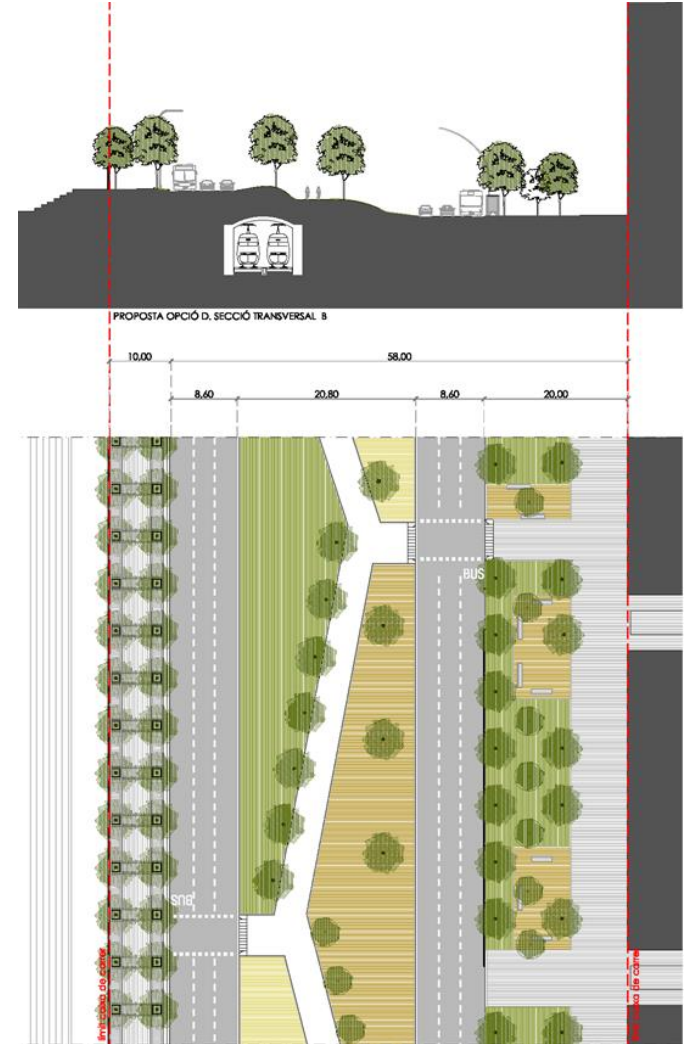
Tram 3 Evolució procés de treball. Opció D



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

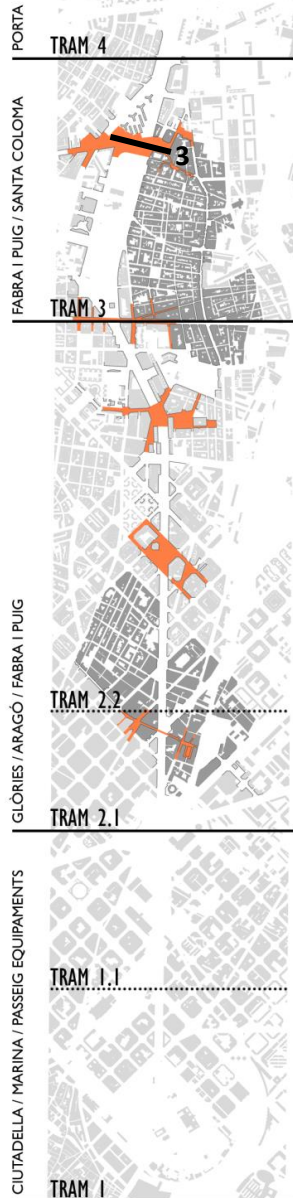
- RECUPERACIÓ DE RASANT
- REDUCCIÓ D'UN CARRIL (TRES CARRILS)
- MILLORA CONNECTIVITAT ENTRE BARRIS
- CREACIÓ MITJANA PAISSATJÍSTICA D'ÚS ESPORTIU
- CREACIÓ D'UN BULEVAR A LA VORERA NORD DE SANT ANDREU
- IMPORTANT INCREMENT PRESENCIA D'ARBAT



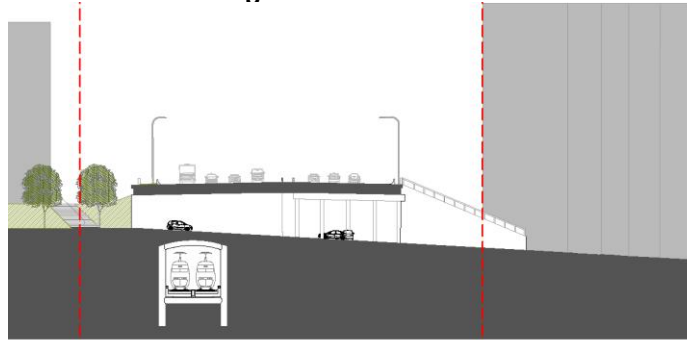




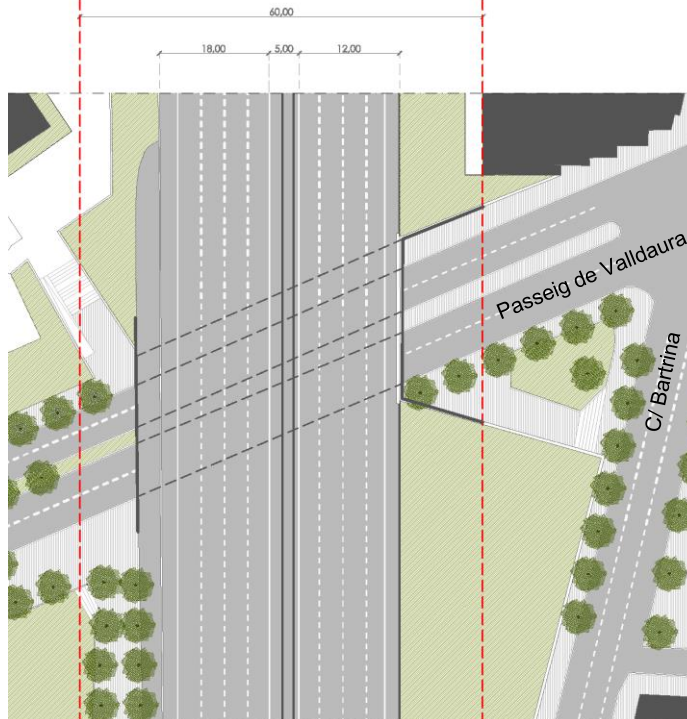
Tram 3 Evolució procés de treball. Pont del Dragó. Opció D



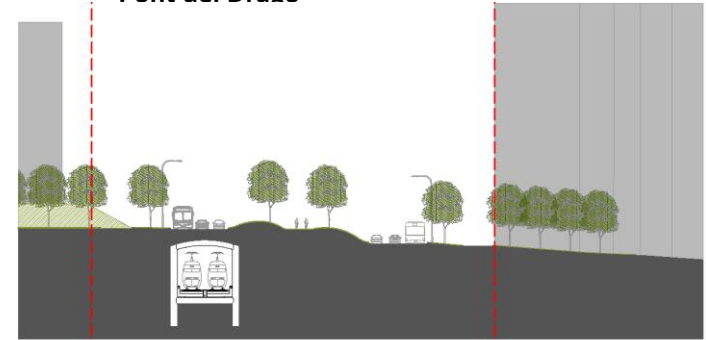
ESTAT ACTUAL 3
Pont del Dragó



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

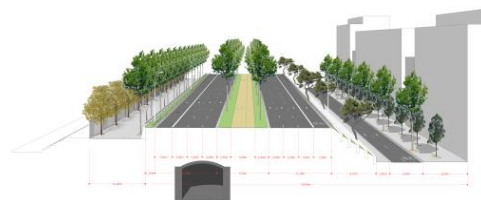
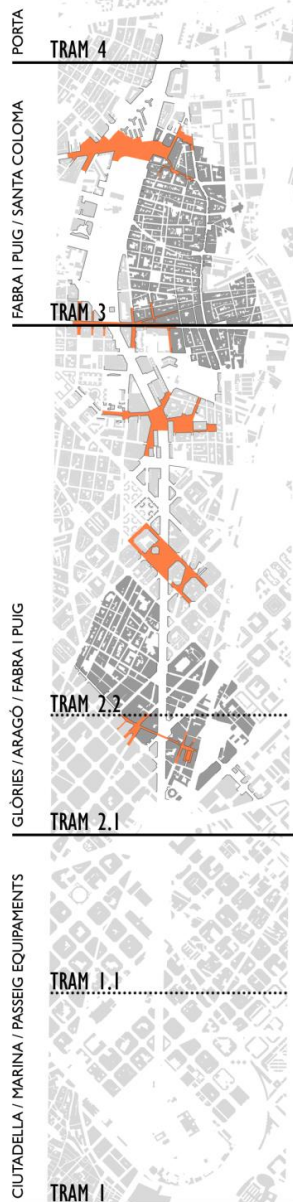


Tram 3 Evolució procés de treball. Pont del Dragó. Opció D

Proposta



Tram 3 Estimació de pressupost



A	Carrils 4 + 4 (+2)
Superfície total	61.500 m ²
Preu total (IVA inc.)	20.910.000,00 €
INCREMENT ARBRAT	540 u
INCREMENT SUP. VERDA	23.000 m²

B	Carrils 3 + 3 (+2)
Superfície total	69.000 m ²
Preu total (IVA inc.)	23.460.000,00 €
INCREMENT ARBRAT	640 u
INCREMENT SUP. VERDA mitjana	30.000 m²

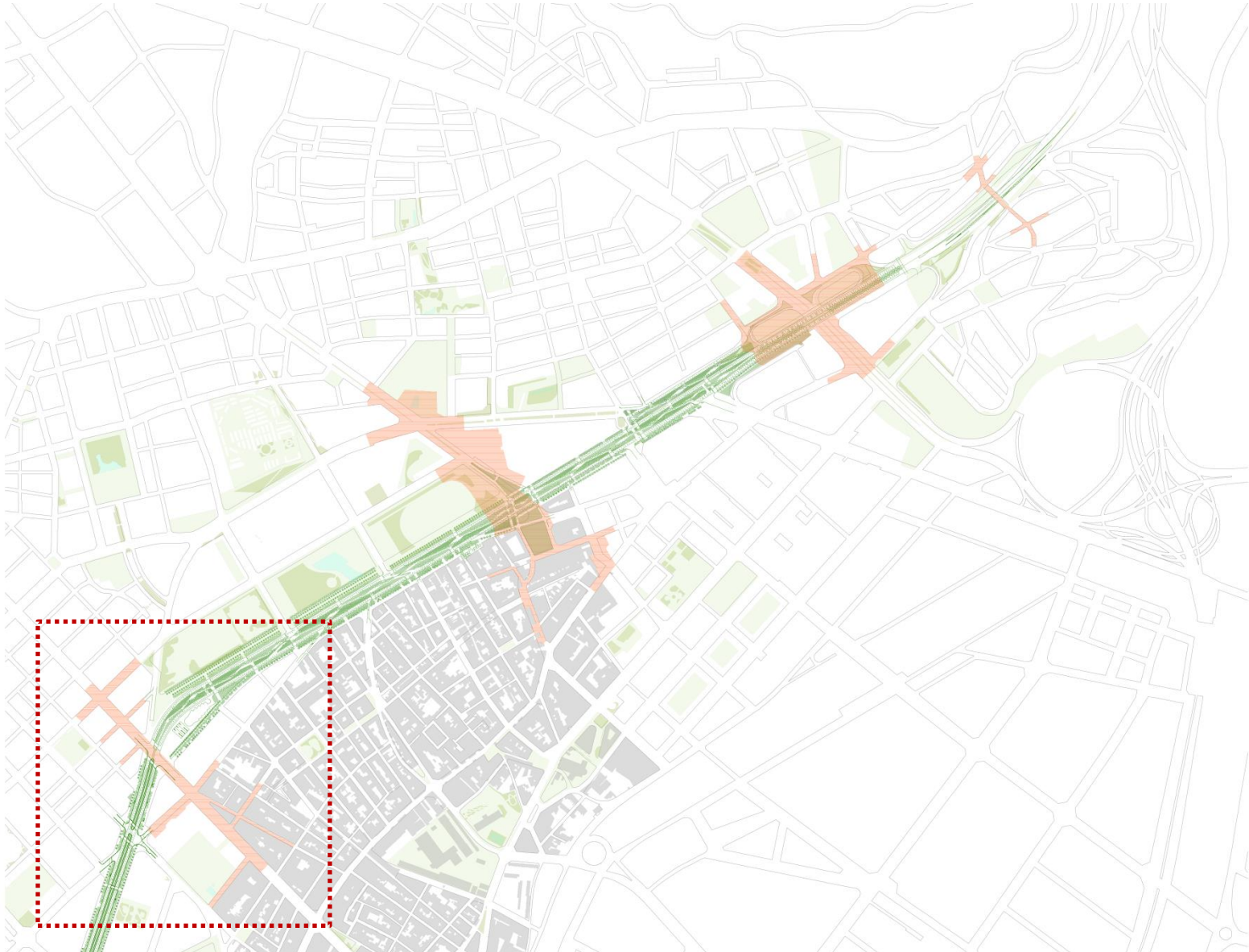
C	Carrils 4 + 4
Superfície total	94.500 m ²
Preu total (IVA inc.)	45.870.000,00 €
INCREMENT ARBRAT	700 u
INCREMENT SUP. VERDA	40.000 m²

D	Carrils 3 + 3
Superfície total	94.500 m ²
Preu total (IVA inc.)	38.745.000,00 €
INCREMENT ARBRAT	780 u
INCREMENT SUP. VERDA	46.500 m²

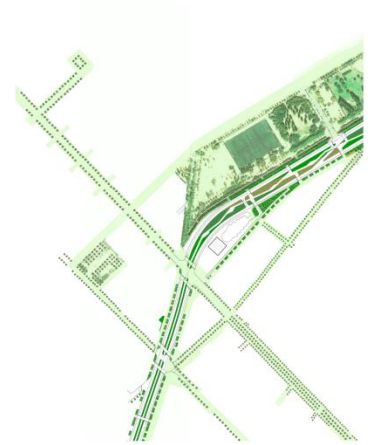
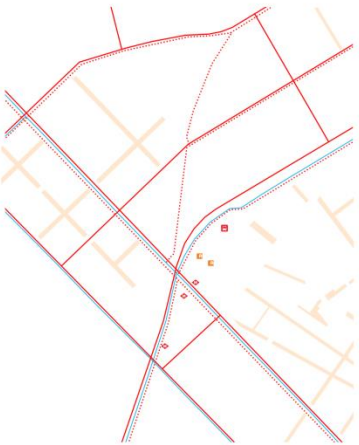
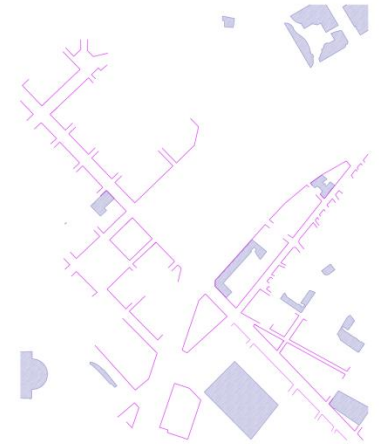
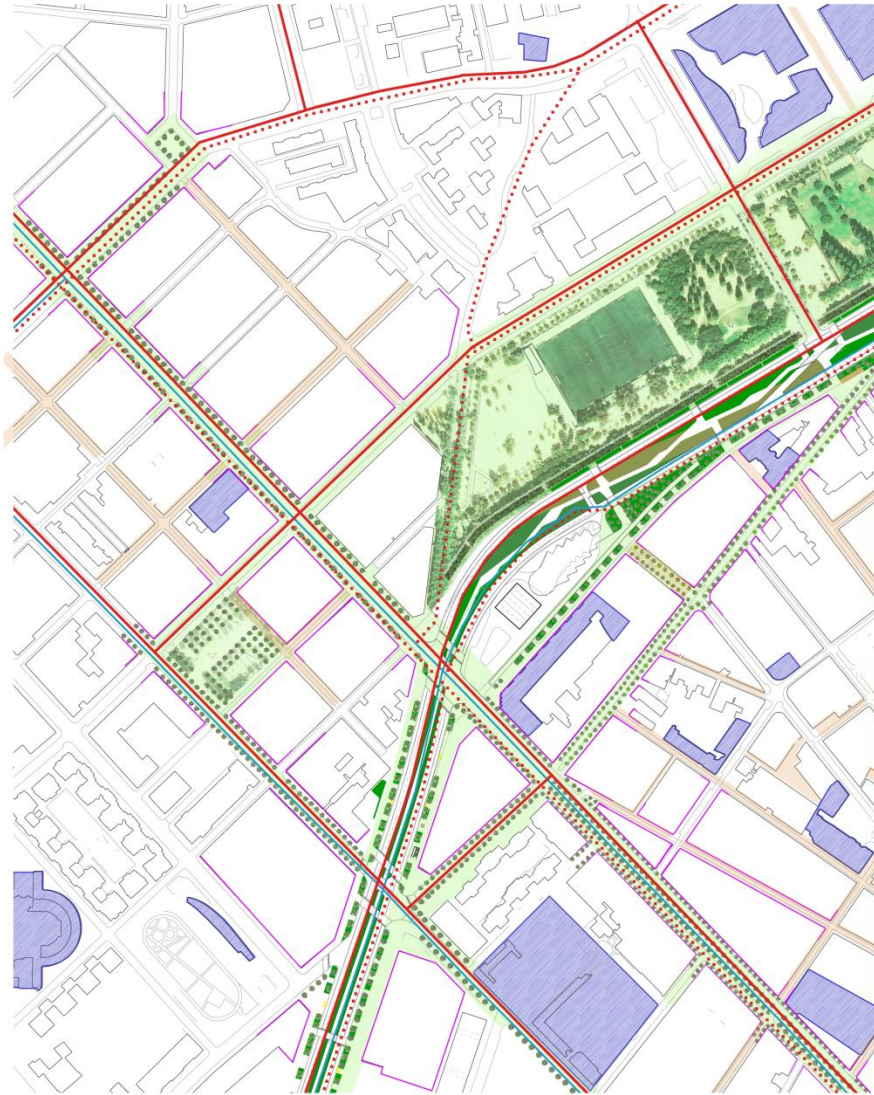
Tram 3 Característiques

		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

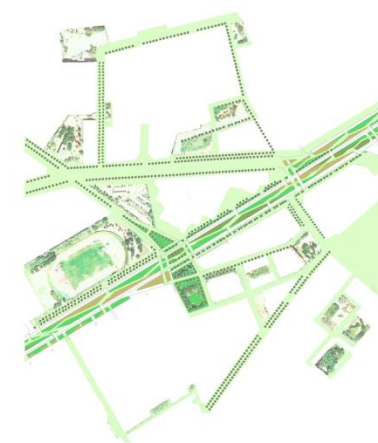
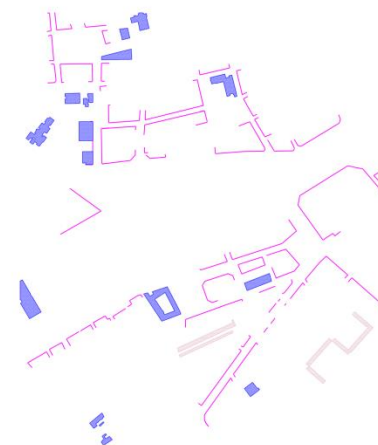
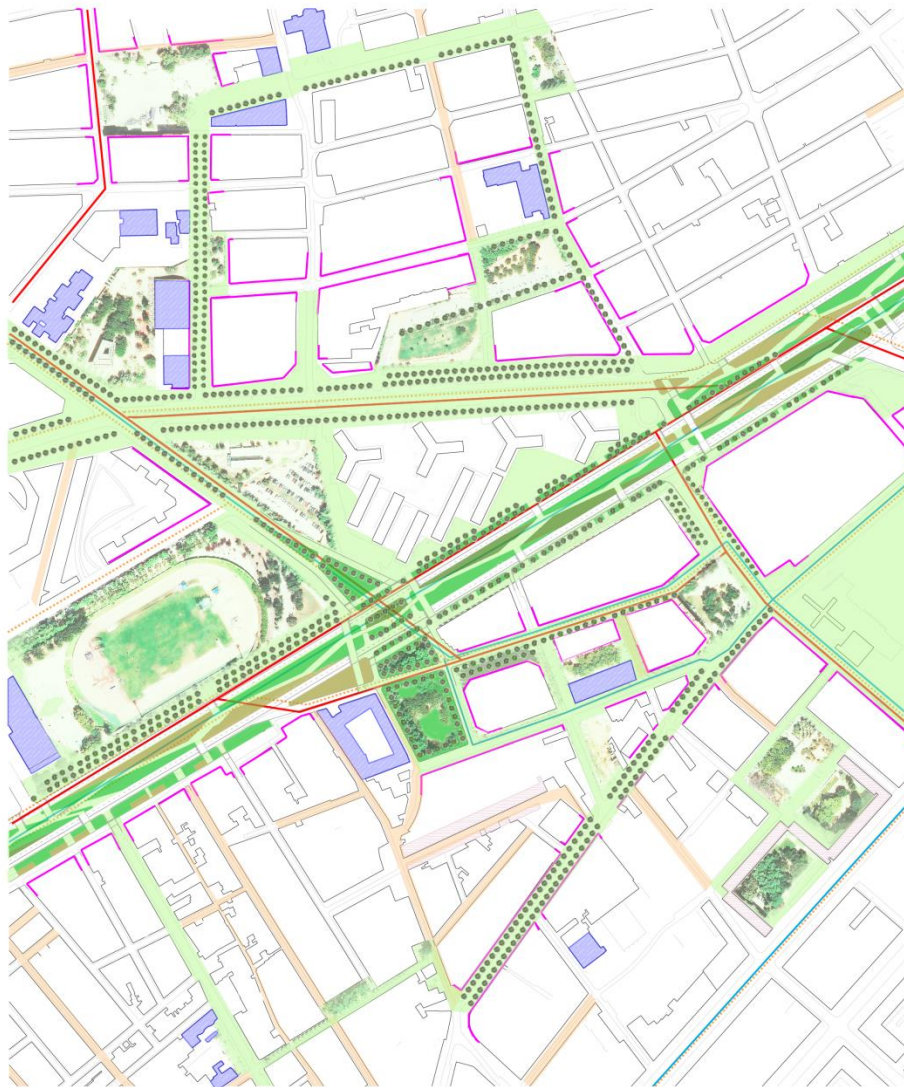
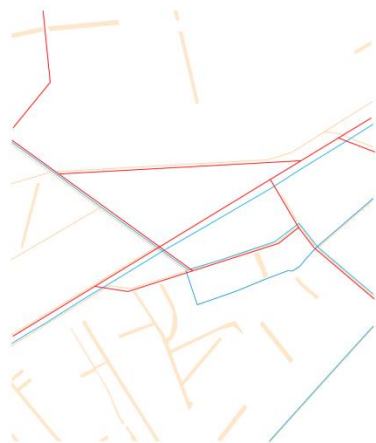
Propostes Propostes transversals. Eix Fabra i Puig



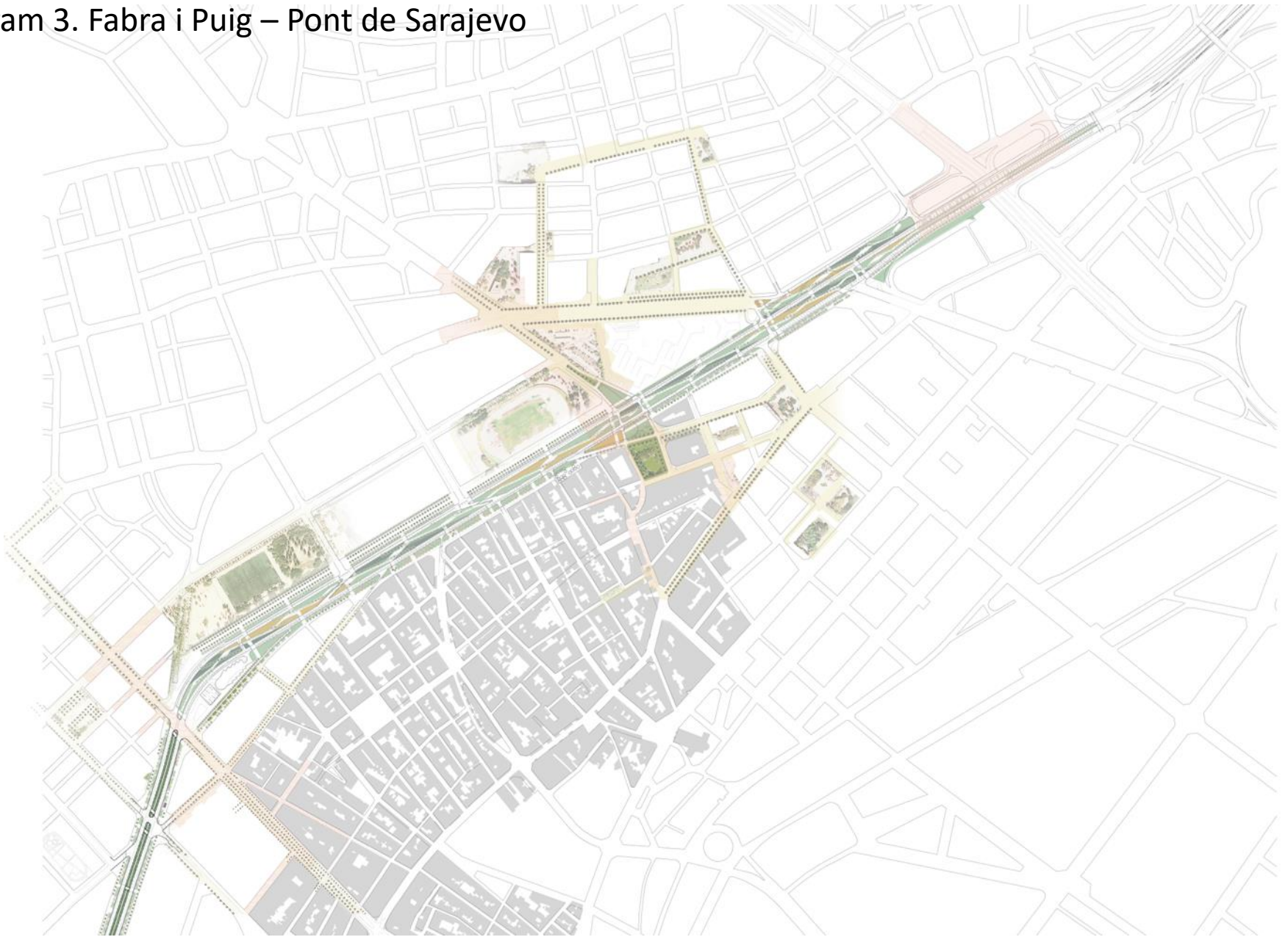
Propostes Propostes transversals. Eix Fabra i Puig.



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



Tram 3. Fabra i Puig – Pont de Sarajevo



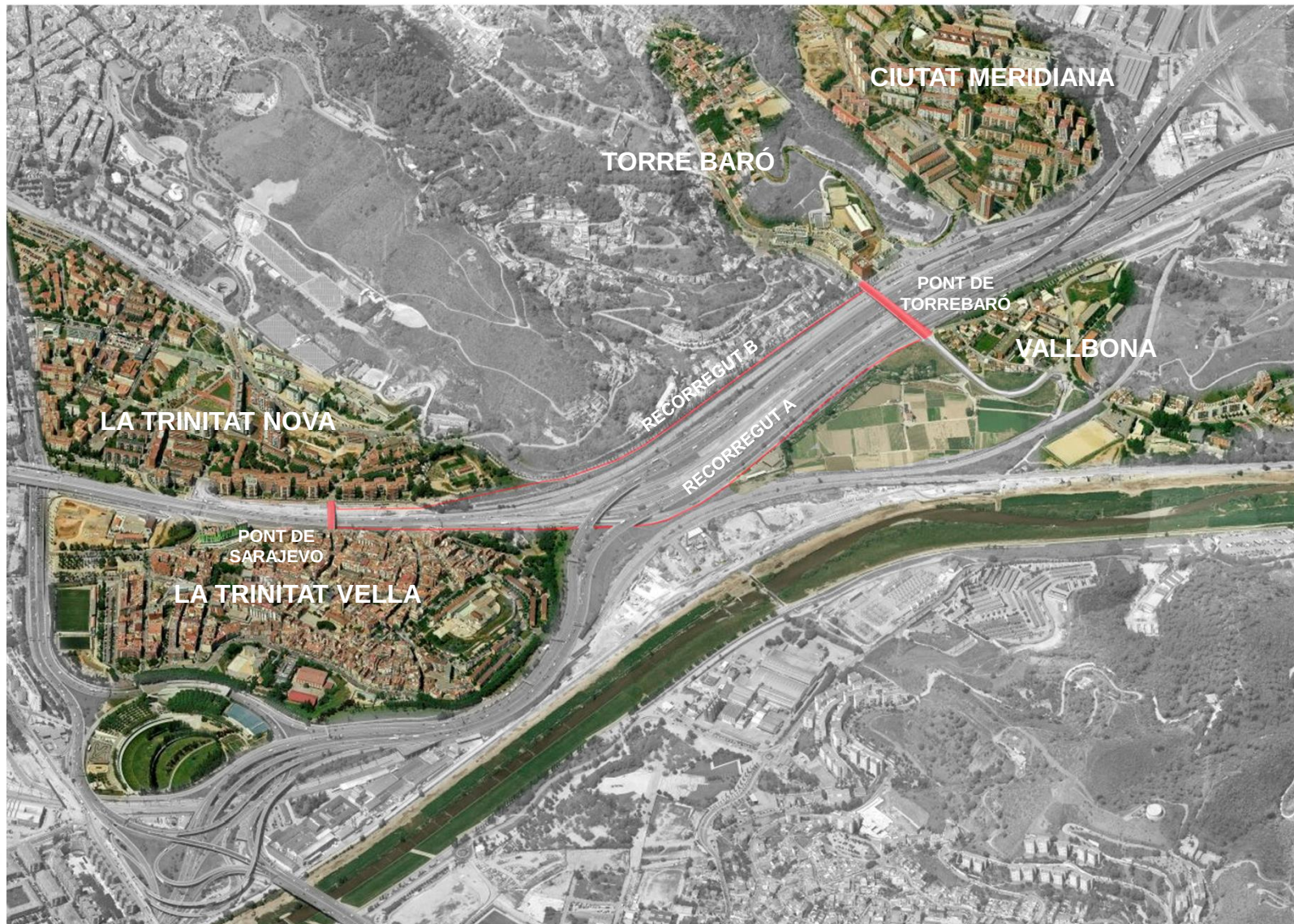
Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana



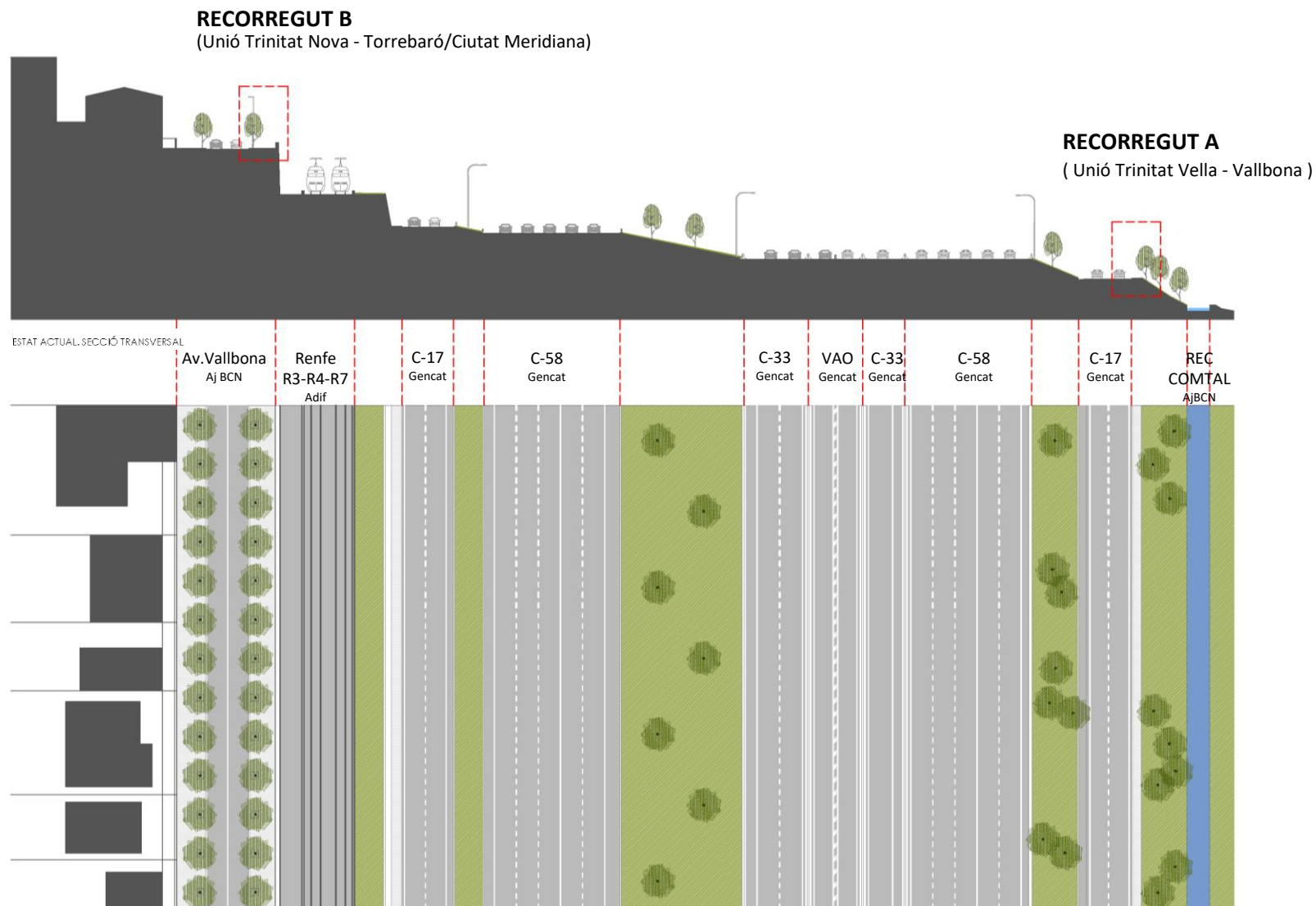
Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana



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

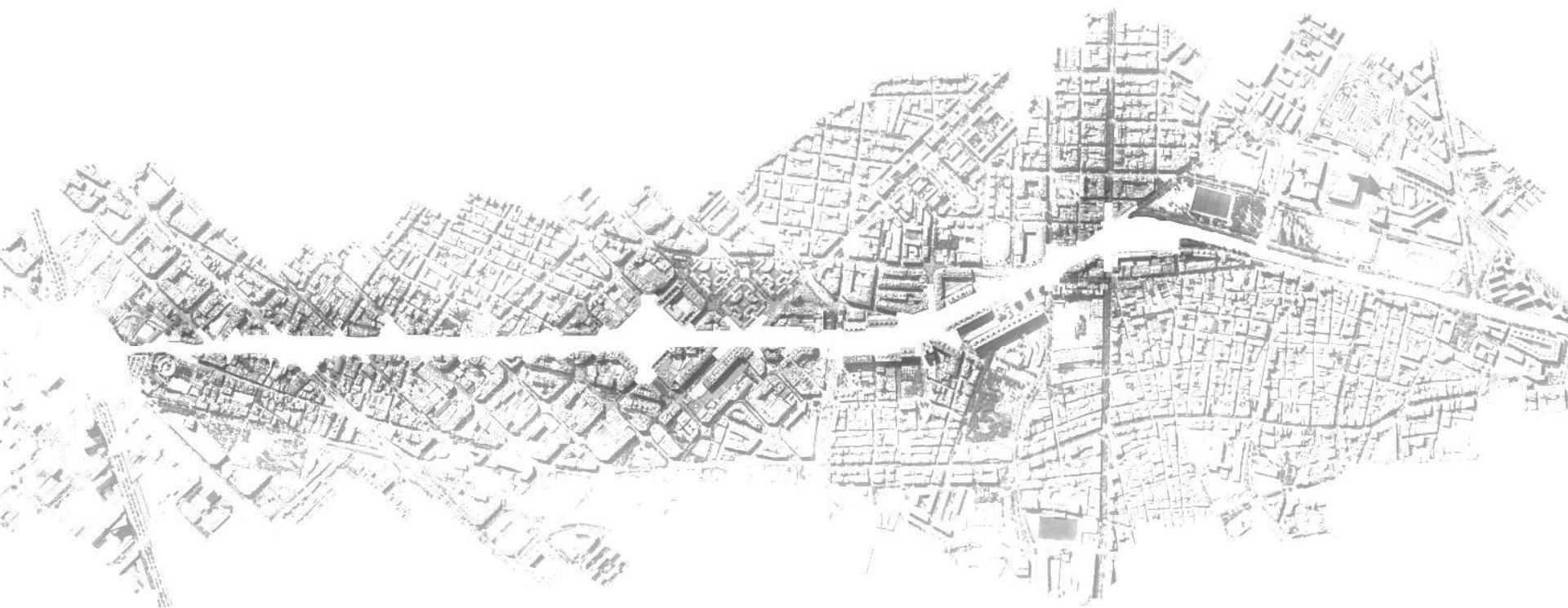


Tram 4 Trinitat Nova, Trinitat Vella, Vallbona, Torre Baró, Ciutat Meridiana

RECORREGUT B

- MILLORA MOBILIARI URBANA
- CALÇADA ZONA 30

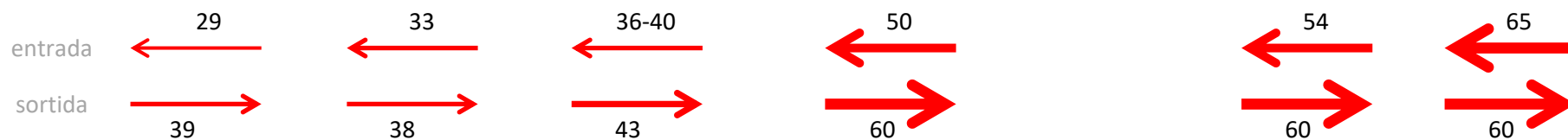
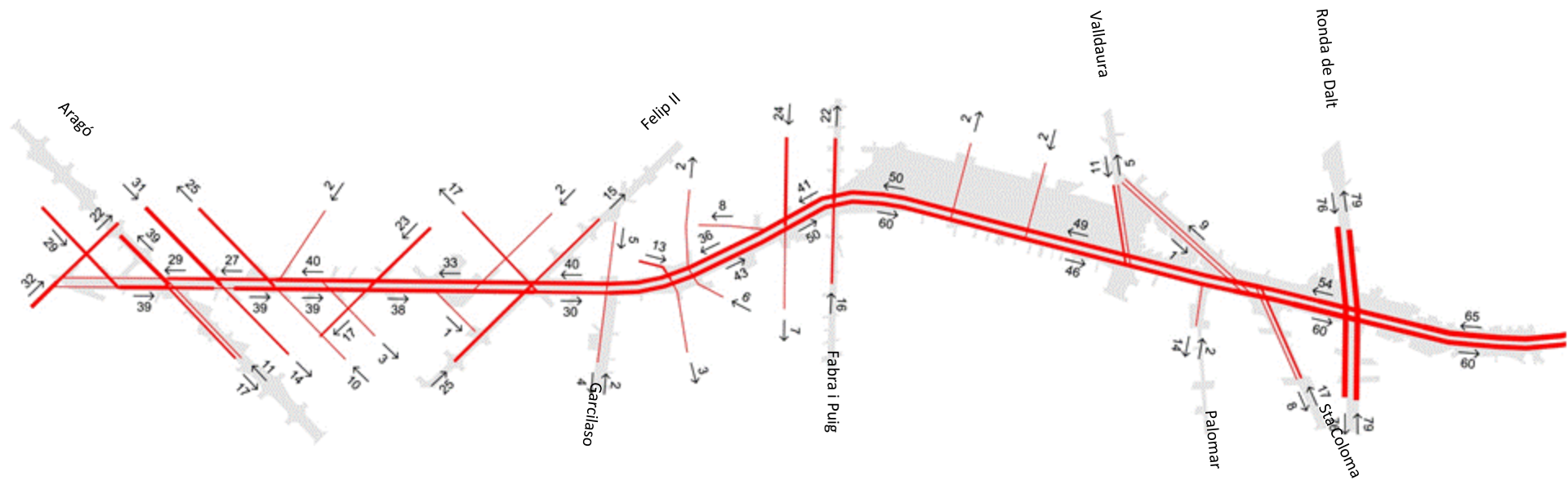




1. Resum diagnosi. Temes pendents
2. Estratègia general
3. Propostes
4. **Mobilitat**
5. Participació i calendari
6. Actuacions a curt termini

Anàlisi funcional Mobilitat de vehicles : IMD 2015

←² IMD (veh./dia en milers)

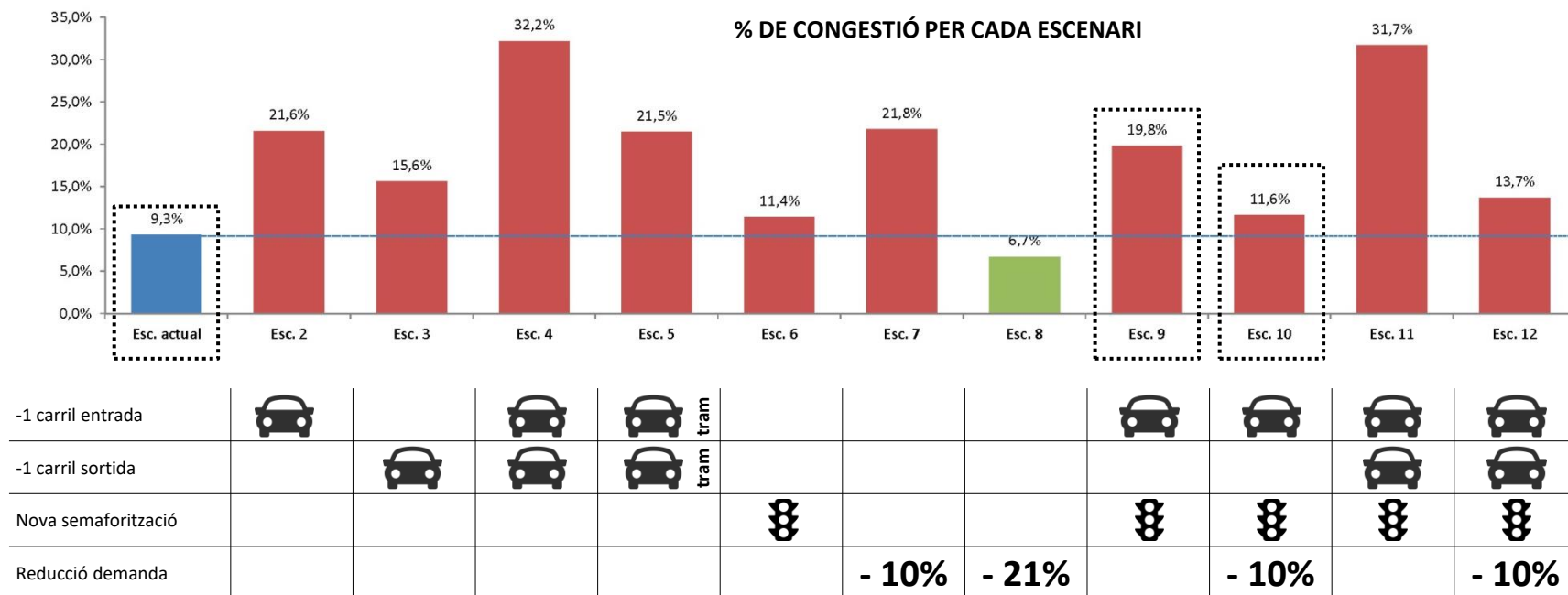


Anàlisi funcional Mobilitat de vehicles : Saturació de la xarxa viària



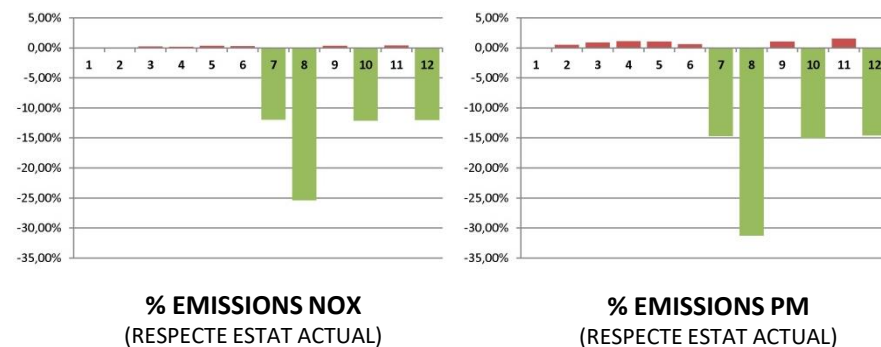
Tot i la predominant mobilitat longitudinal de vehicles d'entrada i sortida de Barcelona per la Meridiana, hi ha una **forta capacitat absorció** de la seva càrrega. Els principals punts de saturació estan en les confluències dels carrers transversals que aporten més càrrega a la via.

Estratègies Propostes de mobilitat: Resum

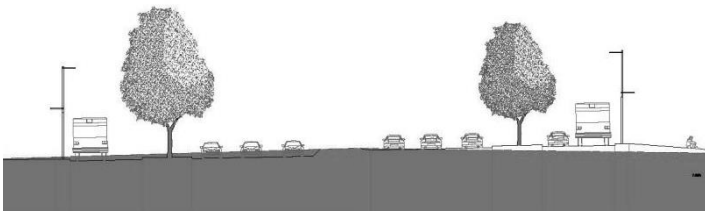


Comparativa escenaris 1, 9 (curt termini) i 10 (mig/llarg termini)

- En l'escenari actual 1
la congestió de la Meridiana és del **9,3%**
- En l'escenari 9
augmenta la congestió fins al **19,8%**
augmenten les emissions de l'entorn **0,34% NOx** i **1,07% PM**
- En l'escenari 10
augmenta la congestió fins a l'**11,6%**
disminueixen les emissions de l'entorn **12,1% NOx** i **15% PM**

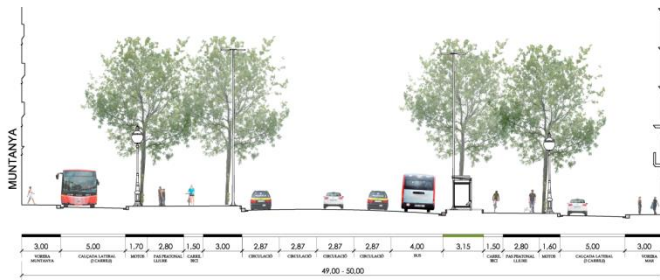


Anàlisi funcional Mobilitat de vehicles : Què passa quan es redueixen carrils a les principals entrades de la ciutat?



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

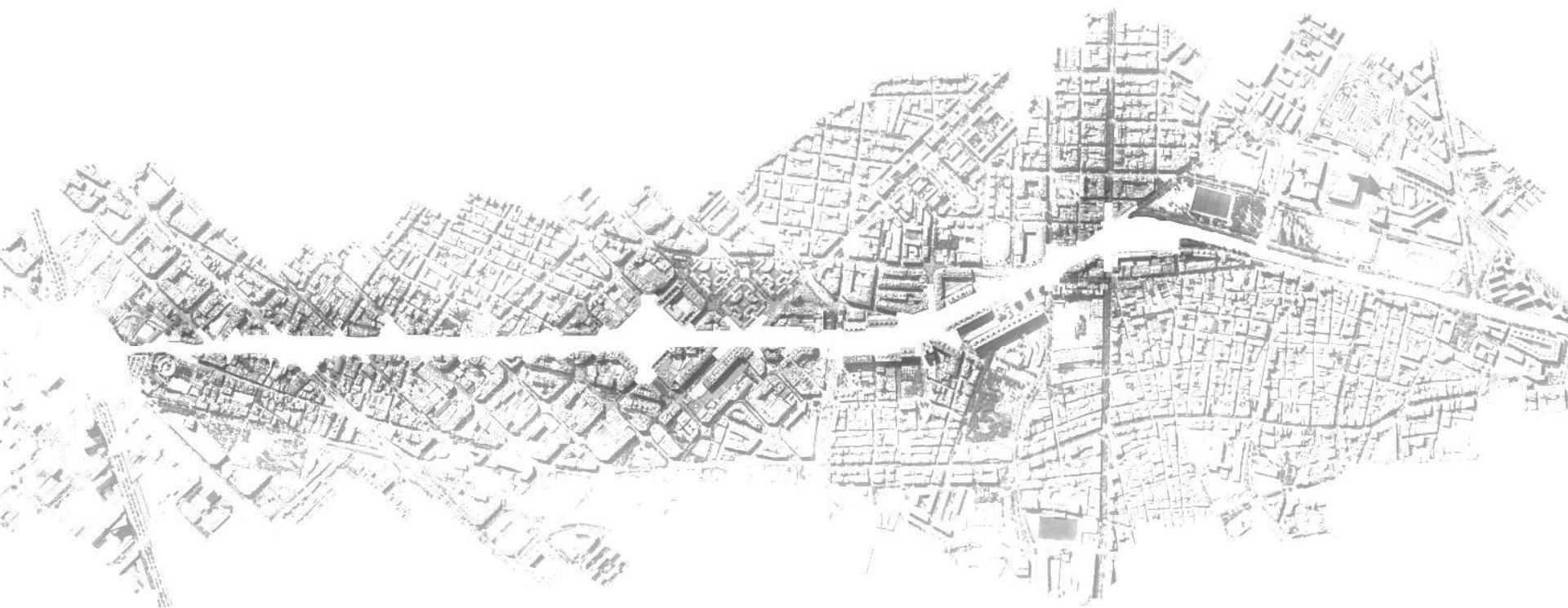
- E. *Park & Ride* a Parets del Vallès (actuació IN07 del PDI: Aparcaments d'intercanvi a Rodalies)
- F. Carril bus a C-17**

REDUCCIÓ PRESSIÓ VIÀRIA D'ACCESSOS A MERIDIANA

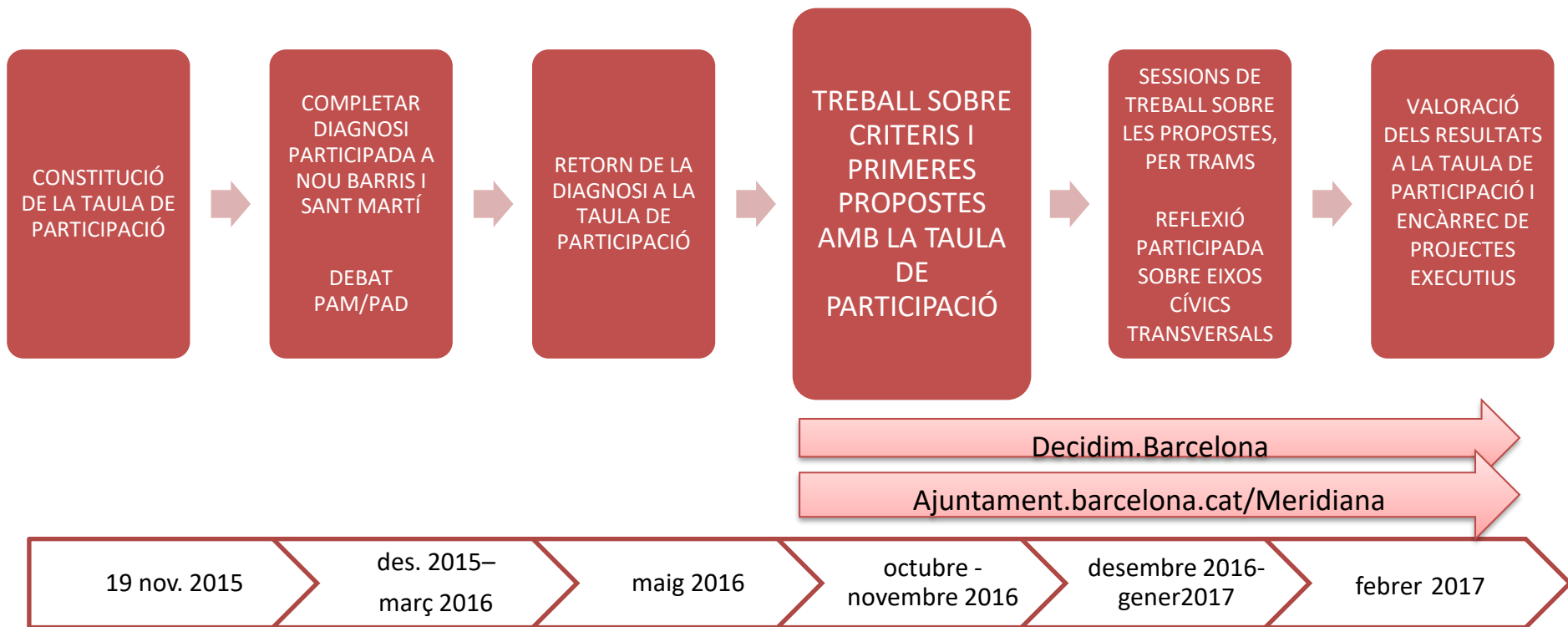
- G. Donar accés des de C-17 a Rondes.
- H. Donar accés des de Rondes a C-17.
- I. Connexió del bus-VAO C-58 a Rondes i a nova vialitat de Sagrera, vinculat a la posta en marxa de l'estació Sagrera TAV

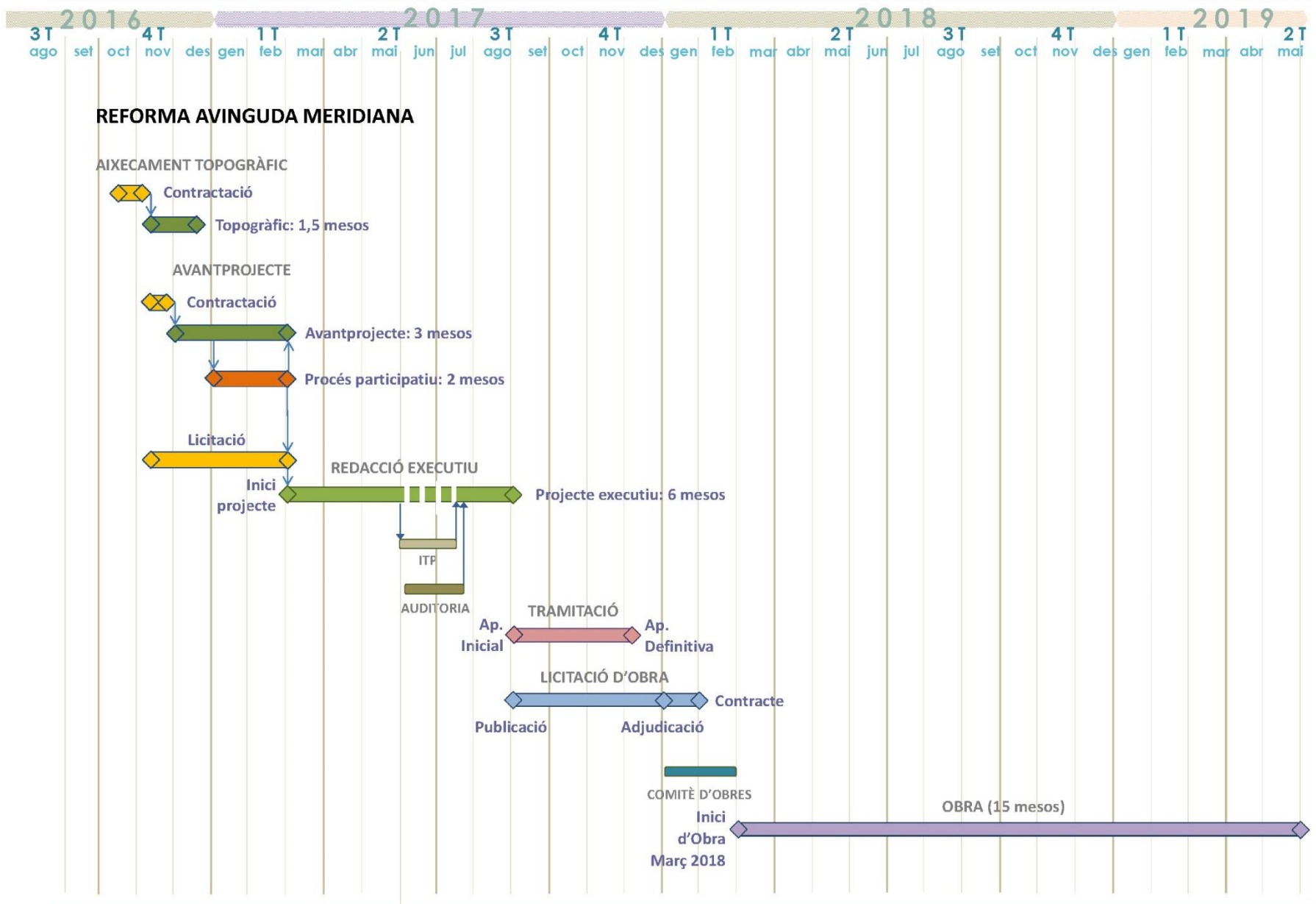
Actuacions complementàries a la transformació d'Av. Meridiana, d'implementació progressiva a futur. Redueixen la demanda de trànsit a l'avinguda. Competència d'altres administracions.

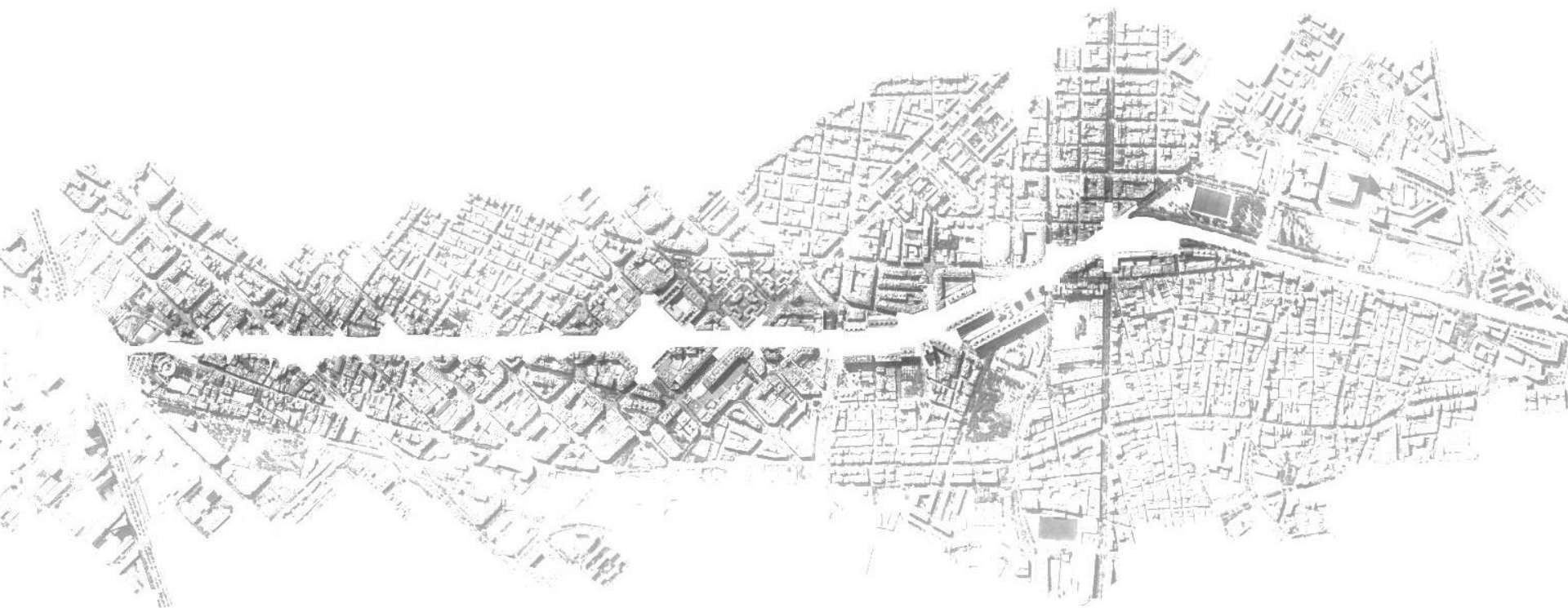
** Actuació a acordar específicament amb Generalitat i altres municipis



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







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

Propostes a curt termini Introducció

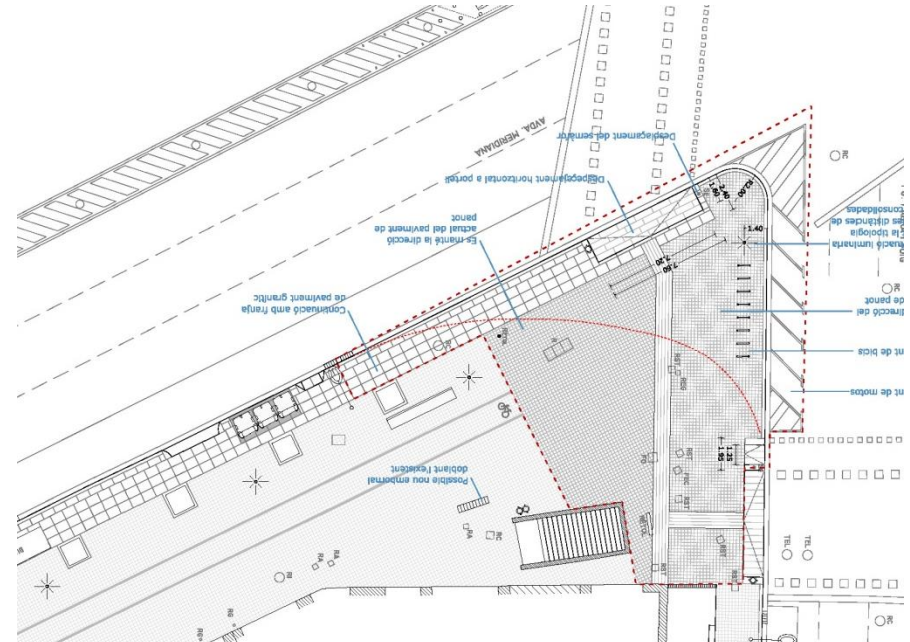


1. PROTECCIÓ DELS REFUGIS DE PASSOS DE VIANANTS ●
2. AMPLIACIÓ VORERA CANTONADA MAR-LLOBREGAT DE MERIDIANA/FABRA I PUIG ●
3. NOU PAS DE VIANANTS A SANT ANDREU ARENAL ●
4. ESTUDI I AJUST TEMPS SEMAFÓRICS

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



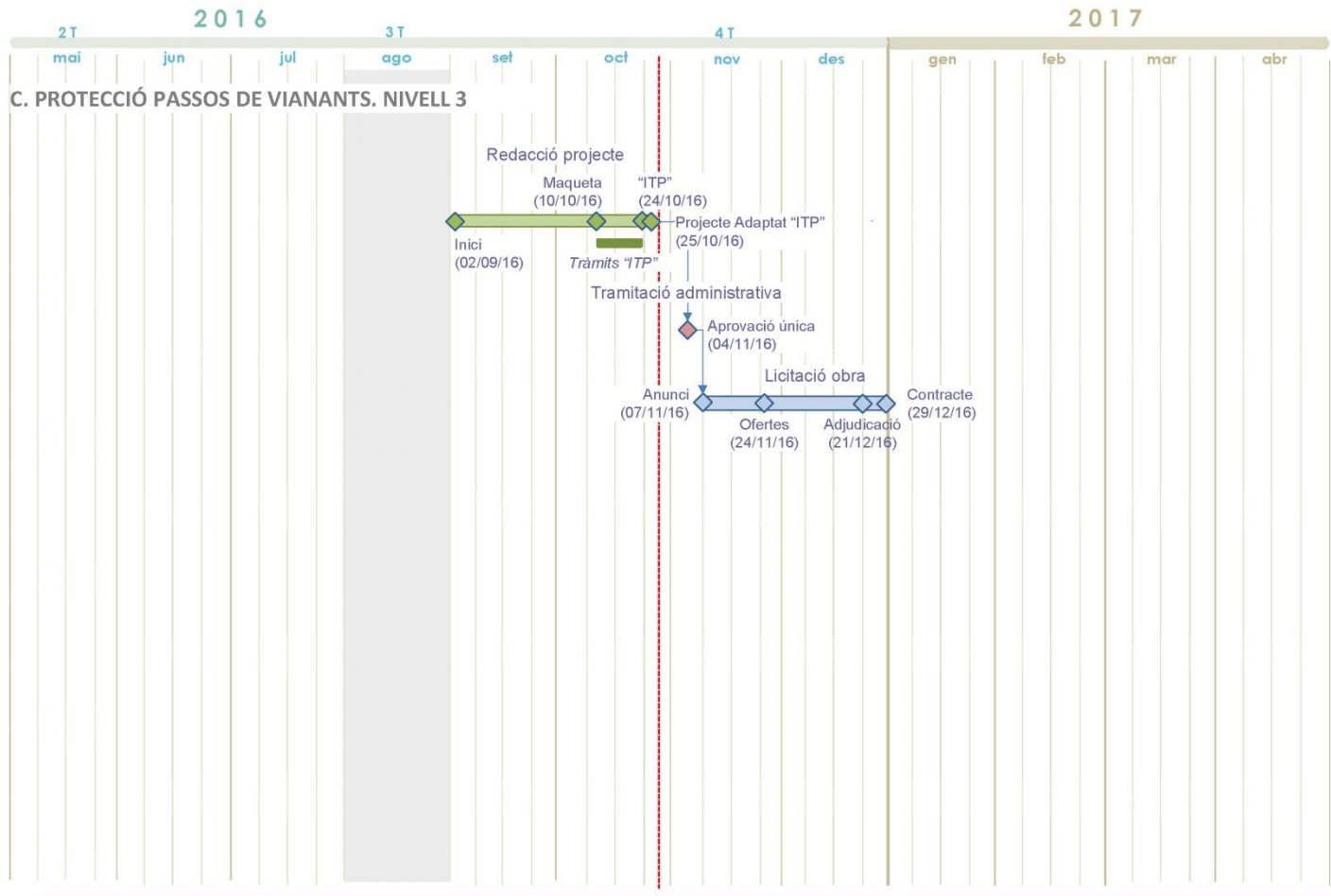
Propostes a curt termini. Calendari d'Actuacions



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

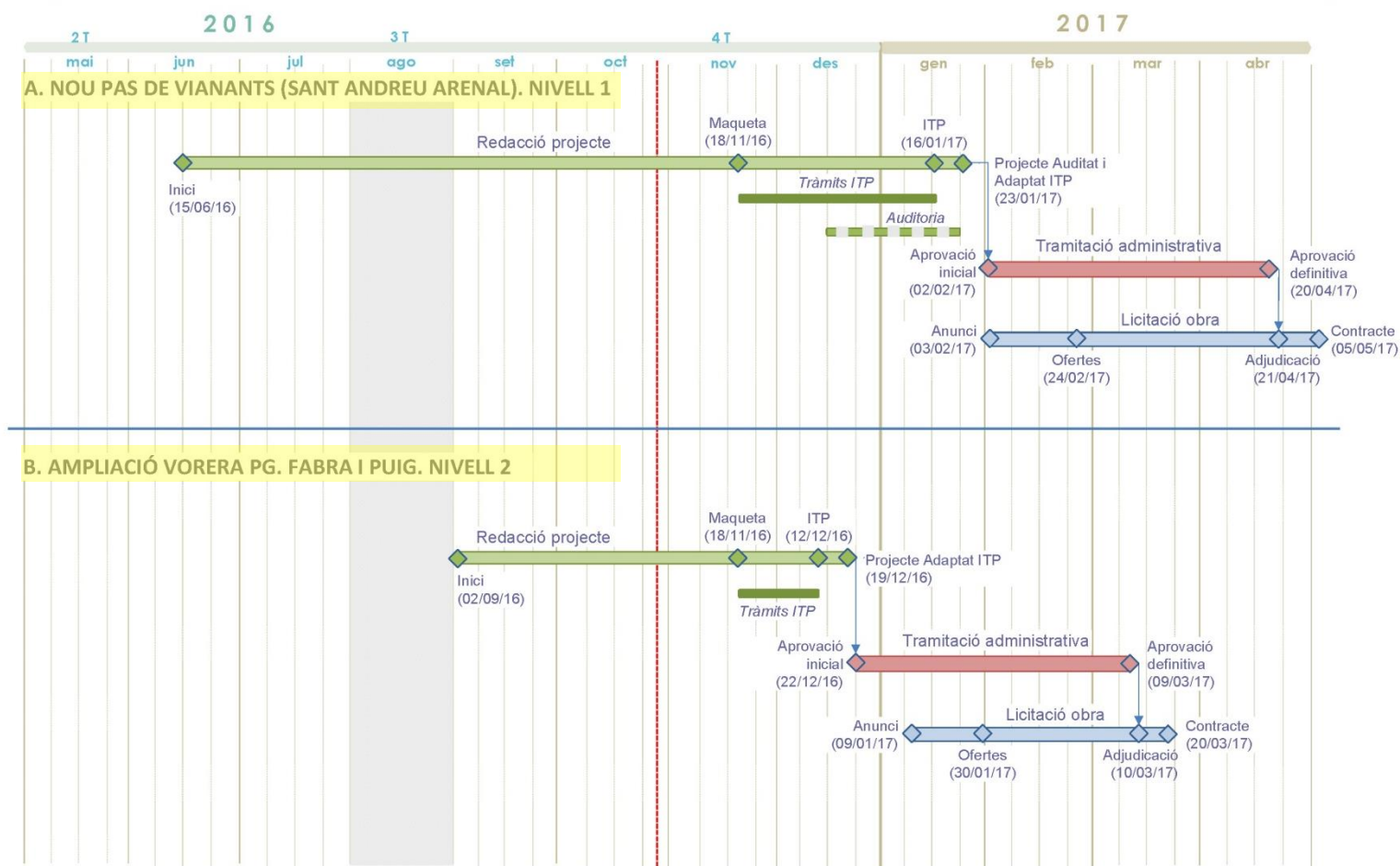


Ajuntament
de Barcelona

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

