

Avinguda Meridiana

**Ecologia Urbana
Ajuntament de Barcelona**



Avaluació funcional i aforaments de vianants i ciclistes

Abril de 2016

Montserrat, 95
Terrassa
08221 (Barcelona)
Catalunya

T +34 93 789 53 97

mail@urbaning.cat
www.urbaning.cat

EQUIP REDACTOR

Oriol Martori i Gallissà
oriol@urbaning.cat

Victor Morell i Roman
victor@urbaning.cat

Marta Sorolla i Salvans
marta@urbaning.cat

Anna González i Sainz
anna@urbaning.cat

ECOLOGIA URBANA

Ariadna Miquel i Amengual
amiquela@bcn.cat

Carmen Marzo
cmarzo@bcn.cat

Maria Cisternas i Tusell
mcisternast@bcn.cat

Laia Torras i Sagristà
ltorrass@bcn.cat

Xavier Moreno de Castro
xmored@bcn.cat

Referència del document
1524_Meridiana.indd

CONTINGUT

Capítol 1 Introducció	5	4.3 Anàlisi origen – destí	68
1.1 Antecedents	6	4.4 Resum de la percepció de l'espai	71
1.2 Objectius	6	Capítol 5 Tallers de participació ciutadana	73
1.3 Metodologia	7	5.1 Introducció als tallers	74
Capítol 2 Anàlisi física	9	5.2 Metodologia	76
2.1 Anàlisi del context	10	5.3 Resultats	80
2.2 Equipaments i zones verdes	14	5.4 Resum dels tallers de participació ciutadana	88
2.3 Anàlisi de la xarxa de mobilitat	16	Capítol 6 Diagnosi	93
Capítol 3 Anàlisi funcional	19	6.1 Resum de les problemàtiques	94
3.1 Aforaments de vianants	20	6.2 Diagnosi	96
3.2 Punts d'aforaments	22	Annex 1 Enquestes als vianants	121
3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal	24	Annex2.1 Anàlisi de les definicions	122
3.4 Anàlisi de la mobilitat transversal (creuaments)	44	Annex2.2 Anàlisi de les problemàtiques	124
3.5 Comparativa d'aforaments de vianants amb altres carrers de Barcelona	58	Annex2.3 Anàlisi d'origen i destí	126
Capítol 4 Percepció de l'espai	61	Annex 2 Tallers de participació a Sant Andreu	137
4.1 Dades generals	62	Annex 3 Tallers de participació a Sant Martí	159
4.2 Anàlisi de les percepcions	64	Annex 4 Tallers de participació a Nou Barris i Trinitat Vella	181



Avinguda Meridiana a l'alçada del carrer Garcilaso / Font: Pròpia

Capítol 1 **Introducció**

1.1 Antecedents

La Meridiana és un eix estructurant del nord-est de Barcelona que travessa districtes i barris amb teixits ben diferenciats i va prenent un caràcter molt divers. Així mateix, la seva millora no pot ser afrontada només a partir de l'estudi de la seva secció. Per aquest motiu, l'Ajuntament ha apostat per a la realització d'aquest estudi, per tal de conèixer la realitat de l'entorn des d'un punt de vista més social, que incorpori les visions, vivències i aspiracions de les persones que seran beneficiàries de la millora d'aquest eix.

El present document aborda l'anàlisi funcional d'aquest espai, com la gent l'utilitza, el travessa, l'ocupa i se n'apropia per, posteriorment, poder fer les actuacions de millora que es creguin necessàries enfocades als diversos problemes detectats.

1.2 Objectius

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.

Aquests objectius s'assoliran combinant l'observació actual de la mobilitat mitjançant treball de camp, la realització d'enquestes als diferents usuaris de la via pública i els tallers de participació ciutadana amb les entitats i associacions que se'n puguin veure afectades. Tot això ens permetrà observar les pautes de conducta social i de mobilitat, així com les problemàtiques que més neguit creen als seus veïns.

1.3 Metodologia

Aquest estudi s'estructura en quatre seccions:

1. Anàlisi física de l'àmbit d'estudi
2. Anàlisi funcional
3. Enquesta als vianants
4. Tallers de participació ciutadana als veïns de Sant Martí, Sant Andreu i Nou Barris.

Per a l'anàlisi física s'ha treballat amb tota aquella informació pública accessible, així com amb el treball de camp necessari per al reconeixement de l'espai analitzat.

Per a l'anàlisi funcional i l'enquesta als vianants s'ha realitzat un treball de camp en diversos períodes, dut a terme el mes de novembre de 2014 i entre els mesos de gener i març de 2016. Durant aquest treball de camp s'han realitzat aforaments de vianants i ciclistes en diferents punts de l'Avinguda i enquestes als vianants per recollir les seves opinions. A més, s'han contrastat diferents aspectes dels tractats en aquest estudi i s'han analitzat les diferents activitats que es desenvolupen a l'espai públic.

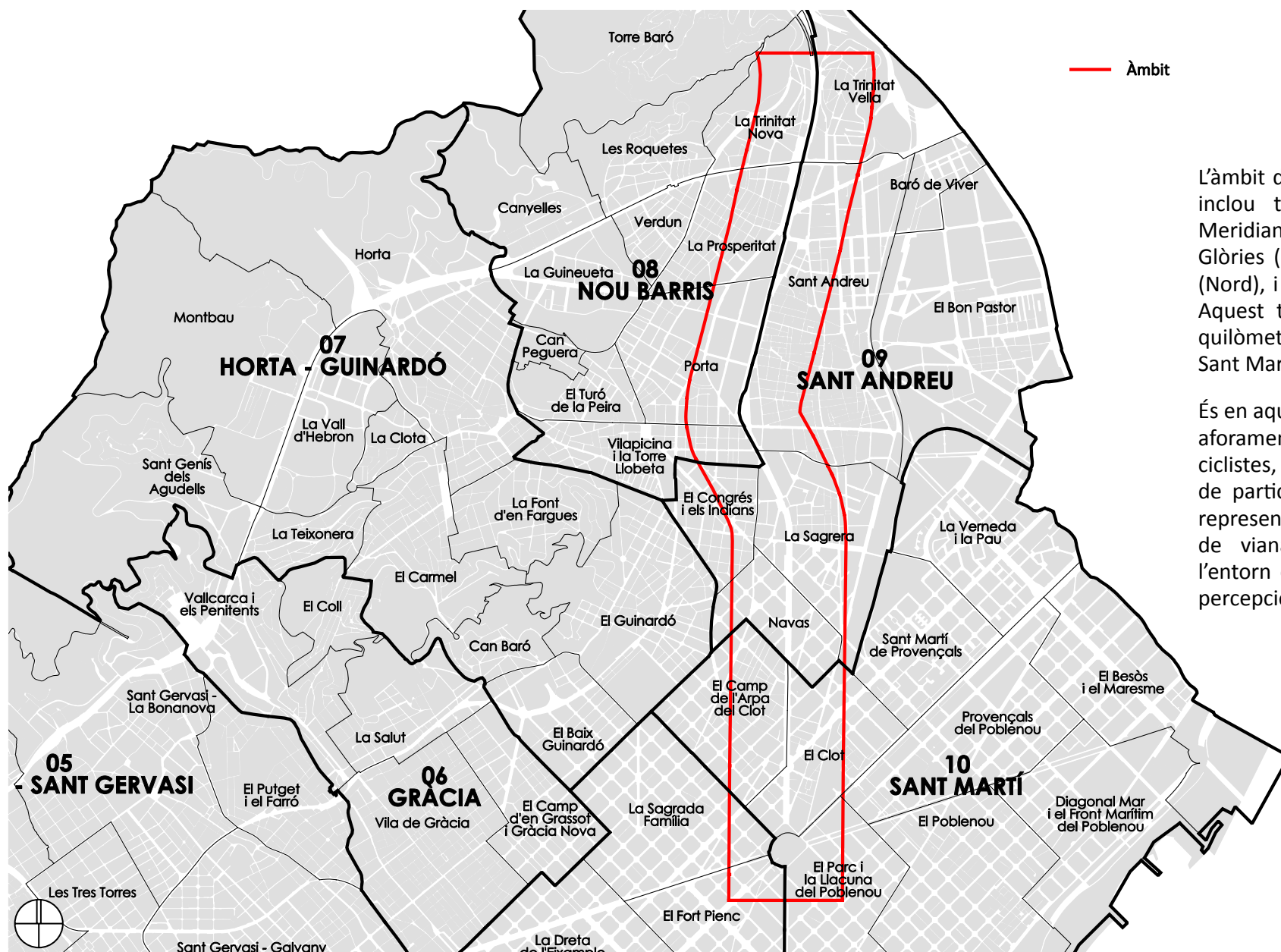
Finalment, per abordar la darrera secció, s'han realitzat un conjunt de tallers de participació amb la ciutadania dels districtes de Sant Martí, Nou Barris i El Clot, per tal de recollir les inquietuds i opinions dels veïns dels diferents barris annexes a l'Avinguda, sent ells els millors coneixedors de la realitat del seu entorn.



Imatge de l'Avinguda Meridiana a l'alçada de la Rambla de Fabra i Puig / Font: Pròpia

Capítol 2 **Anàlisi física**

2.1 Anàlisi del context **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.

És en aquest tram on s'han realitzat els aforaments i enquestes de vianants i ciclistes, així com els diferents tallers de participació, per tal d'obtenir una representació real de la mobilitat de vianants present actualment a l'entorn d'aquest carrer i les diferents percepcions dels usuaris de l'Avinguda.

BREU HISTÒRIA DE L'AVINGUDA MERIDIANA

L'Avinguda Meridiana era anomenada antigament Gran Via Meridiana, però el nom actual fou aprovat el 1900. El seu traçat coincideix, en el tram inicial, amb el meridià 2º 07' 38" de París-Dunkerke-Barcelona, que era el punt de referència d'origen pels navegants i geògrafs francesos.

L'avinguda va ser projectada per Ildefons Cerdà l'any 1859, pensada per a ser una de les vies més importants per a creuar la ciutat. Posteriorment, es va crear una nova línia de ferrocarril que va aprofitar el traçat de l'avinguda i, als anys 60, es va produir una de les obres més importants de la història d'aquesta via: el soterrament de totes les línies de ferrocarril per a donar pas als vehicles i evitar la separació dels barris annexes.

A mitjans de 2004 van començar les obres més destacades de la zona del soterrament de l'avinguda iniciant la construcció de l'intercanviador de La Sagrera, que va mantenir talls al trànsit durant 22 mesos.



- 1_ Avinguda Meridiana (1965)
- 2_ Vista de la Meridiana des del pont del carrer Muntanya (1975)
- 3_ Obres de construcció de l'intercanviador de La Sagrera

Font:
Internet

2.1 Anàlisi del context Àmbit



Actualment, l'Avinguda Meridiana és, juntament amb la Diagonal, la Gran Via i les Rondes, una de les principals avingudes de la ciutat, tant per la seva llargada i amplada com per la quantitat de cotxes que hi passen al cap del dia. Neix al Parc de la Ciutadella i passa pels districtes de Sant Martí, Eixample, Sant Andreu i Nou Barris fins a connectar amb la C-58.

El districte de Sant Andreu, per la seva banda, està situat al nord de la ciutat de Barcelona, essent la porta d'entrada de la ciutat pel nord-est junt amb el districte

de Nou Barris. Limita al nord amb Santa Coloma de Gramenet, a l'oest amb el districte de Nou Barris, a l'est amb el de Sant Martí, i al sud amb el d'Horta – Guinardó. Cinc dels seus barris són annexes a l'avinguda i, per tant, estan dins el nostre àmbit d'estudi: Sant Andreu, nucli principal i barri que dona nom al districte, la Sagrera, Navas, el Congrés i els Indians i Trinitat Vella.

El Districte de Nou Barris, sent l'altre porta d'entrada a Barcelona pel nord-est, limita al nord amb Montcada i Reixac, a l'oest amb el districte d'Horta-Guinardó,



a l'est amb Sant Andreu i al sud amb Sant Andreu i Horta-Guinardó. Els barris estudiats d'aquest districte són: Trinitat Nova, La Prosperitat, Porta i Vilapicina i la Torre Llobeta.

Finalment, el Districte de Sant Martí limita al nord amb Sant Andreu, al oest amb l'Eixample, a l'est amb Sant Adrià del Besòs i acaba a primera línia de mar. El barris estudiats d'aquest districte són el Clot, essent aquest un dels nuclis més antics del districte, i El Camp de l'Arpa del Clot.

2.2 Equipaments i zones verdes



L'àmbit d'estudi no disposa de grans parcs ni zones verdes en contacte directe amb l'Avinguda, exceptuant la zona de Can Dragó. La resta d'espais verds són petits espais residuals. Tot i així, a l'entorn més immediat de la zona d'estudi, com a grans zones verdes, cal destacar el Parc de la Pegaso i el Parc del Clot.

El Parc Esportiu de Can Dragó, amb un superfície total de gairebé 12 hectàrees, està dividit en tres illes que acullen les diferents instal·lacions esportives com el

poliesportiu Palestra, el camp de futbol municipal de Porta i les piscines de Can Dragó, així com importants espais verds.

Un altre equipament a destacar és el Canòdrom de la Meridiana, que ocupa l'illa rectangular compresa entre els carrers Concepció Arenal, Ignasi de Ros, Riera d'Horta i Pardo. El canòdrom va estar en funcionament fins al 2006 i actualment s'ha remodelant per a convertir-se en un centre d'art per a creatius i emprenedors culturals.

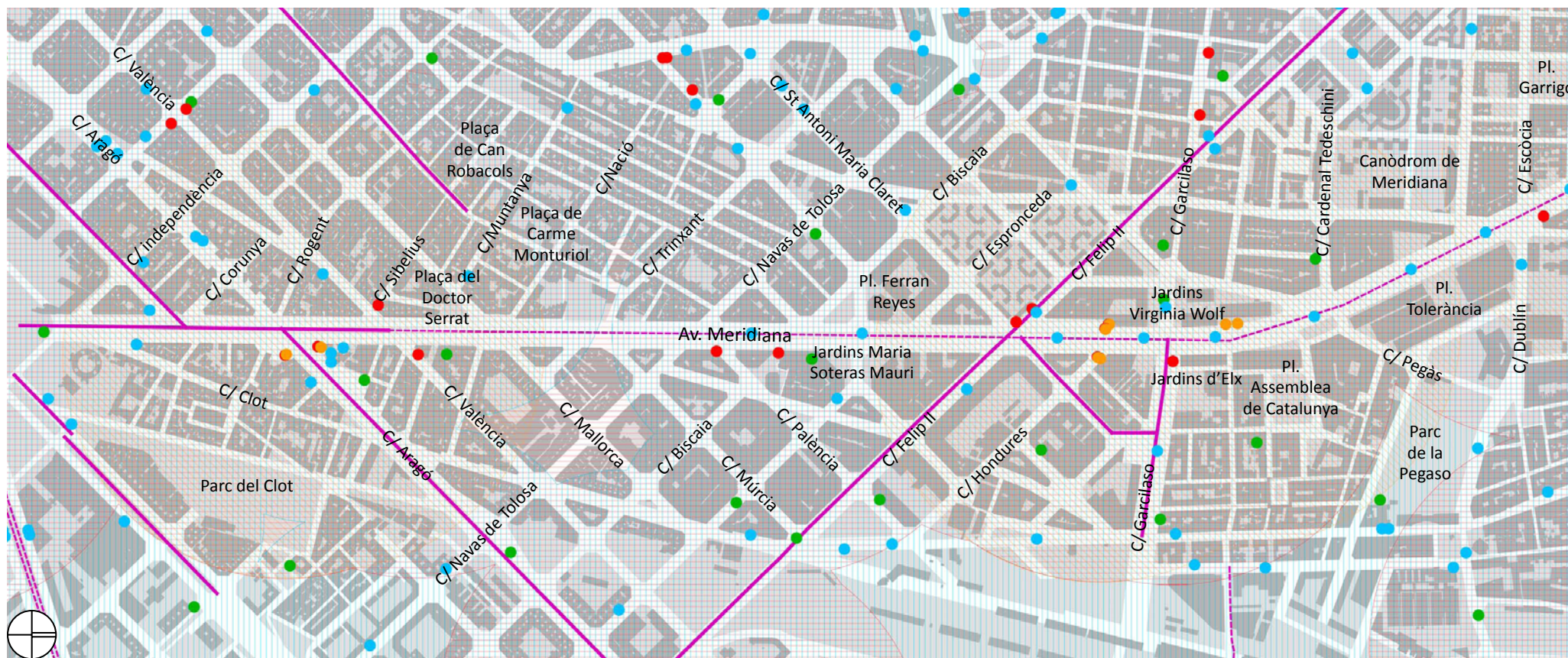


Qualificacions urbanístiques

■ Equipaments

■ Equipaments

2.3 Anàlisi de la xarxa de mobilitat **Transport públic** Metro, rodalies i bicings



L'àmbit està rodejat de tres nodes importants de transport públic amb intercanvi entre metro, rodalies RENFE i autobús urbà i interurbà. Aquests són Sant Andreu Arenal, La Sagrera i El Clot.

XARXA DE METRO

Les tres línies de metro que travessen la zona d'estudi són la L1 (Fabra i Puig, La Sagrera, Navas i El Clot), la L5 (La Sagrera) i la L2 (El Clot). La L1 és la més llarga i utilitzada i connecta la ciutat de Besós a Llobregat passant pel centre.

Avaluació funcional i aforaments de vianants i ciclistes

RENFE

L'àmbit està connectat amb les línies de rodalies del Clot (R1 i R2), La Sagrera (R3 i R4) i Sant Andreu Arenal (R3, R4 i R7)

BICING

Hi ha diverses estacions repartides al llarg de tot l'àmbit d'estudi, especialment de l'estació de Sant Andreu Arenal cap al sud.



INFLUÈNCIA DEL TRANSPORT PÚBLIC

Observant els radis d'influència dels diferents modes de transport públic, es pot observar com, en general, l'àmbit disposa d'una bona cobertura en aquest sentit.

Transport públic

- Parada de metro
 - Estació de Renfe
 - Estació de Bicing
 - Parada de bus
 - Carril bici segregat
 - - - Carril bici no segregat
- Influència xarxa de bus (250 m)
 - Influència xarxa de tren (400 m)
 - Influència xarxa de metro (400 m)



Parada d'autobús a l'Avinguda Meridiana / Font: Pròpia

Capítol 3 **Anàlisi funcional**

3.1 Aforaments de vianants **Metodologia**

PER QUÈ FEM OBSERVACIÓ DE LES PERSONES?

Fem les observacions per tal de veure què podem aprendre i extreure del comportament que tenim les persones en l'entorn urbà sense anticipar una intenció concreta per part de l'observat. Si preguntéssim a un individu qualsevol sobre els seus patrons de moviment, segurament ens respondria referint-se a la finalitat del seu trajecte. Tanmateix, la intencionalitat d'una persona mai representa el comportament majoritari dels fluxos dins l'entorn urbà. Les accions col·lectives, és a dir, les tendències de desplaçament majoritàries, contenen un patró d'ús i moviment que és independent de les intencions de cada individu.



Amb l'exercici d'observació del comportament de les persones sobre el terreny podem extreure evidències objectives sobre com l'entorn construït influeix sobre aquests hàbits de conducta.

Per observar aquests comportaments, hem dut a terme el mètode de les portes.

EL MÈTODE DE LES PORTES

L'aforament de vianants es fa mitjançant aquest mètode, que consisteix en el comptatge de persones i bicicletes en accions dinàmiques, és a dir en moviment, per tal d'extreure'n aforaments. Generalment s'utilitza en l'espai lliure urbà, però és igualment aplicable en espais interns d'edificis.

Les portes es col·loquen estratègicament al voltant i dins l'àmbit d'estudi. El nombre de portes i les seves característiques seran claus per obtenir una fotografia acurada de les pautes de moviment. A Meridiana s'han col·locat 32 punts d'aforament repartits per tot l'àmbit.



_Observadora situada en una porta.

Les portes són els punts d'observació des dels quals l'observador realitza el treball de camp. De cada un d'aquests punts se n'extreuen moltes dades, que posteriorment es representen gràfica i estadísticament per avaluar el comportament social dels usuaris de l'espai públic i extreure'n conclusions.

PROCEDIMENT

Per dur a terme el comptatge de persones, l'observador es col·loca a cada porta i es dibuixa una línia imaginària que creua l'espai del carrer a observar perpendicularment. Cada usuari que creua aquesta línia durant el període de comptatge és comptada con una unitat. Només seran comptades les persones que creuin aquesta línia. Els períodes de comptatge són variables en funció de cada cas i han de ser el més precisos possible, aproximant-los al segon. Aquest parcial de temps es multiplica posteriorment fins a obtenir un índex per hora. En el cas de l'Avinguda Meridiana s'han utilitzat períodes de comptatge de 5 minuts per cada torn d'una hora hora.

En funció de la finalitat de l'estudi, es diferencien els usuaris de l'espai públic per categories. Es poden classificar per:

- Gent gran / adults /joves / nens
- Homes / dones
- Treballadors / turistes / locals
- Etc.

Aquestes categories es fan a mida segons el projecte amb el qual s'està treballant. En el cas que ens ocupa s'ha diferenciat entre vianants i ciclistes.

Cada observador té un itinerari d'observació que dura una hora i en el qual s'hi col·loquen una sèrie de portes. El nombre de portes varia en funció de les necessitats de l'estudi i del període de comptatge. En el present estudi, els itineraris d'observació tenien, com a màxim, 7 portes cada un.

Totes les portes es comptabilitzen correlativament, una després de l'altra, fent diverses rondes d'observació en diferents moments del dia. En aquest cas, les observacions s'han fet en els horaris següents:

8:30 - 11.30 Matí

12.00 - 14.00 Migdia

15.30 - 18.30 Tarda

19.00 - 20.00 Vespre

Aquestes rondes d'observació es repeteixen en diferents dies per tal d'obtenir un resultat més acurat. Els resultats seran diferents en funció de

quin dia de la setmana es facin aquestes observacions, ja que les pautes de moviment de les persones varien quan un dia és festiu, laborable, vigília de festiu, etc. En el cas de l'Avinguda Meridiana, les observacions s'han fet distingint les següents categories:

- Dies laborables (de dimarts a dijous, entenent que els divendres i els dilluns tenen pautes de moviment singulars).

Aquests aforaments s'han realitzat al novembre del 2014, amb una posterior revisió i ampliació dels punts d'aforaments entre gener i març del 2016, tots ells en dies laborables.

OBJECTIUS DE L'ANÀLISI

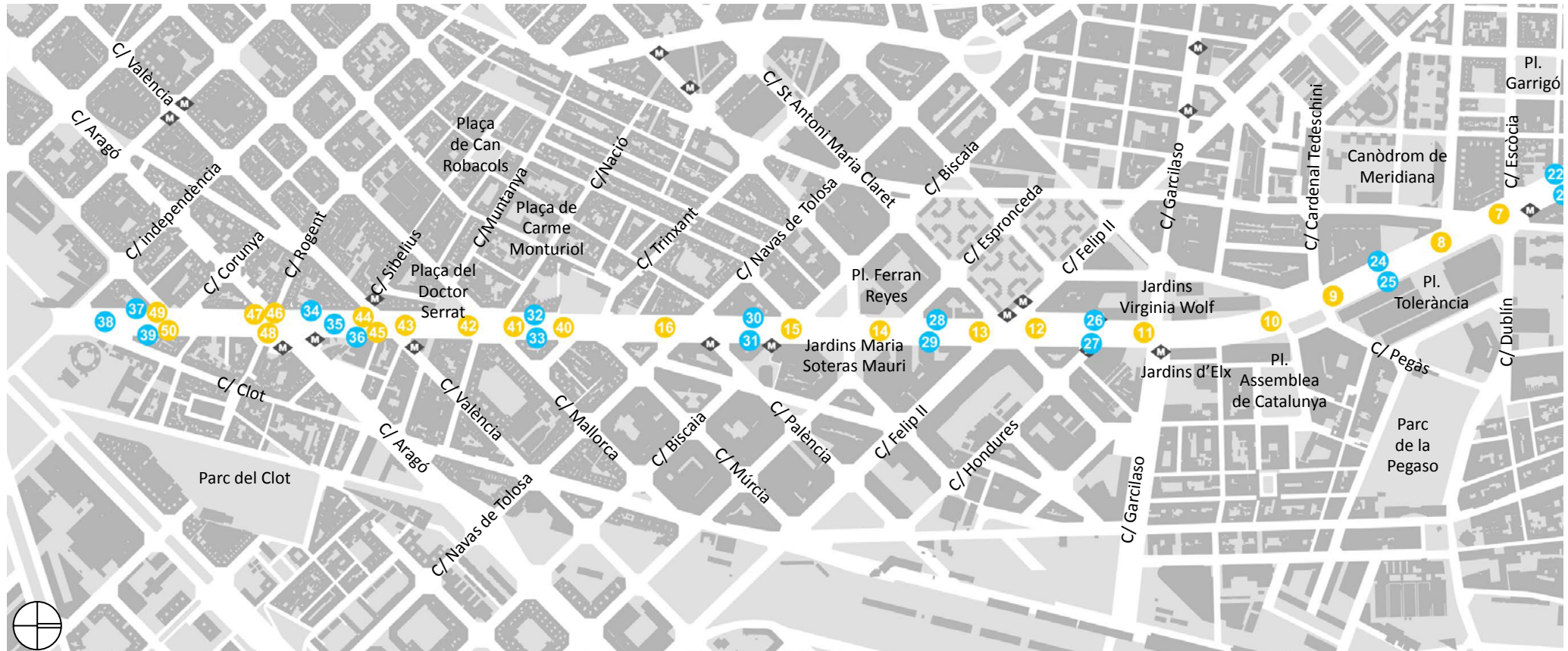
- Realitzar un comptatge de les persones que es desplacen per l'àmbit d'estudi, a peu o en bicicleta, per tal de determinar el volum de desplaçaments en dia feiner.
- Analitzar la distribució horària dels desplaçaments.
- Detectar els punts amb major conflictivitat pel que respecta a la concentració de desplaçaments.



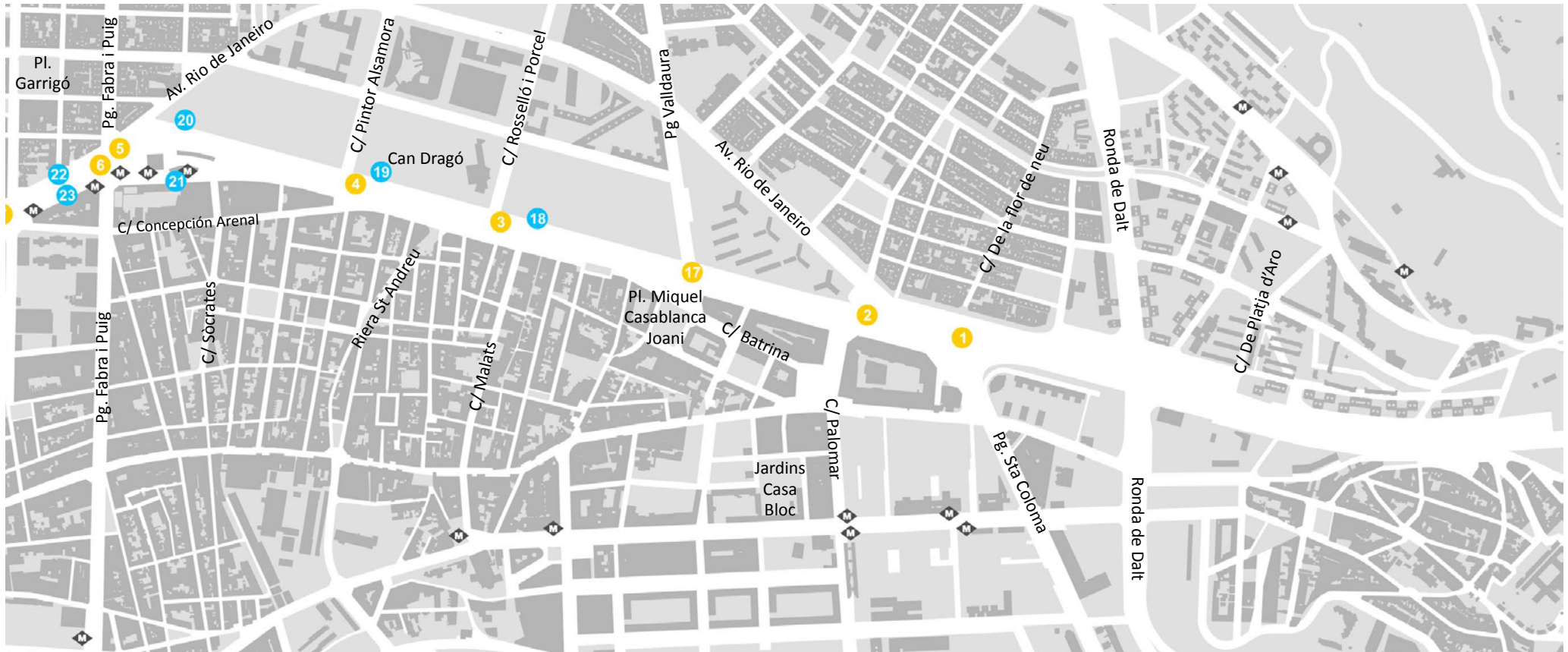
_Cruament de persones en un pas de vianants

3.2 Punts d'aforaments **Situació de les portes d'aforament**

Punts d'aforament – **Mobilitat longitudinal i creuaments**



S'han utilitzat dos tipus de punts d'aforament: els longitudinals i els creuaments o transversals. En els longitudinals s'ha comptabilitzat la mobilitat al llarg de la Meridiana, mentre que als creuaments s'ha comptabilitzat la mobilitat que creua l'Avinguda.

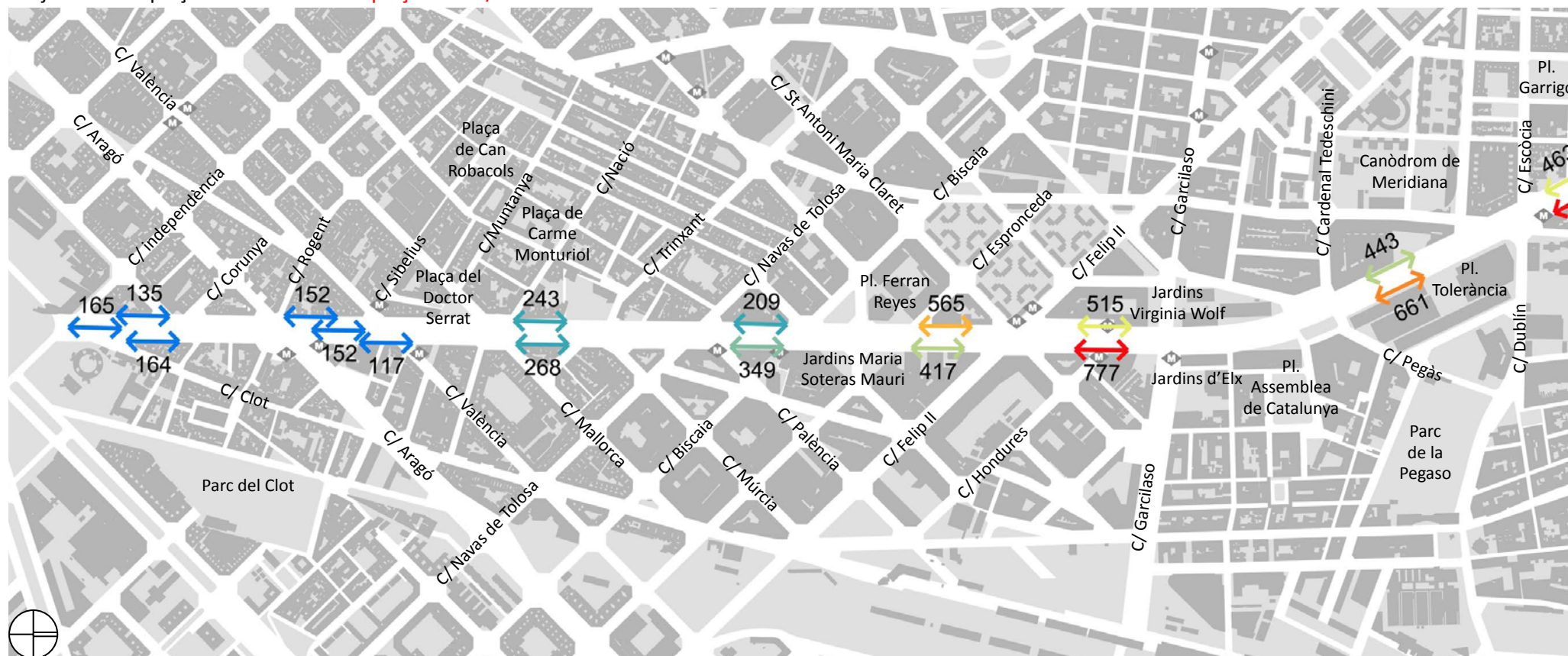


Punts d'aforament

- 39 Longitudinals
- 49 Transversals (creuaments)

3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Vianants** Distribució per portes d'aforament

Mitjana de desplaçaments diaris – desplaçaments /hora



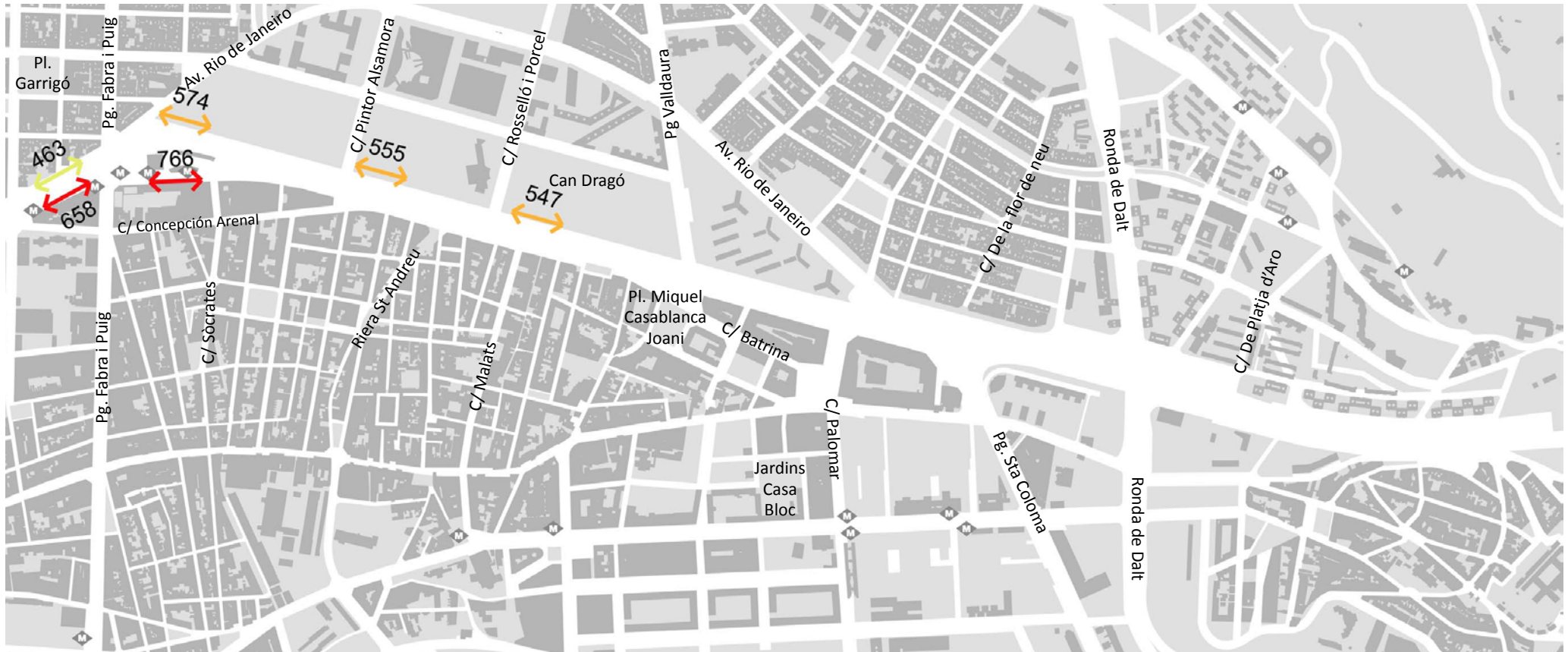
Els trams de major aflluència de vianants són:

- Voreres a l'alçada de l'estació de metro Sagrera
- Vorera mar a l'alçada de la Pl. Tolerància (Corte Inglés)
- Vorera mar a l'alçada de l'estació de metro, RENFE i bus Sant Andreu Arenal

D'altra banda, els de menor aflluència són:

- Tot el tram comprès entre el carrer València i plaça de les Glòries.

En general, i com es comprovarà a l'apartat 3.4, s'observa una major aflluència de vianants que no pas longitudinal.

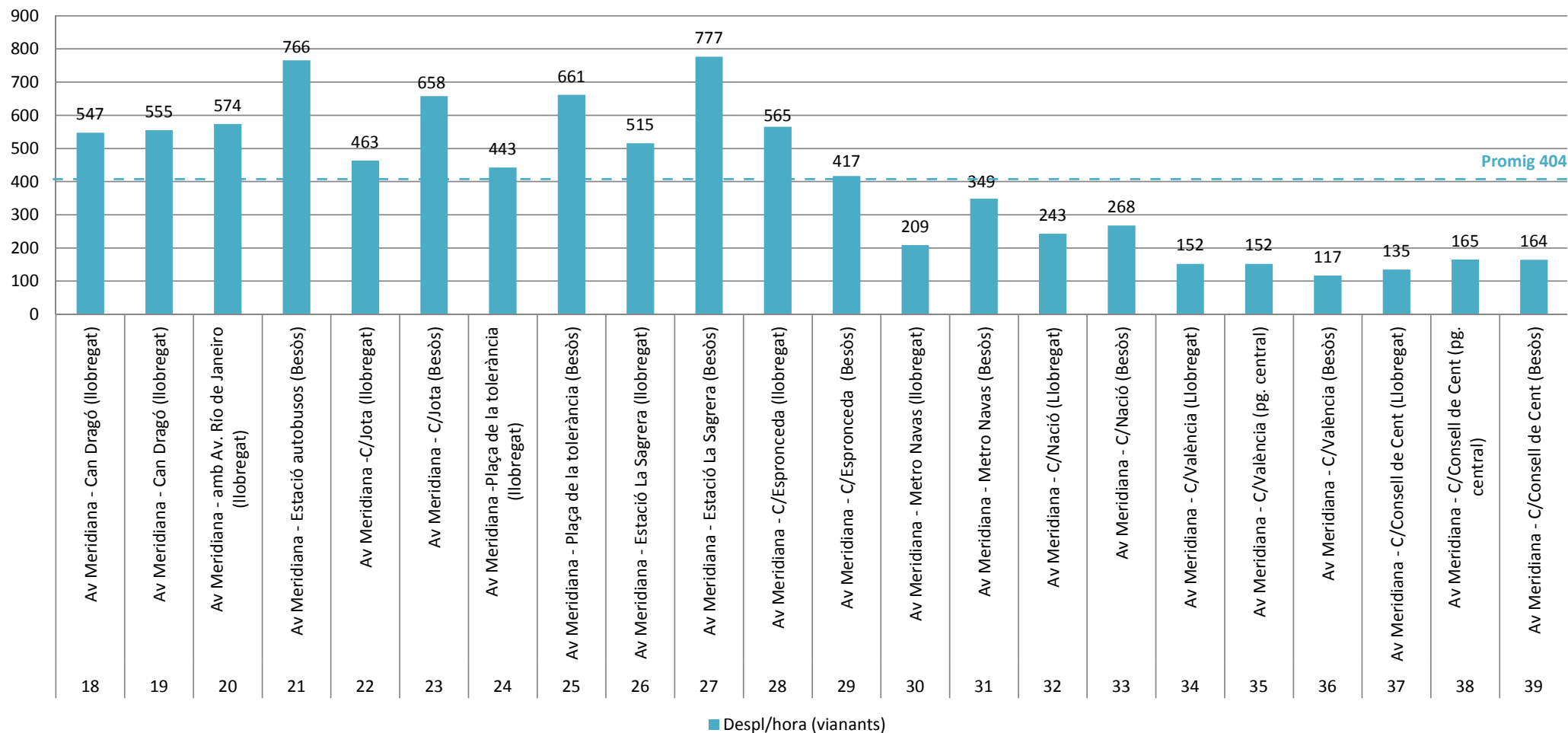


A la pàgina següent es mostren en detall les dades dels aforaments de vianants a cada porta.



3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Vianants** Distribució per punts d'aforament

Mitjana de desplaçaments diaris per carrer – desplaçaments/hora

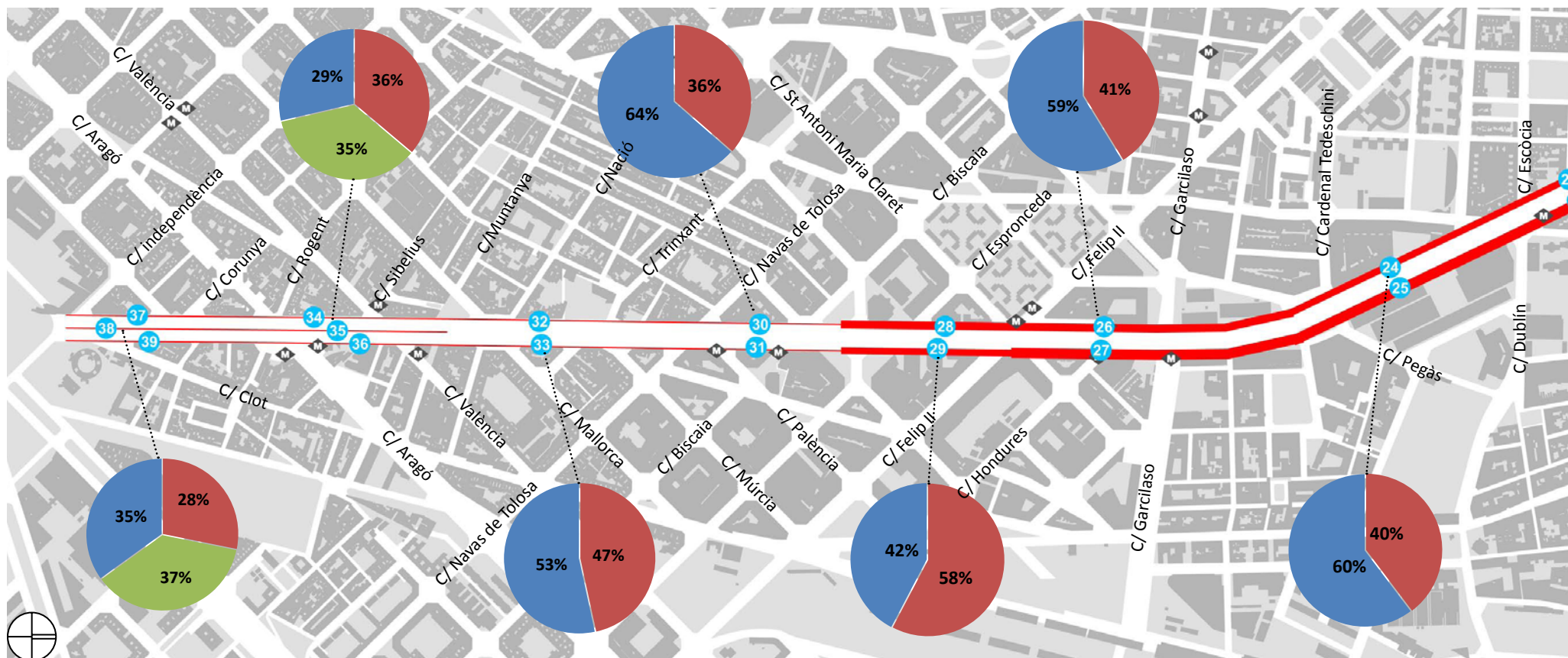


- 1_ Jardins de Virgínia Wolf
- 2_ Persones utilitzant un carril bici com a pas de vianants al creuament entre la Meridian i l'Av. Rio de Janeiro, a l'alçada de Fabra i Puig
- 3_ Persones utilitzant un carril bici com a pas de vianants al creuament entre la Meridiana i el Passeig de Fabra i Puig, al costat muntanya

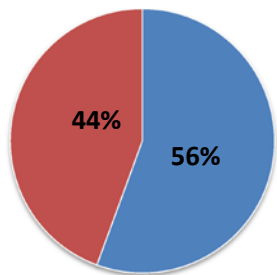
Font:
Pròpia



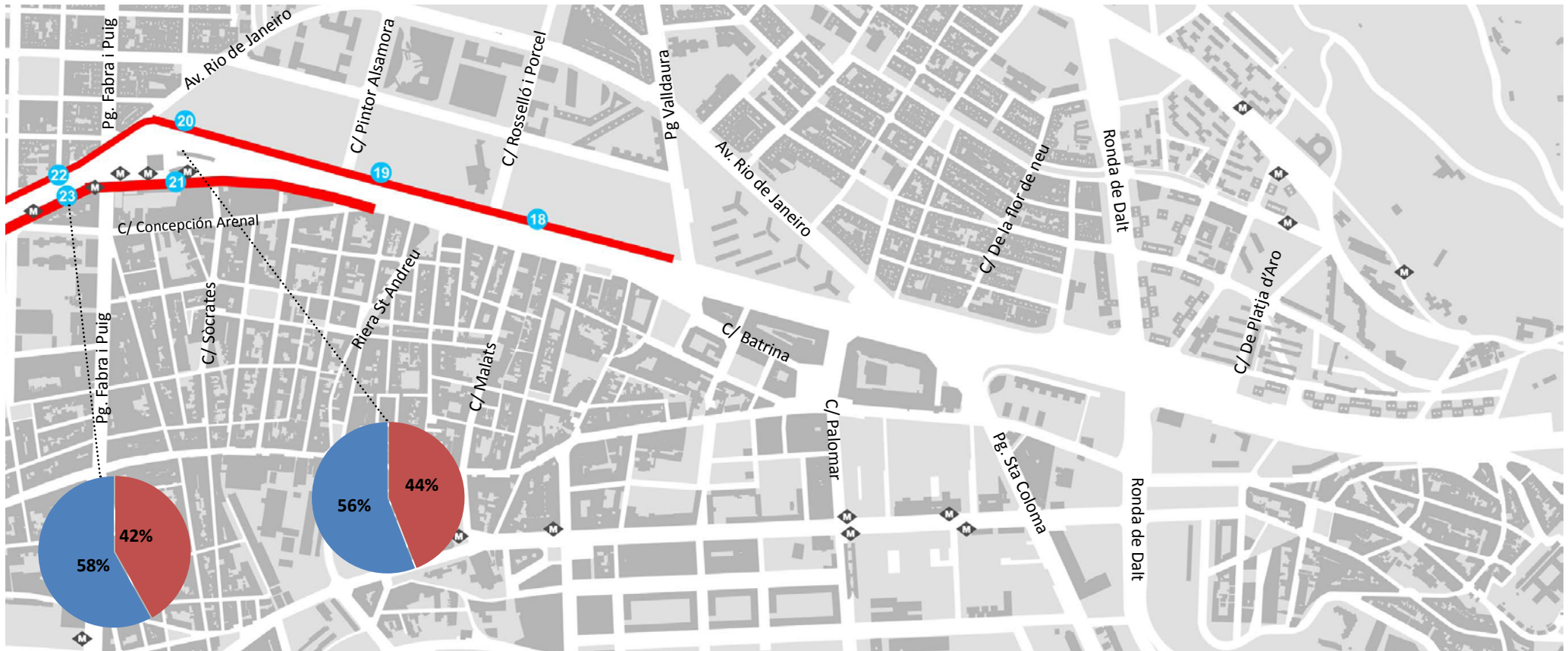
3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Vianants** Distribució per voreres



Ús voreres àmbit (vianants)



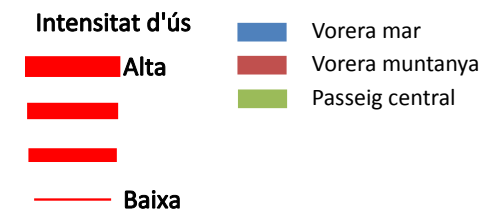
Si s’analitza exclusivament la mobilitat dels vianants, s’observa com la vorera més transitada, generalment, correspon a la vorera mar. En aquesta vorera, la zona amb major intensitat de desplaçaments es produeix en les proximitats de l’estació de Sant Andreu Arenal (porta 21) i en les proximitats de l’estació de La Sagrera (porta 27). El tram situat entre aquests dos punts també presenta uns valors de desplaçaments elevats en termes relatius. Tanmateix, a l’illa compresa entre els carrers Felip II i Espronceda (portes 28 i 29) s’inverteix aquest patró ja que la vorera més utilitzada correspon a la banda muntanya. Per contra, la zona amb



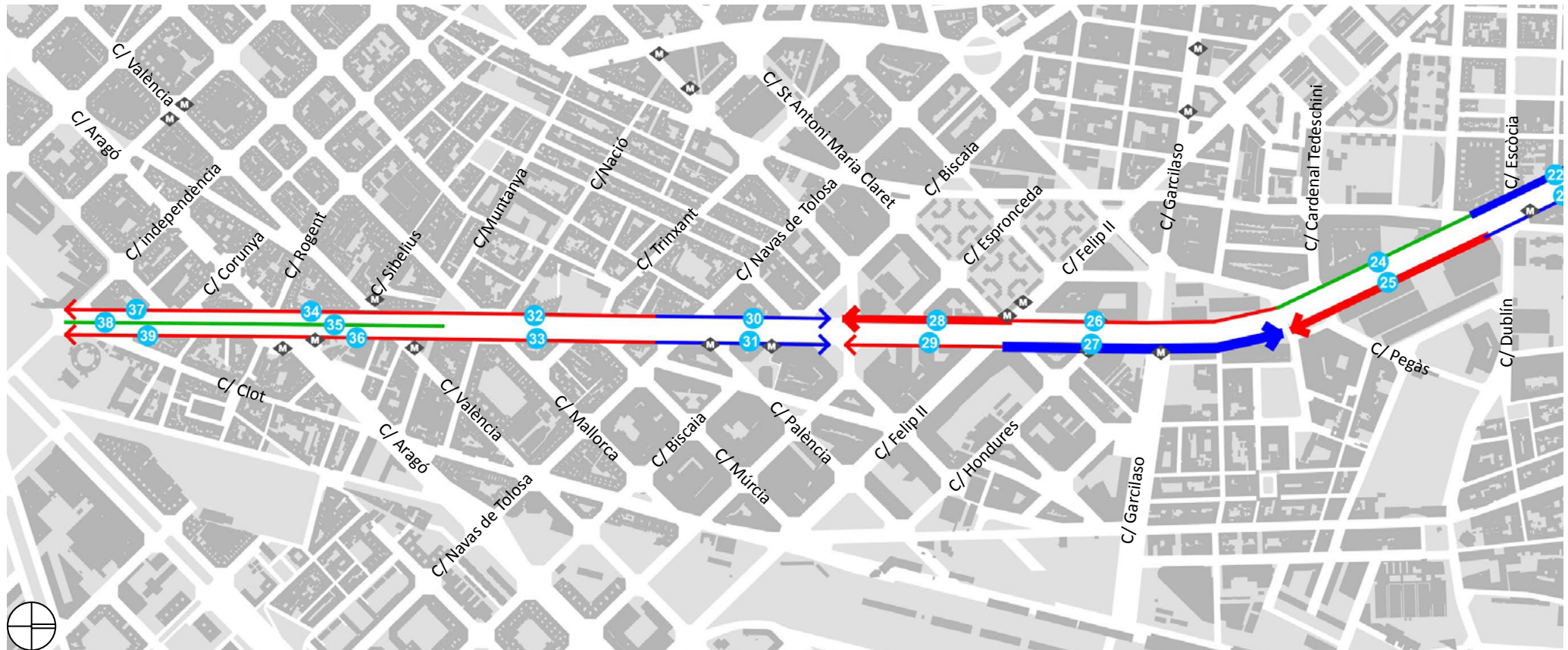
menor intensitat de desplaçaments està compresa entre el carrer independència i el carrer Biscaia.

A la vorera muntanya destaca l'afluència de vianants al sud del C/ de Garcilaso i davant del Parc de Can Dragó.

Al tram de rambla de l'Avinguda (portes de la 32 a la 39), els desplaçaments es reparteixen, pràcticament per igual, per les tres voreres (vorera mar, passeig central i vorera muntanya).



3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Vianants Distribució per sentits**



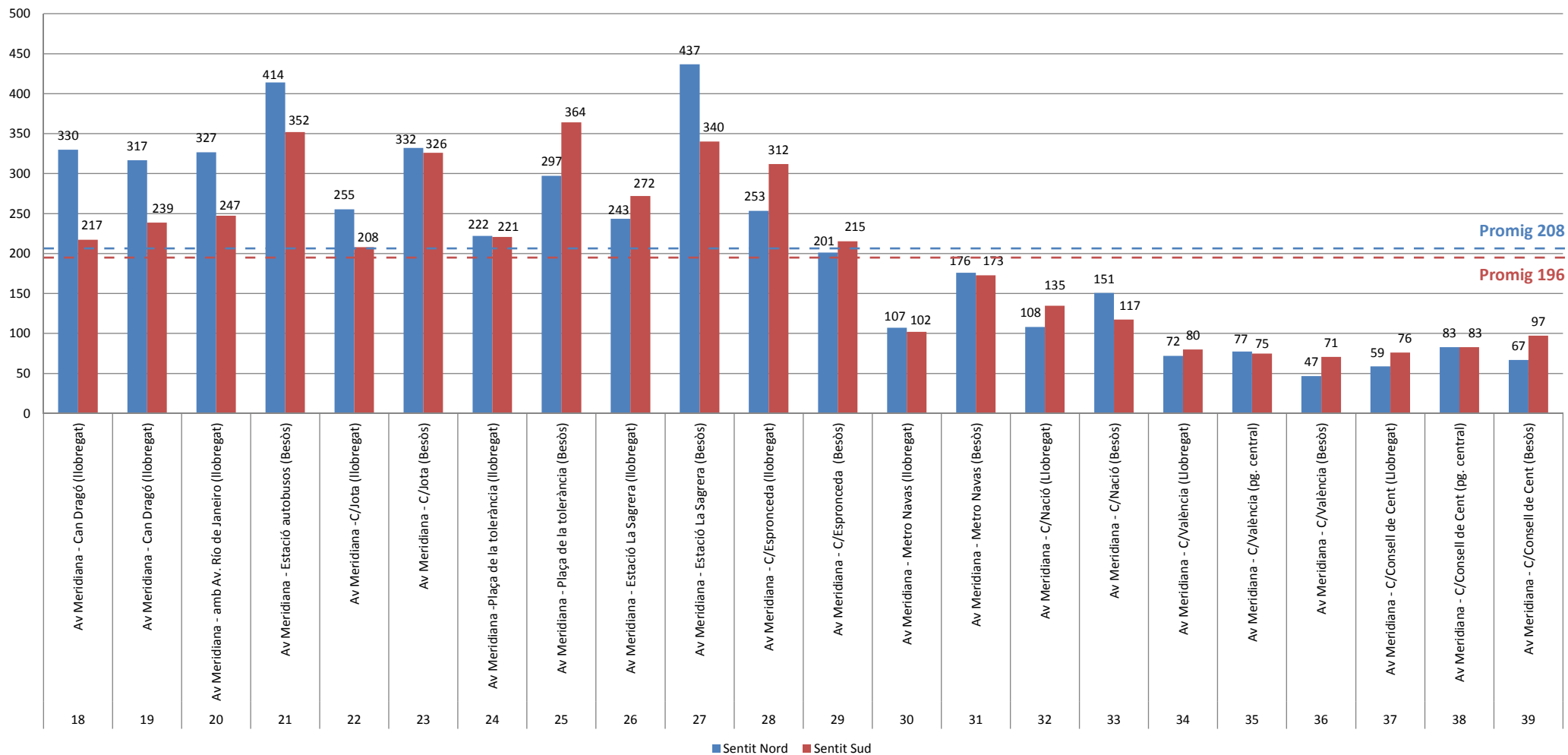
Pel que respecta al sentit predominant dels desplaçaments, s'observen patrons diferents en les dues voreres.

Així, a la vorera mar, la cruïlla amb el carrer Garcilaso i la cruïlla amb el passeig de Fabra i Puig juntament amb la trama d'accés al barri de Sant Andreu esdevenen nodes atractors que determinen el sentit predominant dels desplaçaments dels vianants. També s'observa l'efecte atractor de desplaçaments de l'accés a l'estació de metro de Navas (porta 31).

En la vorera muntanya, en general predominen els desplaçaments de vianants en sentit nord llevat del tram situat entre el carrer de Garcilaso, el pas de vianants enfront de l'estació de metro de Navas (portes 26 i 28) i el tram comprès entre el carrer Múrcia i Plaça de les Glòries (portes de la 32 a la 39).

Finalment, al passeig central de l'Avinguda (entre València i Glòries), no s'observen diferències entre sentits.

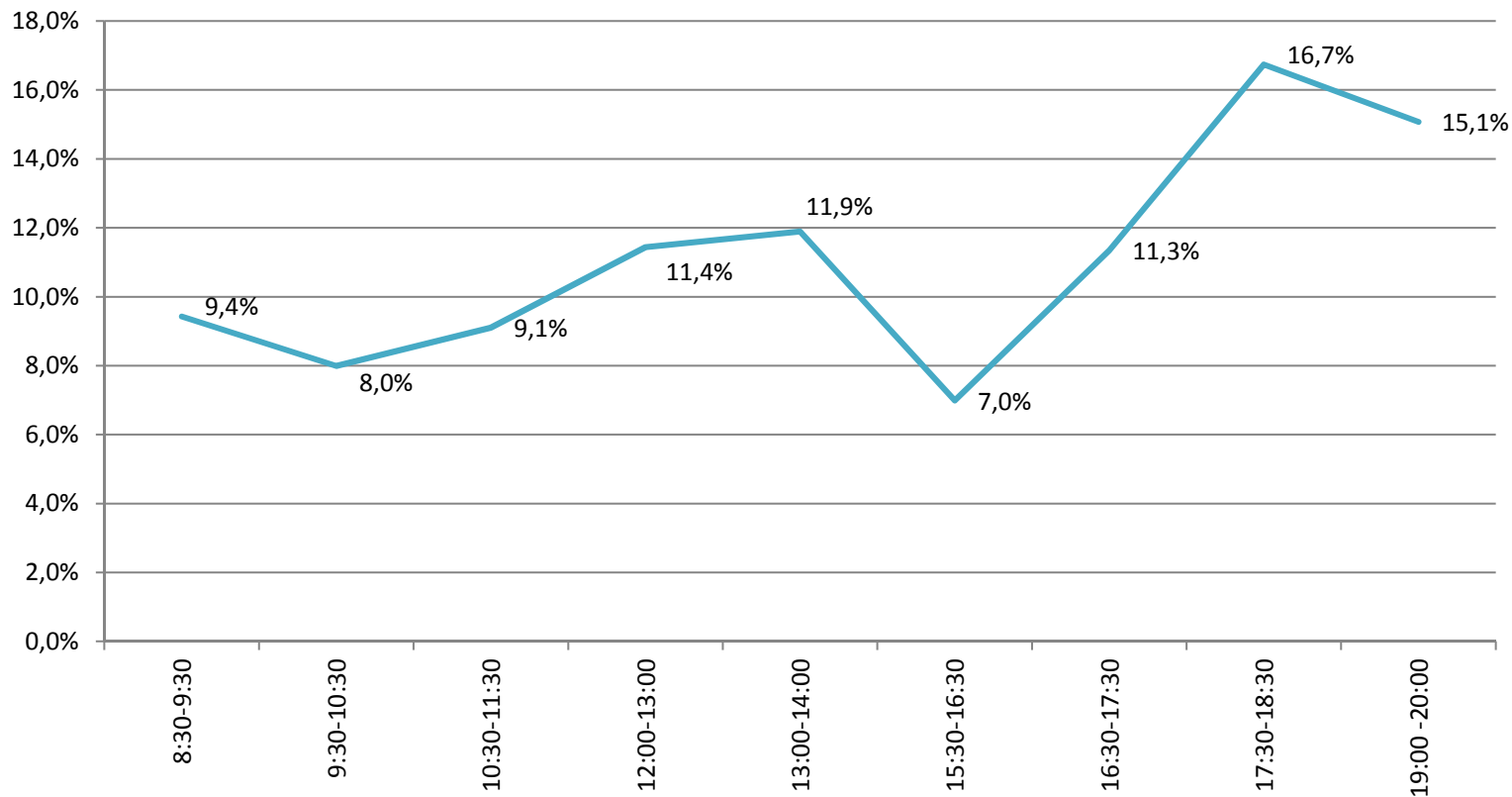
Mitjana de desplaçaments diaris per hora i sentit – desplaçaments/hora i sentit

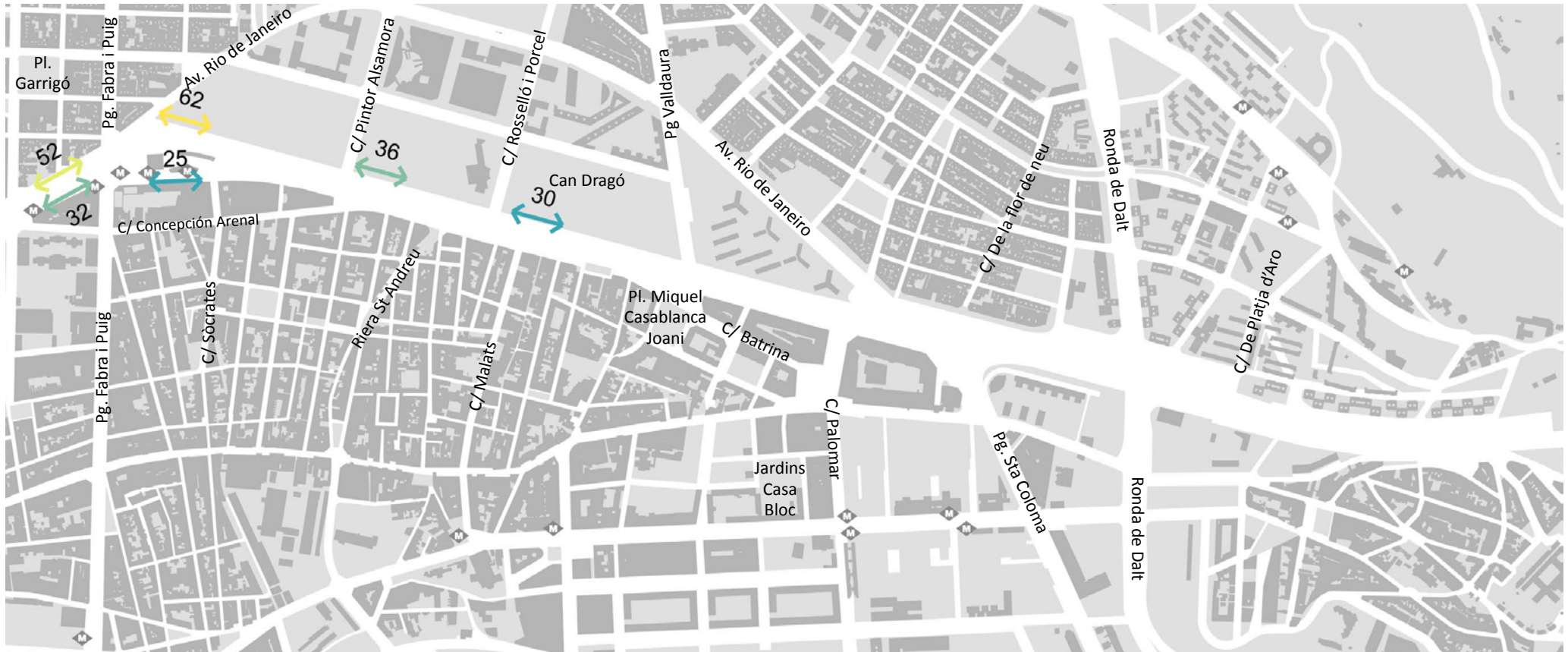


3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Vianants** Distribució horària

Distribució horària - % -

Pel que fa a la distribució horària del conjunt de l'àmbit estudiat, en termes generals s'observa un patró més relacionat amb la mobilitat personal que no pas amb la mobilitat obligada, ja que només hi ha una hora punta prolongada entre les 17.30h i les 20h, mentre que pel matí es produeixen més desplaçaments a les hores centrals del dia (d'12:00h a 14:00h) que a primera hora del matí.



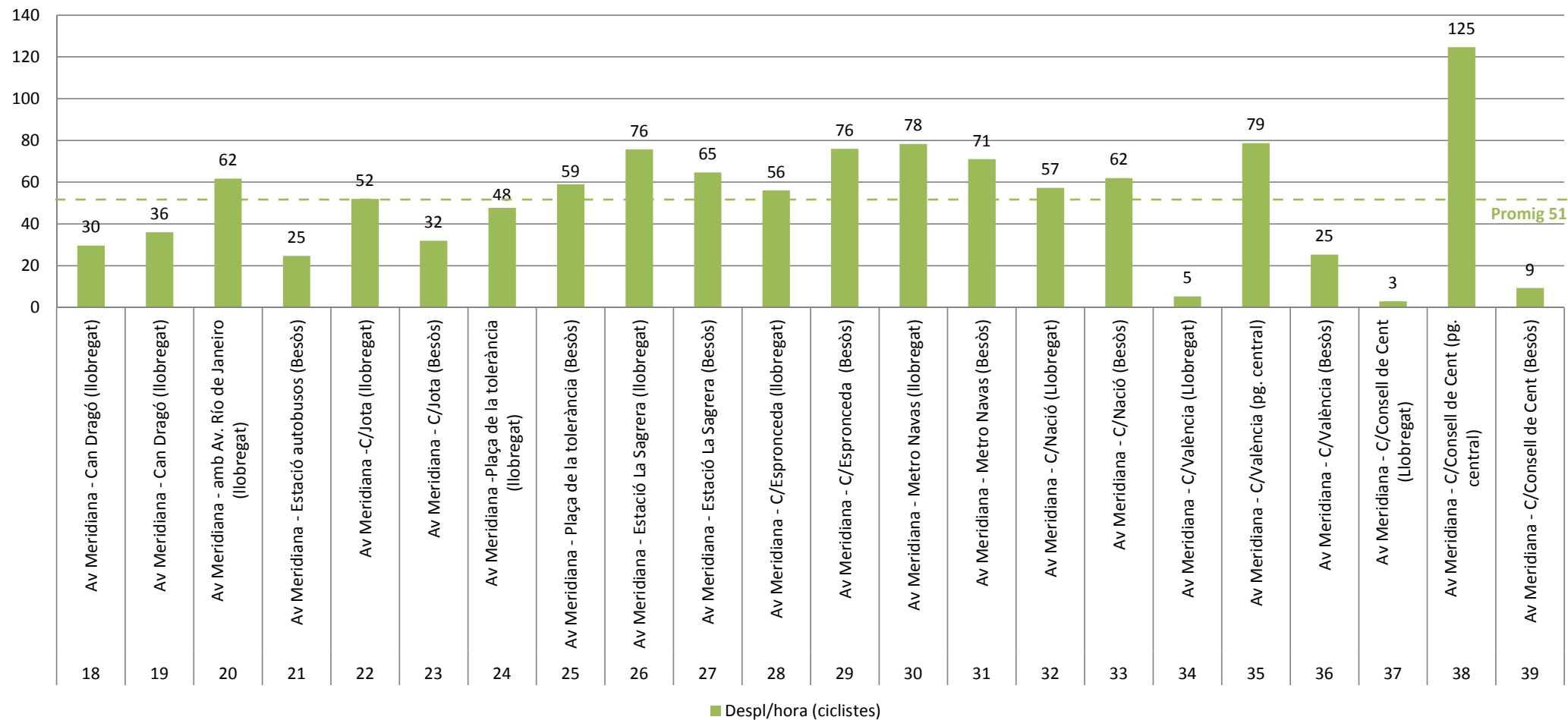


A la pàgina següent es mostren en detall les dades dels aforaments de bicicletes a cada porta.



3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Bicicletes** Distribució per punts d'aforament

Mitjana de desplaçaments diaris per carrer – desplaçaments/hora

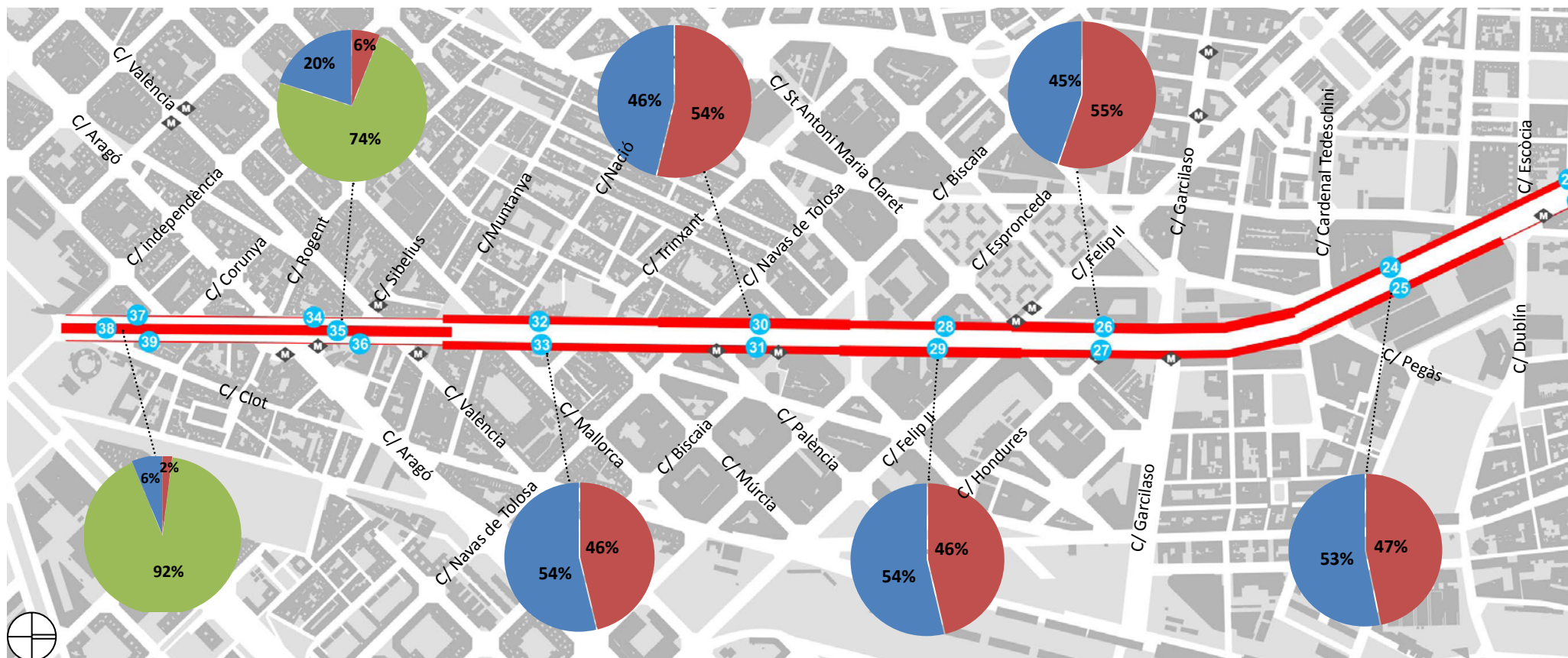


- 1_Ciclista circulant per la vorera
- 2_Carril bici desviat per ubicar els contenidors a la vorera
- 3_Vianants circulant per un carril bici

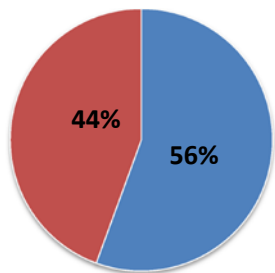
Font:
Pròpia



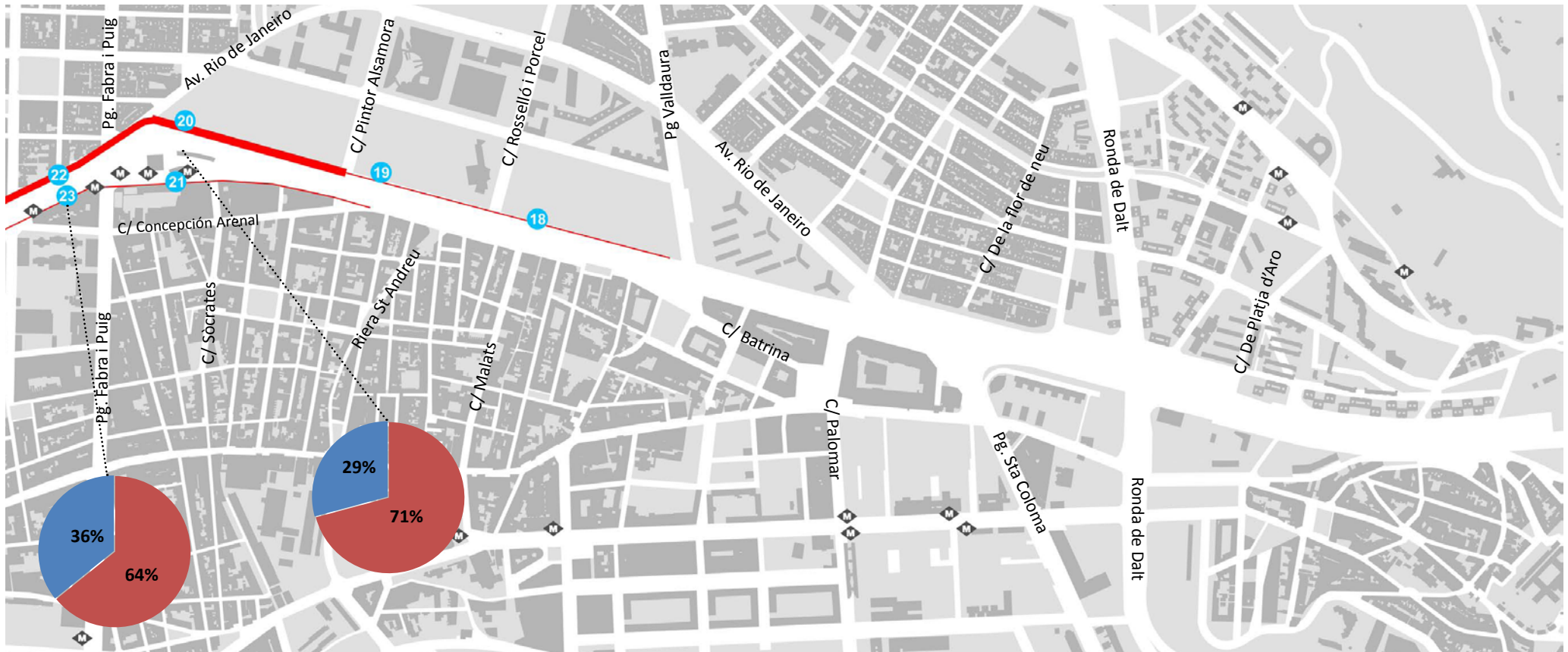
3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Bicicletes** Distribució per voreres



Ús voreres àmbit (bicicletes)

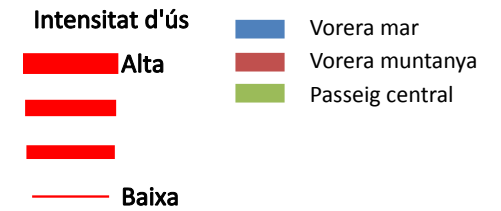


Si ens centrem en la mobilitat dels desplaçaments en bicicleta, s'observa com la vorera muntanya esdevé la més emprada en aquest mode de transport. Això és un reflex de la major incomoditat i inseguretat del carril bici situat a la vorera mar, cosa que el fa menys freqüentat pels usuaris de la bicicleta.

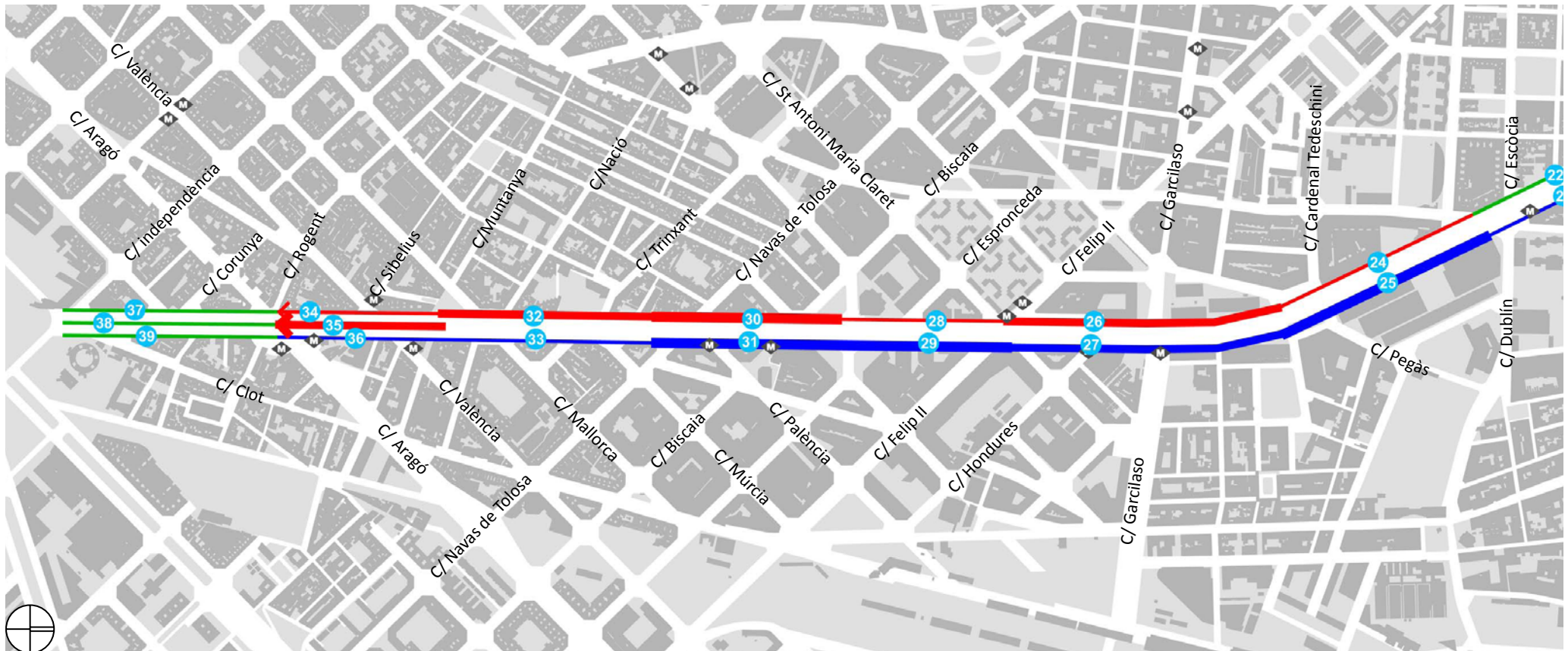


En el tram entre el carrer València i Plaça de les Glòries, els ciclistes circulen, majoritàriament, pel carril bici segregat situat al costat del passeig central.

En qualsevol cas, les intensitats més elevades dels desplaçaments en bicicleta es produeixen al sud de l'àmbit, a partir del carrer Escòcia / Dublín.



3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Bicicletes** Distribució per sentits

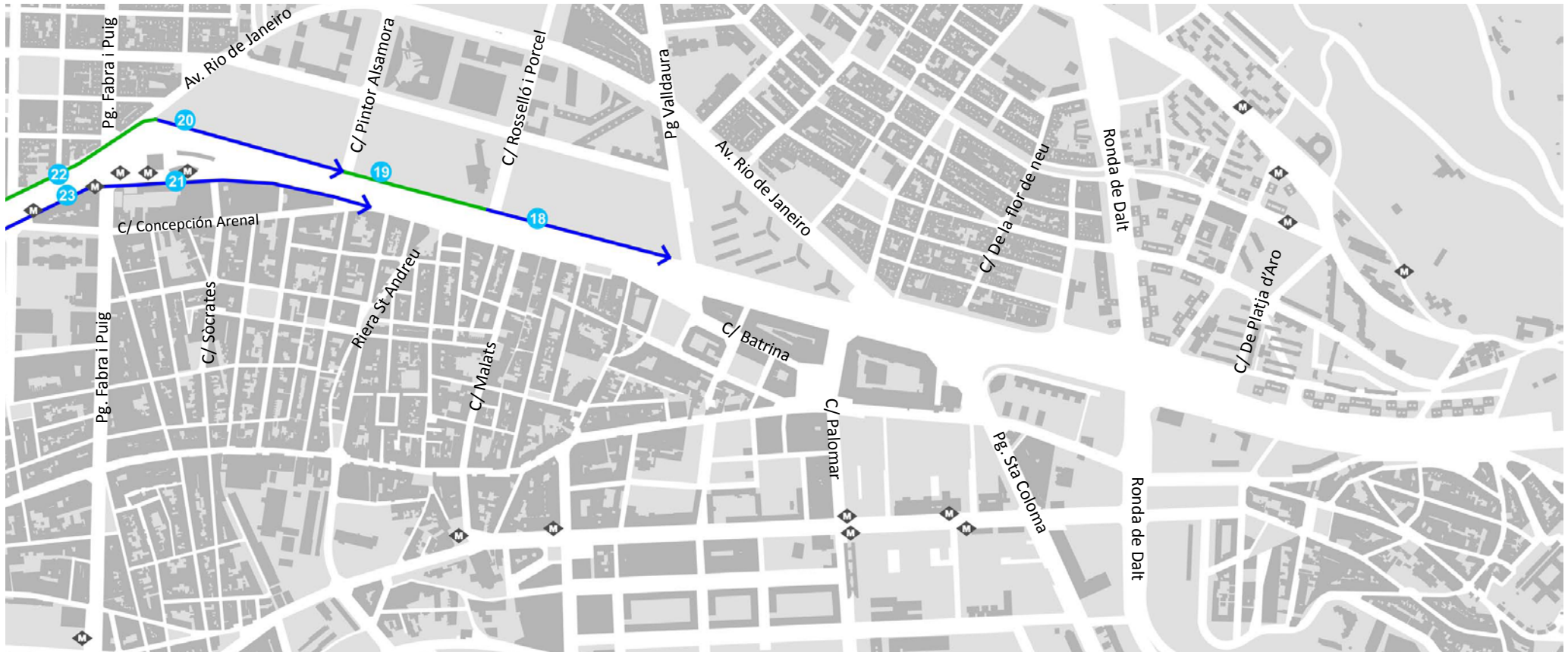


Respecte al sentit predominant dels desplaçaments en bicicleta s'observa que a la vorera mar es respecta el sentit nord del carrí bici al llarg de tot l'àmbit d'estudi.

Per contra, a la vorera sud aquesta direccionalitat presenta una ruptura. En els trams entre el carrer d'Escòcia i el carrer de Felip II (portes 24 i 26) i a partir del pas de vianants enfront de l'estació de metro de Navas (porta 30) es respecta el

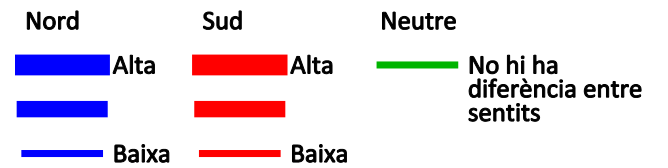
sentit predominant sud dels desplaçaments, però a la resta de trams de l'àmbit predominen els desplaçaments en sentit nord.

Finalment, al passeig central de l'Avinguda (entre València i Glòries), no s'observen diferències entre sentits.

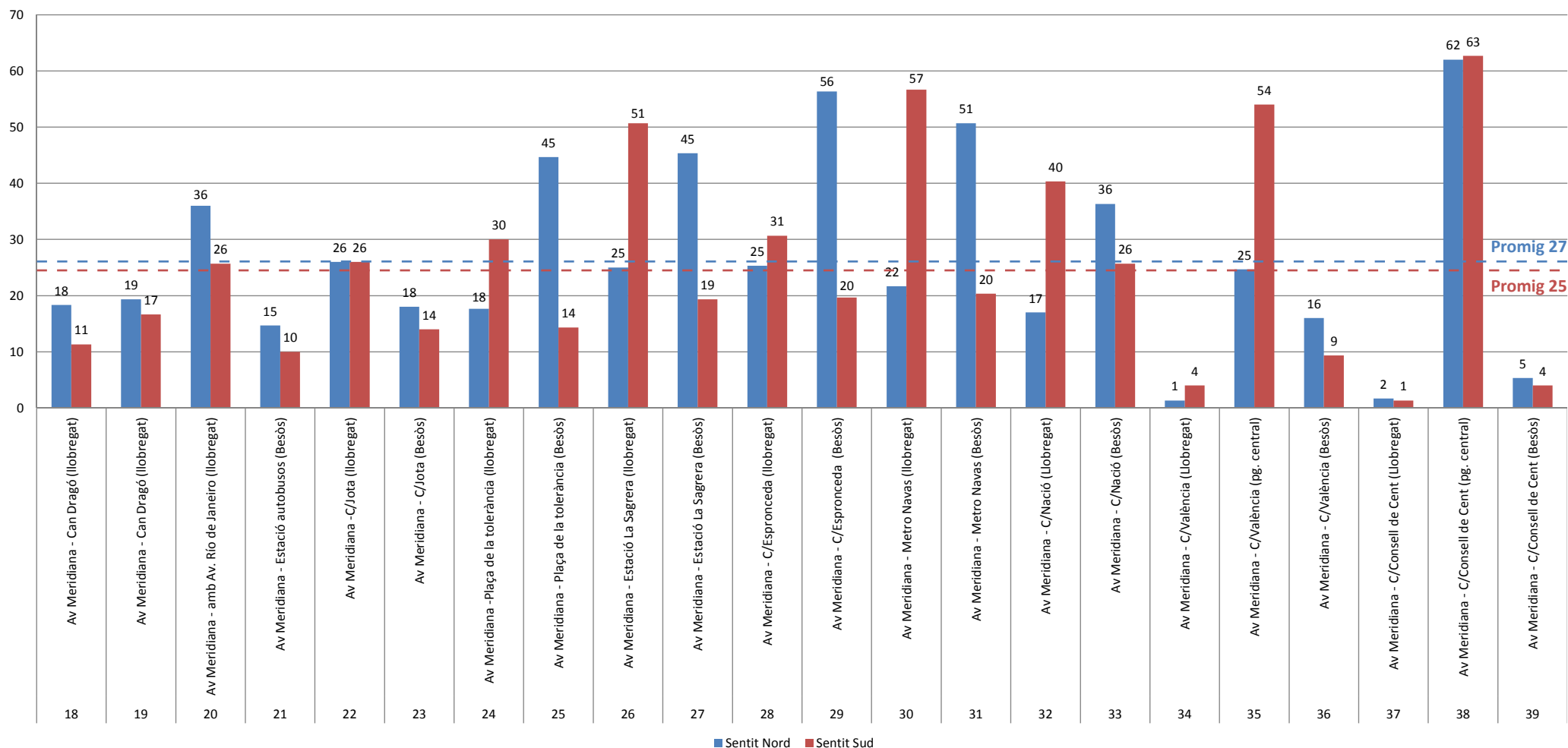


A la pàgina següent es mostren en detall les dades dels sentits dels aforaments de bicicletes a cada porta.

Sentit predominant



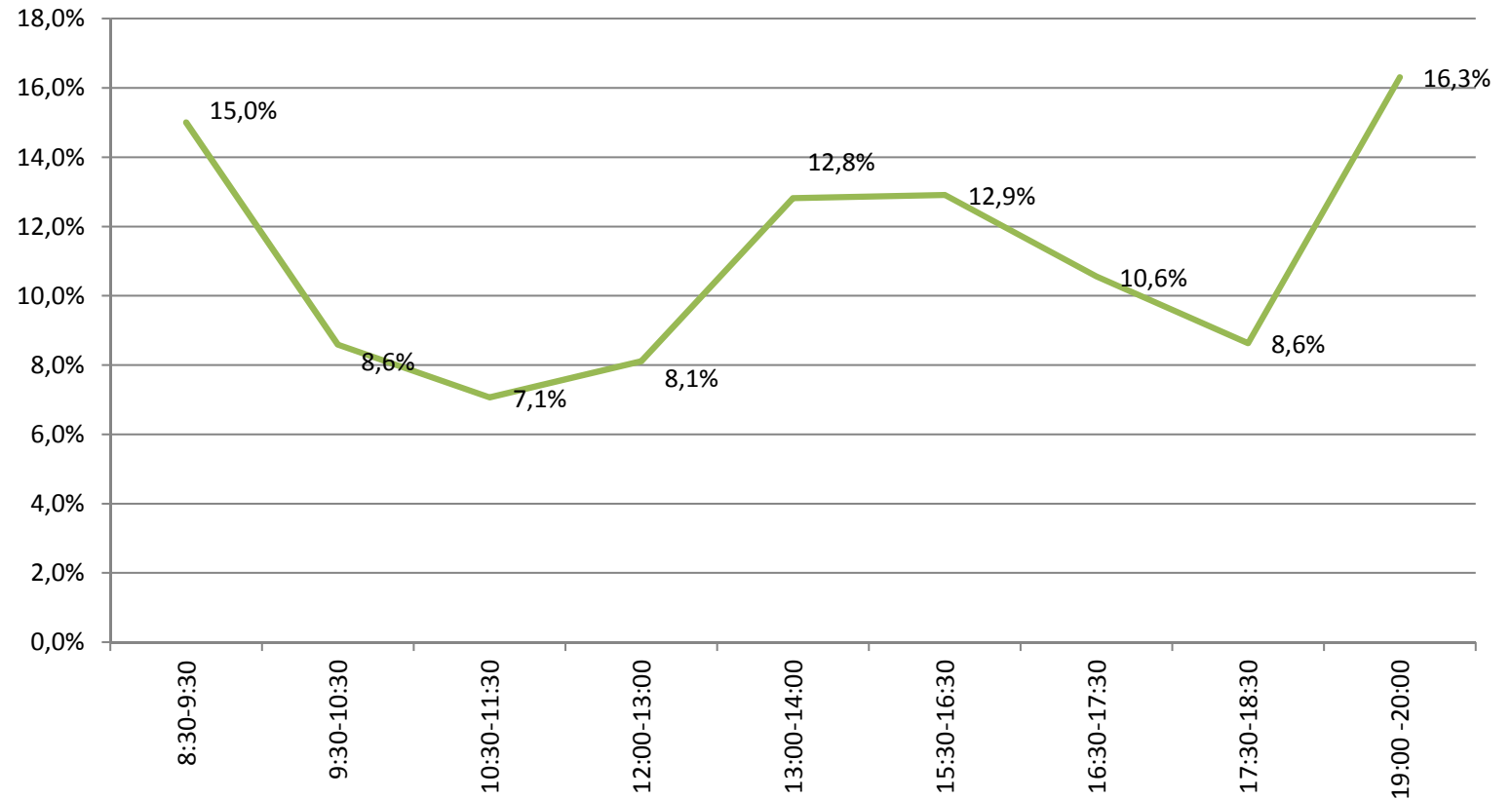
Mitjana de desplaçaments diaris per hora i sentit – desplaçaments/hora i sentit



3.3 Anàlisi de la mobilitat longitudinal **Bicicletes** Distribució horària

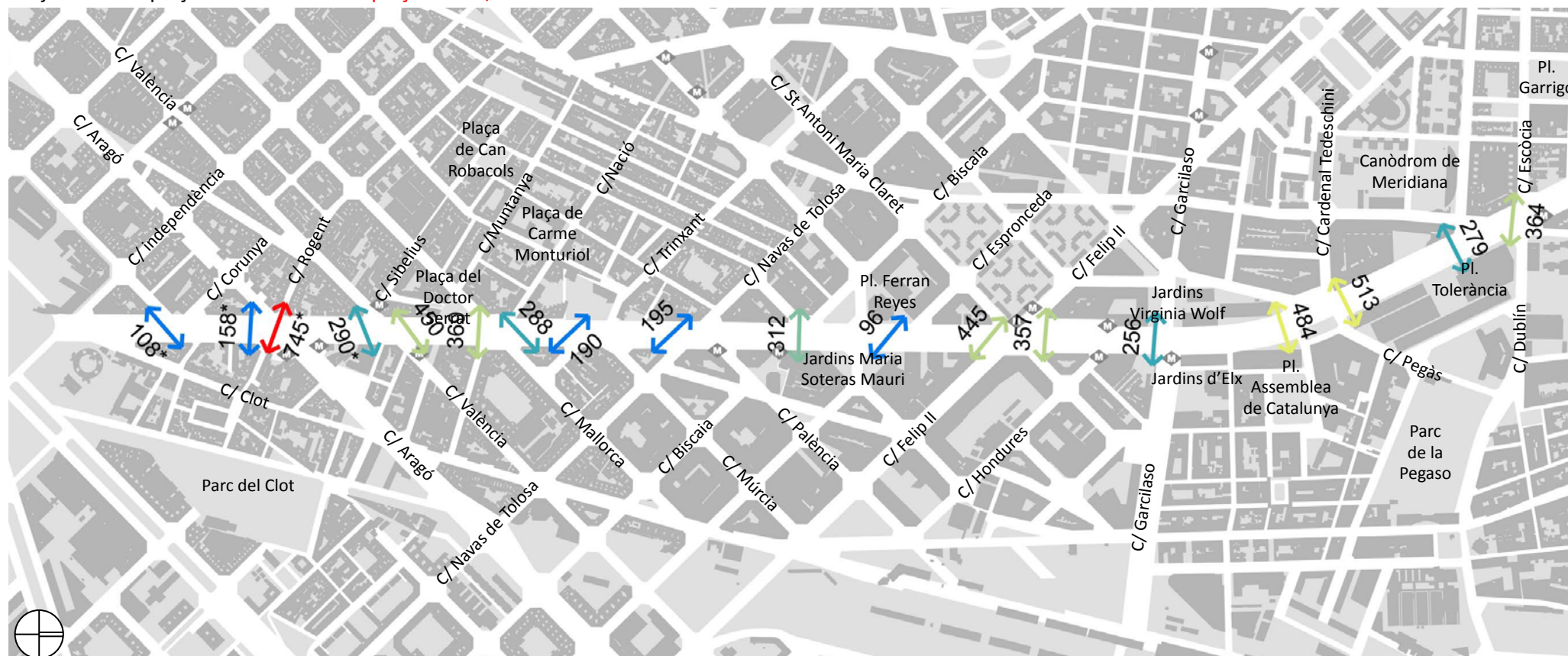
Distribució horària - % -

En la distribució horària s'observa com, en termes generals, apareixen tres hores puntes, de 8:30h a 9:30h, de 13:00h a 16:30h i de 19:00h a 20h. Aquesta distribució horària posa de manifest l'ús preferent de la bicicleta com a mitjà de transport en els desplaçaments de la mobilitat obligada (per motius de feina o estudis).



3.4 Anàlisi de la mobilitat transversal (creuaments) **Vianants i bicicletes** Distribució per portes d'aforament

Mitjana de desplaçaments diaris – desplaçaments /hora



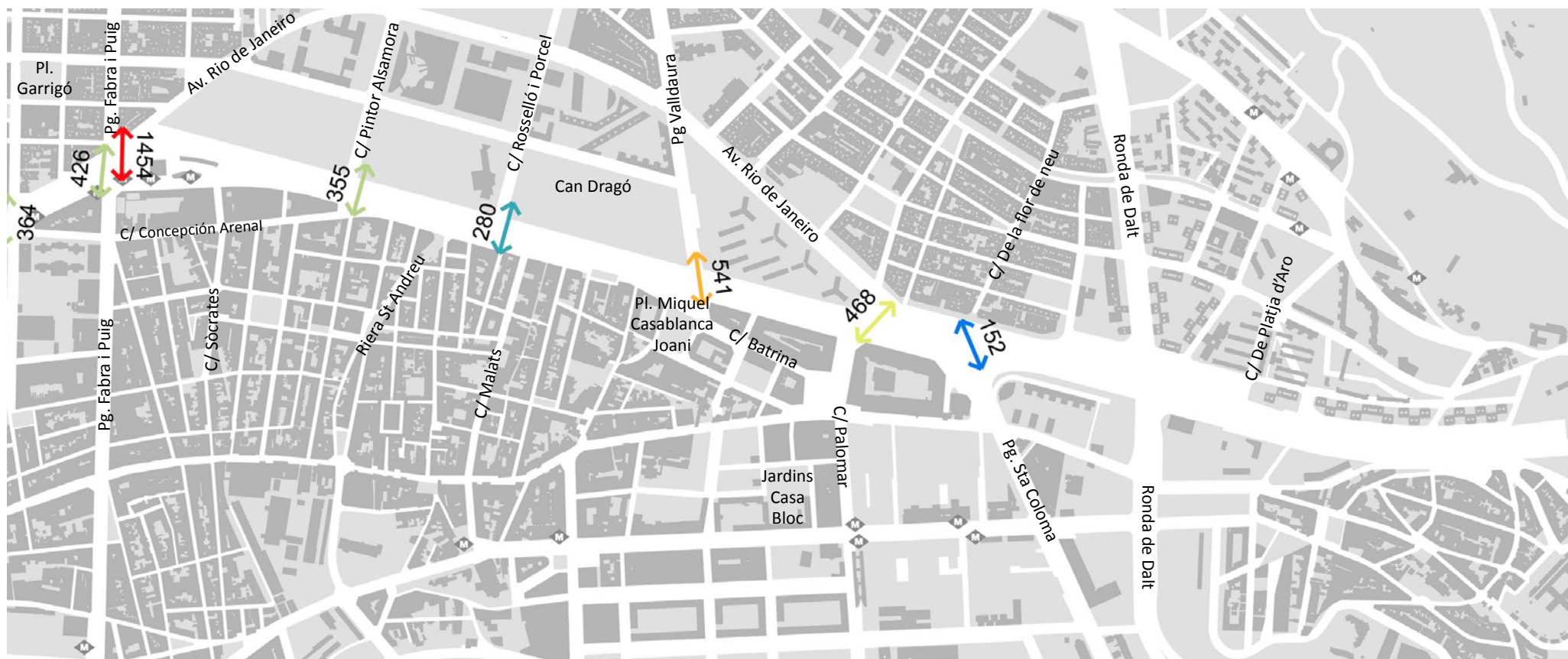
La mobilitat transversal té molta importància tot i que, en valor absolut, el volum de desplaçaments que creuen la Meridiana és lleugerament inferior al volum dels desplaçaments longitudinals.

El punt amb major intensitat de creuaments correspon a la vorera nord de Fabra i Puig (porta 5).

D'altra banda, els de menor afluència són:

- Creuament sud del Carrer Navas de Tolosa
- Creuament sud del Carrer Espronceda
- Creuament del Passeig de Santa Coloma

* El detall d'aquests creuaments poden veure's a l'apartat 3.4.

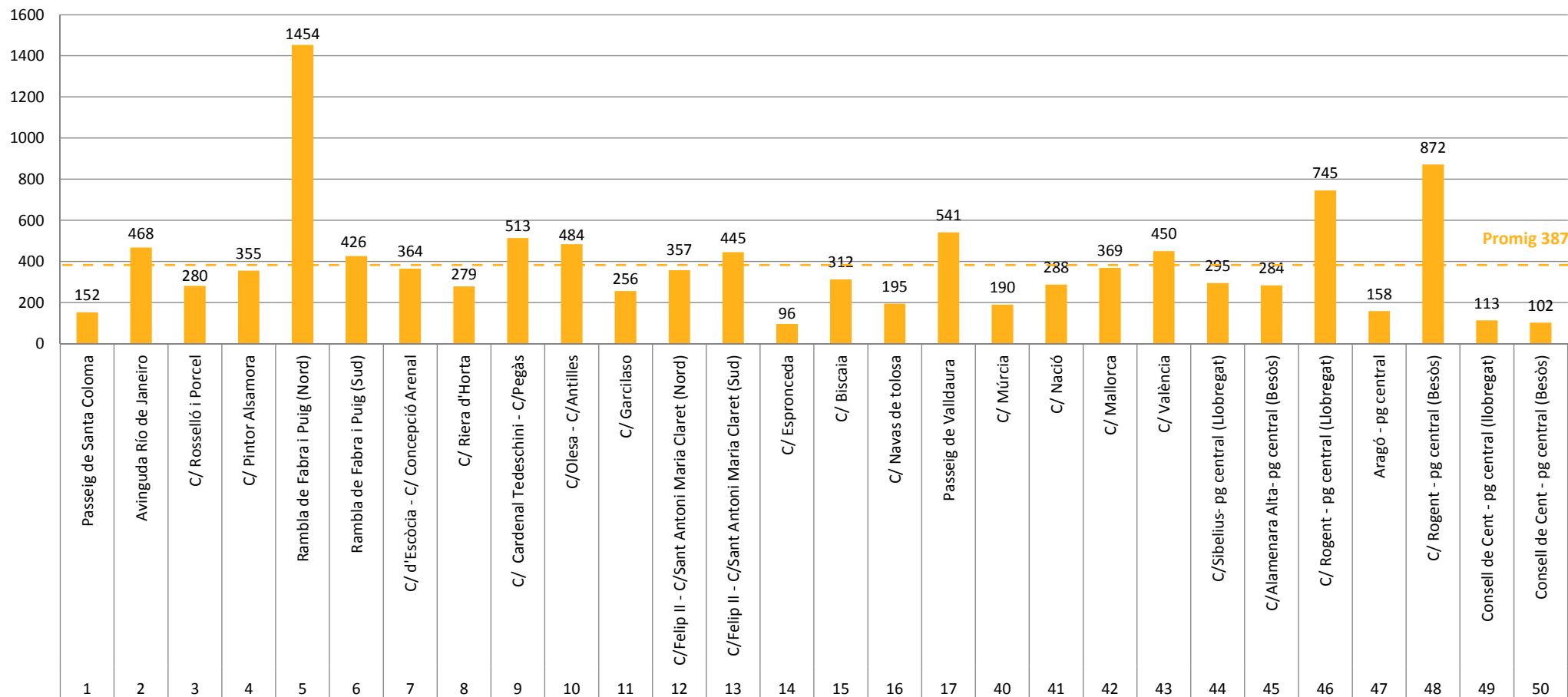


A la pàgina següent es mostren en detall les dades dels aforaments transversals a cada creuament.



3.4 Anàlisi de la mobilitat transversal (creuaments) Vianants i bicicletes Distribució per punts d'aforament

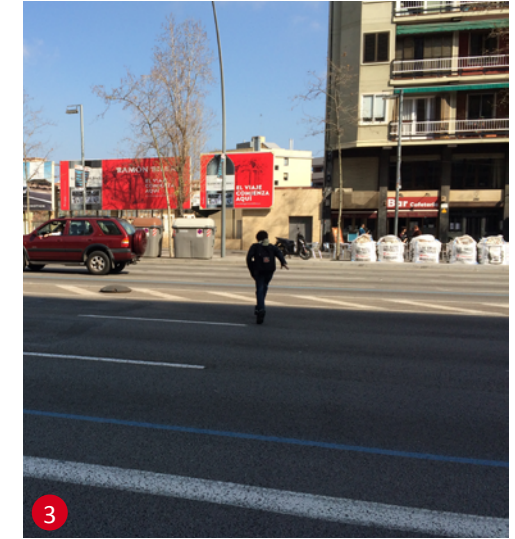
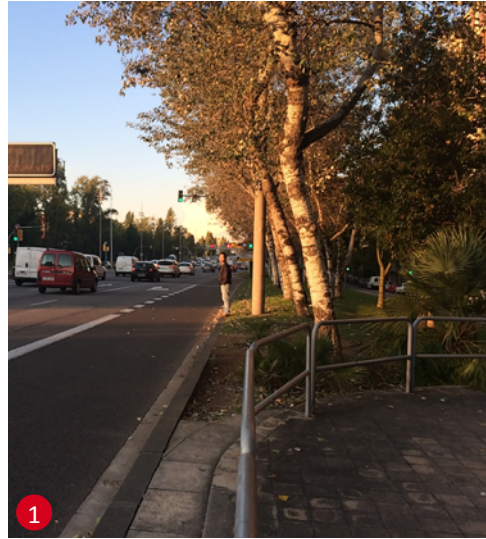
Mitjana de desplaçaments diaris per carrer – desplaçaments/hora



Nota: Cal tenir en compte que el valor promig està molt condicionat pel valor del creuament 5 (Rambla de Fabra i Puig Nord), que és molt més alt que la resta.

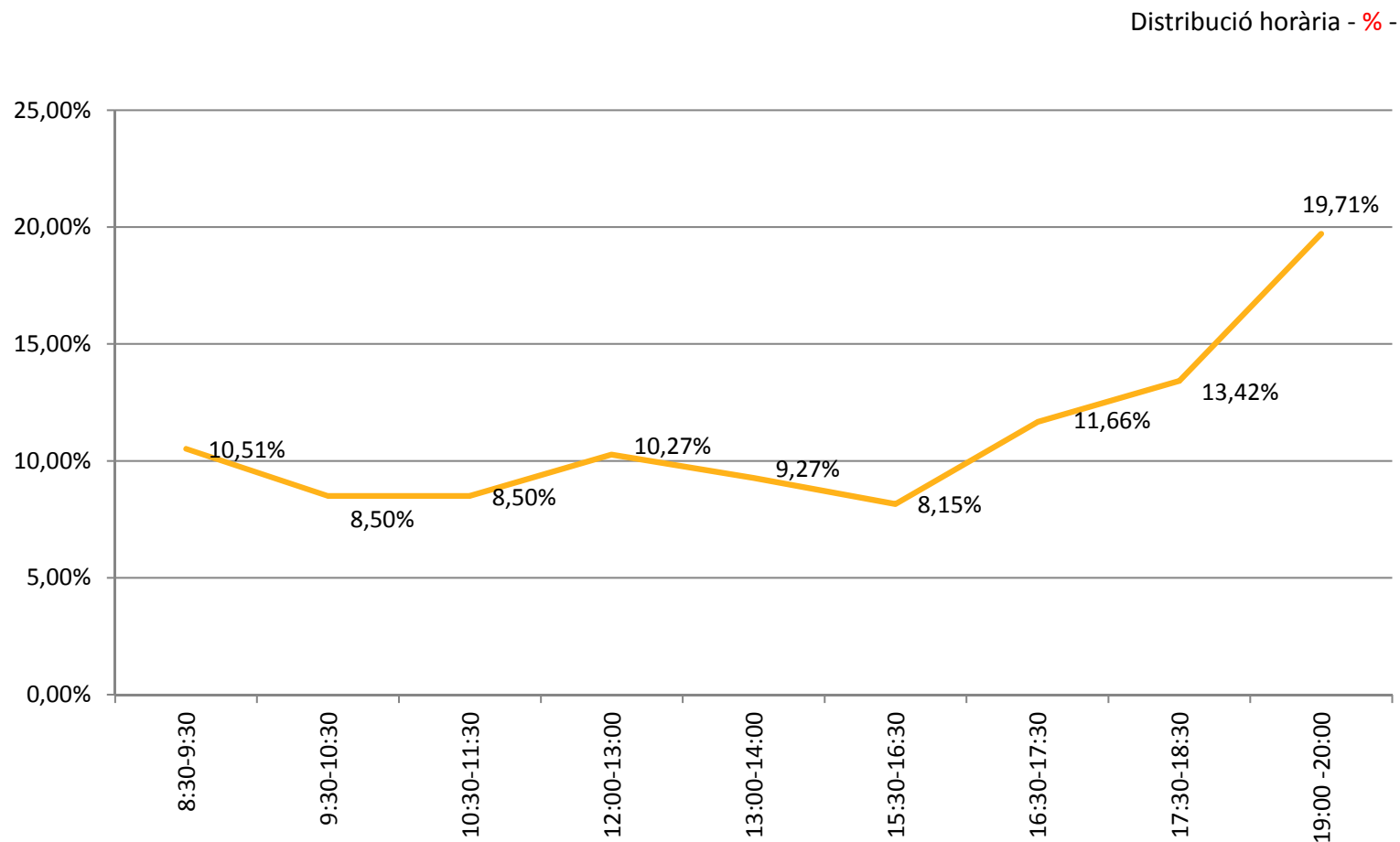
- 1_ Creuament informal a la Meridiana, a l'alçada del mur de Sant Andreu
- 2_ Creuaments informals a la Meridiana, a l'alçada dels Jardins de Maria Soteras Mauri
- 3_ Creuament informal a la Meridiana, a l'alçada de l'estació de la Sagrera

Font:
Pròpia

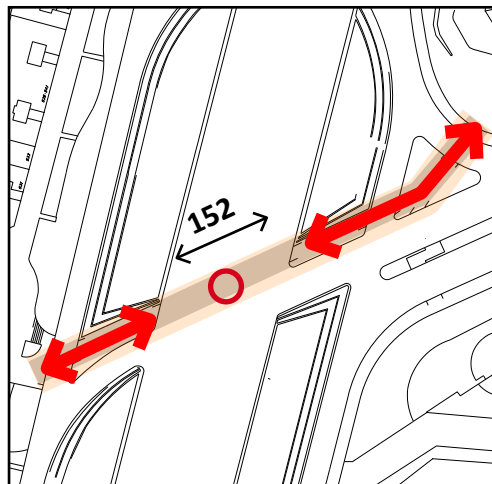


3.4 Anàlisi de la mobilitat transversal (creuaments) **Vianants i bicicletes** Distribució horària

Pel que fa a la distribució horària dels creuaments dins de l'àmbit estudiat, s'observa un comportament molt similar al de la mobilitat longitudinal de vianants, ja que s'observa un patró més relacionat amb la mobilitat personal que no pas amb la mobilitat obligada, amb una hora punta prolongada entre les 16:30h i les 20h. Si més no, en aquest cas es pot detectar una altra hora punta a primera hora del matí, de 8:30 a 9:30, on es produeixen més desplaçaments que no pas a les hores centrals del dia (d'12:00 a 13:00).



3.4 Anàlisi de la mobilitat transversal (creuaments) Observacions

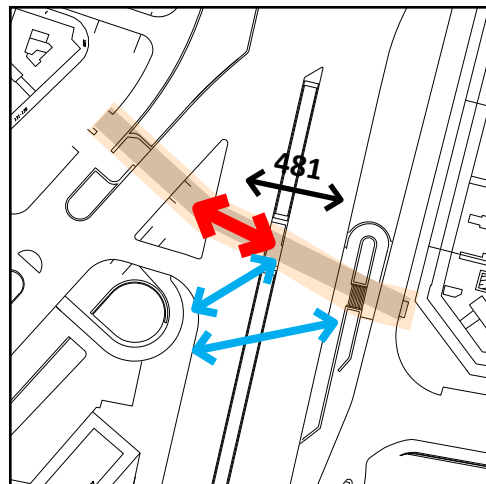


CREUAMENT 1: SANTA COLOMA

Creuaments informals: No n'hi ha.

Creuaments en vermell: Només als trams menys transitats.

Recorregut: Els vianants s'aturen a la mitjana.

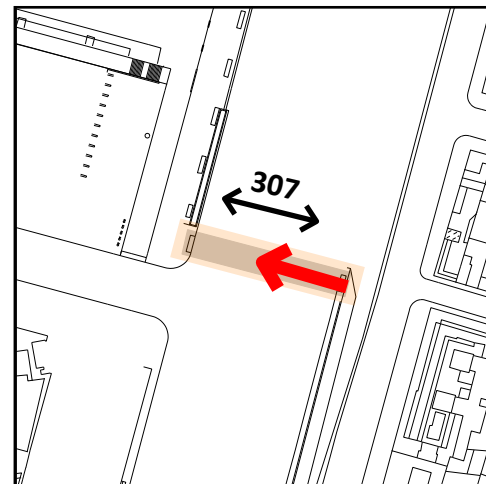


CREUAMENT 2: RIO DE JANEIRO

Creuaments informals: Pocs i sempre els mateixos.

Creuaments en vermell: Només al tram entre mitjanes.

Recorregut: Sense observacions.

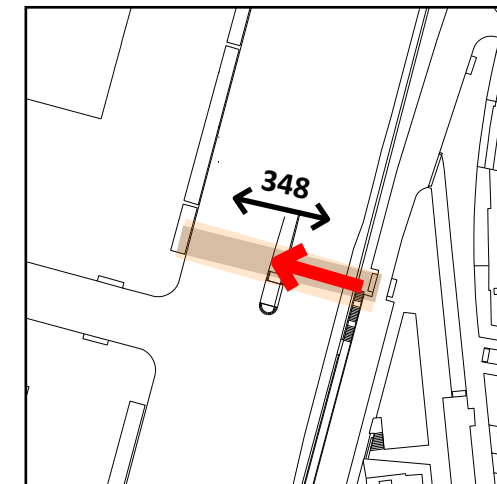


CREUAMENT 3: ROSSELLÓ I PORCEL

Creuaments informals: No n'hi ha.

Creuaments en vermell: Pocs i només fins la mitjana pel costat Besós.

Recorregut: Sense observacions.

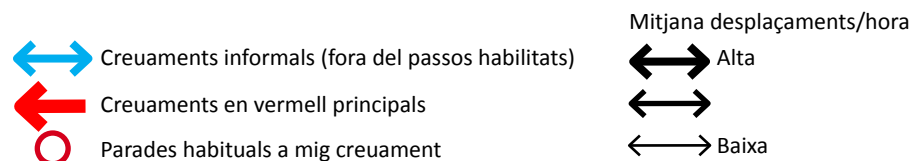


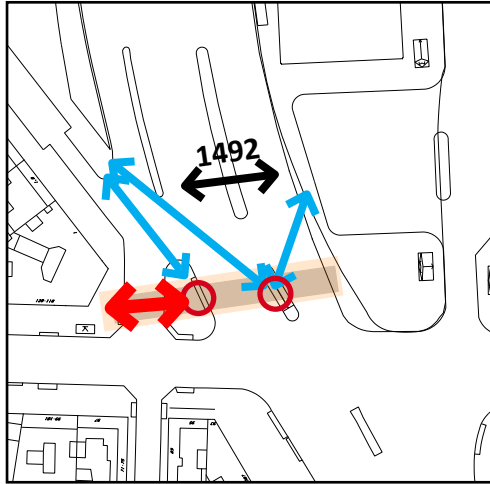
CREUAMENT 4: PINTOR ALSAMORA

Creuaments informals: No n'hi ha.

Creuaments en vermell: Pocs i només fins la mitjana pel costat Besós.

Recorregut: Sense observacions.



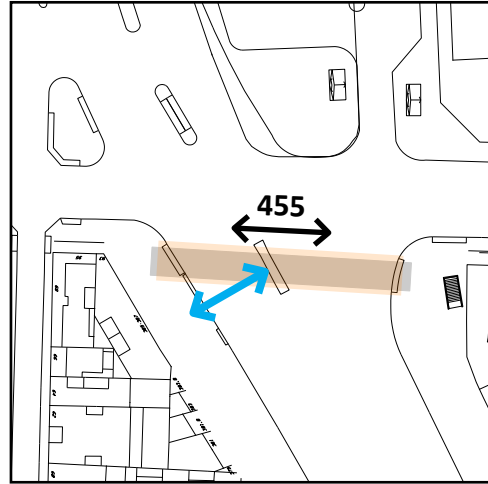


CREUAMENT 5: FABRA I PUIG NORD

Creuaments informals: S'utilitza el carril bici com a pas de vianants.

Creuaments en vermell: Només al costat Llobregat.

Recorregut: Sempre hi ha gent esperant a la mitjana.

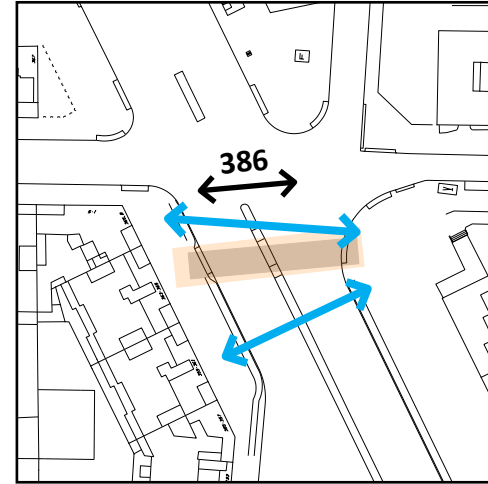


CREUAMENT 6: FABRA I PUIG SUD

Creuaments informals: Pocs i sempre els mateixos.

Creuaments en vermell: No n'hi ha.

Recorregut: Sense observacions.

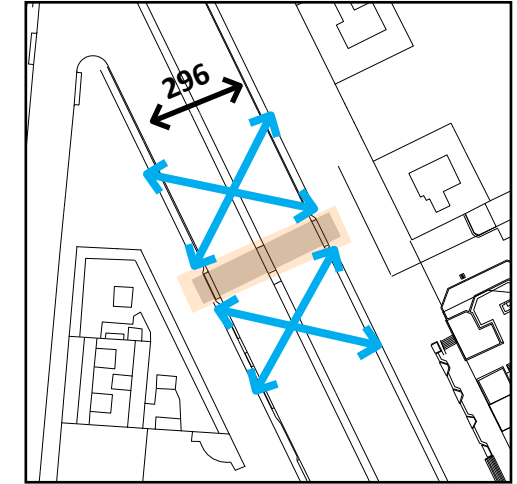


CREUAMENT 7: DUBLÍN

Creuaments informals: Sempre és el mateix per escurçar el recorregut.

Creuaments en vermell: N'hi ha pocs però creuen tota la Meridiana.

Recorregut: Sense observacions.



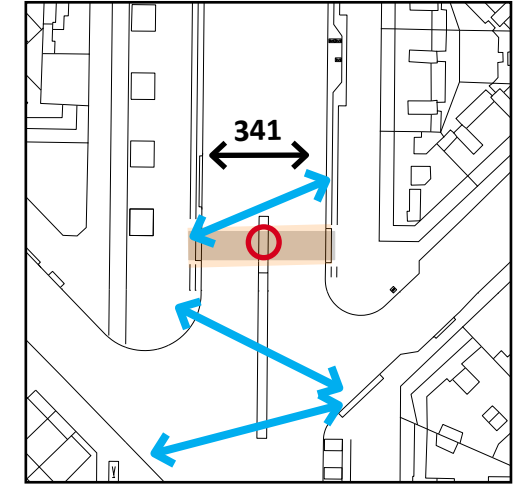
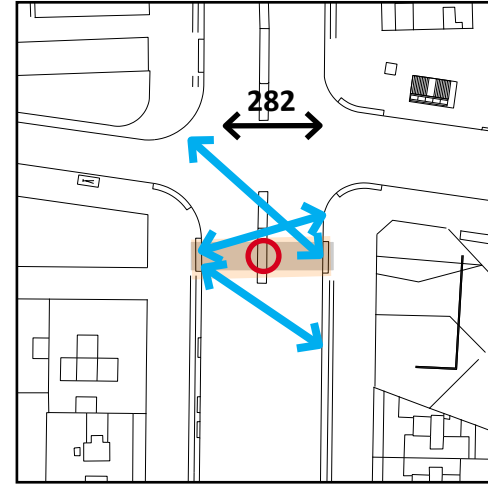
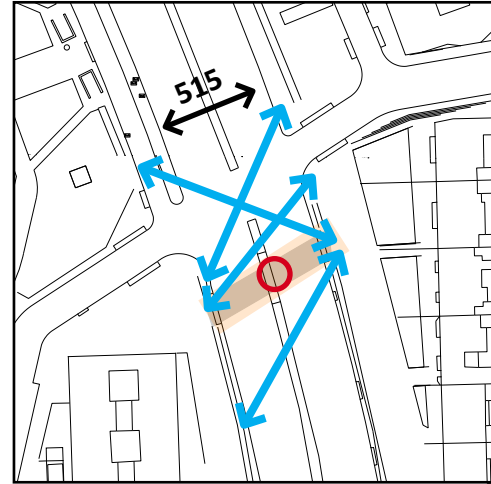
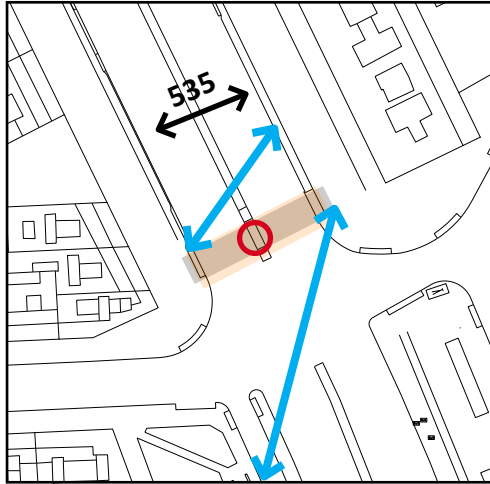
CREUAMENT 8: RIERA D'HORTA

Creuaments informals: Sempre els mateixos.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: Sense observacions.





CREUAMENT 9: CARDENAL TEDESCHINI

Creuaments informals: Pocs i sempre els mateixos.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: De vegades la gent queda parada a la mitjana.

CREUAMENT 10: ANTILLES

Creuaments informals: Bastants i molt variats.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: De vegades la gent queda parada a la mitjana.

CREUAMENT 11: GARCILASO

Creuaments informals: Bastants i molt variats.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: La gent gran i els que es desplacen més lents no tenen temps de creuar i s'han de parar a la mitjana.

CREUAMENT 12: FELIP II NORD

Creuaments informals: Pocs i variats.

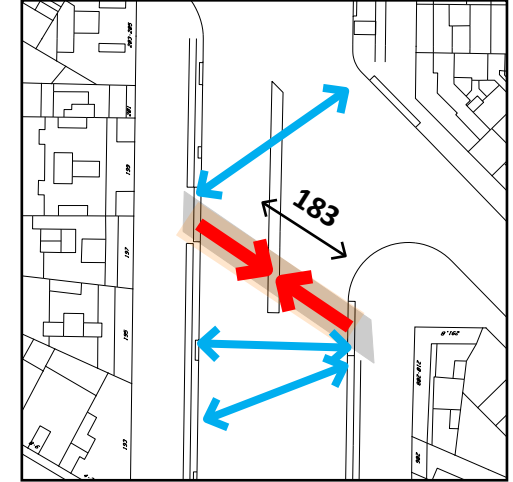
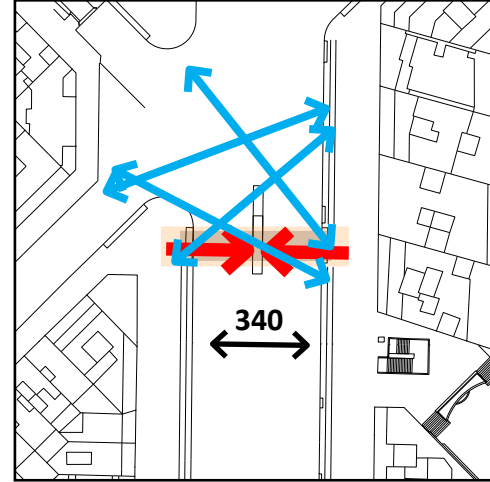
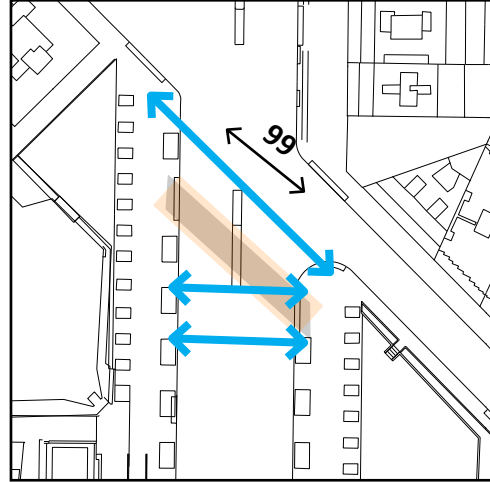
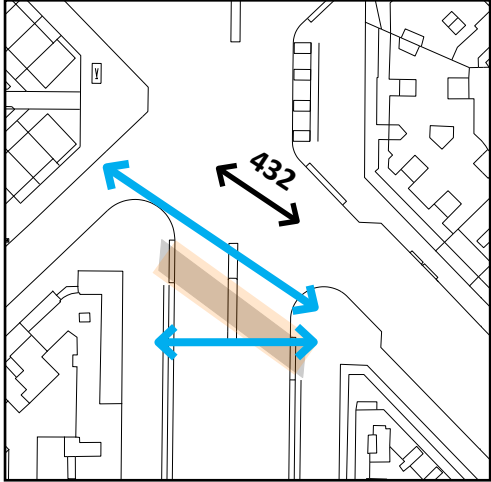
Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: De vegades la gent queda parada a la mitjana perquè no té temps de creuar. Comencen a creuar just quan es posa en vermell pels cotxes, sense esperar que els vianants tinguin verd.

- Creuaments informals (fora del passos habilitats)
- Creuaments en vermell principals
- Parades habituals a mig creuament

Mitjana desplaçaments/hora

- Alta
- Baixa



CREUAMENT 13: FELIP II SUD

Creuaments informals: Bastants, per escurçar el recorregut.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: Comencen a creuar just quan es posa en vermell pels cotxes, sense esperar que els vianants tinguin verd.

CREUAMENT 14: ESPRONCEDA

Creuaments informals: Bastants, per escurçar el recorregut.

Creuaments en vermell: No n'hi ha.

Recorregut: Sense observacions.

CREUAMENT 15: BISCAIA

Creuaments informals: Bastants i molt variats.

Creuaments en vermell: Només fins la mitjana en els dos sentits.

Recorregut: Comencen a creuar just quan es posa en vermell pels cotxes, sense esperar que els vianants tinguin verd.

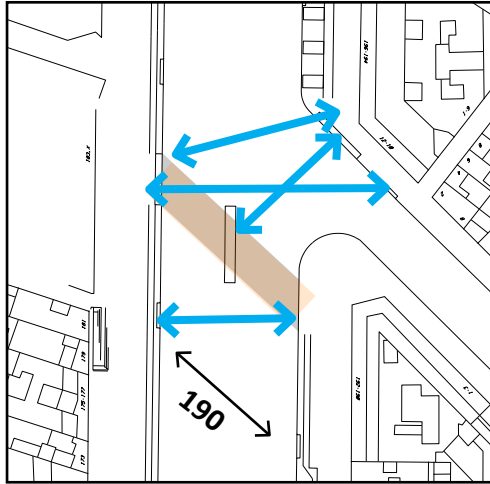
CREUAMENT 16: NAVAS DE TOLOSA

Creuaments informals: Bastants i molt variats.

Creuaments en vermell: Només fins la mitjana en els dos sentits.

Recorregut: Sense observacions.



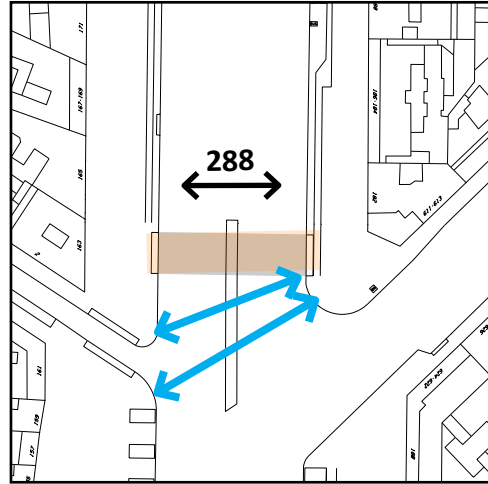


CREUAMENT 40: MÚRCIA

Creuaments informals: Bastants i sempre per escurçar el recorregut.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: Sense observacions.

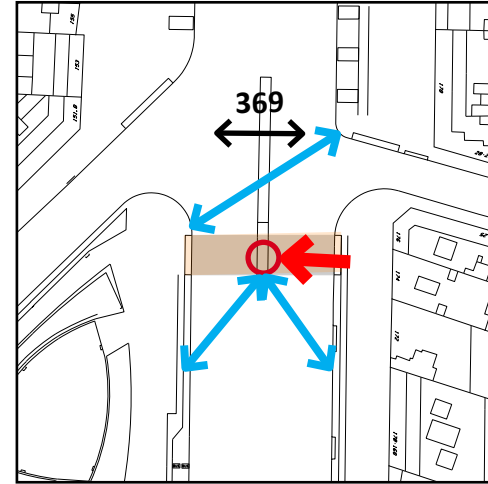


CREUAMENT 41: NACIÓ

Creuaments informals: Pocs i sempre per escurçar el recorregut.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: Sense observacions.

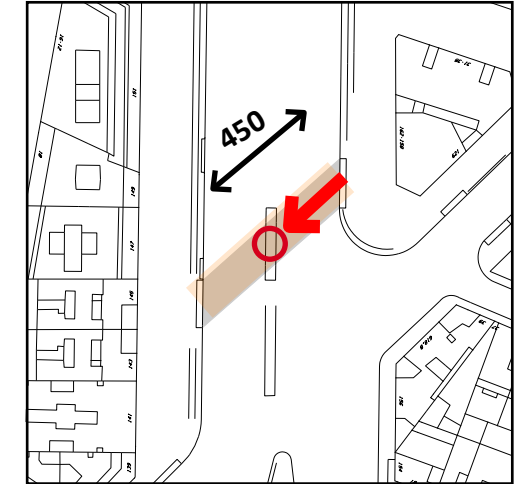


CREUAMENT 42: MALLORCA

Creuaments informals: Pocs i variats.

Creuaments en vermell: Pocs i només fins la mitjana pel costat Besòs.

Recorregut: De vegades la gent queda parada a la mitjana.



CREUAMENT 43: VALÈNCIA

Creuaments informals: No n'hi ha.

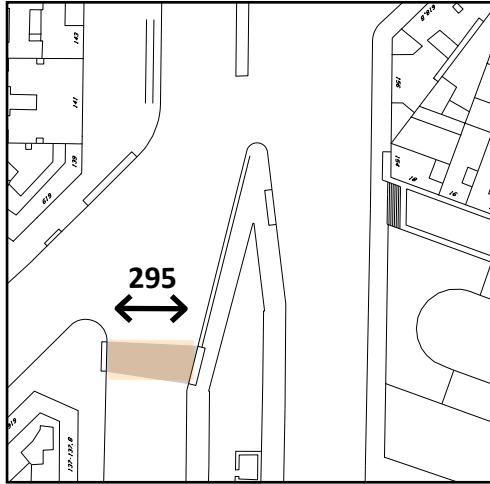
Creuaments en vermell: Pocs i només fins la mitjana pel costat Besòs.

Recorregut: De vegades la gent queda parada a la mitjana.

- Creuaments informals (fora del passos habilitats)
- Creuaments en vermell principals
- Parades habituals a mig creuament

Mitjana desplaçaments/hora

- Alta
- Mitjana
- Baixa

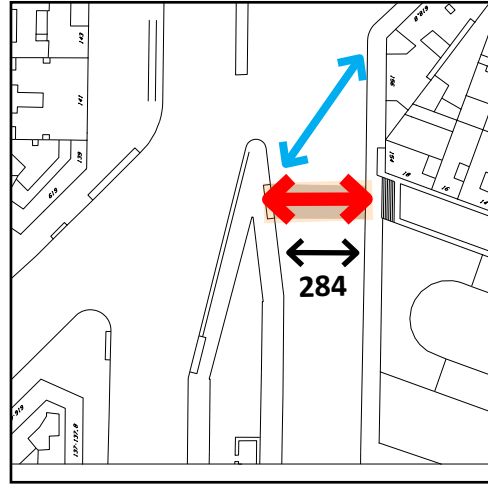


CREUAMENT 44: SIBELIUS – PG CENTRAL

Creuaments informals: No n'hi ha.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: Sense observacions.

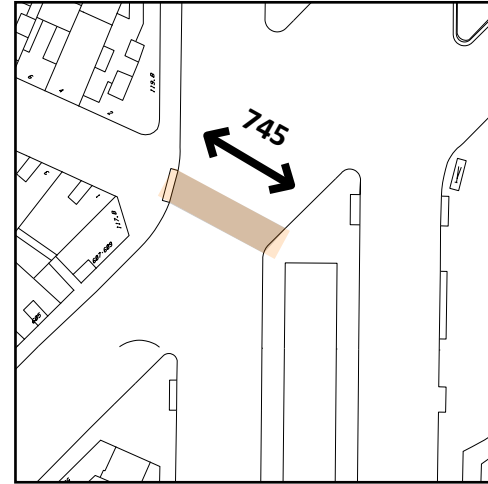


CREUAMENT 45: ALMENARA ALTA – PG CENTRAL

Creuaments informals: Bastants i sempre els mateixos.

Creuaments en vermell: Un 20% dels creuaments són en vermell.

Recorregut: Sense observacions.

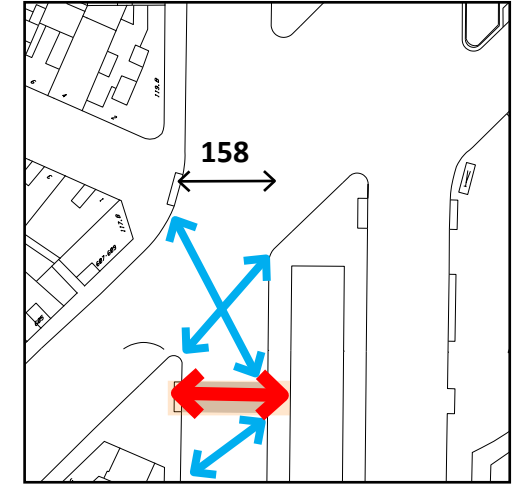


CREUAMENT 46: ROGENT (LLOBREGAT)

Creuaments informals: No n'hi ha.

Creuaments en vermell: Pràcticament no n'hi ha.

Recorregut: Sense observacions.

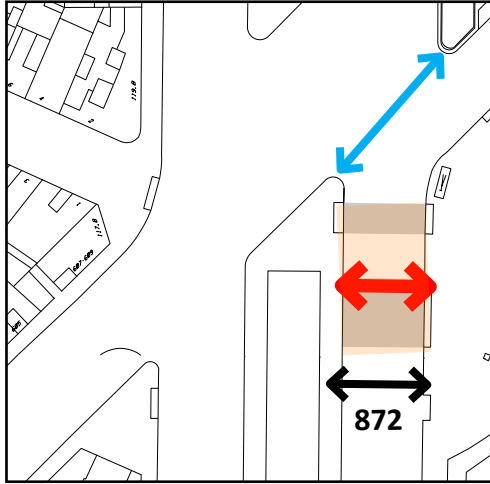


CREUAMENT 47: ARAGÓ – PG CENTRAL

Creuaments informals: Bastants i molt variats.

Creuaments en vermell: Gairebé el 50% dels creuaments són en vermell.

Recorregut: Sense observacions.

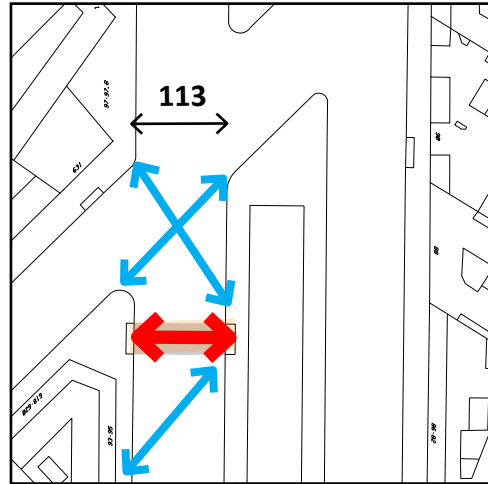


CREUAMENT 48: ROGENT (BESÒS)

Creuaments informals: Pocs i sempre els mateixos.

Creuaments en vermell: N'hi ha forces (entre el 15 i el 50%).

Recorregut: Sense observacions.

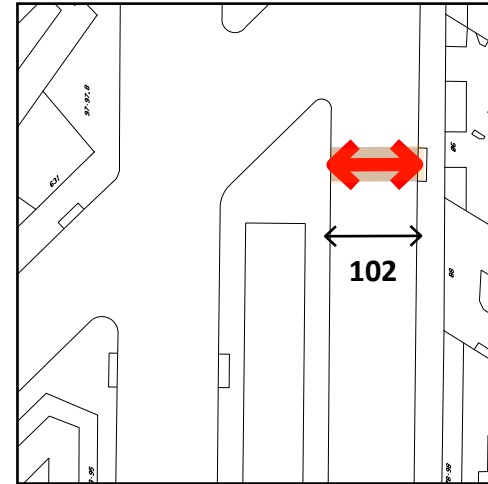


CREUAMENT 49: CONSELL DE CENT (LLOBREGAT)

Creuaments informals: Sempre és el mateix per escurçar el recorregut.

Creuaments en vermell: Gairebé el 40% són creuaments en vermell.

Recorregut: Sense observacions.



CREUAMENT 50: CONSELL DE CENT (BESÒS)

Creuaments informals: No n'hi ha.

Creuaments en vermell: N'hi ha forces (entre el 30 i el 50%).

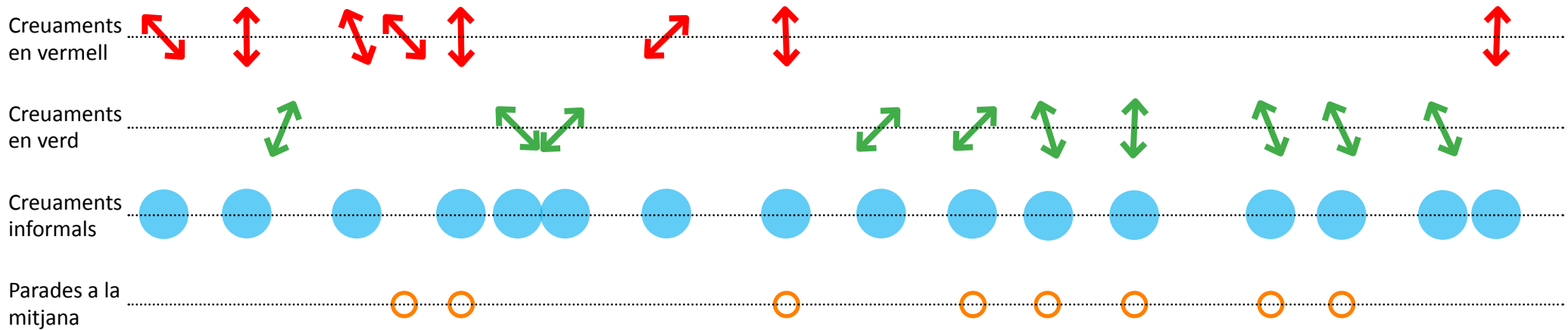
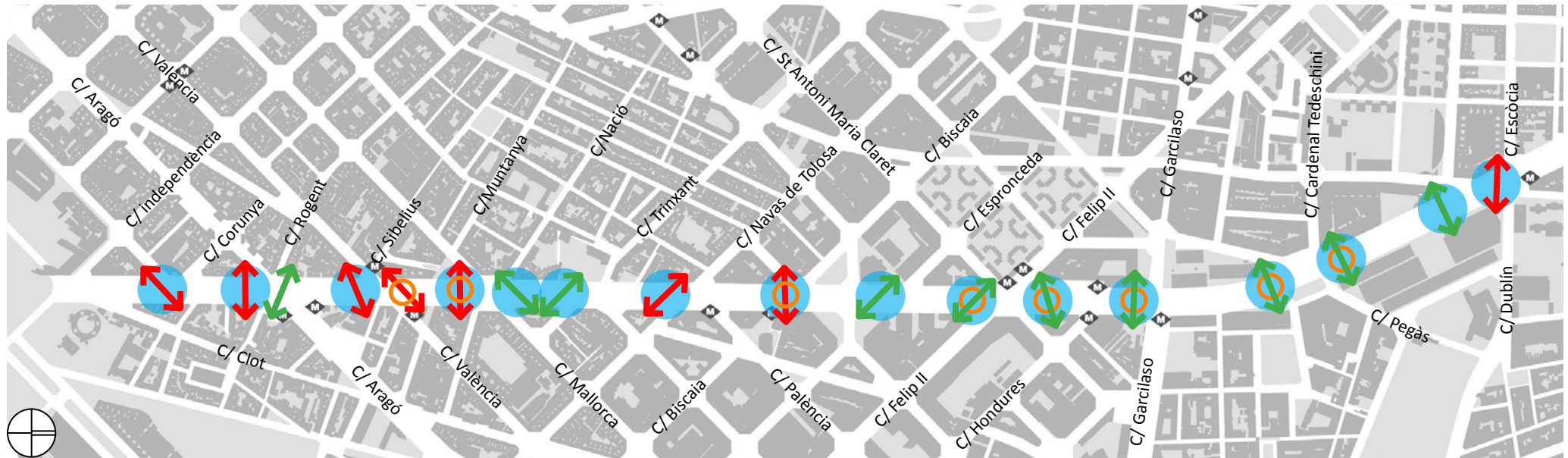
Recorregut: Sense observacions.

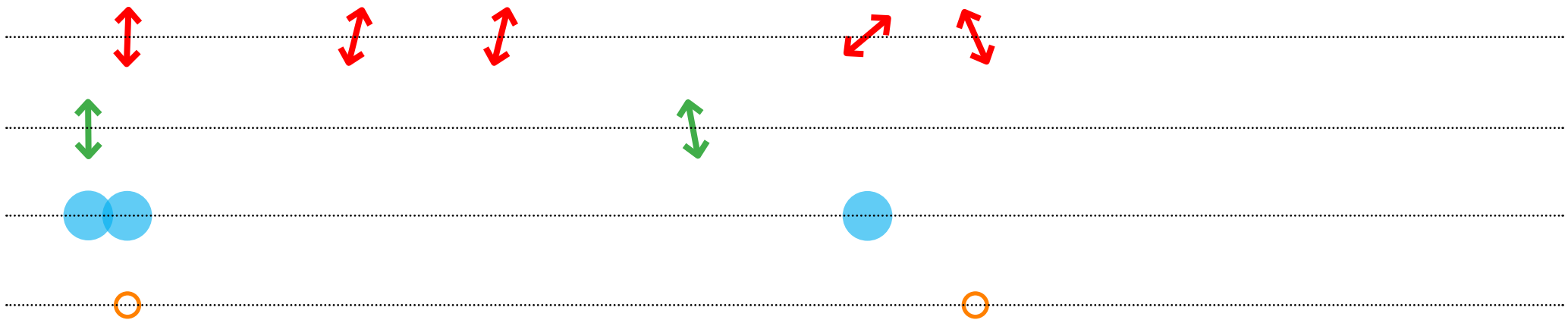
- Creuaments informals (fora del passos habilitats)
- Creuaments en vermell principals
- Parades habituals a mig creuament

Mitjana desplaçaments/hora

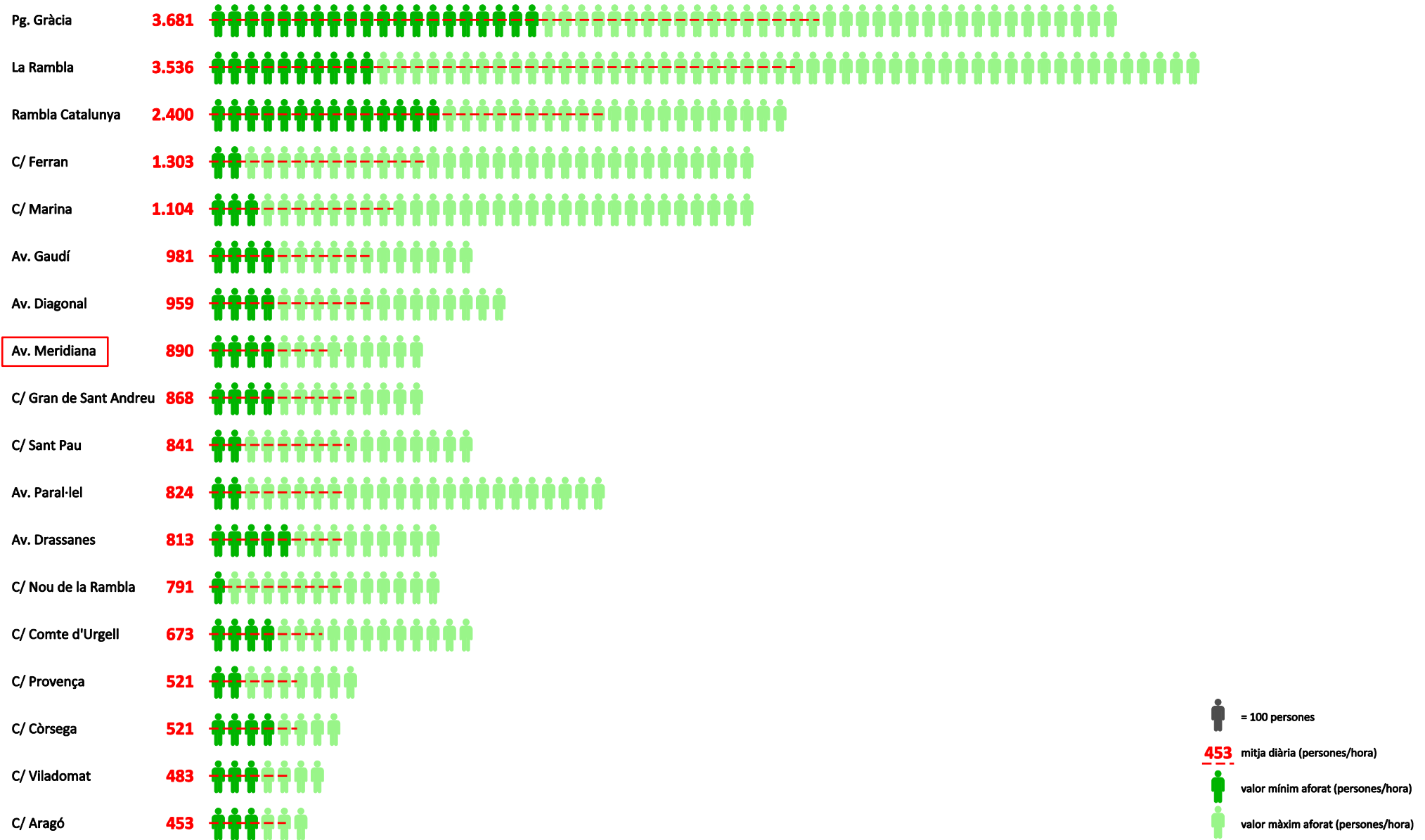
- Alta
- Baixa

3.4 Anàlisi de la mobilitat transversal (creuaments) **Resum dels creuaments**





3.5 Comparativa d'aforaments de vianants amb altres carrers de Barcelona



NOTES:

- Els aforaments corresponen tots a **DIES FEINERS**, no s'han tingut en compte els valors en cap de setmana.
- Els aforaments de l'**Av. Meridiana** corresponen al tram estudiat.
- Els aforaments del **Pg. Gràcia, Rambla Catalunya i C/ Comte d'Urgell** corresponen al tram inclòs entre Diagonal i Gran Via.
- Els aforaments del **C/ Ferran** corresponen al tram inclòs entre La Rambla i Avinyó.
- Els aforaments del **C/ Marina** corresponen al tram inclòs entre Còrsega i Diagonal.
- Els aforaments de l'**Av. Diagonal** corresponen al tram inclòs entre Pl. Francesc Macià i Pl. Glòries.
- Els aforaments del **C/ Gran de St. Andreu** corresponen al tram inclòs entre Campeny i Pg. Fabra i Puig.
- Els aforaments de l'**Av. Paral·lel** corresponen al tram inclòs entre Sant Pau i Pl. Drassanes.
- Els aforaments del **C/ Nou de la Rambla** corresponen al tram inclòs entre Blesa i La Rambla.
- Els aforaments del **C/ Provença** corresponen al tram inclòs entre Tarragona i Muntaner.
- Els aforaments del **C/ Còrsega** corresponen al tram inclòs entre Pg. Sant Joan i St. Quintí.
- Els aforaments del **C/ Viladomat** corresponen al tram inclòs entre Av. Josep Tarradellas i Gran Via.
- Els aforaments del **C/ Aragó** corresponen al tram inclòs entre Tarragona i Muntaner.



Boca de metro de La Sagrera, a l'Avinguda Meridiana / Font: Pròpia

Capítol 4 **Percepció de l'espai**

4.1 Dades generals

Per tal de conèixer les diferents opinions i percepcions dels ciutadans respecte l'Avinguda Meridiana, s'ha realitzat una enquesta a persones aleatòries que estaven caminant al llarg de tot l'àmbit d'estudi, partint de l'opinió que els usuaris són els millors coneixedors de la realitat. Per tant, l'objectiu d'aquestes enquestes ha estat el d'obtenir una representació de la percepció que tenen de l'espai públic els seus usuaris.

A l'enquesta se'ls ha demanat:

- De quin barri i districte provenen.
- Cap a quin carrer es dirigeixen.
- Quin és el motiu del desplaçament.
- Que defineixin l'Avinguda amb una sola paraula.
- Que expressin quina és la major problemàtica que li troben a l'Avinguda.

Les enquestes s'han realitzat al novembre del 2014, amb una posterior ampliació entre gener i març del 2016, tots ells en dies laborables i en els horaris següents:

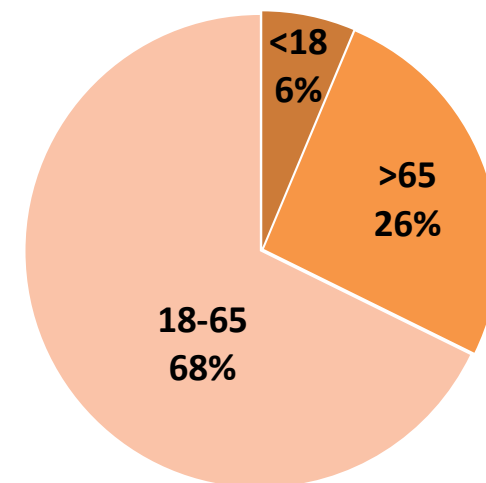
- 8:30 - 11.30 Matí
- 12.00 - 14.00 Migdia
- 15.30 - 18.30 Tarda
- 19.00 - 20.00 Vespre

Durant aquest període de temps, s'han efectuat 1172 enquestes al llarg de tot l'àmbit d'estudi.

En aquest apartat es resumeixen els resultats de les enquestes realitzades als vianants. Els gràfics complementaris de l'extracció de dades completa es pot consultar a l'**Annex 2 Enquestes als vianants** d'aquest mateix document.

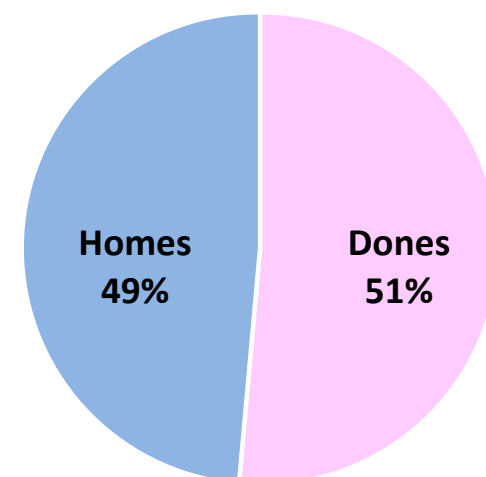
EDAT DELS ENQUESTATS

La major part dels enquestats, gairebé el 68%, tenen entre 18 i 65 anys. De la resta, el 26% són majors de 65 anys i el 6% restants són menors d'edat.



GÈNERE DELS ENQUESTATS

La quantitat d'homes i dones enquestats està força equilibrada, amb una proporció de 49% d'homes i 51% de dones.

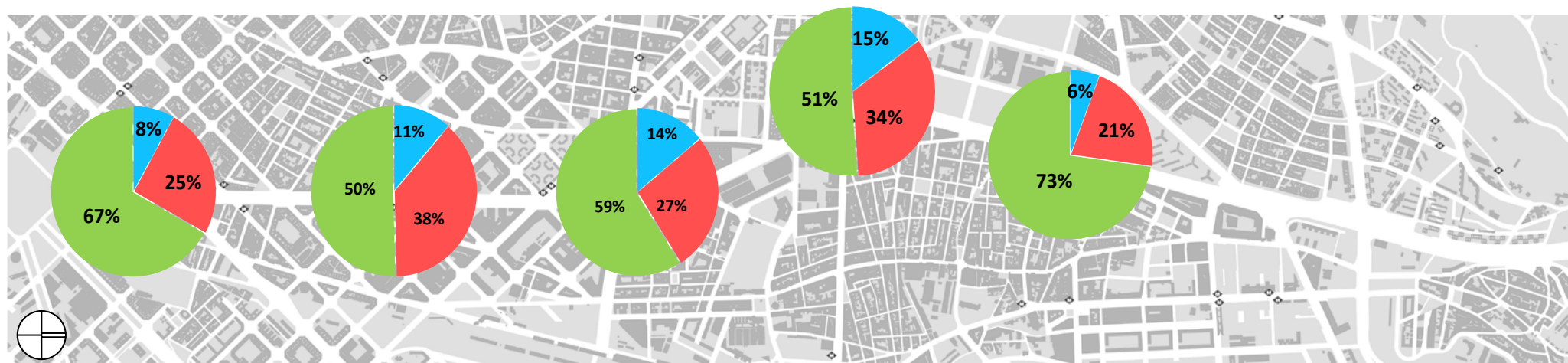
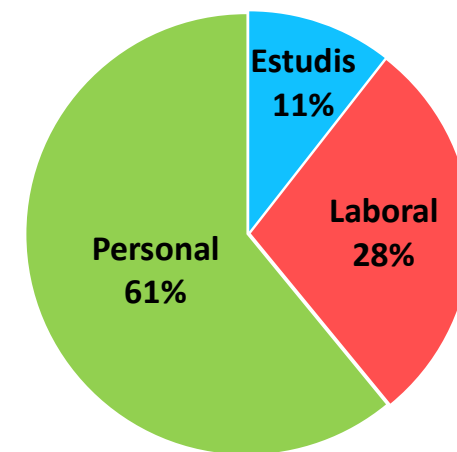


MOTIU DEL DESPLAÇAMENT

En general, predomina la mobilitat per motius personals (61%). En segon lloc hi ha la mobilitat per motius laborals (28%) i, per últim, per motius d'estudis (11%).

El motiu personal és el predominant en tots els trams, especialment a l'alçada de Sant Andreu i Can Dragó, on supera el 73%.

La mobilitat per estudis sempre és menys predominant, però augmenta als punts amb millor connexió amb la resta de la ciutat i les zones universitàries (estacions Sagrera i Sant Andreu Arenal).

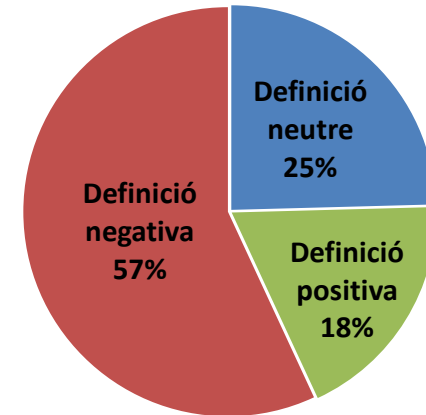


4.2 Anàlisi de les percepcions

ANÀLISI DE LA DEFINICIÓ

En general, predominen les persones que defineixen l'Avinguda Meridiana amb un concepte negatiu (57%). De la resta, el 25% la defineixen amb conceptes neutrals i, finalment, només el 18% restant la defineixen amb conceptes positius.

“Defineix l'Avinguda Meridiana amb una sola paraula”





_Avinguda Meridiana

Font:
Internet

Els conceptes negatius predominants són: “sorollosa”, representant gairebé un 42%, seguida del “trànsit”, que representa més del 24% i, finalment, “caòtica” amb un 7%.

Altres conceptes negatius utilitzats han estat: col·lapsada, densa, deshumanitzada, incòmode, ineficient, antiquada i molesta, entre d’altres.

El concepte positiu més utilitzat ha estat “bé”, representant pràcticament el 48% de les definicions, juntament amb ràpida/fluída, representant un 8,29%.

Altres conceptes positius utilitzats han estat: agradable, espaiosa, senzilla, millorada, organitzada, pràctica i necessària, entre d’altres.

Les definicions neutres més destacades són: “transitada/concorreguda” (22,01%), “gran” (20,15%) i “àmplia” (16,04%).

Altres conceptes neutres utilitzats han estat: metropolitana, moviment, transició i semàfors, entre d’altres.

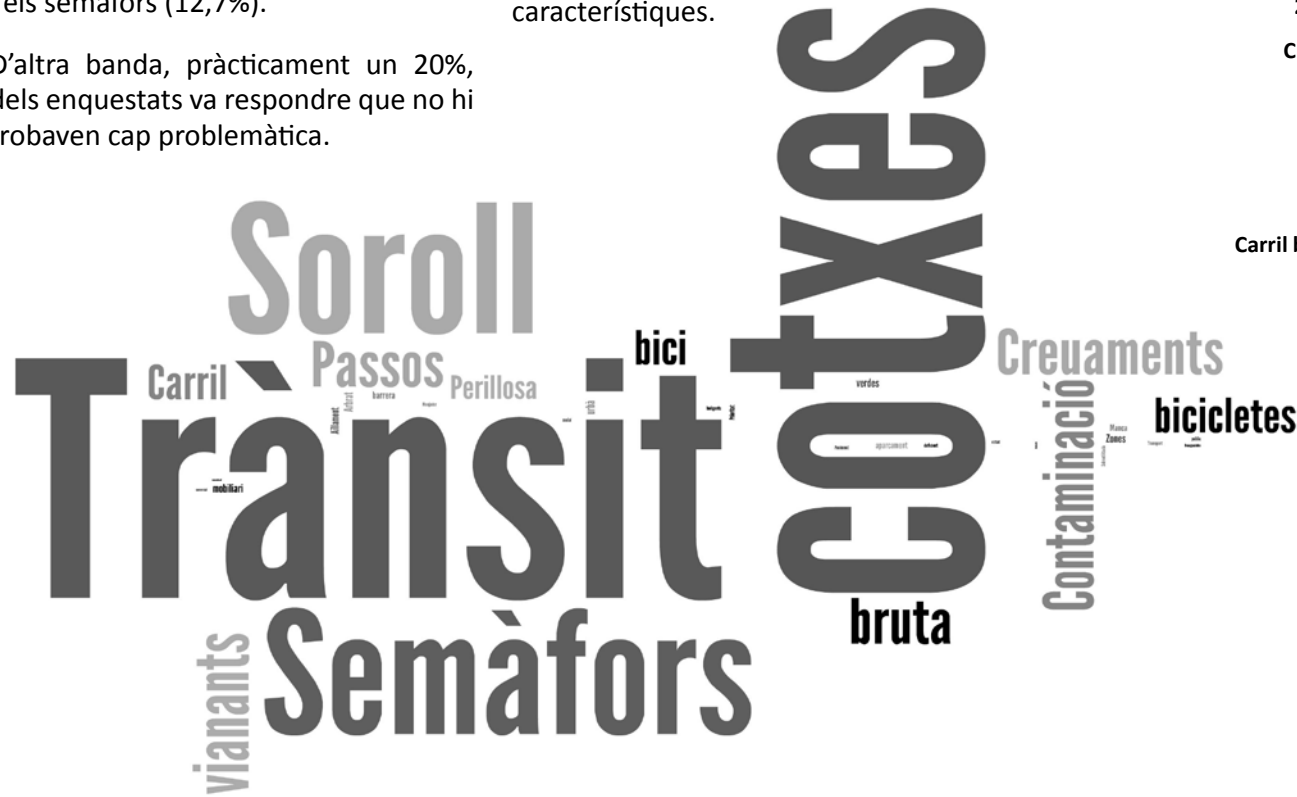
ANÀLISI DE LA PROBLEMÀTICA

La problemàtica més destacada i que més vegades va repetir-se entre les persones enquestades és la densitat de trànsit i cotxes de l'Avinguda, representant un 28,6% del total de problemàtiques.

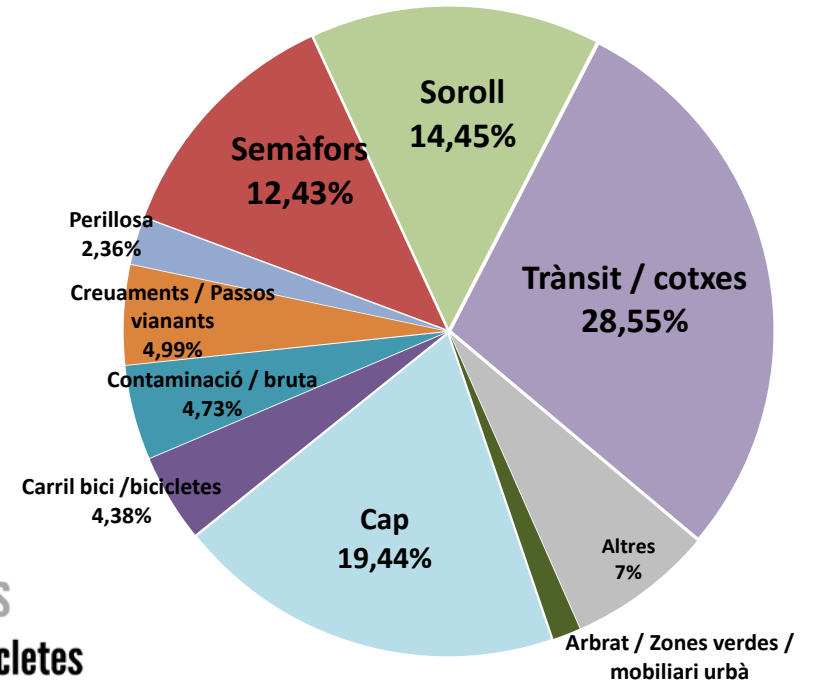
Les altres dues problemàtiques més prominents han sigut el soroll (14,4%) i els semàfors (12,7%).

D'altra banda, pràcticament un 20%, dels enquestats va respondre que no hi trobaven cap problemàtica.

D'aquest 20%, un 5,31% comparaven l'estat actual de l'avinguda amb l'estat de fa uns anys i, per tant, remarcaven la gran millora que s'havia produït. Un altre 4,35% considera que, si bé és cert que hi ha molt de trànsit i soroll, no ho veuen com una problemàtica ja que consideren que aquests factors són "normals" en un carrer d'aquestes característiques.



"Quina és la major problemàtica que li trobes a l'Avinguda Meridiana?"



SEMÀFORS

Pràcticament el 57% dels enquestats consideren que la principal problemàtica en relació als semàfors és el fet que duren molt poc en verd i, per tant, no dóna temps de creuar.

Un 19%, en canvi, creuen que la durada del vermell és massa elevada i, per tant, hi ha uns elevats temps d'espera.

Un 7% veuen ambdós problemes: que duren massa estona en vermell i alhora duren molt poc en verd.

Finalment, un 5% troba que els semàfors no estan ben sincronitzats i prop de l'1% opina que aquests no es respecten, ni per part dels vianants, ni per part dels vehicles.



1

CREUAMENTS – PASSOS DE VIANANTS

Un 20% dels enquestats creuen que la problemàtica principal associada als creuaments o passos de vianants és la dificultat per creuar-los, i un altre 20% considera que n'hi ha massa pocs.

Un 16% sent que les mitjanes són massa estretes i és perillós quedar-se al mig, i un 11% troba que són perillosos.

Finalment, un 9% considera que la major problemàtica dels creuaments o passos de vianants és el fet que són massa llargs.



2

CARRIL BICI – BICICLETES

Prop d'un 24% troba que la major problemàtica del carril bici és que aquest està situat a la vorera, és inadequat, està mal delimitat i és perillós.

Un 22% considera que les bicicletes no respecten el carril bici i un altre 19% creu que hi ha una confrontació constant entre ciclistes i vianants.

Un 12% pensa que són els vianants els qui no respecten el carril bici.



3

1-2 _Imatges de dos creuaments de l'Avinguda
3_ Vianants caminant per sobre del carril bici situat a la vorera

Font:
Pròpia

4.3 Anàlisi origen – destí

ORIGEN

En general, el districte d'origen predominant al llarg de tot l'àmbit d'estudi és el districte de Sant Andreu, representant gairebé un 44% del total.

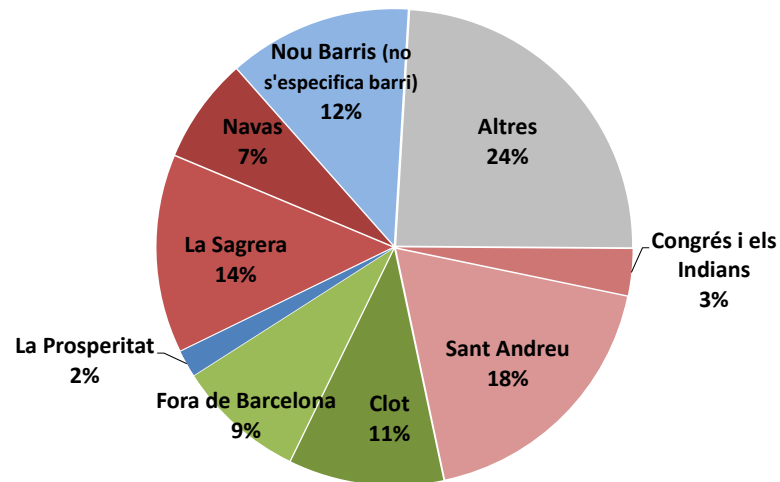
El 19% dels enquestats tenen el seu origen a Nou barris i el 17% a Sant Martí.

D'altra banda, el barri d'origen predominant és Sant Andreu, representant el 18% del total.

Tot seguit hi ha La Sagrera, que representa un 14% dels orígens dels desplaçaments generats i el Clot, amb un 11%.

Hi ha un 12% d'enquestats que provenen del districte de Nou Barris però no s'especifica de quin barri.

Finalment, un 9% dels enquestats provenen de fora de Barcelona.



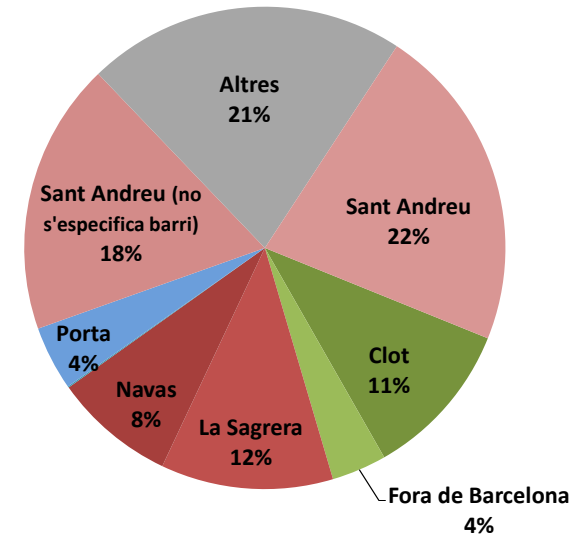
DESTÍ

El districte de destí predominant al llarg de tot l'àmbit d'estudi torna a ser el districte de Sant Andreu, amb un 63% del total de desplaçaments generats.

De la resta, un 17% tenen l'origen a Sant Martí, el 9% a Nou Barris, el 3% a l'Eixample i el 4% fora de Barcelona.

Pel que fa al barri de destí, un 22% provenen del barri de Sant Andreu, un 12% de la Sagrera, un 8% de Navas i un altre 11% del Clot.

A més, hi ha un 18% que provenen del districte de Sant Andreu però no s'especifica de quin barri.



ANÀLISI ORIGEN – DESTÍ

El 78% dels desplaçaments amb origen a Sant Andreu, també tenen el seu destí a Sant Andreu.

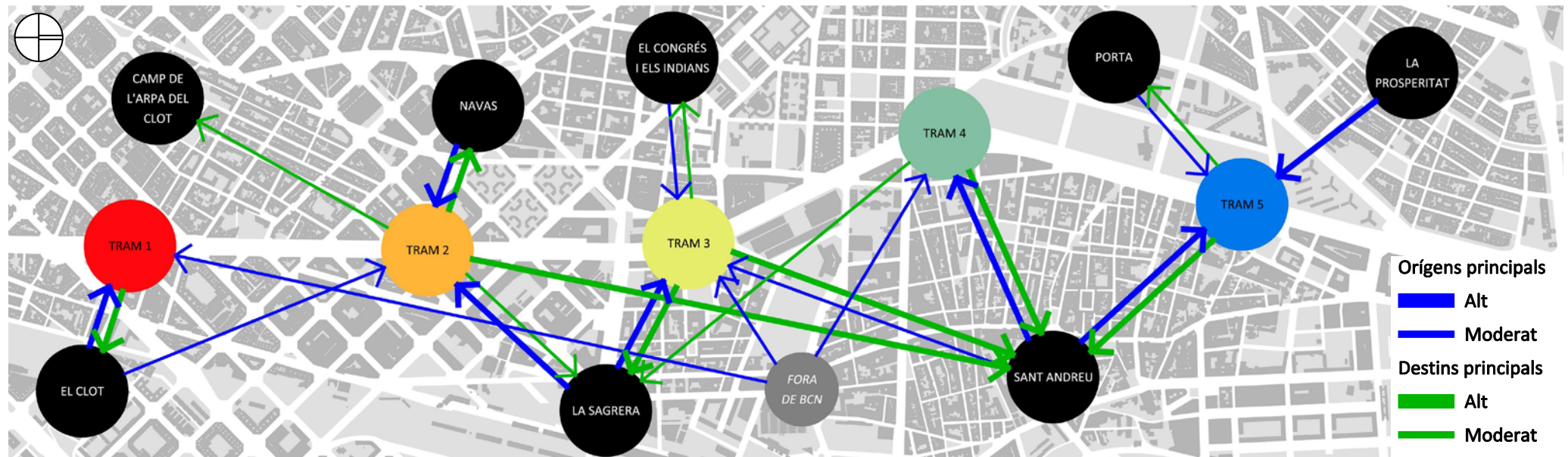
El 68% de desplaçaments amb origen a Nou Barris, el 28% amb origen a Sant Martí i el 60% amb origen fora de Barcelona, tenen tots el seu destí a Sant Andreu.

Per tant, el barri de Sant Andreu és un dels orígens i destins predominants del total de desplaçaments generats al llarg de tota l'Avinguda, exceptuant els desplaçaments amb origen a Sant Martí.

Als trams 1, 2 i 3 (zona sud) és on hi ha més desplaçaments amb origen i destí a la mateixa zona.

Als trams 1, 3 i 4 és on s'originen la majoria de desplaçaments cap a fora de Barcelona.

La resta d'orígens i destins predominants es relacionen amb els barris adjacents a cada tram de la Meridiana.





Avinguda Meridiana a l'alçada del Passeig de Fabra i Puig / Font: Pròpia

4.4 Resum de la percepció de l'espai

- La problemàtica més destacada ha sigut el volum de trànsit i cotxes de l'Avinguda, fet que ens porta a la segona problemàtica més important: el soroll.
- Les definicions negatives més destacades tornen a ser "trànsit/cotxes" i "sorollosa", fet que remarca el problema. La resta de definicions negatives estan relacionades amb aquests conceptes o són conseqüències directes del trànsit com ara contaminació, perillosa, estressant, autopista urbana i caòtica.
- Tot i que molta gent defineix l'avinguda Meridiana com a "sorollosa" o "trànsit", a l'hora de preguntar quina és la major problemàtica no n'hi troben cap. Consideren que el fet de ser sorollosa és normal per tractar-se d'un carrer amb aquestes característiques.
- Algunes de les definicions neutres més utilitzades també estan directament relacionades amb el volum de trànsit: transitada, avinguda, artèria, entrada/sortida i via principal.
- En quant a la problemàtica concreta dels semàfors, la tercera més comú, l'opinió canvia en funció del tram on ha sigut realitzada l'enquesta. A la zona de Can Dragó (tram 4) la problemàtica més comentada és que els semàfors duren massa estona en vermell. En canvi, a la resta de trams, la problemàtica més recurrent ha sigut que duren massa poc en verd.
- Als trams 2, 3 i 4, és a dir, entre el Passeig Fabra i Puig i el barri de Navas, és on més queixes hi ha sobre la convivència entre vianants i ciclistes.
- Com a observació particular, cal destacar que la població de procedència sud-americana no considera que l'Avinguda tingui cap mena de problemàtica i la valoren positivament. D'altra banda, d'entre les persones d'origen local predominen les definicions negatives.
- La gent gran compara la Meridiana amb anys anteriors i, per tant, degut al contrast, considera que l'Avinguda actualment està molt bé.
- A les enquestes realitzades entre els punts 21-23 i 5 -6, situats entre l'estació de tren de Sant Andreu i l'estació de metro de Fabra i Puig, s'ha trobat que hi ha molta gent de pas, és a dir, tenen l'origen i el destí fora de l'àmbit d'estudi, donat que surten del tren i agafen el metro o viceversa.



Imatge d'un dels tallers de participació ciutadana / Font: Pròpia

Capítol 5 Tallers de participació ciutadana

5.1 Introducció als tallers

S'ha considerat de vital importància la necessitat de consultar els veïns i fer-los partícips d'aquest procés per tal de complementar el nostre anàlisi amb l'opinió dels usuaris directes de l'Avinguda Meridiana.

Per aconseguir-ho, s'ha dut a terme un conjunt de tallers de participació ciutadana mitjançant el qual s'han detectat les necessitats, experiències i relacions dels ciutadans que es superposen en aquest escenari.

Aquests tallers s'han realitzat els dies:

- 25 de novembre de 2014 amb les entitats de La Sagrera
- 26 de novembre de 2014 amb les associacions de Comerciants
- 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 amb els comerciants de Sant Martí



1-2 _Imatges dels tallers de participació ciutadana

Font:
Pròpia

OBJECTIUS DE LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA

L'objectiu principal dels tallers de participació ciutadana ha sigut el següent:

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

FUNCIONAMENT

El procés participatiu s'ha regit pels següents principis:

- No manipulació
- Transparència
- Participació
- Proporcionalitat

ESTRUCTURA DELS TALLERS DE PARTICIPACIÓ

Els tallers de participació ciutadana s'han estructurat de la següent manera:

1_PRESENTACIÓ DEL TALLER I L'EQUIP

Es va fer una breu presentació de l'equip i del taller com a introducció a l'activitat amb l'objectiu de donar la benvinguda als participants i explicar-los què s'esperava obtenir amb la realització de les dinàmiques proposades.

2_DINÀMIQUES DE TREBALL

Els assistents dels diferents van participar en tres dinàmiques de treball diferents, on a través de diverses activitats s'anaven recollint les aportacions dels veïns.

Aquestes dinàmiques, que s'expliquen amb detall a les pàgines que continuen, són les següents:

1. Mapa de colors
2. Plànol d'imatges
3. Roda d'accions

No obstant, la realització de les diferents dinàmiques va adaptar-se a les característiques i al nombre d'assistents de cada taller. Per aquest motiu, als tallers del districte de Nou Barris i al barri de Trinitat Vella, es van dur a terme dues dinàmiques. En primer lloc, la dinàmica del Plànol d'imatges, per tal de realitzar el mapeig col·lectiu assenyalant els diferents temes que afecten a aquesta via i, en segon lloc, un debat obert amb els participants, repassant els diferents punts i zones més conflictives.

3_CLOENDA DEL TALLER

Per últim, es van posar en comú les principals opinions recollides durant les diferents dinàmiques com a acte de cloenda del taller.

5.2 Metodologia Dinàmica 1: Mapa de Colors

En aquesta dinàmica, cada participant disposava d'un plànol en blanc i negre d'una secció concreta de l'Avinguda corresponent al seu àmbit, per tal de reflectir una escala més propera. A més, se'ls va ensenyar un conjunt de conceptes, adjectius i percepcions aplicables a l'entorn urbà. Els assistents van haver de donar-li color al plànol en funció de les sensacions que els produeixen els diferents elements de l'avinguda i anotar per escrit la llegenda de colors utilitzada junt amb els aclariments que creien necessaris.

L'objectiu d'aquesta dinàmica ha sigut el d'obtenir les percepcions del conjunt de participants dels diferents trams de l'avinguda i comparar les sensacions obtingudes.



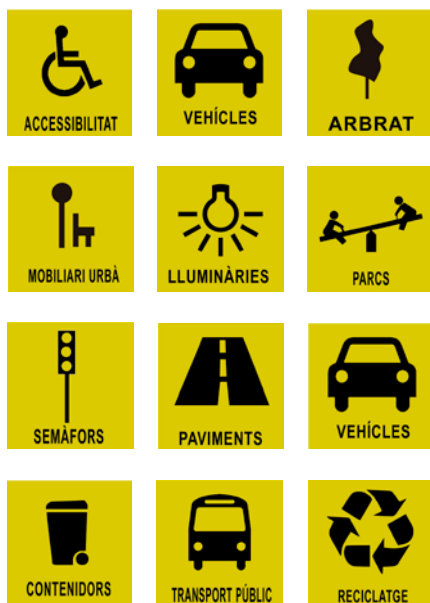
_Resultat del mapa de colors d'un participant

Font:

Pròpia

5.2 Metodologia Dinàmica 2: Plànol d'imatges

En aquesta segona dinàmica, cada participant disposava d'un joc d'icones que feien referència als elements següents:



Cada participant va haver de col·locar en un plànol de l'àmbit les diferents icones d'aquells elements actuals de l'avinguda que més li agraden o valora positivament (amb una xinxeta verda) i d'aquells elements que més li desagraden o valora negativament (amb una xinxeta vermella).

Com en el taller anterior, els assistents varen completar l'aportació de la seva opinió anotant per escrit els aclariments que creien necessaris.

L'objectiu d'aquesta dinàmica ha estat el d'obtenir una superposició de valoracions que reflecteixi quins són els elements que estan valorats més positivament i quins són els que ho estan més negativament, així com veure en quins factors estan d'acord els participants i en quins no, i conèixer el pes general d'aquestes valoracions.



1-2_Imatges del procés de la dinàmica del plànol d'imatges

Font:
Pròpia

5.2 Metodologia Dinàmica 3: Roda d'accions

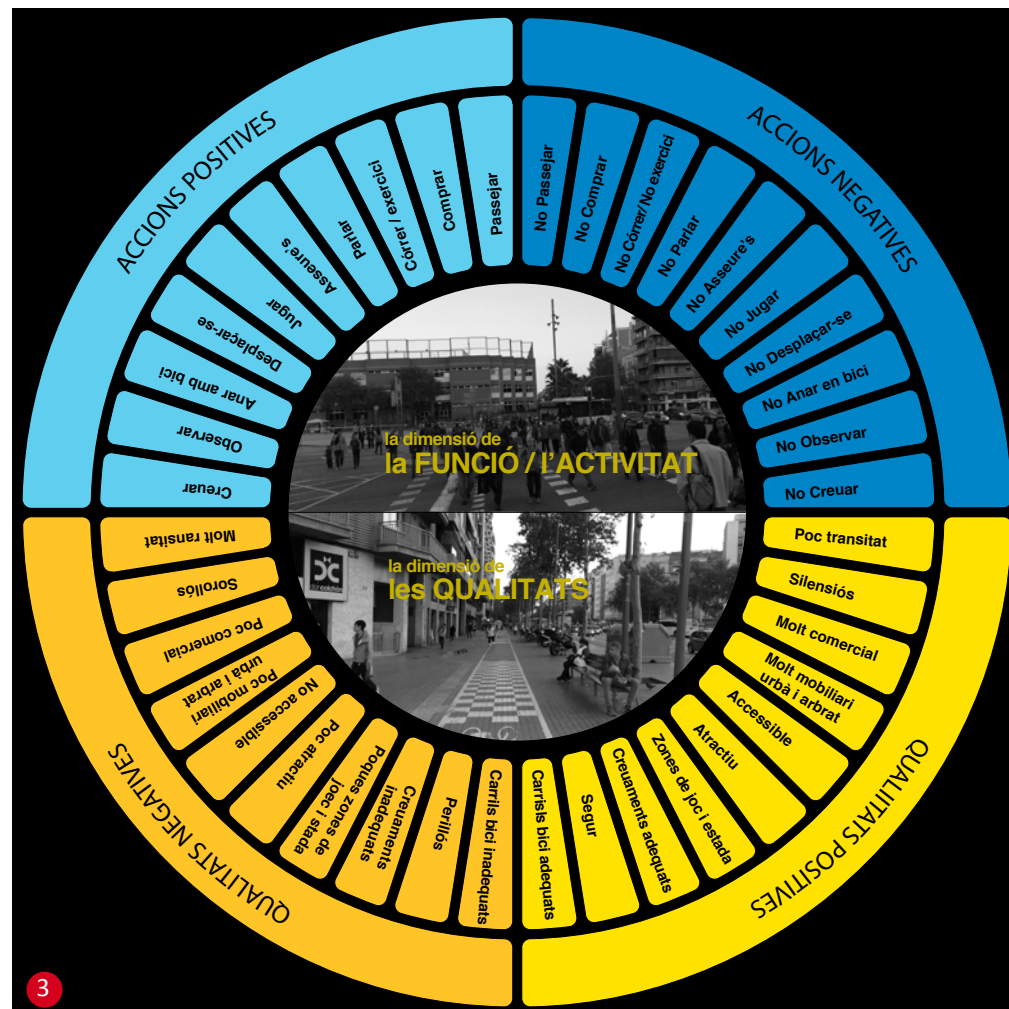
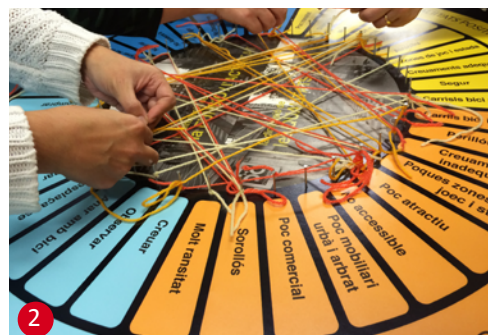
En aquesta última dinàmica els participants tenien davant una gran roda amb un seguit de conceptes que s'agrupaven en dos grans paquets: Accions i Qualitats.

Les accions, alhora, estaven diferenciades en dos grups: les accions positives, que són aquelles que es realitzen habitualment, i les accions negatives que, per contra, són aquelles que no s'efectuen.

Les qualitats, que també estaven diferenciades entre positives i negatives, són aquells components que comporten la realització o la no realització de les accions anteriors.

Els participants van haver d'aparellar tres qualitats amb tres accions. D'aquestes, com a mínim una havia de relacionar una qualitat amb una acció negativa i l'altra una qualitat amb una acció positiva, deixant la tercera relació a elecció de cadascú. A més, es van utilitzar fils de diferents colors per unir aquests conceptes, per tal de reflectir les preferències individuals i representar el grau d'importància d'aquestes unions.

L'objectiu d'aquesta dinàmica ha sigut obtenir un mapa d'intensitat de les opinions i preferències dels ciutadans en referència a les qualitats de l'Avinguda i les accions que s'hi produeixen.



1-2_ Imatges del procés de dinàmica de la roda d'accions
3_ Roda d'accions

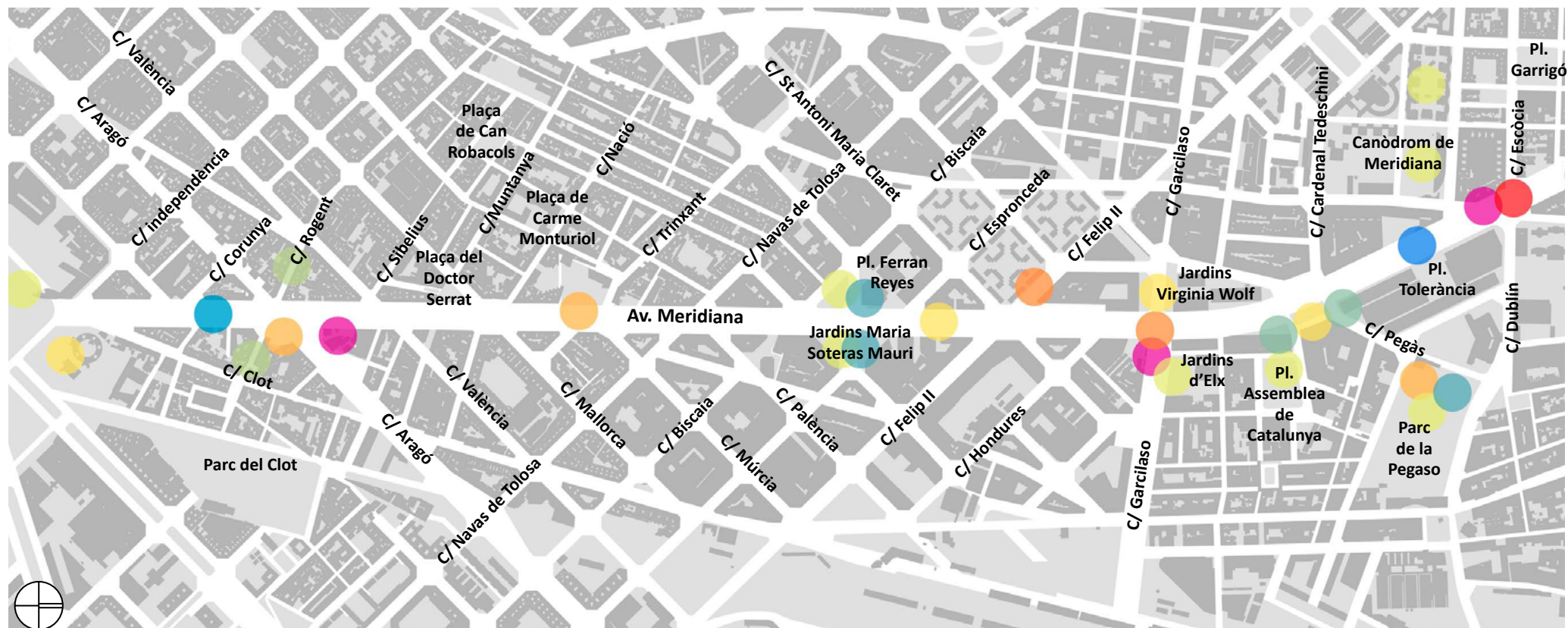


Imatge dels resultats obtinguts a la dinàmica del plànol d'imatges a Sant Martí / Font: Pròpia

5.3 Resultats

PLÀNOL D'IMATGES RESULTANT DELS TRES DISTRICTES

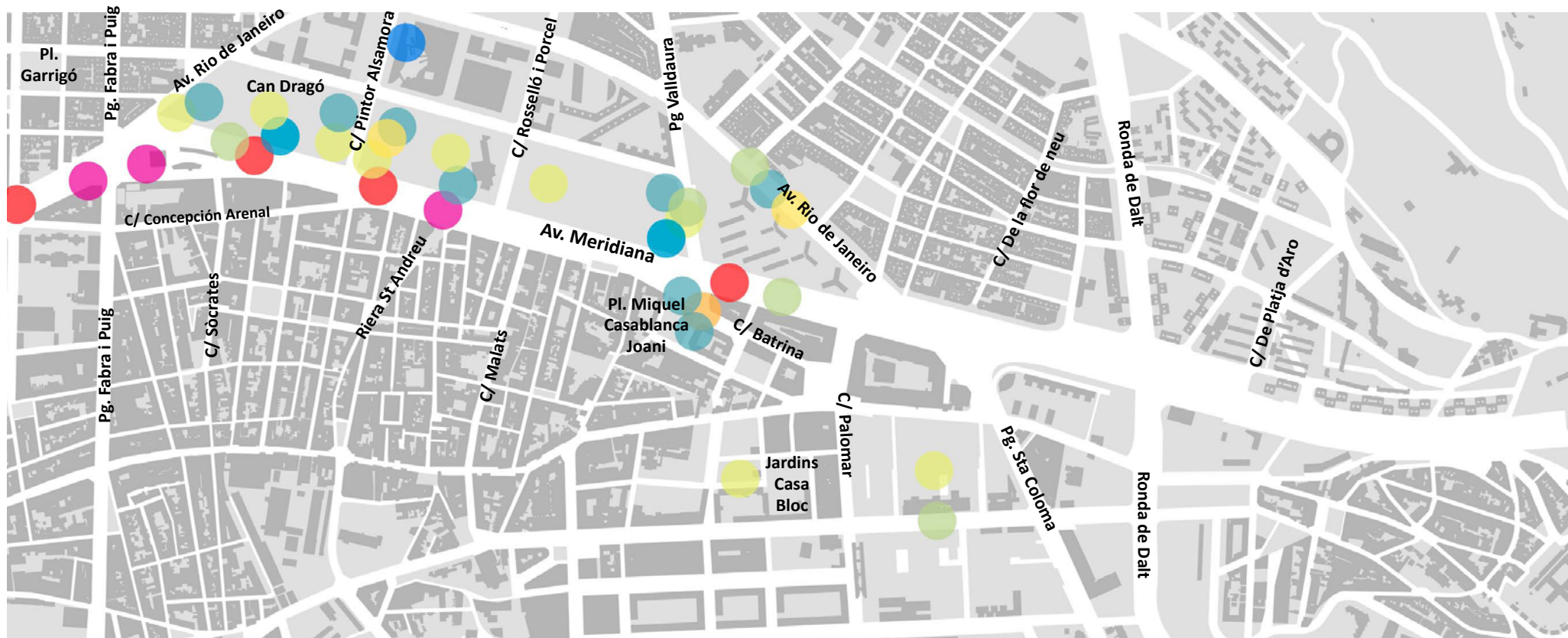
ICONES POSITIVES



- | | | | |
|--|------------------|--|----------------|
| | Transport públic | | Paviment |
| | Vehicles | | Accessibilitat |
| | Semàfors | | Arbrat |
| | Reciclatge | | Carril bici |
| | Mobiliari urbà | | Lluminàries |
| | Parcs | | |

Al plànol adjunt, s'especifica on han situat els participants dels tres districtes els diferents elements positius:

En general, podem observar que les valoracions positives es concentren especialment a l'alçada del parc de Can Dragó i del Passeig Valldaura. També s'observen icones positives als diferents espais d'estada o zones verdes de l'àmbit



i les seves proximitats. Per aquest motiu, el districte que menys icones positives te és Sant Martí, donada la distància del barri amb Can Dragó i la poca presència d'espais d'estada annexes a l'avinguda en aquest àmbit.

A les pàgines següents s'explica amb detall la ubicació d'aquestes icones positives en funció dels diferents elements.



- Vehicles: Icones situades al llarg de l'Avinguda entre el carrer Dublín i el Passeig de Valldaura (Sant Andreu).



- Semàfors: Icones situades als creuaments del carrer Felip II i del carrer Garcilaso.



- Reciclatge: Icones situades al Parc de la Pegaso, a la Plaça de Miquel Casablanca Joani, al creuament del Carrer Aragó i al tram comprès entre el carrer Mallorca i el carrer Trinxant.



- Paviment: S'han situat icones en alguns eixos de vianants o zones de passeig com l'Eix del c/Rogent, al parc de Can Dragó, al Passeig Valldaura, l'Avinguda Rio de Janeiro i al Passeig de Torras i Bages.



- Arbrat: Icones situades al llarg de tot el tram del Parc de Can Dragó, a l'Avinguda Rio de Janeiro, a la Plaça de Miquel Casablanca Joani, al Parc de la Pegaso, als Jardins de Maria Soterias Mauri i a la Plaça de Ferran Reyes.



- Mobiliari urbà: Icones situades a l'espai davant de la Farinera del Clot, a la vorera mar entre el carrer Espronceda i el carrer Felip II, al carrer de Garcilaso, davant els Jardins de Virginia Woolf, a les proximitats del creuament del carrer Pegàs i al Parc de Can Dragó.



- Carril bici: Icones situades a la zona de Can Dragó i a l'Avinguda Meridiana entre el c/ Corunya i c/Aragó, on el carril bici està segregat de la vorera.



- Luminàries: Icones situades davant la Plaça de la Tolerància i a l'Heron City.



- Transport públic: Icones situades a l'Avinguda al tram comprès entre el c/Pintor Alsamora i c/Garcilaso,(on estan ubicades les parades de Fabra i Puig, Sant Andreu Arenal i estació d'autobusos). També s'ha ubicat una icona a la sortida del tren Clot-Aragó.

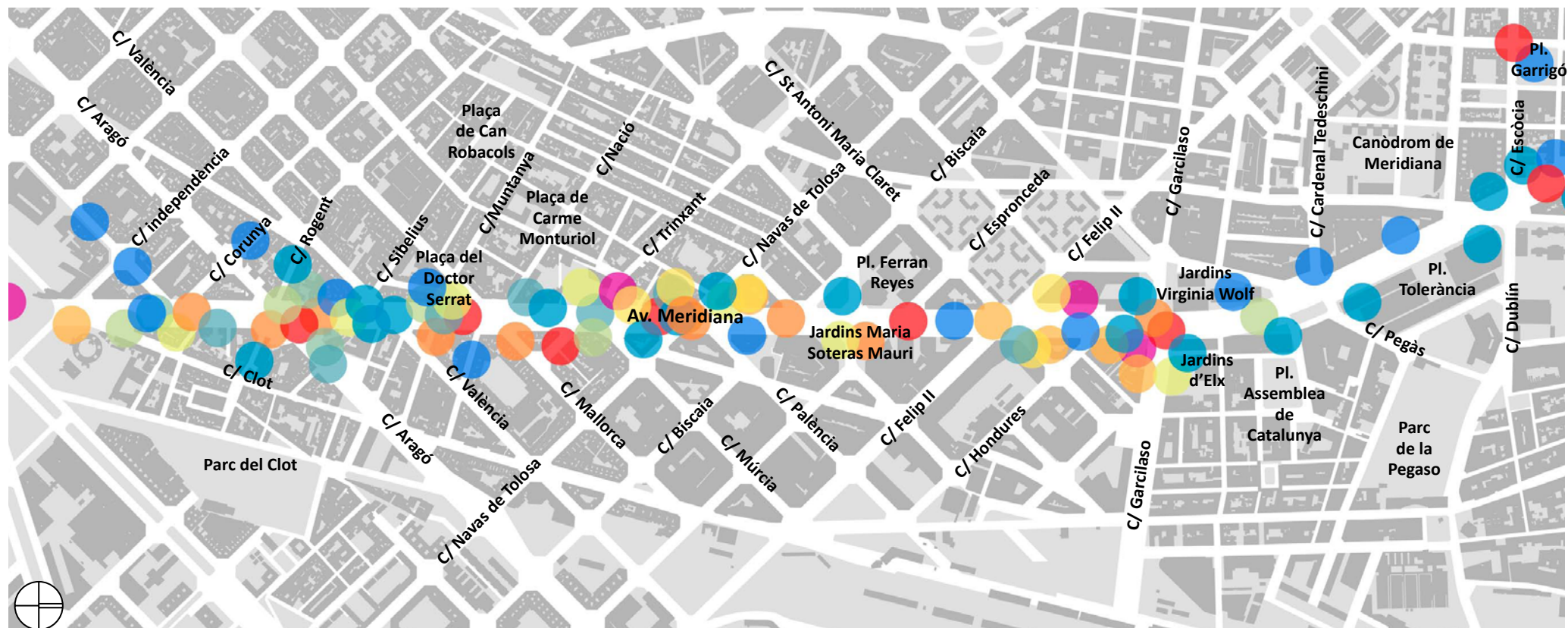


- Accessibilitat: Icones situades al tram de vorera de l'Avinguda del costat mar entre els carrers Cardenal Tedeschini i Dublín.



- Parcs: Icones situades als diferents parcs, zones verdes i places annexes o pròximes a l'àmbit d'estudi. A Can Dragó és on més predominen aquestes icones positives. A Partir de l'Avinguda Rio de Janeiro ja no s'observa cap.

ICONES NEGATIVES



Al plànol adjunt, s'especifica on han situat els participants dels tres districtes els elements negatius:

En general, podem observar que les valoracions negatives, a diferència de les positives, estan més repartides al llarg de tota l'Avinguda i són molt més nombroses. L'àmbit on s'observen menys icones negatives és a les proximitats del Parc de Can



Dragó. Les icones més nombroses són les referents a les lluminàries, al carril bici, als vehicles i als semàfors.

A les pàgines següents s'explica amb detall la ubicació d'aquestes icones negatives en funció dels diferents elements.



- Vehicles: Nombroses icones situades a la calçada, al llarg de tot l'àmbit d'estudi.



- Semàfors: Nombroses icones situades en diversos creuaments al llarg de tot el tram d'avinguda dins l'àmbit d'estudi, especialment al tram compres entre el carrer Aragó i Garcilaso i entre Passeig Fabra i Puig i Avinguda Rio de Janeiro.



- Reciclatge: Varies icones situades al llarg del tram d'avinguda que va des del Carrer Felip II fins al Carrer Garcilaso. També hi ha icones al passeig Fabra i Puig, a la vorera muntanya entre Navas de Tolosa i Biscaia i al costat de plaça de Les Glòries.



- Paviment: Icones situades al passeig central del tram de rambla de l'avinguda (entre Glòries i València), al tram de calçada entre el carrers Cardenal Tedeschi i Dublín, al túnel del Passeig de Valldaura i al pont de Sarajevo.



- Arbrat: Varies icones situades al tram d'avinguda des del carrer Corunya fins Navas de Tolosa (El Clot i Camp de l'Arpa) i varies ubicades a la vorera mar del tram d'avinguda compres entre els carrers de Palomar i el Pont de Sarajevo (Trinitat Vella).



- Mobiliari urbà: Icones situades pel tram d'avinguda que va des del carrer del Trinxant fins al carrer Garcilaso, tres d'elles situades a la vorera muntanya i una situada a la vorera mar.



- Carril bici: Nombroses icones situades al llarg de tota l'avinguda exceptuant la zona de Can Dragó, i alguns carrers annexes com: c/ Rogent i Sèquia Comtal, Navas de Tolosa, Avinguda Río de Janeiro i Passeig Santa Coloma.



- Luminàries: Icones situades al llarg de tota l'avinguda, tant a les voreres com a la calçada, i en alguns carrers annexes a l'avinguda del barri del Clot.



- Transport públic: Icones situades a la Plaça de les Glòries, a la vorera muntanya prop del c/ Trinxant, en ambdues voreres entre els carrers Felip II i Garcilaso i, finalment, prop de l'estació de Fabra i Puig.



- Accessibilitat: Icones ubicades al passeig central del tram de rambla de l'Avinguda, a la sortida de l'estació de tren Clot-Aragó, a la intersecció del Passeig Fabra i Puig, a l'estació d'autobusos de Sant Andreu, a la vorera de l'Avinguda que queda enfonsada pel mur de Sant Andreu, i a l'alçada del mur de Trinitat Nova.



- Parcs: Vàries icones situades al tram d'Avinguda que va des de Plaça de les Glòries fins a al carrer Espronceda i una icona ubicada als Jardins d'Elx

5.4 Resum dels tallers de participació ciutadana

Les conclusions principals que es poden extreure a partir de les opinions i aportacions dels participants recollides als diferents tallers de participació ciutadana, en representació dels diferents usuaris de l'Avinguda Meridiana, s'han resumit i s'exposen a continuació.

Cal destacar el fort predomini d'opinions negatives respecte de les positives, en general, per a tots el trams estudiats de l'Avinguda.

MOBILITAT DE VIANANTS

- Els tres districtes mostren consens al considerar l'Avinguda Meridiana una via més per vehicles que no pas per als vianants. Per aquest motiu, es considera que hi ha trams molt poc freqüentats pels vianants, sent el trànsit rodat el protagonista.

- Tant a Nou Barris com a Sant Andreu es valora positivament l'avinguda en el sentit de l'accessibilitat, donat que es considera una via ràpida d'entrada.

ACCESSIBILITAT

- Per als veïns i veïnes dels tres districtes, la Meridiana suposa una barrera física, ja que gairebé no es veu què hi ha a l'altra banda.

- Tant els veïns de Sant Andreu com de Nou Barris, veuen l'avinguda com una barrera molt gran, un mur de separació entre els dos districtes.

- Els veïns del districte de Nou barris remarquen els problemes d'accessibilitat de l'estació d'autobusos Sant Andreu Arenal.

- Els comerciants de Nou Barris consideren que és molt complicat accedir en cotxe al districte ja que és difícil girar des de l'Avinguda.

- A l'entrada de Barcelona, a l'alçada de Trinitat Nova, hi ha mala senyalització, una elevada accidentalitat i una gran quantitat de barreres arquitectòniques, que dificulten la mobilitat de la gent gran i persones amb cadira de rodes.

VORERES

- Els veïns de Sant Andreu tenen percepcions diferents entre una vorera i l'altra. En general, opinen que a la vorera del costat muntanya hi ha menys negocis i està més desolada, mentre que la majoria de comerços i flux de gent es concentren a la vorera mar.

- Els comerciants de Sant Andreu opinen que la secció de les voreres al llarg de la Meridiana és massa àmplia i l'espai està molt poc aprofitat. A més, opinen que la vorera tan àmplia allunya el vianant del comerç.

- A partir de Av. Rio de Janeiro, els veïns de Nou Barris consideren que la Meridiana es transforma en quelcom inhòspit, sense comerç ni botigues, amb pujades i baixades, molts canvis de vorera i molt incòmode.

- Els veïns de Sant Martí consideren que el tram d'Avinguda que va des de Les Glòries fins al carrer València, és on hi ha menys comerços i menys gent passejant. La percepció general és que es tracta d'un lloc àrid, buit, desèrtic i, en alguns casos, inaccessible. A demés remarquen la incomoditat i l'estretor de les voreres laterals.

TRÀNSIT

- Els veïns dels tres districtes tenen la mateixa imatge sobre l'Avinguda: indret amb molt de soroll, fum i molta contaminació, originats pel trànsit excessiu, especialment a la zona Nord. Per tant, la majoria de conceptes utilitzats als tallers 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.

- La Meridiana és un carrer que no convida a passejar i és un espai poc acollidor, essent la última opció dels veïns per anar a caminar o desplaçar-se a peu d'un lloc a l'altre.

- Hi ha consens respecte el tema de la velocitat dels vehicles: aquesta es considera excessiva i això s'agreuja amb l'absència de radars.

- A Trinitat Nova hi ha queixes sobre la proliferació de trànsit desviat de l'avinguda pels carrers del barri, com a ruta alternativa, fet que incrementa notablement el volum de trànsit rodat.

- Els veïns de Nou Barris manifesten que el carril VAO ha estat molt poc útil fins al moment.

CREUAMENTS

- Tots els creuaments de la Meridiana han estat mal valorats pels diferents participats dels tres districtes, els quals tenen sensació d'inseguretat i perill a l'hora de creuar l'Avinguda.

- Els veïns dels tres districtes reivindiquen que els semàfors duren massa poc en verd pels vianants, fet que causa que es quedin parats a les mitjanes que, a més, són molt estretes i perilloses. A més, al tram Nord de l'Avinguda, la durada del vermell per als vianants és molt alta, provocant llargues esperes per a creuar.

- També hi ha la opinió generalitzada de que els creuaments són massa llargs degut, en gran mesura, a l'orientació dels passos de vianants, que no són perpendiculars a les façanes.

- Els veïns de Nou Barris reclamen un pas de vianants al final de l'estació d'autobusos de Fabra i Puig (a l'alçada

del C/ de Sòcrates) per connectar millor Sant Andreu amb Nou Barris i el Parc de Can Dragó.

- Els veïns de Nou Barris consideren el creuament de l' Av. Rio de Janeiro a Pg. Sta. Coloma i carrer Palomar un punt d'inseguretat per on no ve de gust passar, sobretot depèn de l'hora.

IL·LUMINACIÓ

- Als tres Districtes hi ha la mateixa opinió respecte la il·luminació de l'Avinguda: d'una banda, la calçada està massa il·luminada, generant excés de llum i contaminació lumínica. En canvi, les voreres estan poc il·luminades. Aquesta diferència provoca, de nou, la sensació que és una via pensada per als vehicles i no per als vianants.

ARBRAT / MOBILIARI URBÀ / ZONES VERDES

- El Parc de Can Dragó és valorat molt positivament pels veïns de Sant Andreu i Nou Barris que, per la proximitat, són qui en fan un ús més intensiu. Consideren que és un espai que permet dur a terme activitats d'oci, passeig, esport, i que estableix filtre

amb la Meridiana. Es percep com un espai tranquil, amb arbrat, assolellat i agradable.

- Els tres districtes estan d'acord amb què el paviment de l'Avinguda és un paviment bàsic, gris i típic i, per tant, voldrien un paviment que oferís un "plus" de qualitat i atractiu.

- Els veïns de Sant Andreu reclamen mobiliari de més qualitat, afirmant que el mobiliari existent al llarg de l'Avinguda és de poca qualitat i de baixos requeriments estètics. També critiquen el mal estat i la mala col·locació del mobiliari existent.

- Els veïns de Sant Andreu comenten que l'arbrat és poc verd, poc càlid i poc agradable, i fa de la Meridiana una via "molt grisa".

- A Sant Martí es demanen zones de joc infantil al tram central de l'Avinguda entre la Plaça de les Glòries i el carrer València, donat que actualment hi ha una important mancança.

BICICLETA / CARRIL BICI

- Els veïns dels tres districtes consideren que circular amb bici per la Meridiana pot arribar a ser molt perillós, deguda la inadequació del carril bici al llarg de l'Avinguda.

- A Sant Andreu, la principal queixa referent al carril bici ha sigut el fet que aquest està situat damunt la vorera. El carril bici és massa estret i, com que està situat al costat de l'aparcament de motos, és molt incòmode. Donat que el carril bici no és adequat ni continu, els ciclistes es veuen obligats a no respectar els límits del carril i acaben circulant lliurement per la vorera, fet que suposa un perill i una font constant de conflictes entre ciclistes i vianants.

APARCAMENT / CÀRREGA I DESCARREGA

- Els comerciants dels tres districtes mencionen que no hi ha suficients zones de càrrega i descàrrega al llarg de l'avinguda i, per tant, els transportistes han d'anar als carrers interiors a fer la càrrega i descàrrega.
- Els veïns de Nou Barris proposen la creació d'una zona d'aparcament dissuasiu a l'entrada de Barcelona, a Torre Baró o proximitats, per tal de reduir el volum de trànsit entrant a la ciutat per la Meridiana.

TRANSPORT PÚBLIC

- En general, a Sant Martí i a Sant Andreu s'ha valorat positivament la connexió amb transport públic de l'avinguda.
- Els veïns de Sant Martí opinen que són necessaris més autobusos 24 hores per cobrir les hores nocturnes.

MUR

- Els veïns de Sant Andreu expressen moltes queixes referents al mur, que representa una barrera, impedeix la connexió entre ambdós costats de l'avinguda i dificulta els creuaments. També es considera un espai amb mancances importants d'accessibilitat i passejar o caminar al costat del mur crea una sensació d'inseguretat.
- Els veïns de Trinitat Nova posen de manifest la situació d'aïllament que ha suposat la construcció de murs, cada cop més alts, i de pantalles que es consideren antiestètiques per al barri. Aquest mur representa una barrera i impedeix la connexió entre ambdós costats de l'avinguda, dificultant els creuaments.

ALTRES

- Els comerciants de Nou Barris opinen que manquen més indicatius de l'existència d'un centre i d'un passeig comercial que arrenca a la zona de Fabra i Puig. A més, aquests consideren que el districte de Nou Barris, amb 170 mil habitants aproximadament, té moltes necessitats comercials.

PROPOSTES DELS PARTICIPANTS

PROPOSTES COMUNES EN TOTS ELS DISTRICTES

- 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.
- Iniciar la gran transformació de l'avinguda Meridiana per convertir-la en una via més humana i pacificada.
- Pacificar l'avinguda Meridiana i adaptar els temps semafòrics en verd dels creuaments de l'avinguda per a gent gran.
- 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 de la Meridiana.
- 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 continuïtat 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.

PROPOSTES DEL DISTRICTE DE SANT MARTÍ

- Reduir un carril de circulació per cada sentit per ampliar les voreres a banda i banda, 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 ampliant les voreres laterals.

- Plataforma única al tram de Meridiana des de c/Aragó a c/Independència.

- "Peatonalitzar" l'avinguda Meridiana entre Plaça de les Glòries i carrer Consell de Cent.

- Acabar la reforma del parc de la Meridiana amb Trinxant (Parc del Camp de l'Arpa), ja que poden existir

problemes de seguretat per als infants com a conseqüència del seu disseny.

- Acabar les obres d'accessibilitat a l'estació de tren Clot-Aragó.

- Incrementar la oferta de transport públic a la Plaça de les Glòries.

- Habilitar més contenidors de recollida selectiva de residus, ja que a la zona del carrer València amb Meridiana estan molt distanciat entre si.

PROPOSTES DEL DISTRICTE 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.

- Plantar arbrat amb flor i amb fulla perenne. La majoria d'arbres de la

Meridiana són plataners, de fulla caduca. Durant l'hivern no hi ha cap arbre verd i la sensació és de poc atractiu i de grisor.

- 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 DEL DISTRICTE DE NOU BARRIS I TRINITAT VELLA

- Fer de la Meridiana una avinguda contínua per passejar: amb voreres als dos costats, des de Fabra i Puig fins a la Trinitat.

- Facilitar el pas dels vianants entre l'Avinguda Rio de Janeiro i el carrer Palomar: actualment s'ha d'esperar molta estona i el creuament és múltiple.

- 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.

- Reduir l'impacte del trànsit desviat de la Meridiana cap a Trinitat Nova.

- 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.

- Els comerciants opinen que caldria millorar la relació de la Meridiana amb Fabra i Puig i amb la Via Júlia (Ronda de Dalt), a nivell de senyalística, promoció d'eixos i configuració urbana.

- Difondre més els punts d'interès turístic de Nou Barris (Can Basté, castell de Torre Baró, la casa de les Aigües, les casetes de la Plaça Santa Eulàlia, el Parc Central, la seu del districte, la Plaça Virrei Amat, etc.).

- 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 de Nou Barris i col·locar més parades de taxi a punts claus.

- Reduir les barreres arquitectòniques a la zona nord i carrils laterals de la Meridiana.



Avinguda Meridiana a l'alçada del carrer Josep Estivill / Font: Pròpia

Capítol 6 Diagnosi

6.1 Resum de les problemàtiques

FÍSIQUES

VORERES DESOLADES I ESTRETES

Pel tram de rambla pràcticament no hi ha comerç i hi passa molt poca gent, a més, en aquest tram les voreres laterals són molt estretes i incòmodes, fet que dificulta la mobilitat de vianants. Més endavant, al tram de bulevard, les voreres són massa àmplies i queda molt espai desaprofitat. Les del costat muntanya, a més, tenen poc comerç i estan molt desolades.

EXCÉS DE SOROLL

La quantitat de trànsit provoca un excés de soroll molt molest al llarg de tota l'avinguda.

MUR DE SANT ANDREU I MUR DE TRINITAT NOVA

Ambdós murs són una barrera que dificulten els creuaments cap a l'altre extrem de la Meridiana. A demés, el carrer paral·lel al mur de Sant Andreu té les voreres molt estretes i poc accessibles.

DEFICIÈNCIES D'IL·LUMINACIÓ, VEGETACIÓ I MOBILIARI

El tipus de lluminàries actuals il·luminen en excés la calçada, provocant una sensació de contaminació lumínica, però deixen les voreres poc il·luminades, fet que dona als vianants una sensació de foscor i inseguretats.

L'arbrat és molt alt i de fulla caduca, fet que dona als usuaris del carrer una sensació de grisor i de falta de vegetació.

Hi ha una falta de mobiliari urbà que faciliti zones d'estada. Els usuaris de la Meridiana tenen la sensació que el poc mobiliari actual és, a més, de poca qualitat i poc estètic.

MALA SENYALITZACIÓ I ALTA SINISTRALITAT

A l'entrada de Barcelona hi ha una mala senyalització, una elevada accidentalitat i una gran quantitat de barreres arquitectòniques.

FUNCIONALS

DIFICULTATS EN ELS CREUAMENTS

Al llarg de tot l'àmbit d'estudi la fase verda per als vianants dura massa poc i no dona temps de creuar. A la meitat nord, a més, la vermella dura massa generant llargues esperes.

Les trajectòries dels passos de vianants no segueixen les línies de desig i, per tant, hi ha creuaments informals. Això succeeix de Fabra i Puig cap al sud i a l'alçada del C/ Palomar.

La llargada dels passos de vianants i el temps de la fase verda provoquen que els vianants hagin de parar a la mitjana, que és un lloc desagradable i perillós. Això succeeix més o menys a tot l'àmbit.

Alguns vianants efectuen creuaments en vermell, tot i tractar-se d'una via ràpida. Això succeeix principalment a l'extrem sud i en alguns punts al centre de l'àmbit.

CONFLICTES ENTRE CICLISTES I VIANANTS

La convivència entre bicicletes i vianants és conflictiva, especialment de Fabra i Puig fins a València. La incomoditat i sinuositat del carril bici per vorejar contenidors, parades de bus, etc., fan que els ciclistes acabin envaint l'espai dels vianants i vice-versa.

FALTA D'ESPAYS PER A LA CÀRREGA I DESCÀRREGA

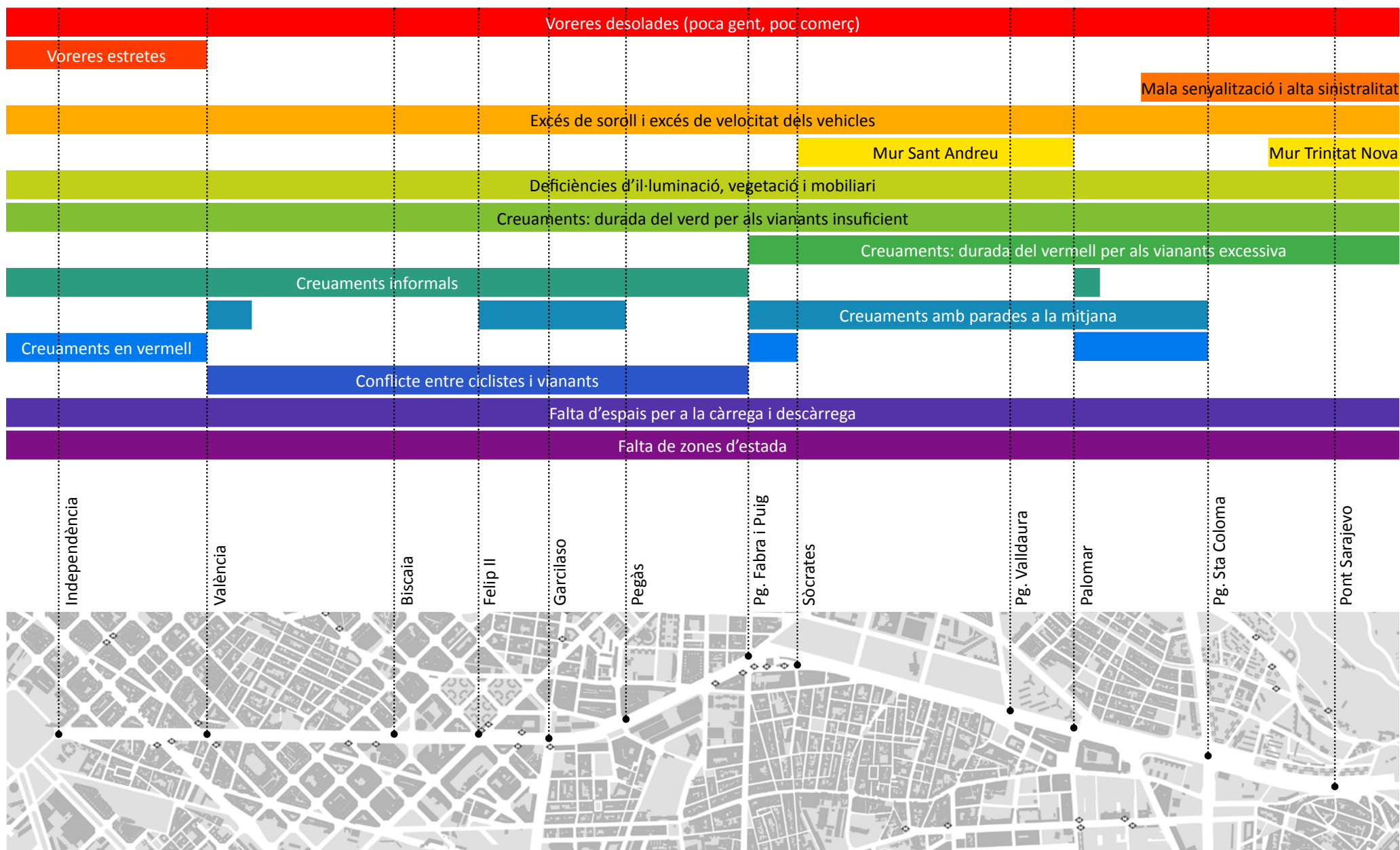
La falta d'espais de càrrega i descàrrega a la pròpia Meridiana fa que els transportistes hagin de parar als carrers interiors.

FALTA DE ZONES D'ESTADA

Hi ha una mancança d'espais verds i llocs on seure.

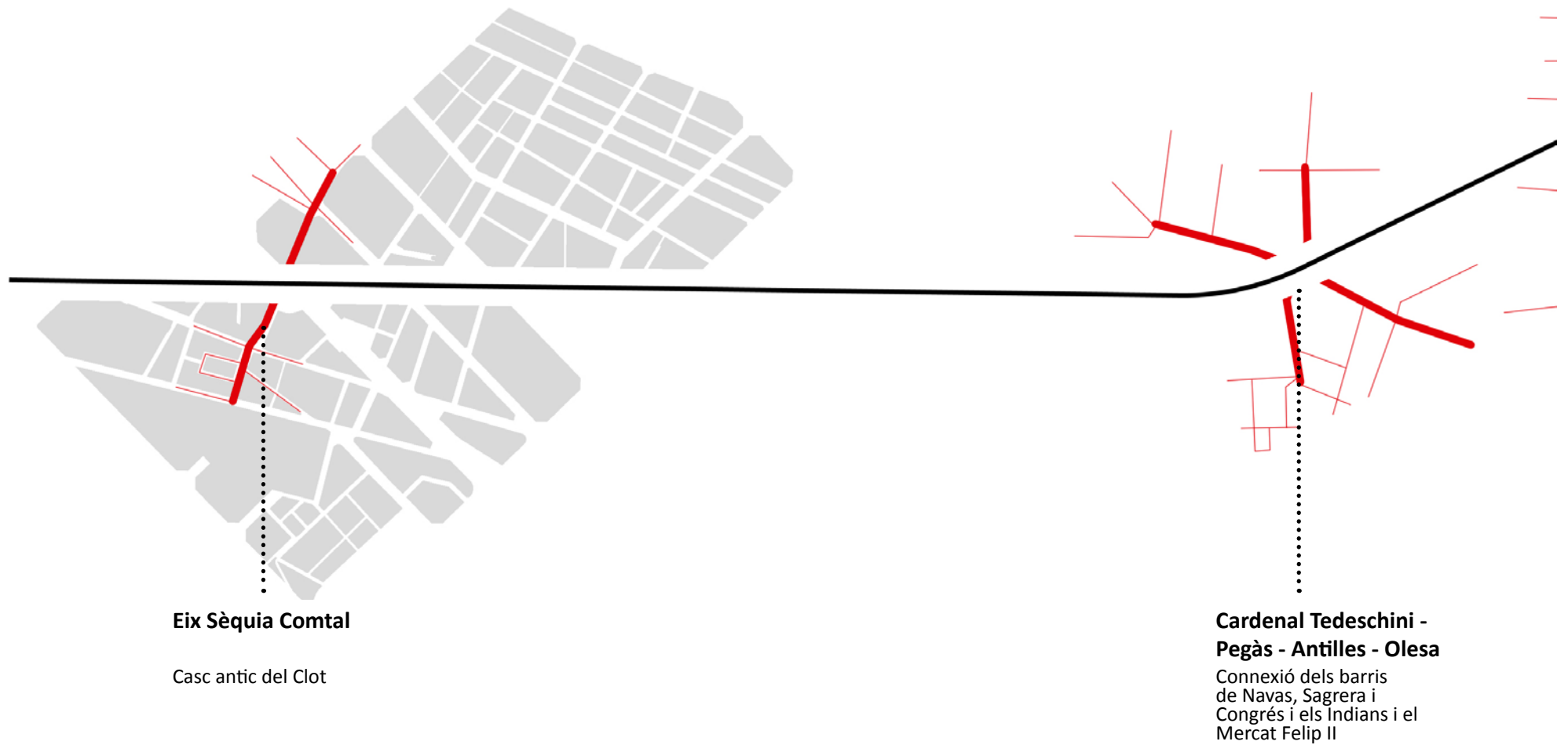
MUR DE SANT ANDREU


La barrera física que suposa fa que hi hagi molt poca activitat i sigui un espai fred i poc il·luminat, generant sensació d'inseguretats.

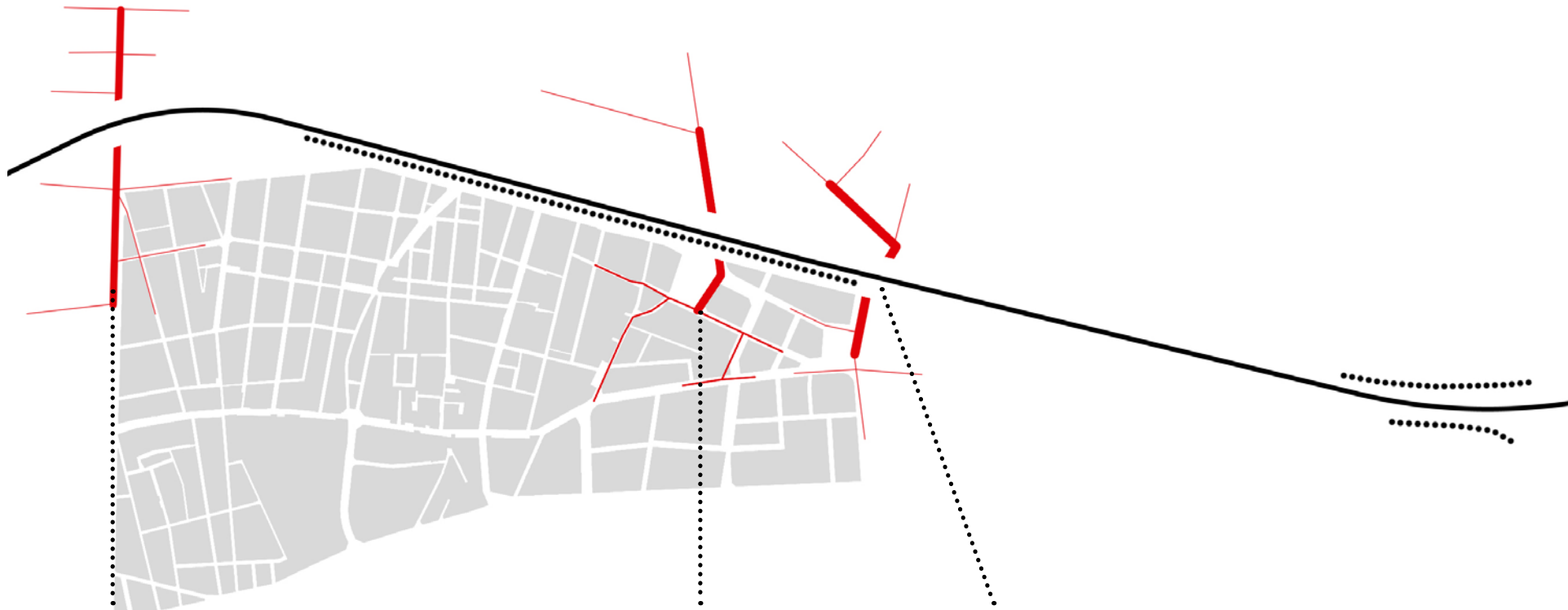


6.2 Diagnosi

EIX MERIDIANA Una barrera arquitectònica



 Eixos principals de vianants



Eix Pg. Fabra i Puig

Eix comercial i de connexió entre el Casc antic de Sant Andreu i els barris de Vilapicina i la Torre Llobeta i Porta

Eix Pg. Valldaura

Connexió entre els districtes de Sant Andreu i Nou Barris

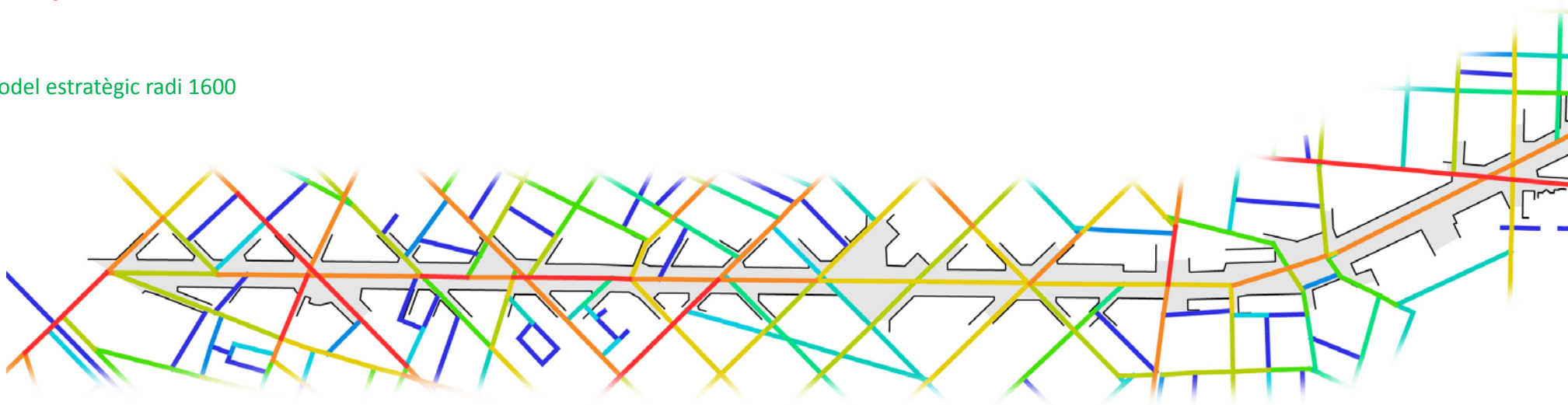
Connexió entre el casc antic de Sant Andreu i la zona verda i esportiva de Can Dragó

**Rio de Janeiro -
Pl. Mossèn Clapés**

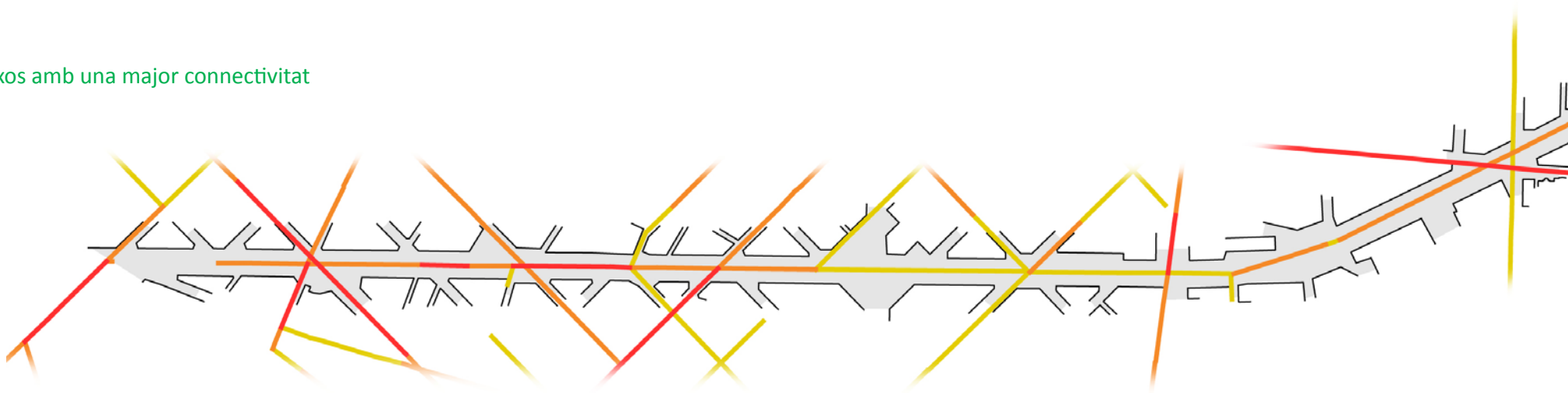
Connexió del barri de Prosperitat amb el barri de Sant Andreu i la parada de metro Torras i Bages

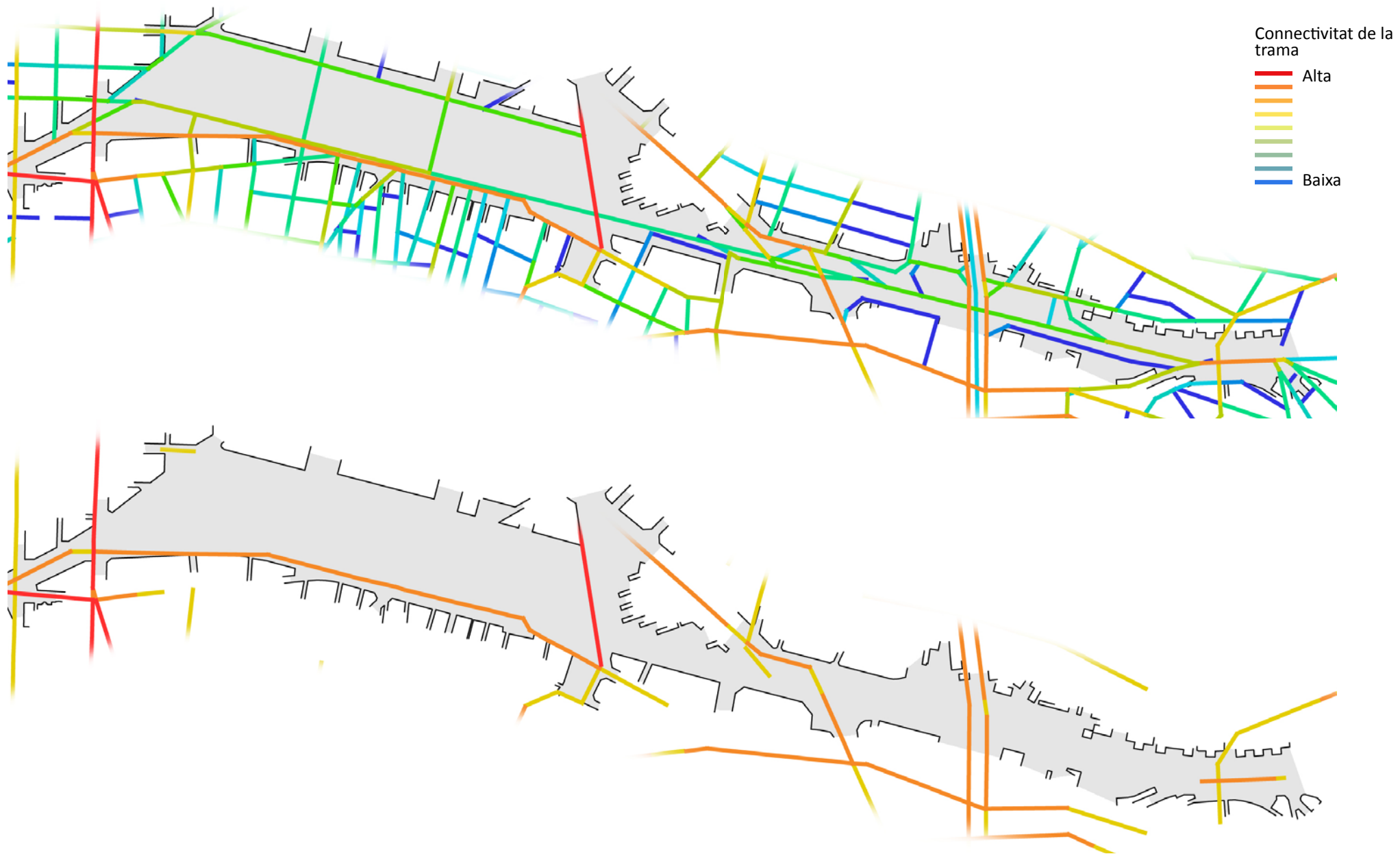
CONNECTIVAT DE LA TRAMA

Model estratègic radi 1600



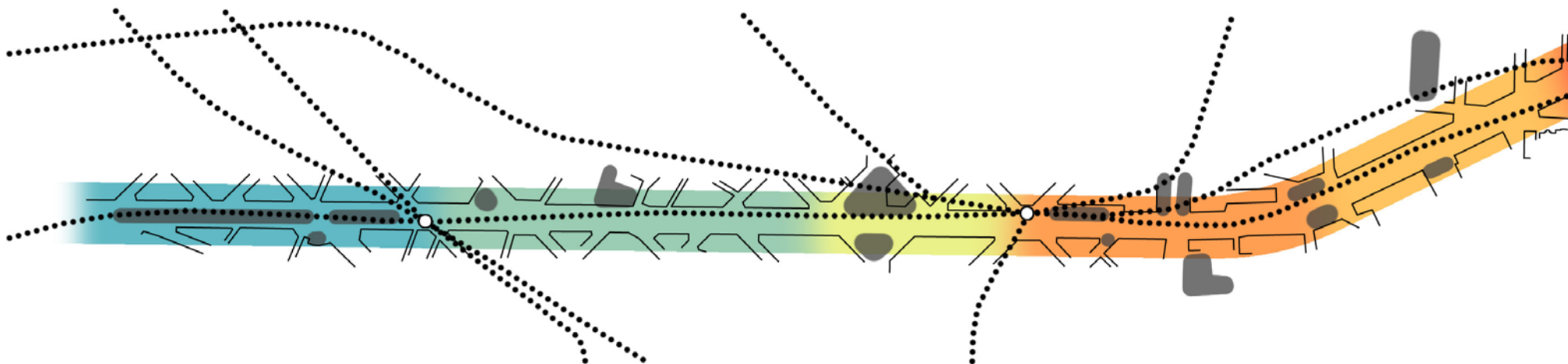
Eixos amb una major connectivitat



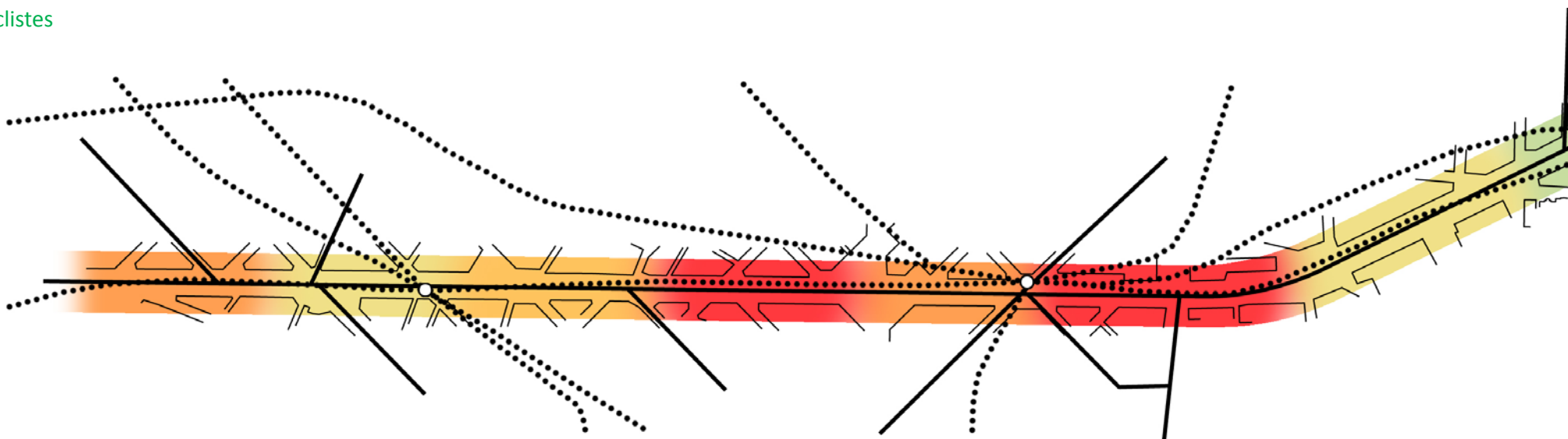


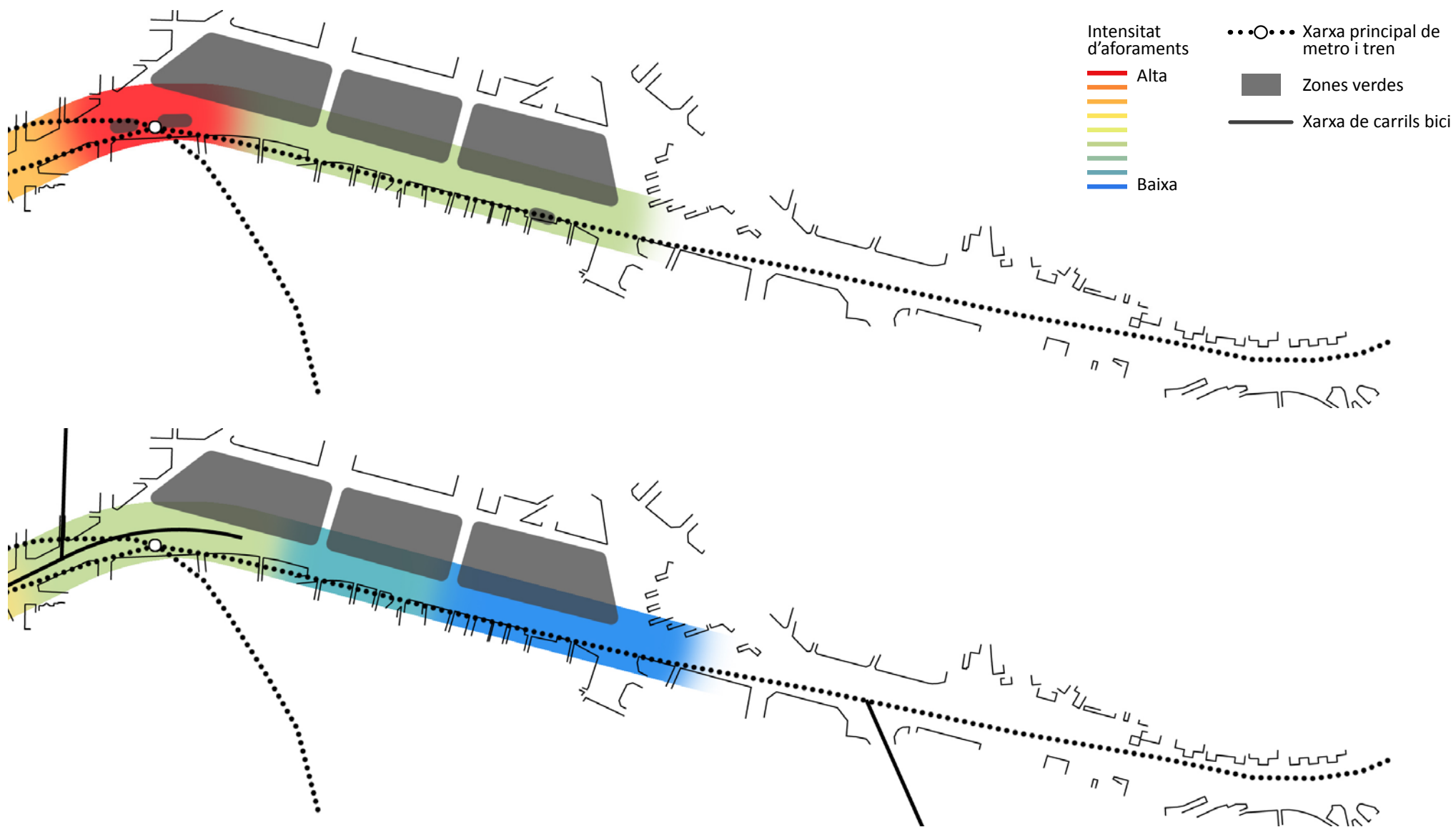
MOBILITAT LONGITUDINAL DE VIANANTS I CICLISTES

Vianants

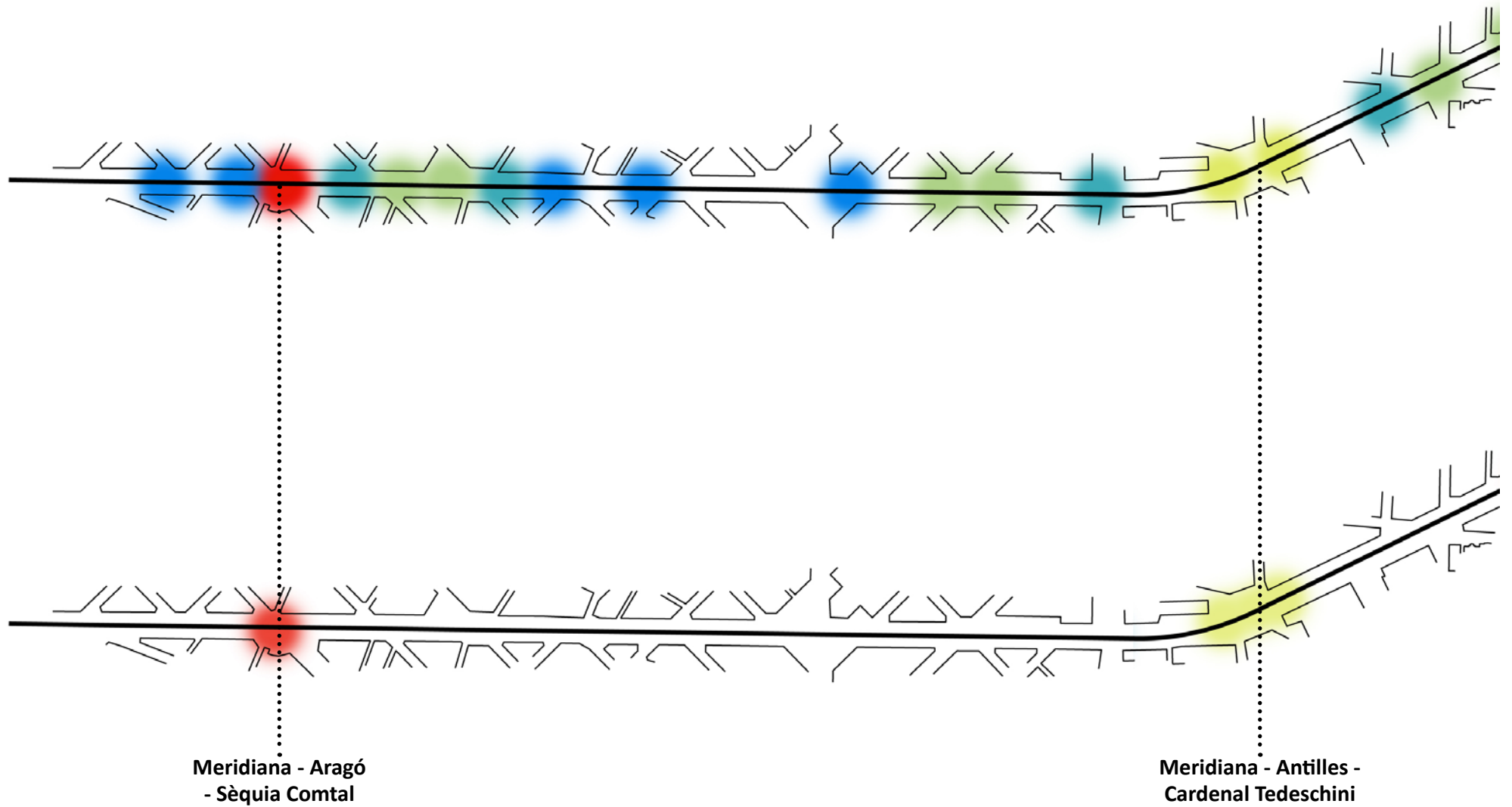


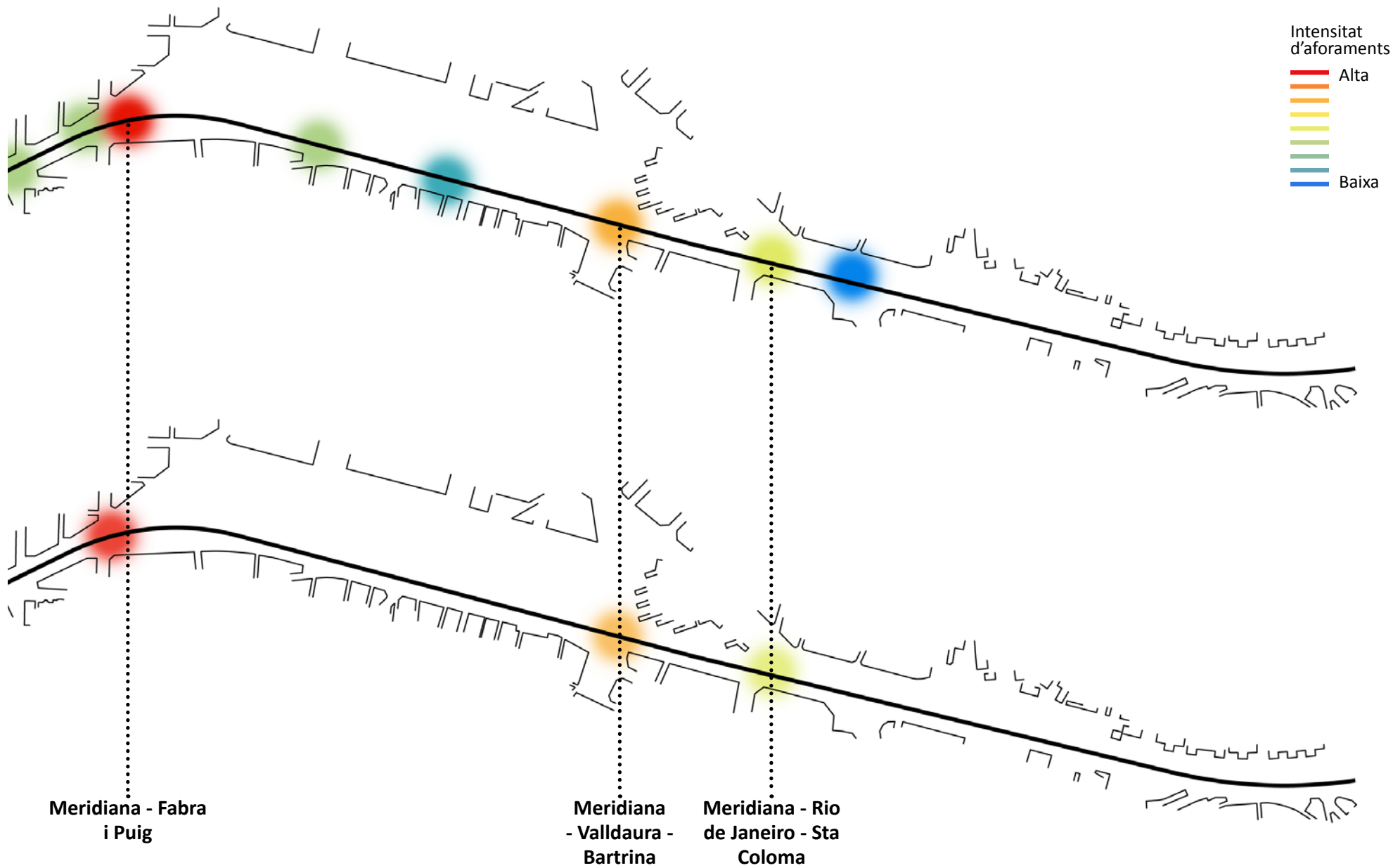
Ciclistes



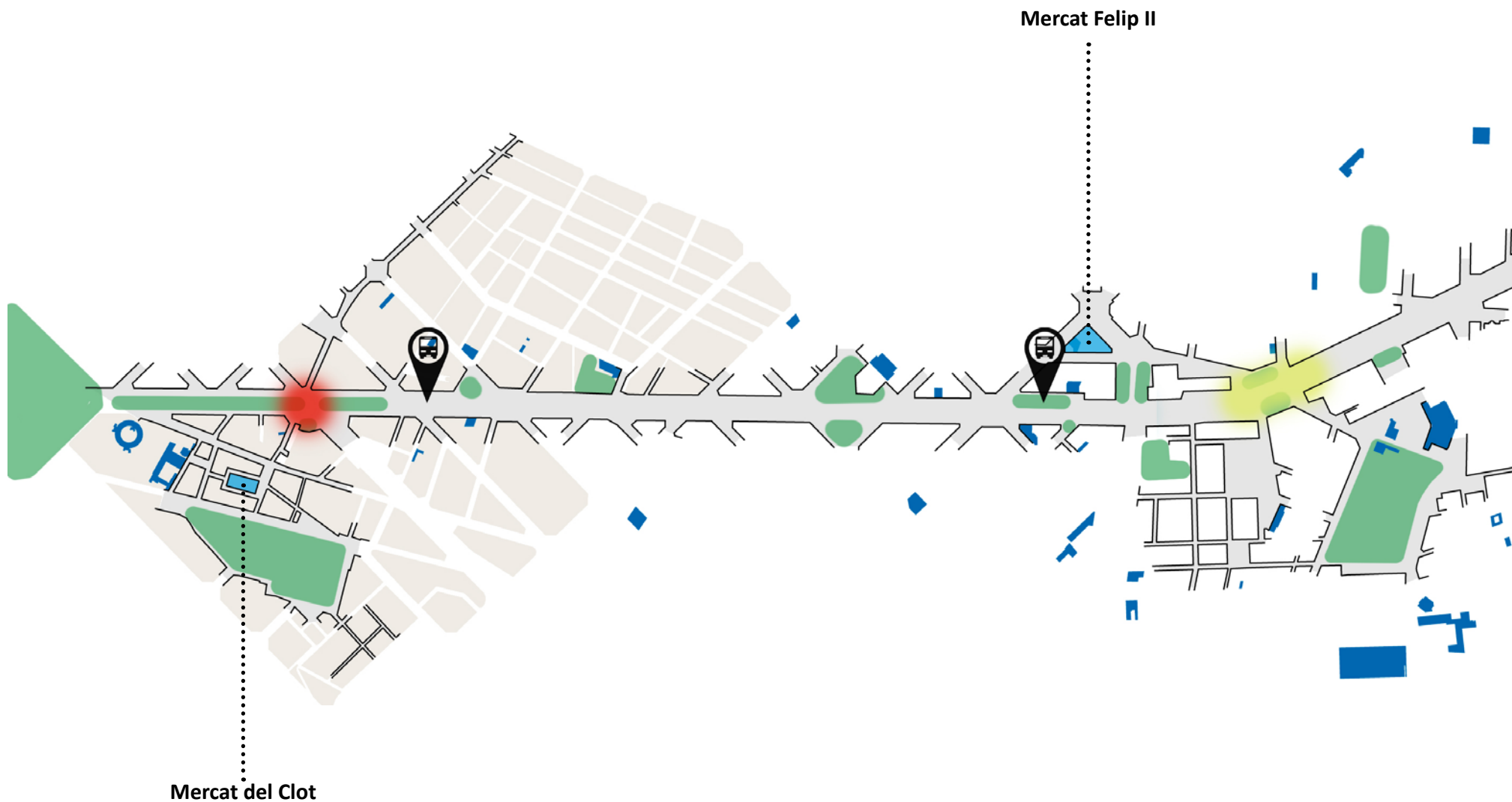


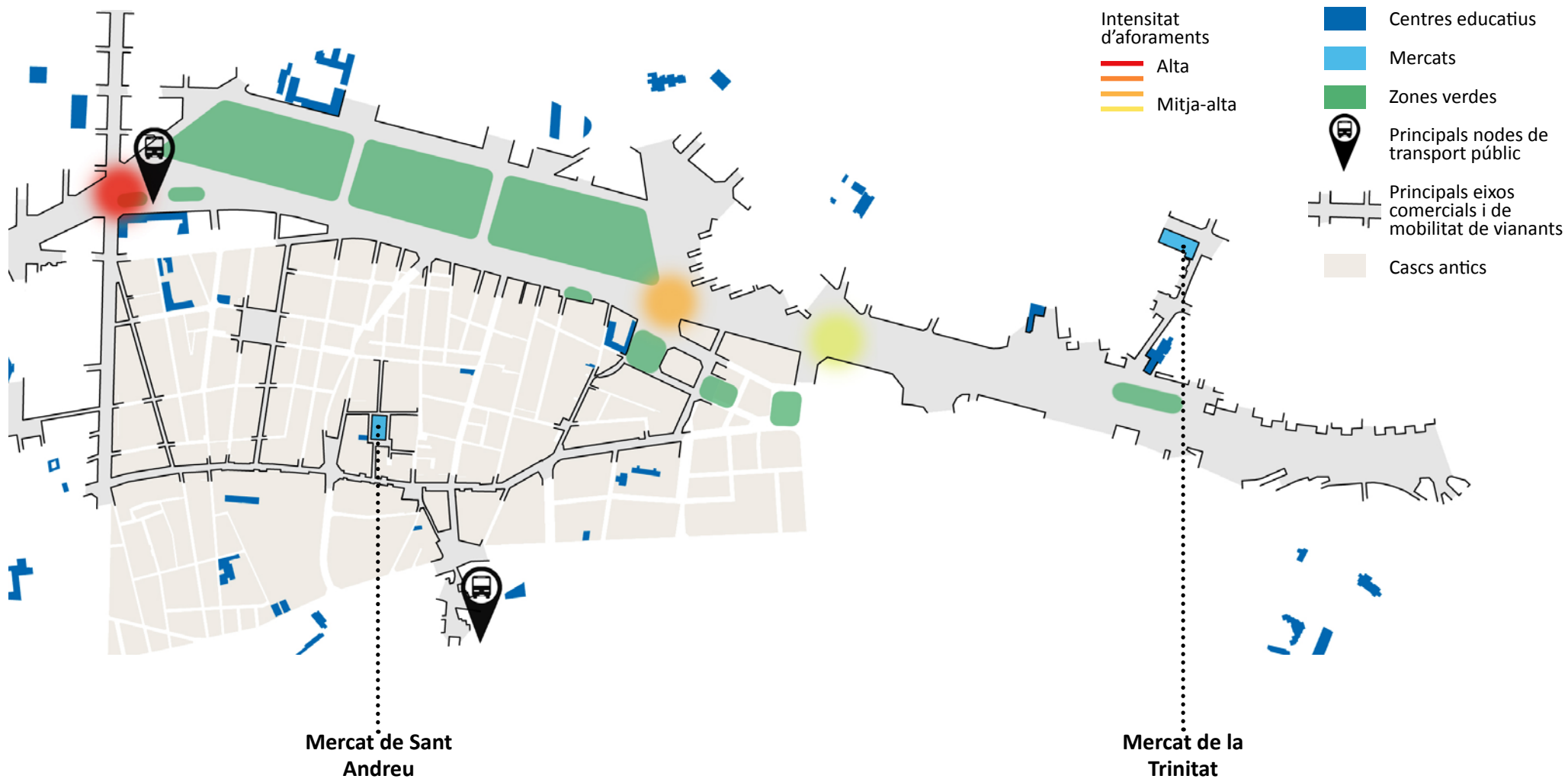
MOBILITAT TRANSVERSAL DE VIANANTS I CICLISTES Intensitat d'ús dels creuaments



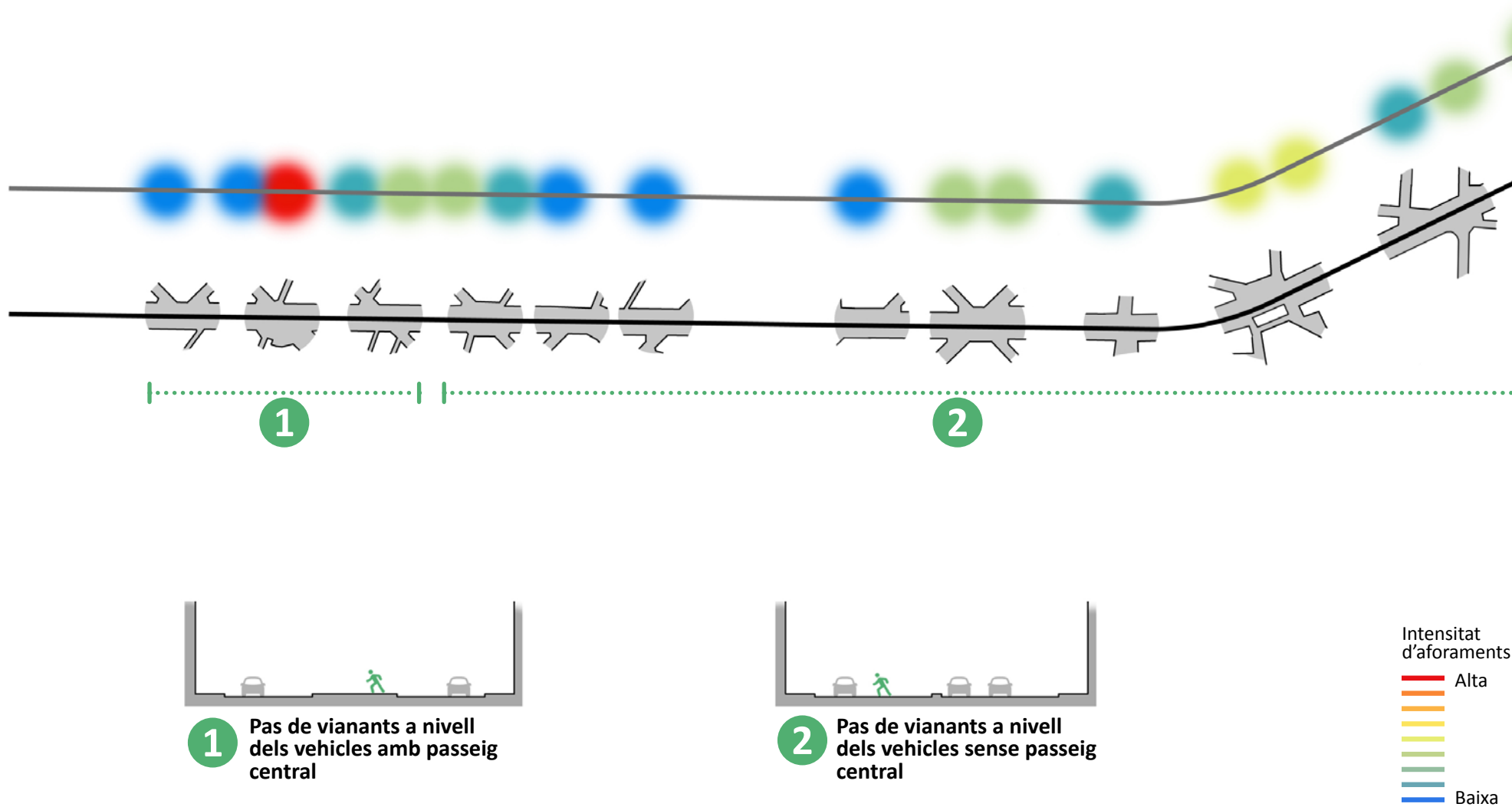


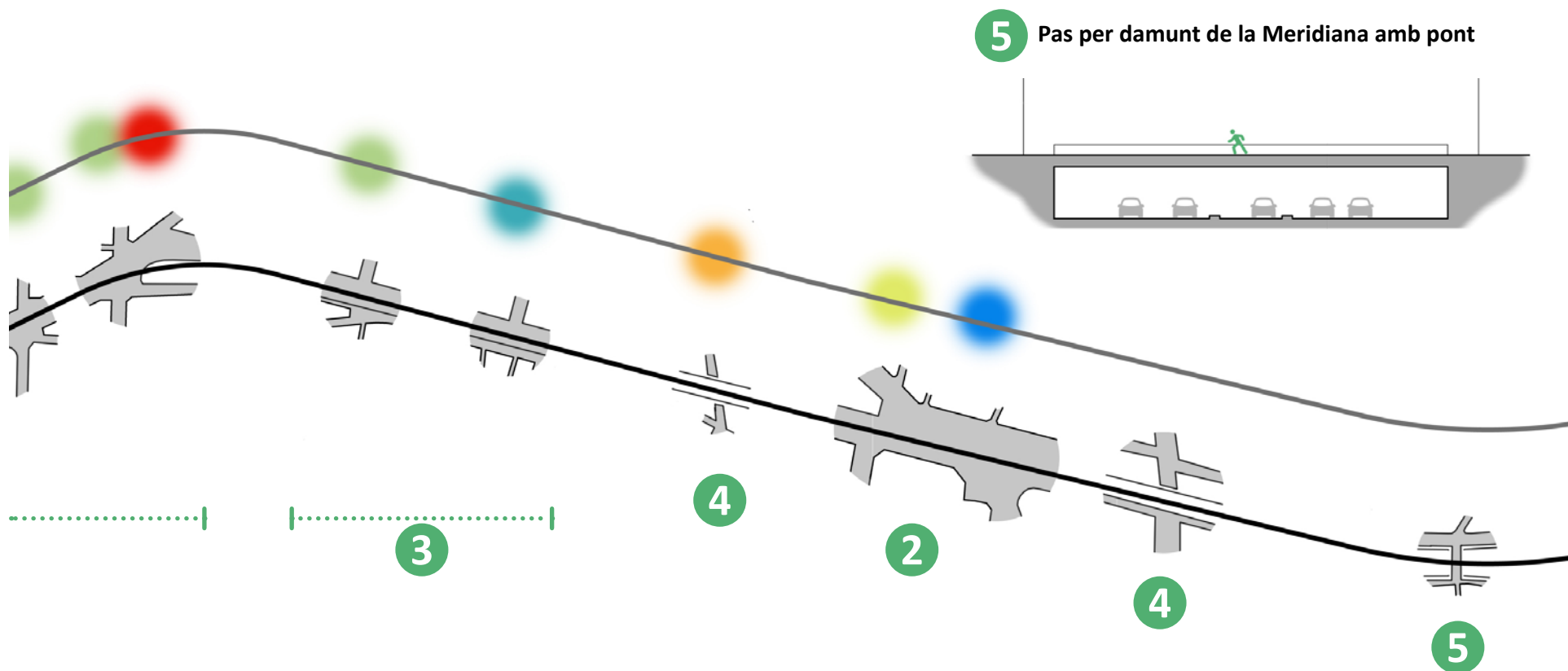
MOBILITAT TRANSVERSAL DE VIANANTS I CICLISTES Generadors de mobilitat transversal





MOBILITAT TRANSVERSAL DE VIANANTS I CICLISTES Configuració de les interseccions





5 Pas per damunt de la Meridiana amb pont



3

4

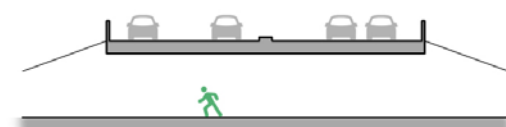
2

4

5

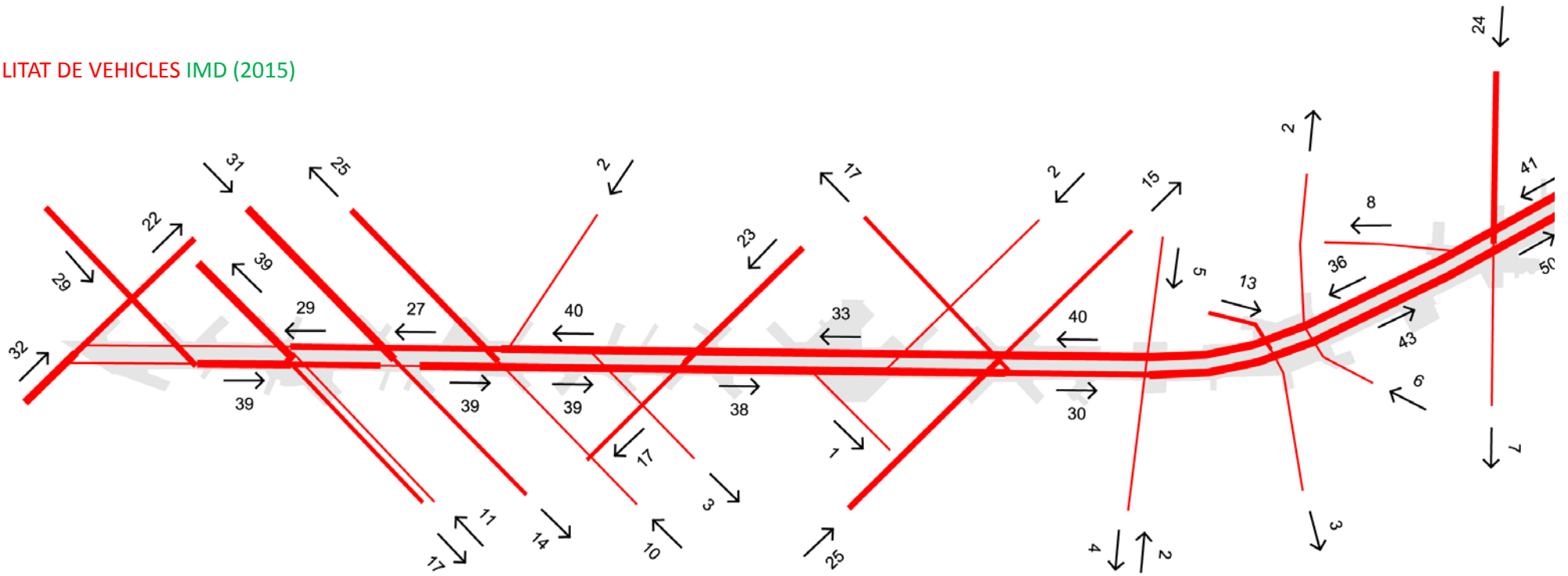


3 Lateral de la Meridiana a una cota inferior: mur de Sant Andreu

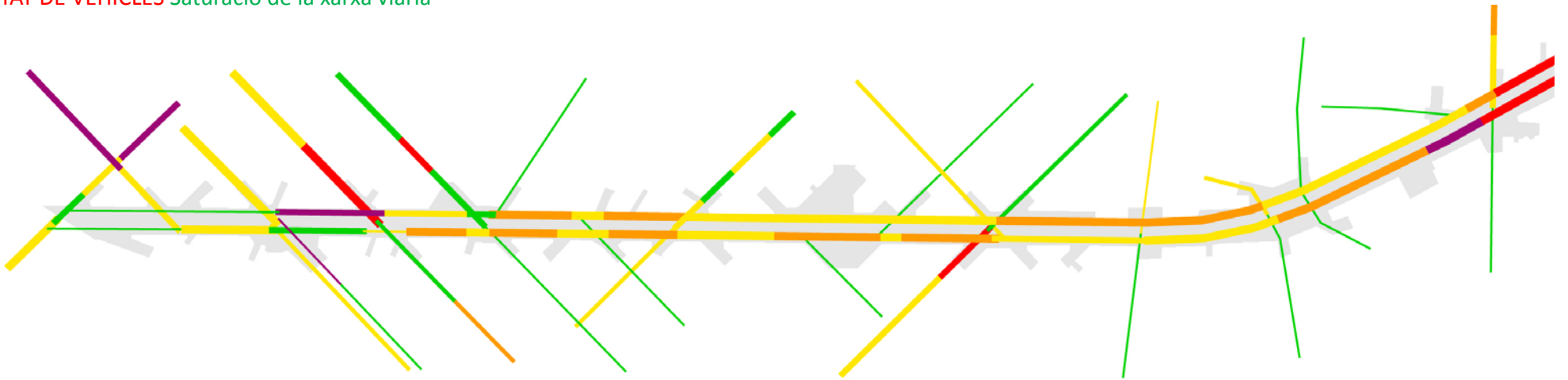


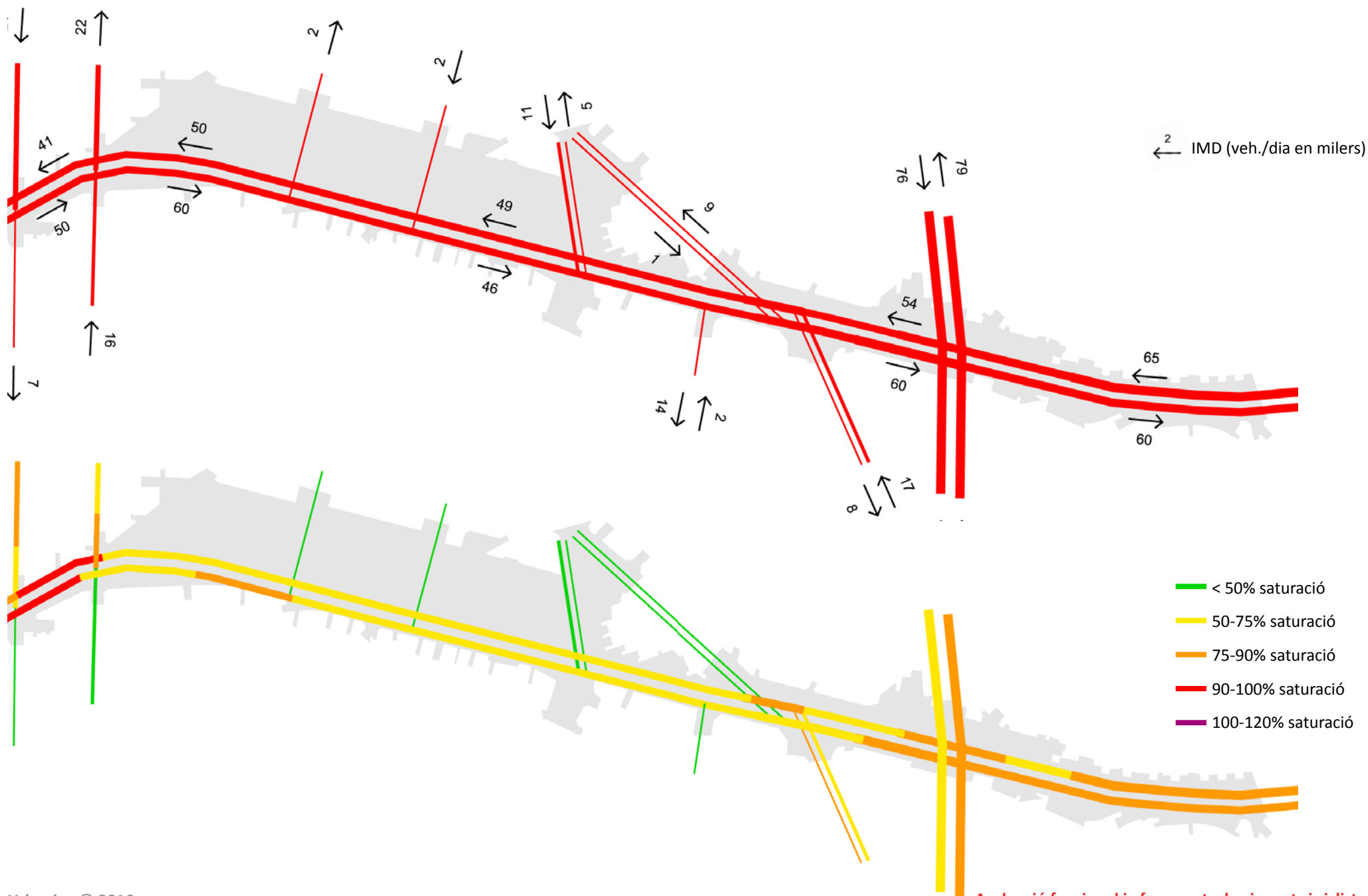
4 Pas per sota de la Meridiana amb túnel

MOBILITAT DE VEHICLES IMD (2015)

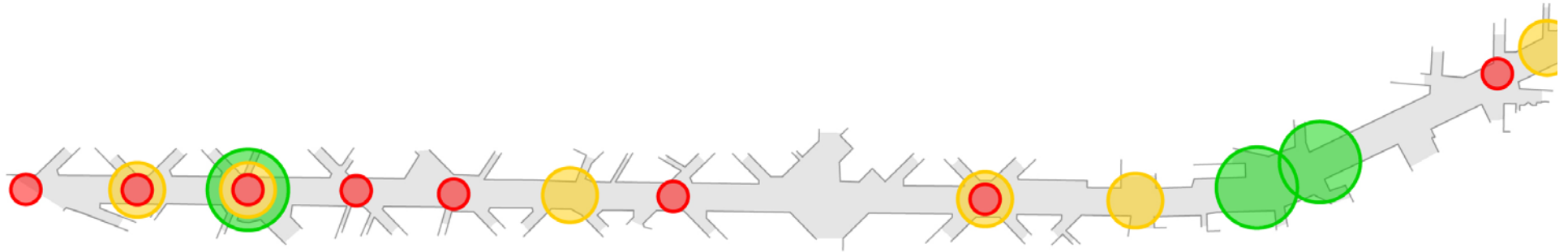


MOBILITAT DE VEHICLES Saturació de la xarxa viària

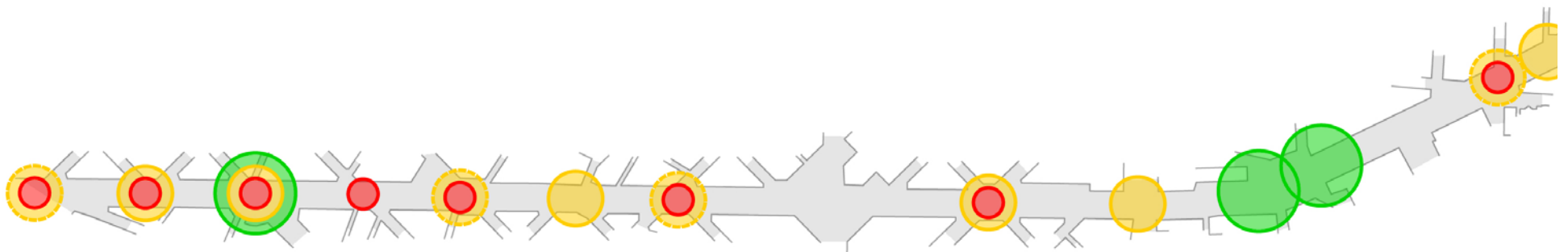


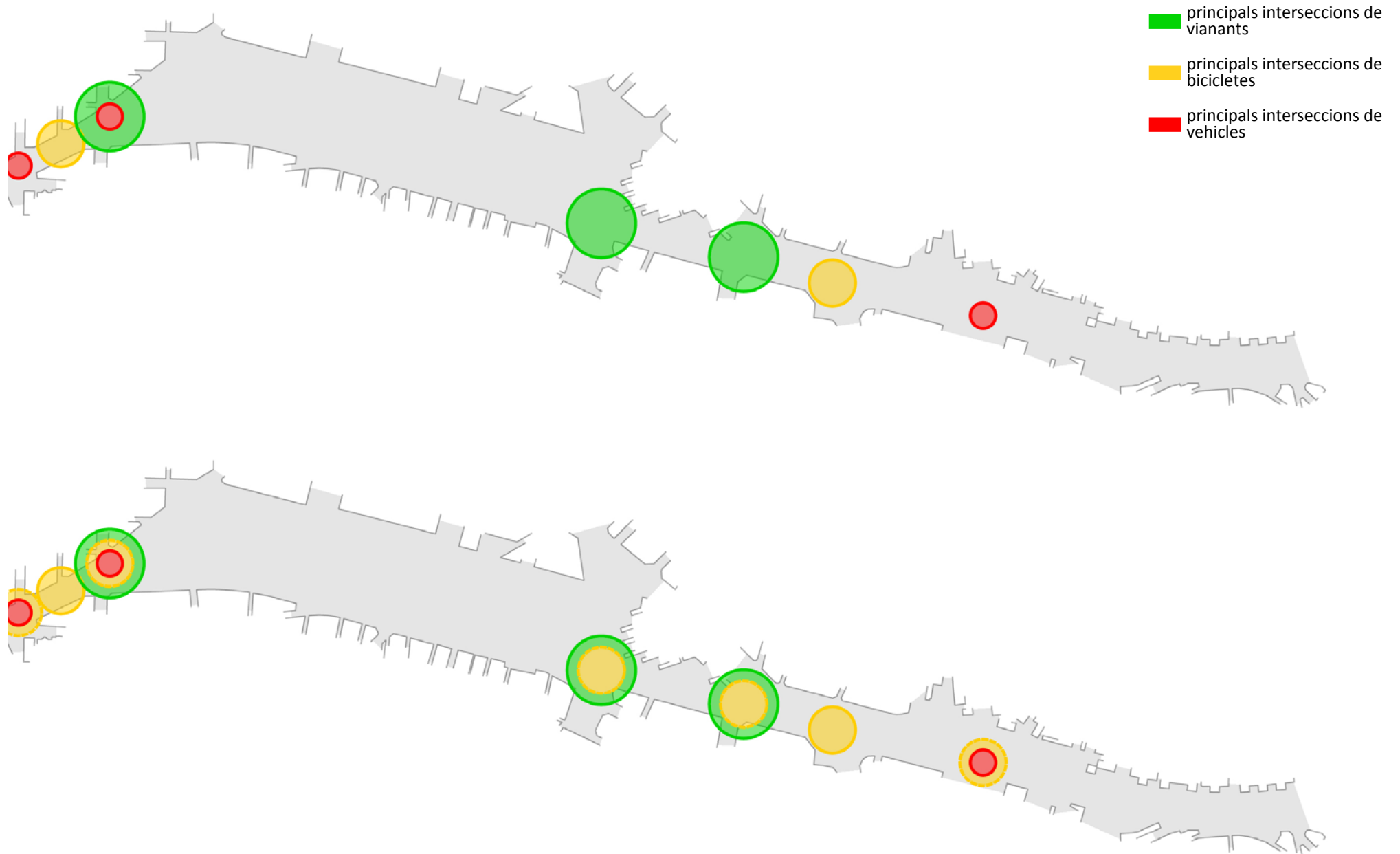


RESUM DE MOBILITAT Estat actual

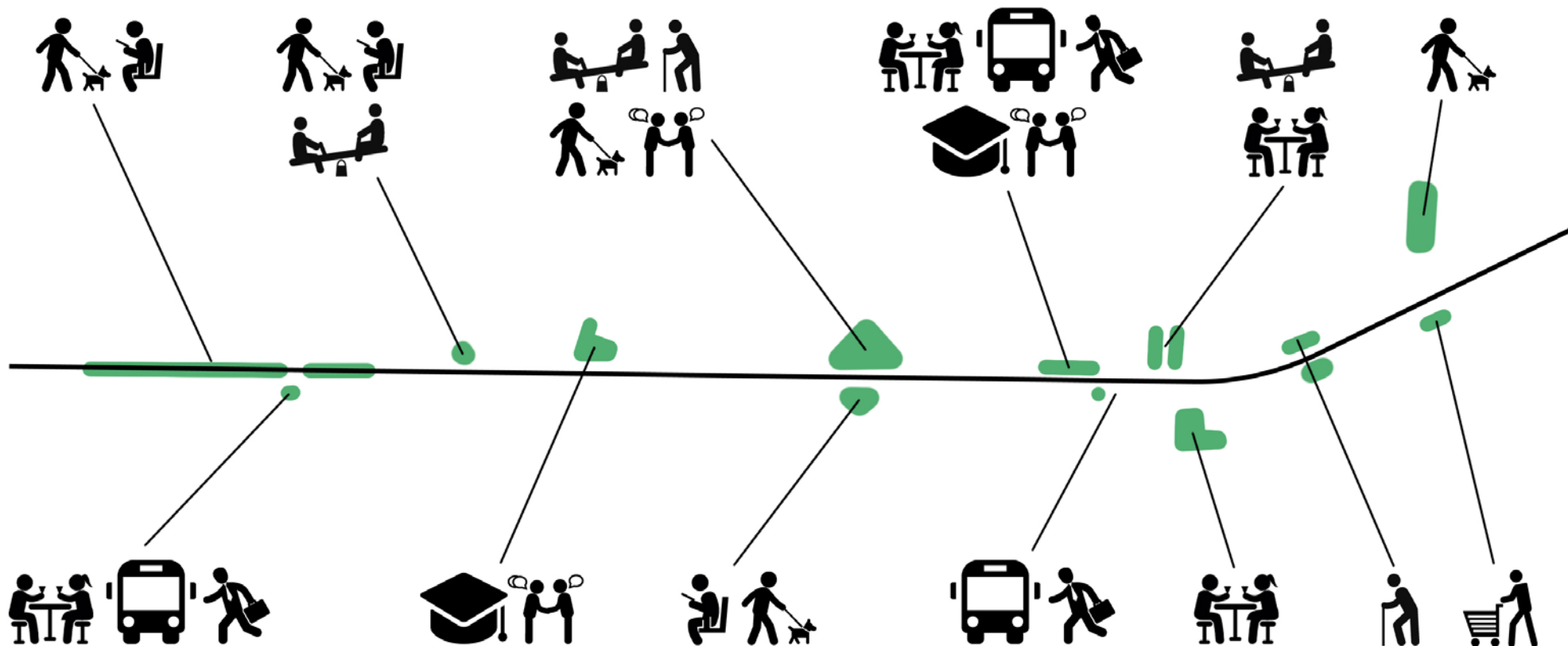


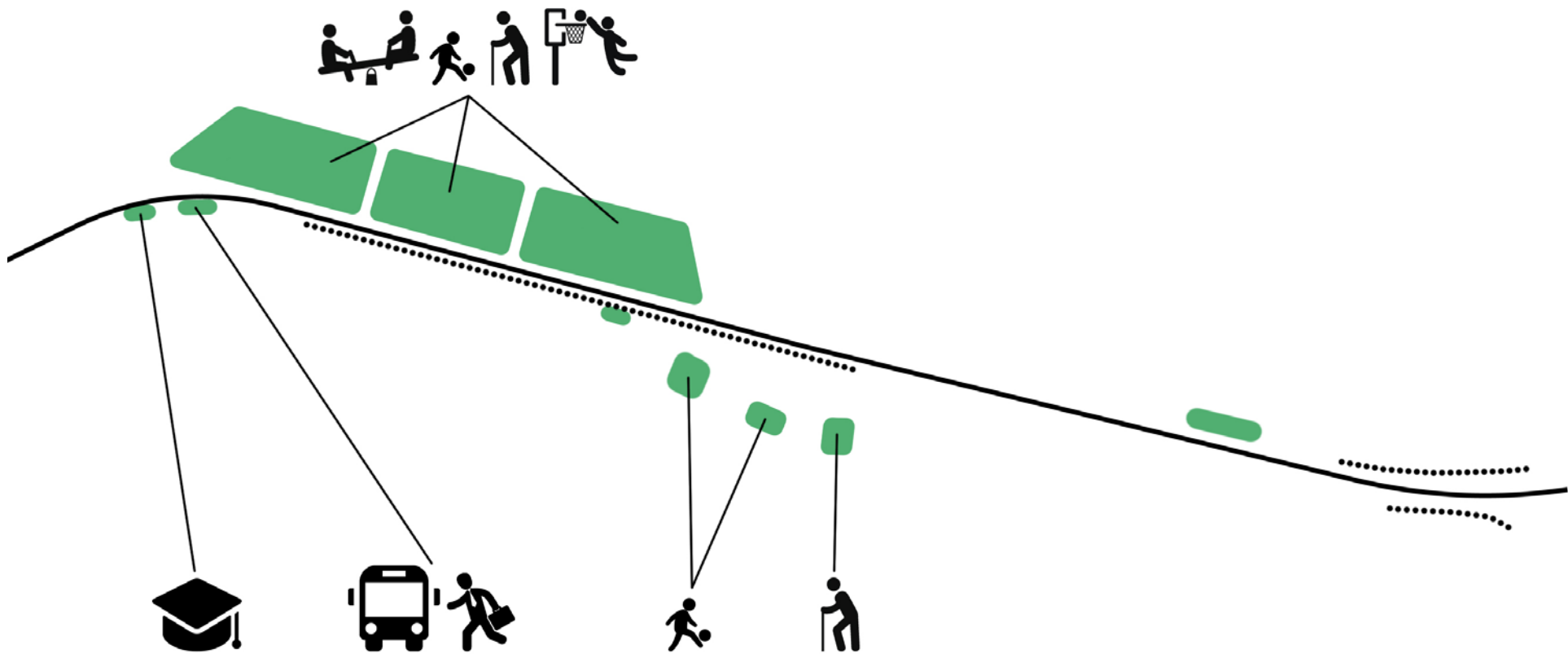
RESUM DE MOBILITAT Futur (xarxa de bicicletes prevista)



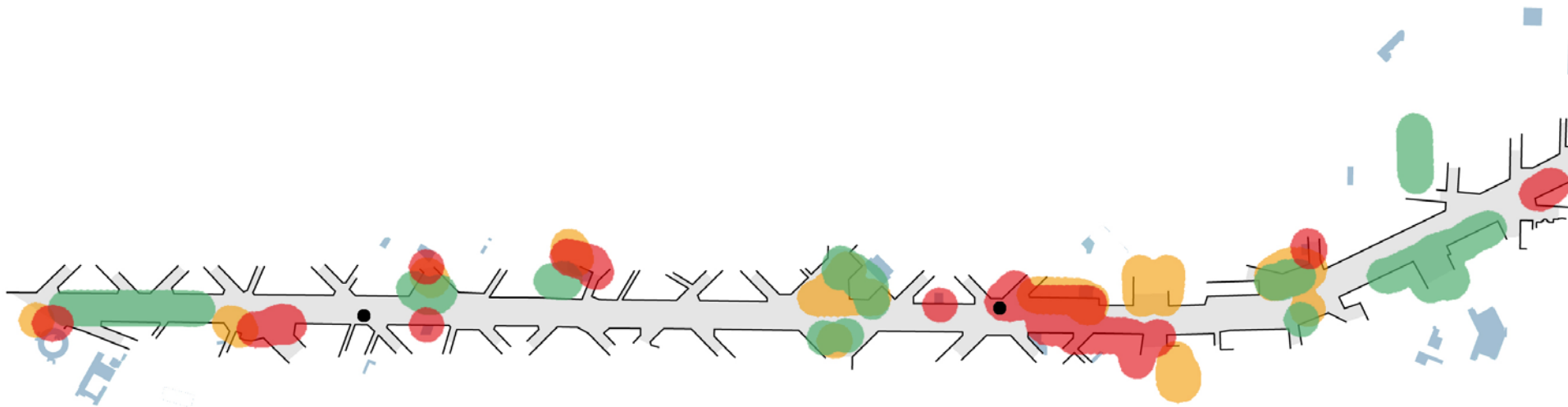


ACCIONS A L'ESPAI PÚBLIC Accions predominants





ACCIONS A L'ESPAI PÚBLIC Accions obligades, accions opcionals i accions socials

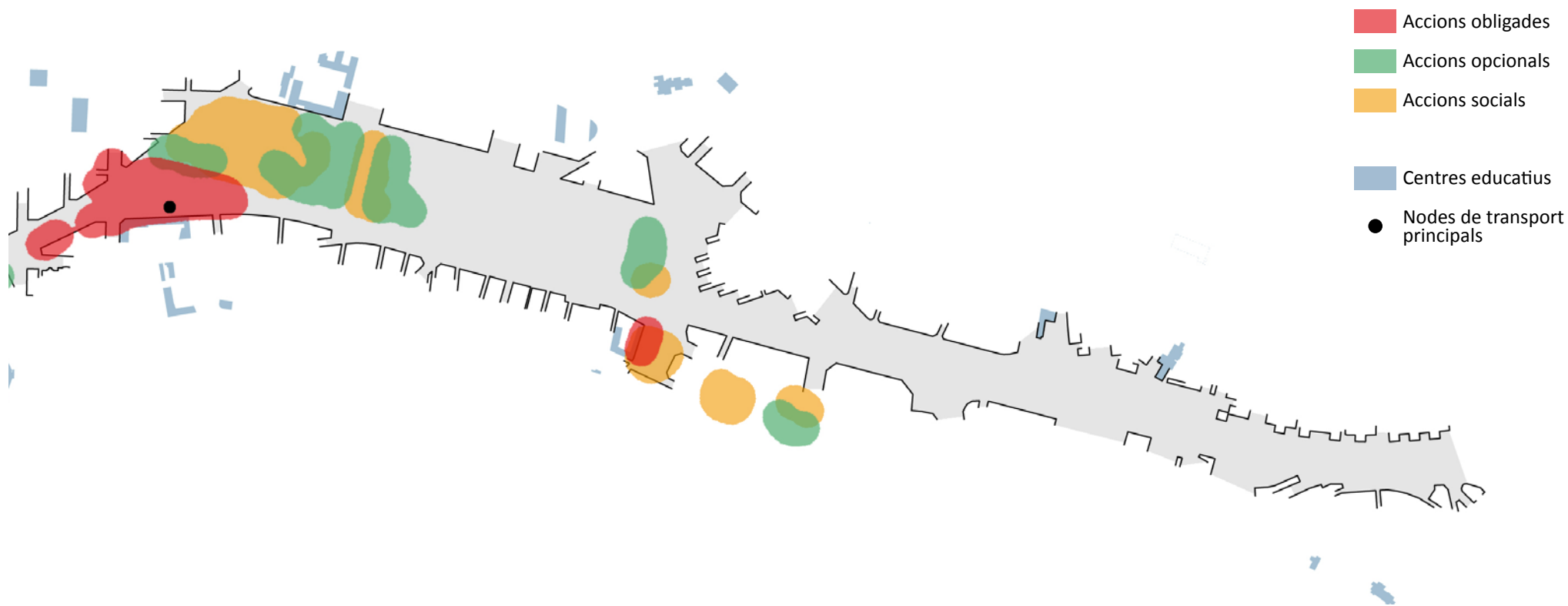


ACCIONS OBLIGADES



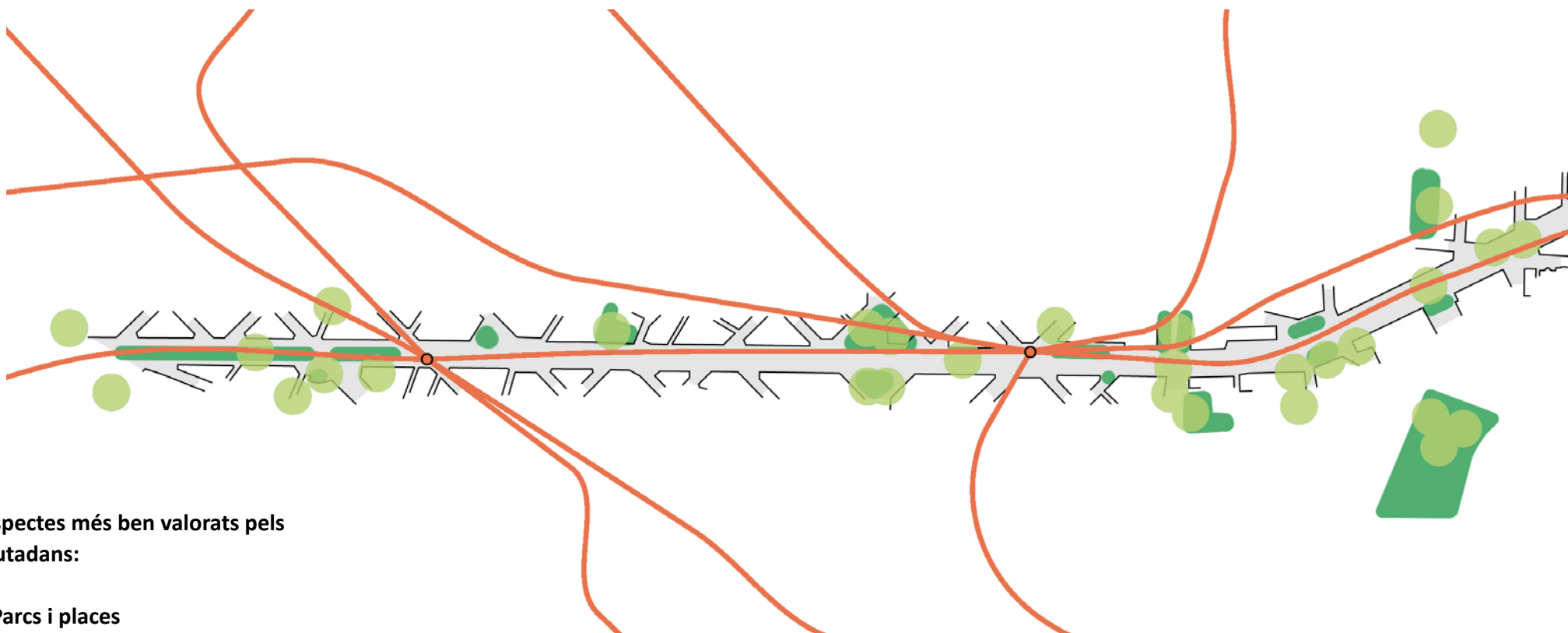
ACCIONS OPCIONALS





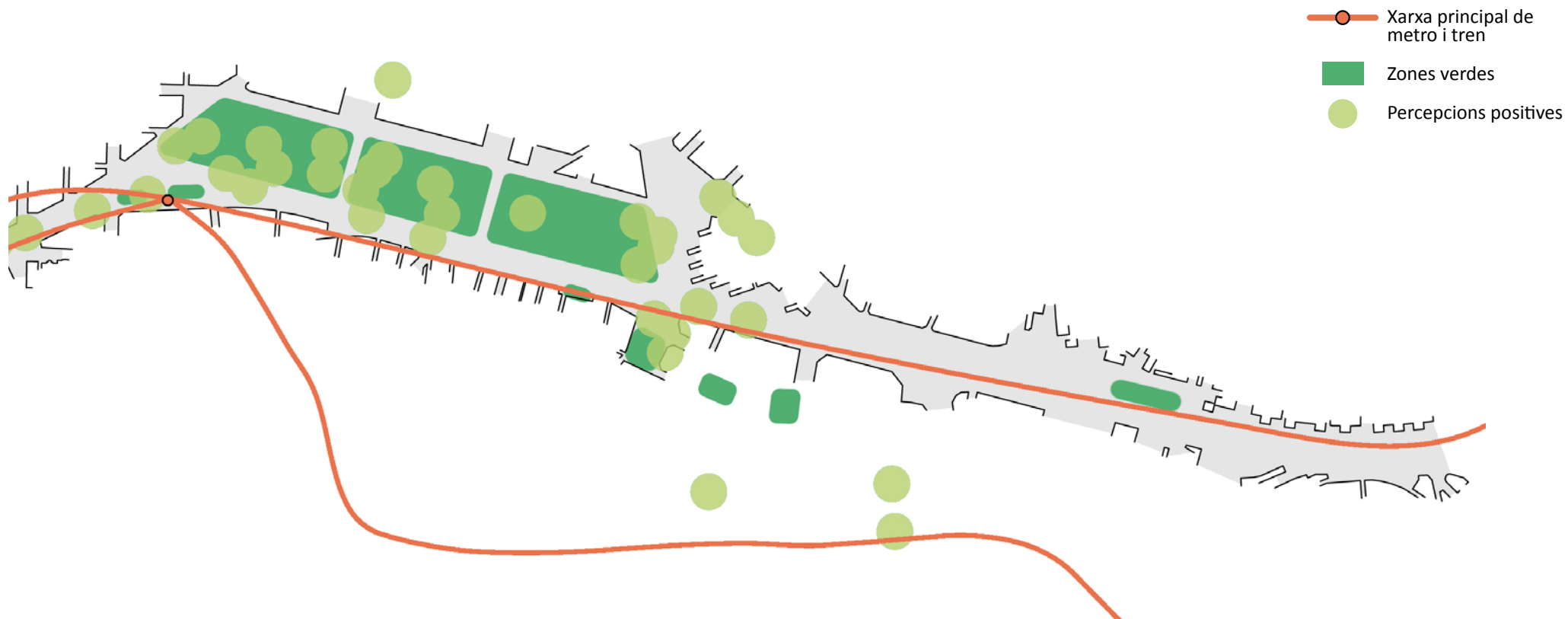
ACCIONS SOCIALS

PERCEPCIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC Percepcions positives

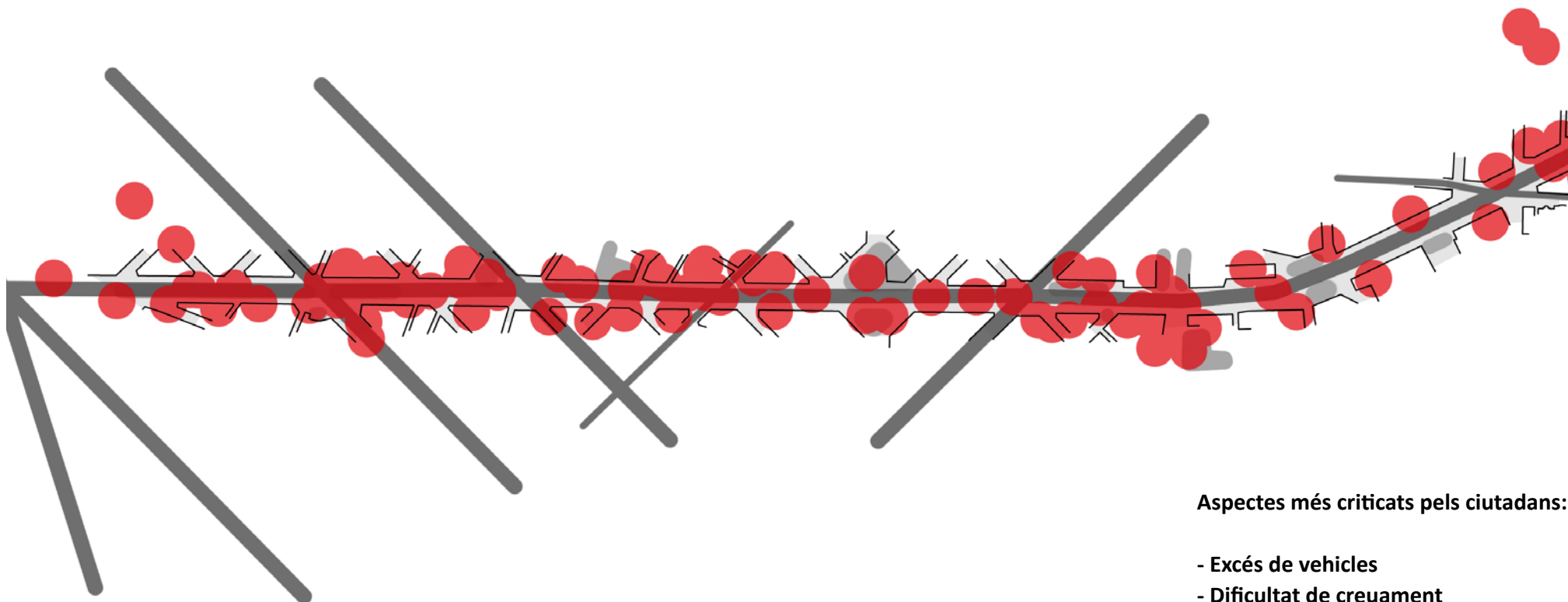


Aspectes més ben valorats pels
ciutadans:

- Parcs i places
- Bona connexió transport públic

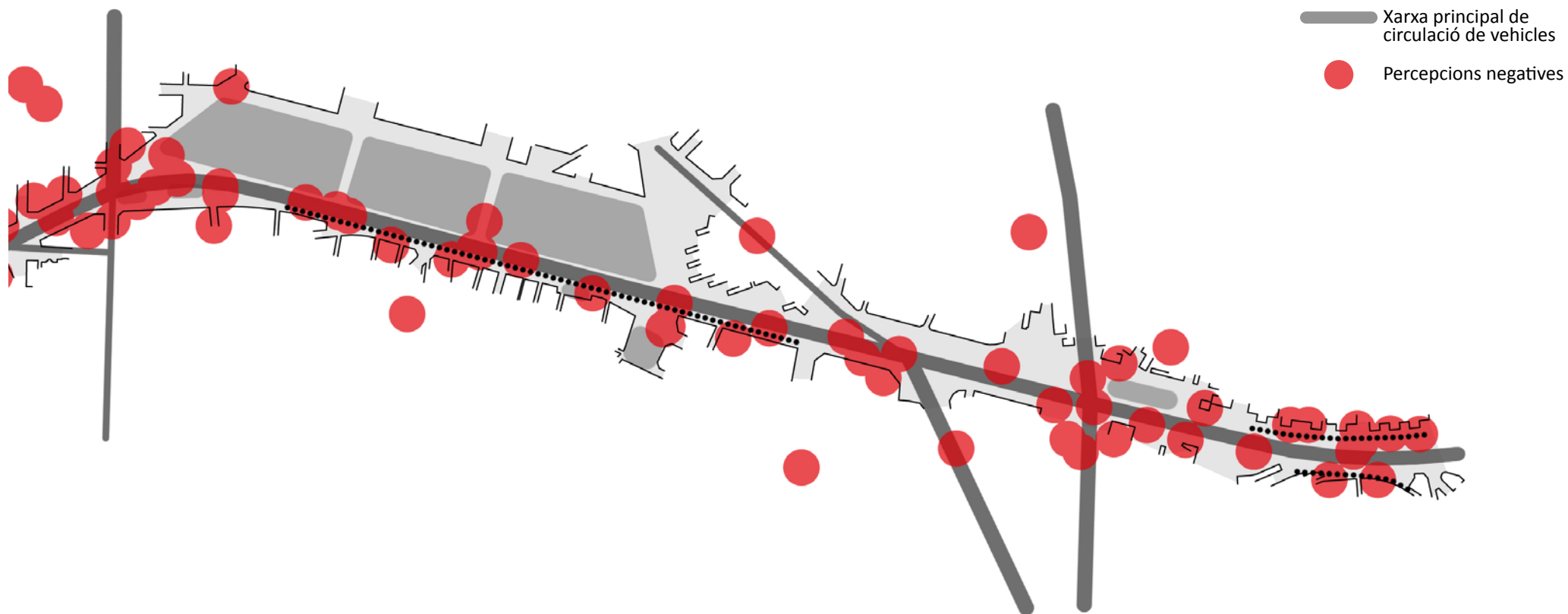


PERCEPCIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC Percepcions negatives



Aspectes més criticats pels ciutadans:

- Excés de vehicles
- Dificultat de creuament
- Carril bici deficient
- Mala il·luminació
- Poc atractiu



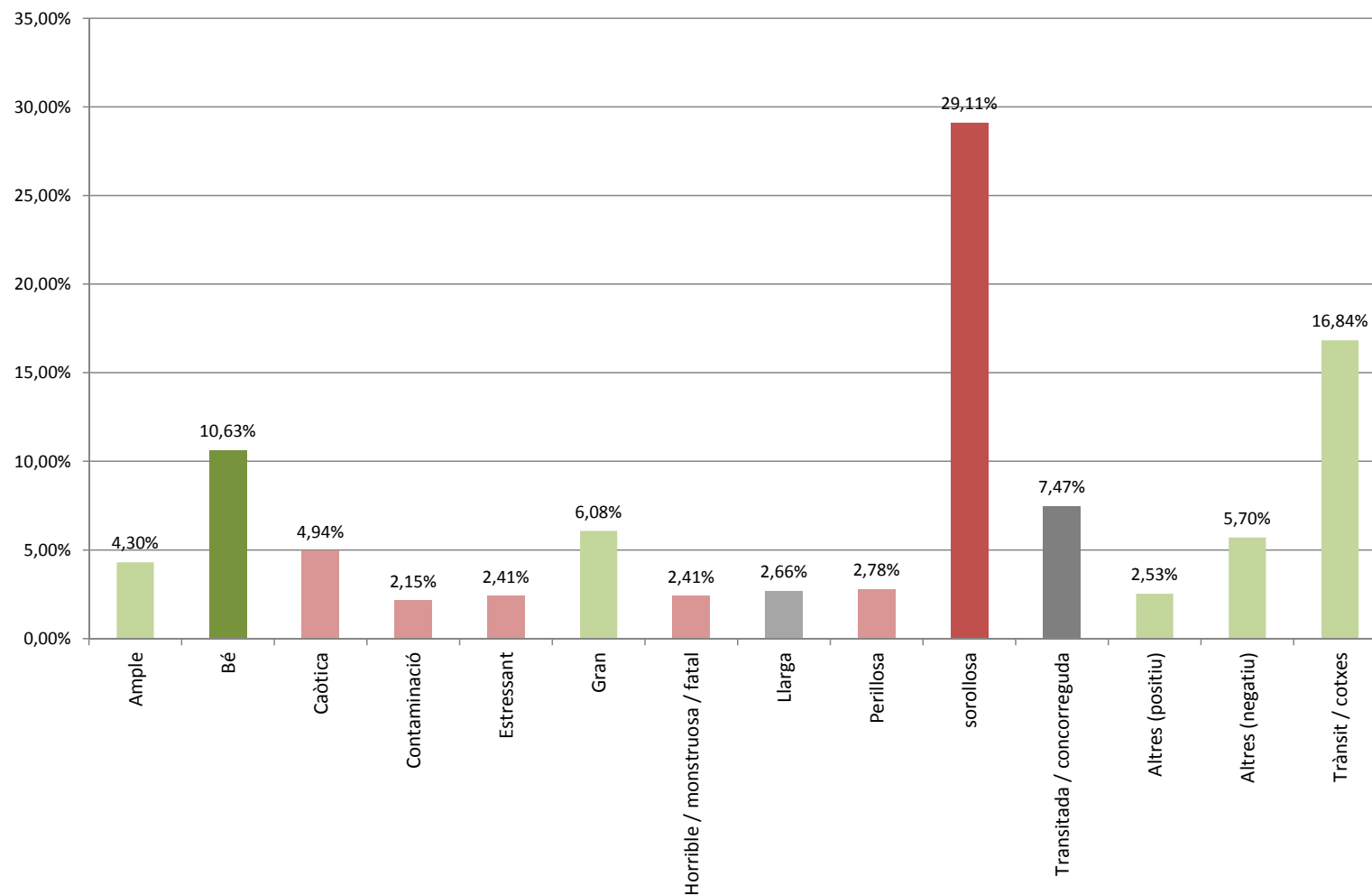


Parada d'autobús a l'Avinguda Meridiana / Font: Pròpia

Annex 1 Enquestes als vianants

Annex1.1 Anàlisi de les definicions

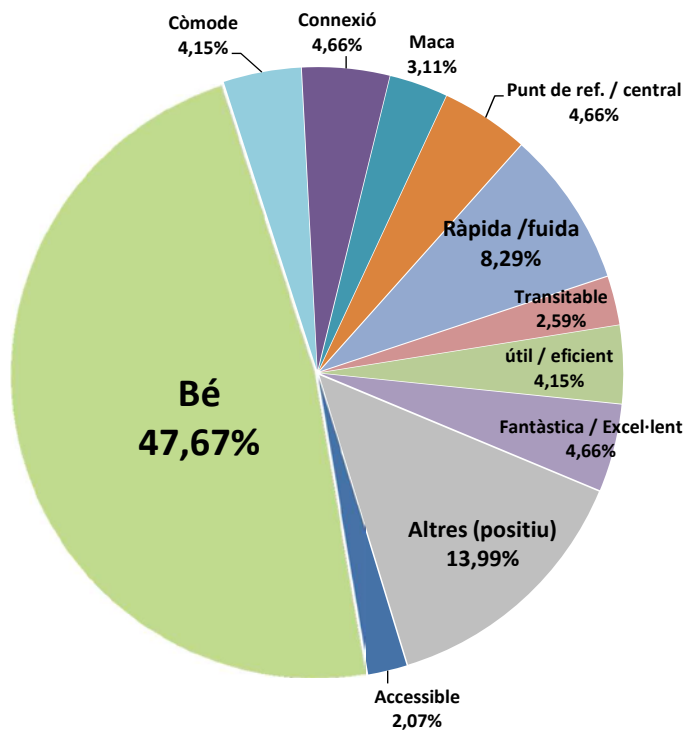
A continuació, es mostren amb detall les dades de l'anàlisi de les diferents definicions obtingudes per part dels enquestats:



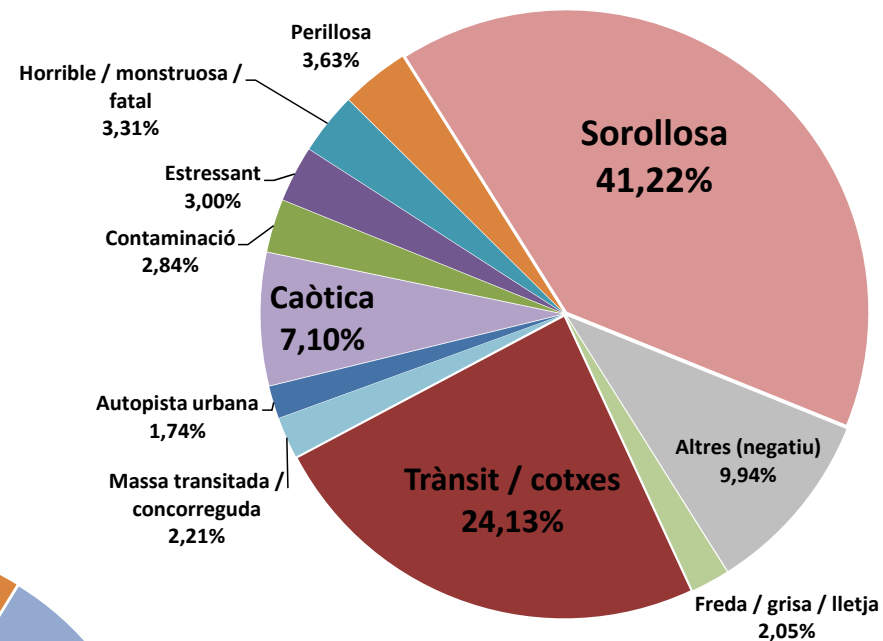
TOTES LES DEFINICIONS

Com es pot veure, la definició més utilitzada amb una gran diferència és "sorollosa", representant pràcticament un 30% del total de definicions obtingudes.

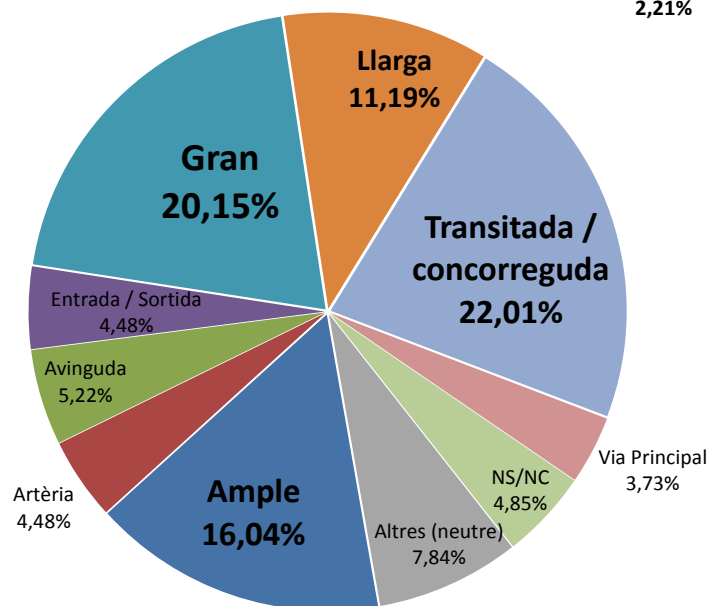
DEFINICIONS POSITIVES



DEFINICIONS NEGATIVES



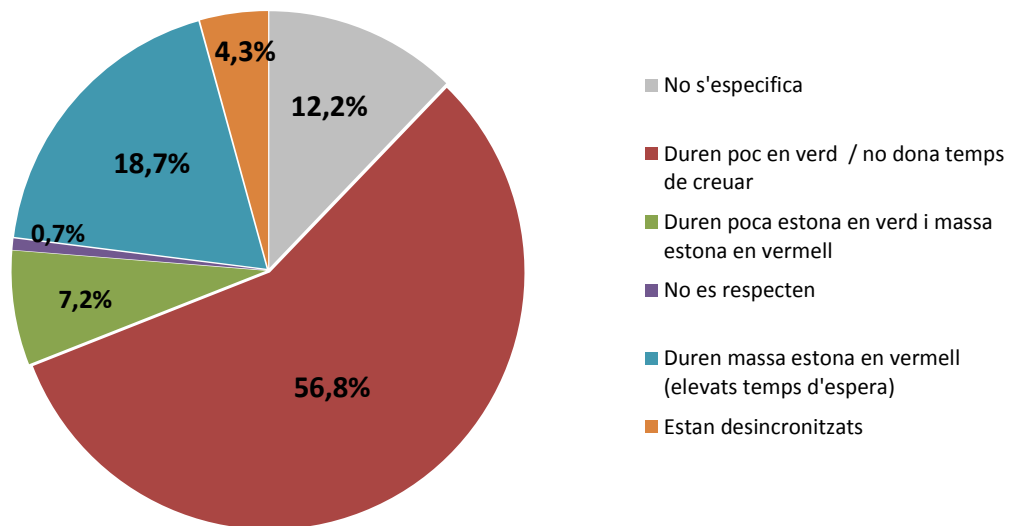
DEFINICIONS NEUTRES



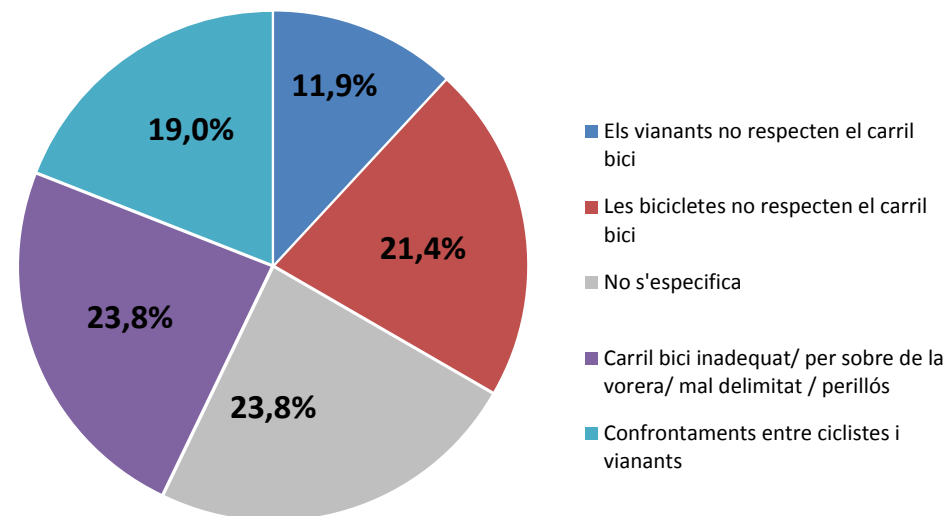
Annex1.2 Anàlisi de les problemàtiques

A continuació, es mostren amb detall les dades numèriques de l'anàlisi de les diferents problemàtiques:

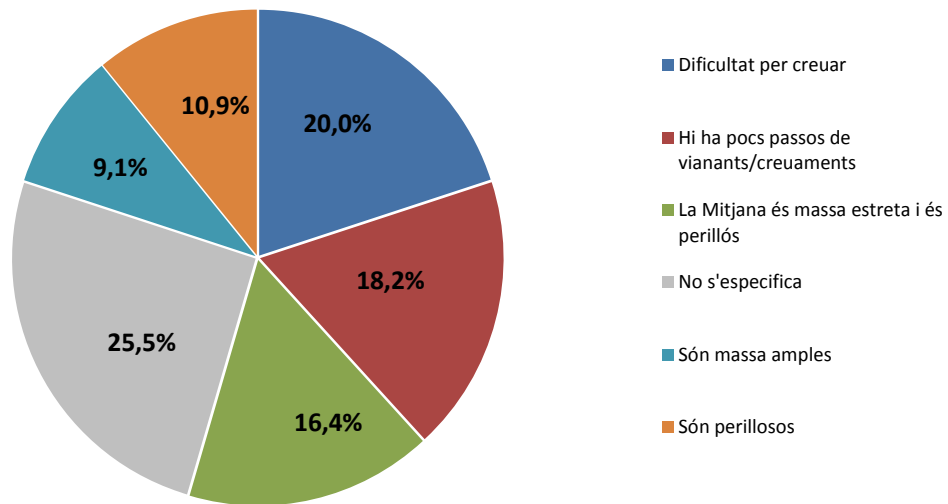
PROBLEMÀTICA: SEMÀFORS



PROBLEMÀTICA: CARRIL BICI / BICICLETES



PROBLEMÀTICA: CREUAMENTS / PASSOS DE VIANANTS

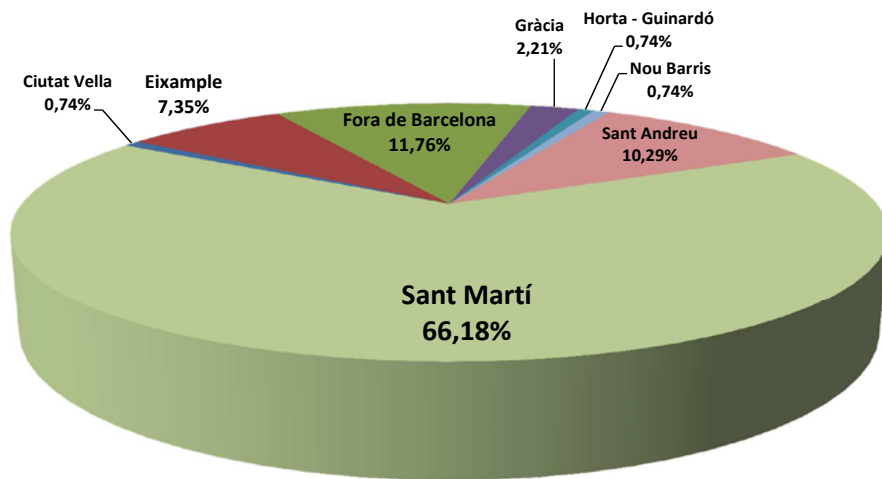


_Creuament a l'Avinguda Meridiana, a l'alçada del carrer Sant Antoni Maria Claret

Font:
Pròpia

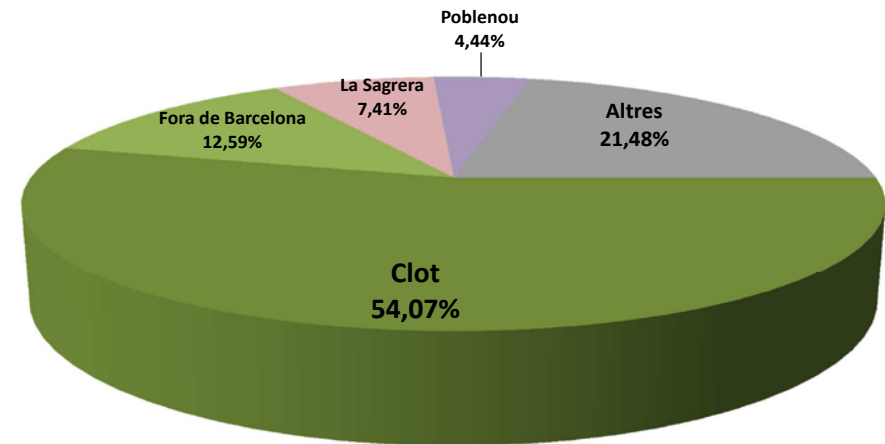
Annex1.3 Anàlisi d'origen i destí **Tram 1**

DISTRICTE D'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS

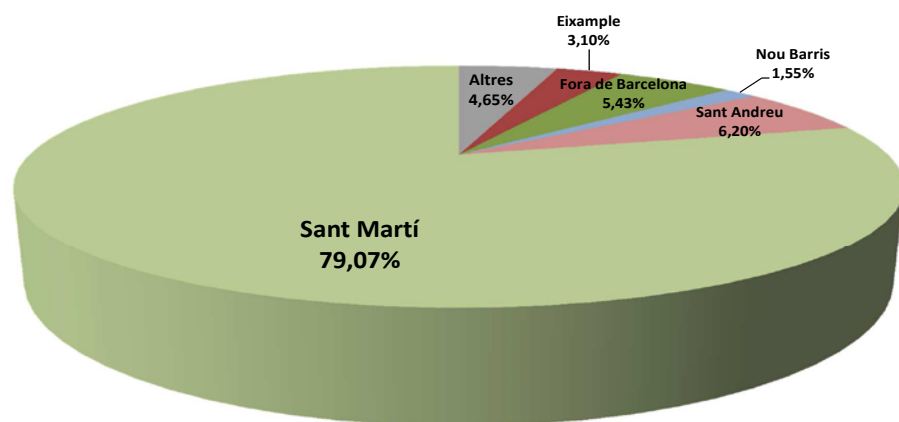


BARRI D'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS

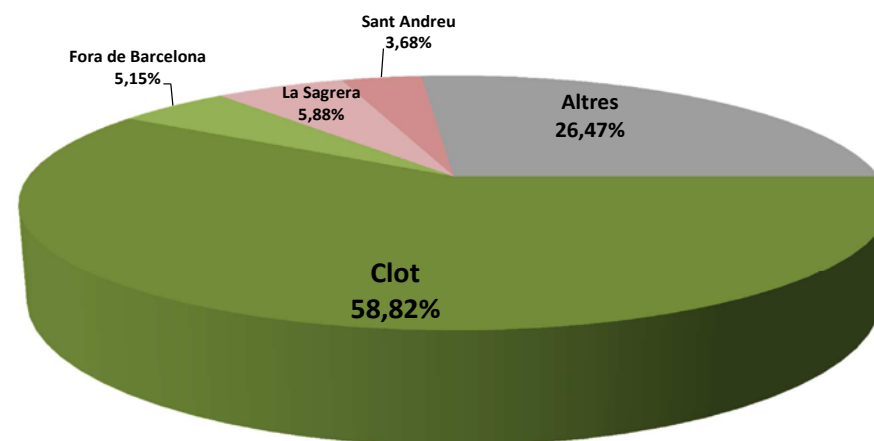
BARRI D'ORÍGEN DELS DESPLAÇAMENTS ORIGINATS AL TRAM 0



DISTRICTE DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



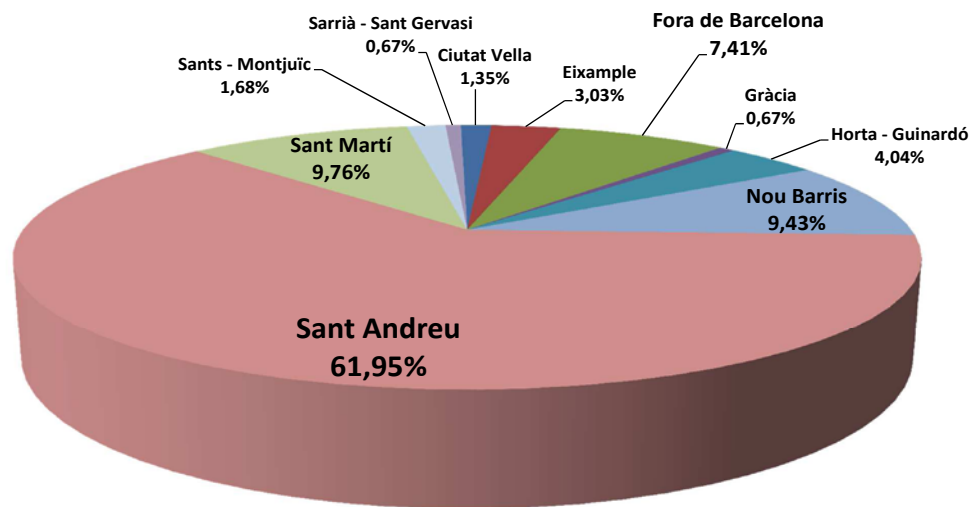
BARRI DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



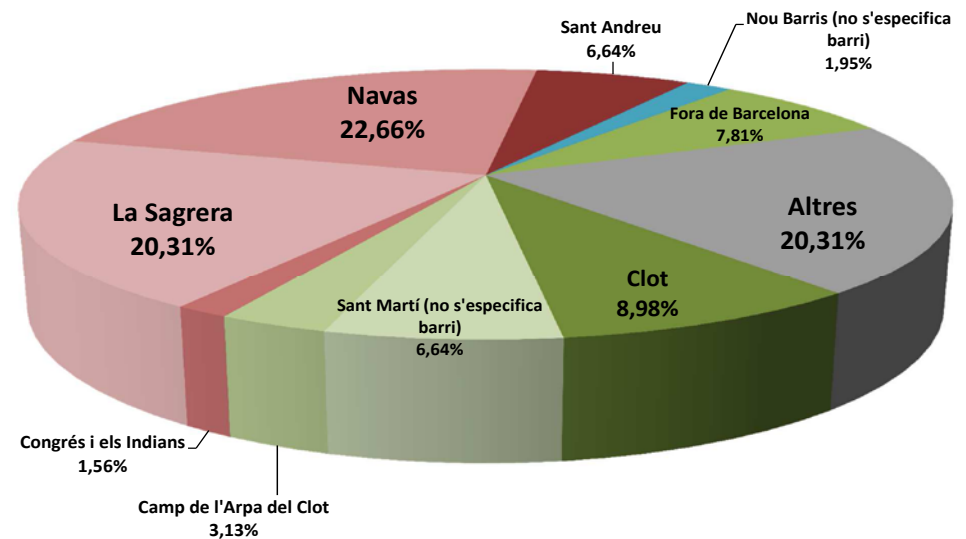
Al tram 1, el 66% dels desplaçaments tenen origen al districte de Sant Martí i, concretament, d'aquests el 54% s'originen al barri del Clot. Pel que fa al destí dels desplaçaments originats al tram 1, pràcticament el 80% s'originen al districte de Sant Martí, dels quals el 58% corresponen al barri del Clot.

Annex1.3 Anàlisi d'origen i destí **Tram 2**

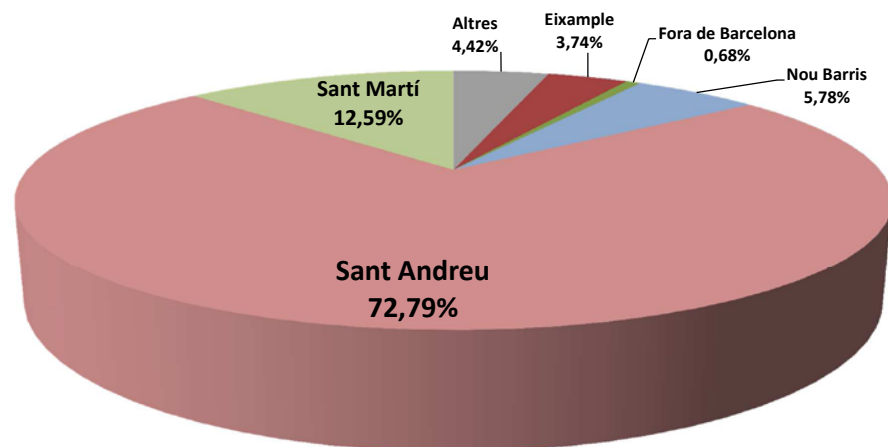
DISTRICTE D'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS



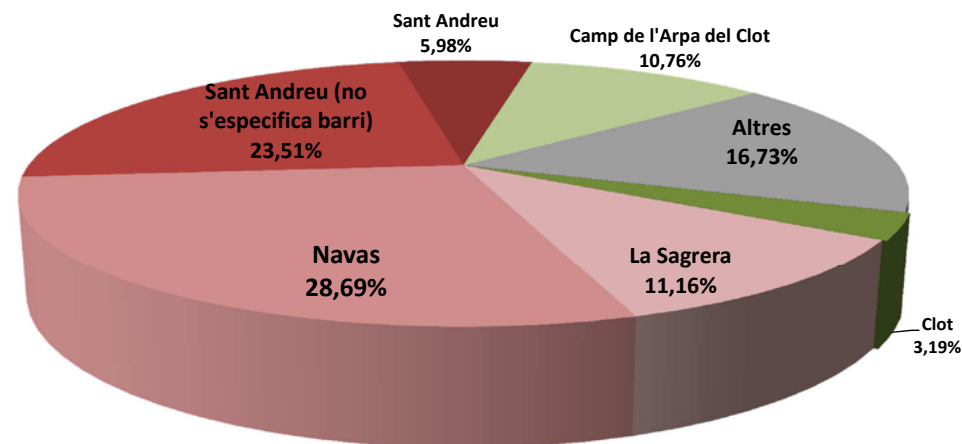
BARRI D'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS



DISTRICTE DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



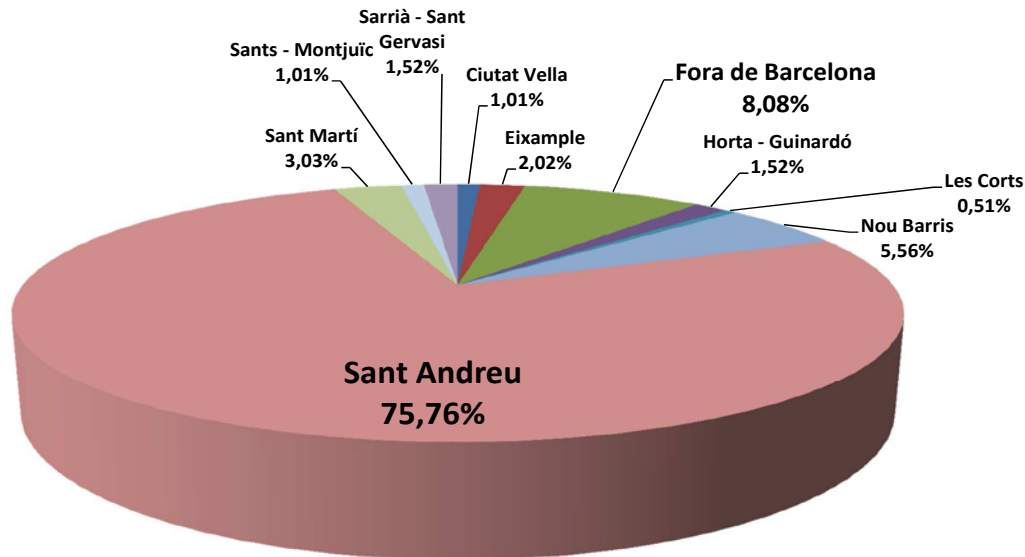
BARRI DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



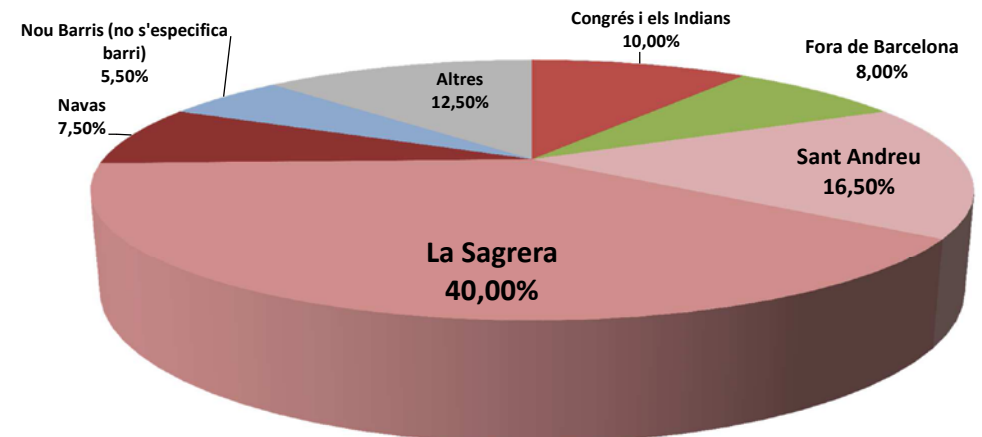
Al tram 2, gairebé el 56% dels desplaçaments tenen origen al districte de Sant Andreu. D'aquests, el 22% s'originen a Navas i el 20% a la Sagrera. D'altra banda, pràcticament el 70% dels desplaçaments que s'originen en aquest primer tram, tenen el seu destí a Sant Andreu (11% a La Sagrera, 28% a Navas, 23% a Sant Andreu i el 23% restant no s'especifica).

Annex1.3 Anàlisi d'origen i destí **Tram 3**

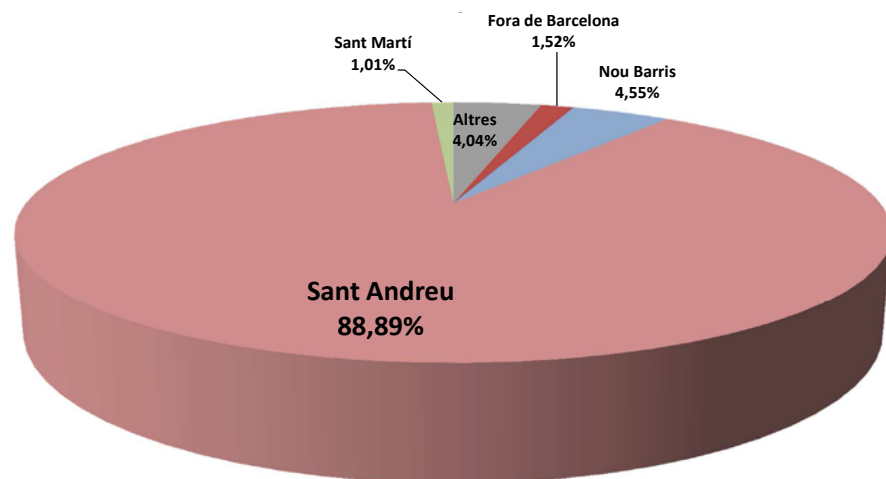
DISTRICTE D'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS



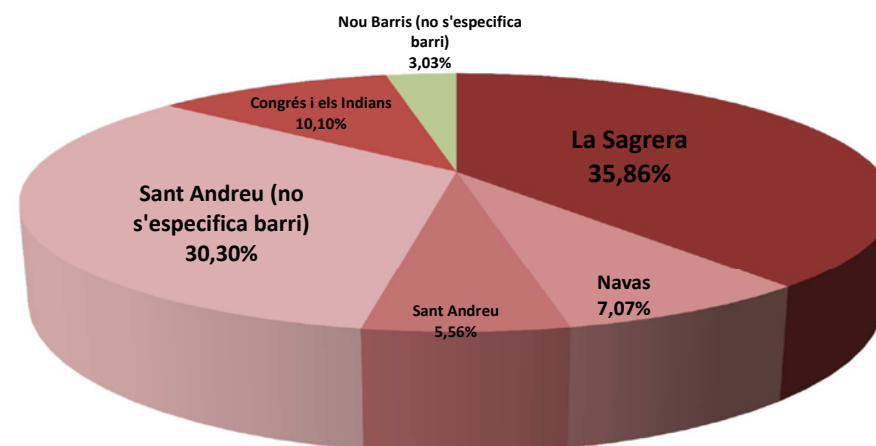
BARRI D'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS



DISTRICTE DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



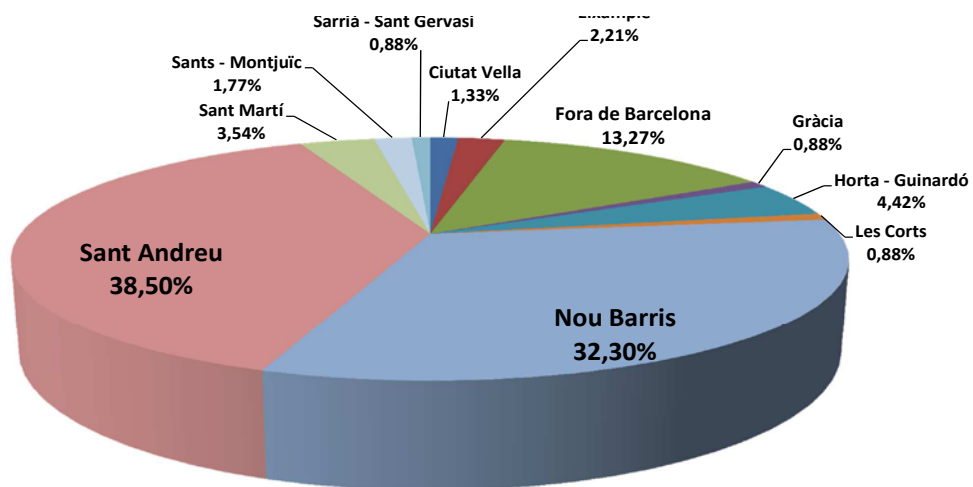
BARRI DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



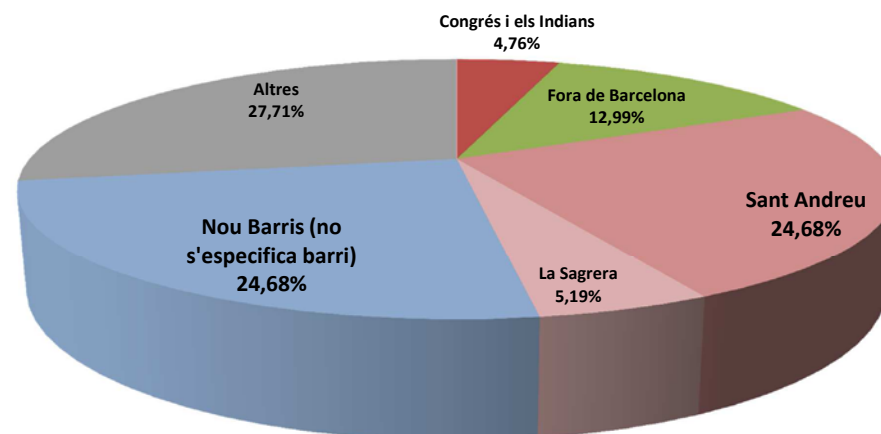
Pel que fa al tram 3, el 74,75% dels desplaçaments s'originen al districte Sant Andreu, dels quals un 40% són de La Sagrera. A més, Sant Andreu representa, pràcticament, el 90% dels districtes de destí (36% La Sagrera, 10% Congrés i els Indians, 7% Navas, 6% Sant Andreu i la resta no s'especifica).

Annex1.3 Anàlisi d'origen i destí **Tram 4**

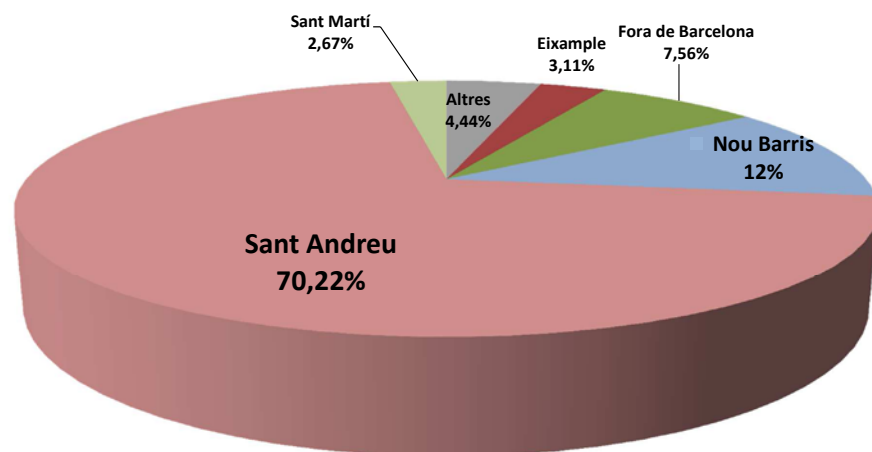
DISTRICTE D'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS



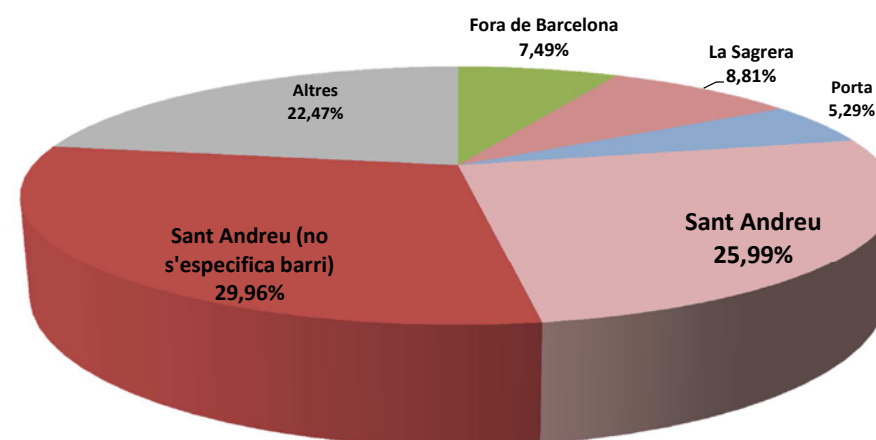
BARRID'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS



DISTRICTE DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



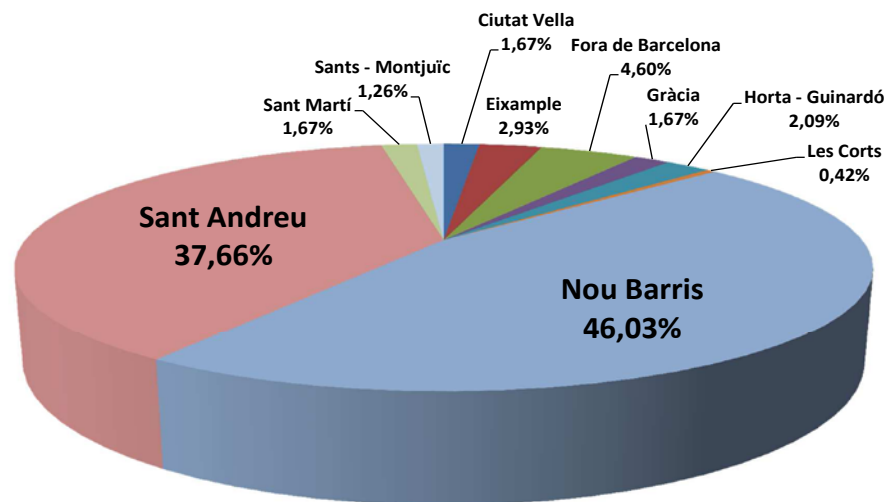
BARRI DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



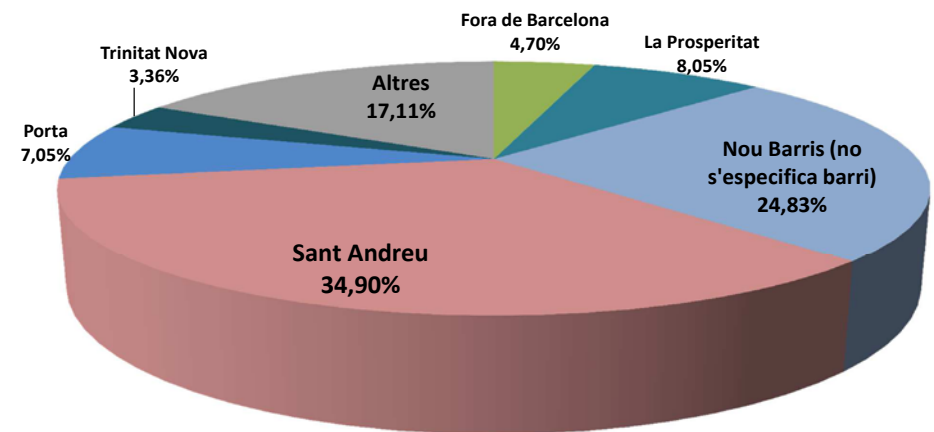
Al tram 4, els districtes d'origen predominants són Sant Andreu, que representa un 38% i Nou barris, representant un 33%. Pel que fa al destí, el districte de Sant Andreu representa el 70% dels desplaçaments totals originat en aquest tram, dels quals un 26% són al barri de Sant Andreu.

Annex1.3 Anàlisi d'origen i destí Tram 5

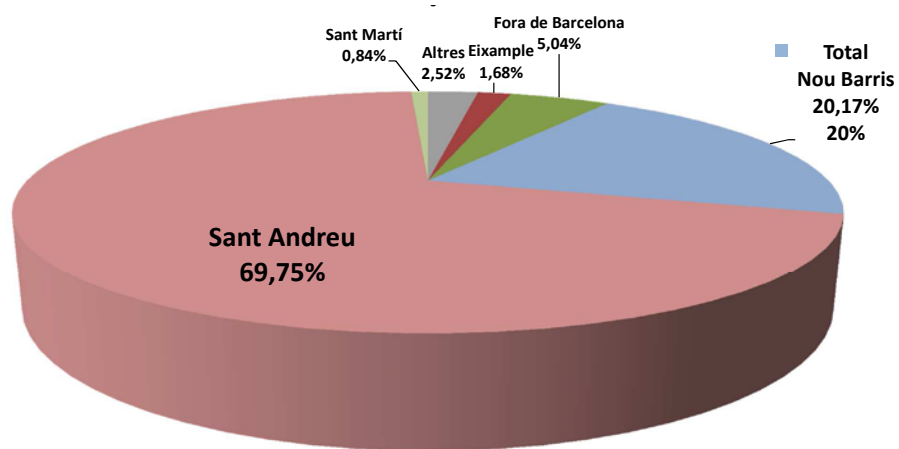
DISTRICTE D'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS



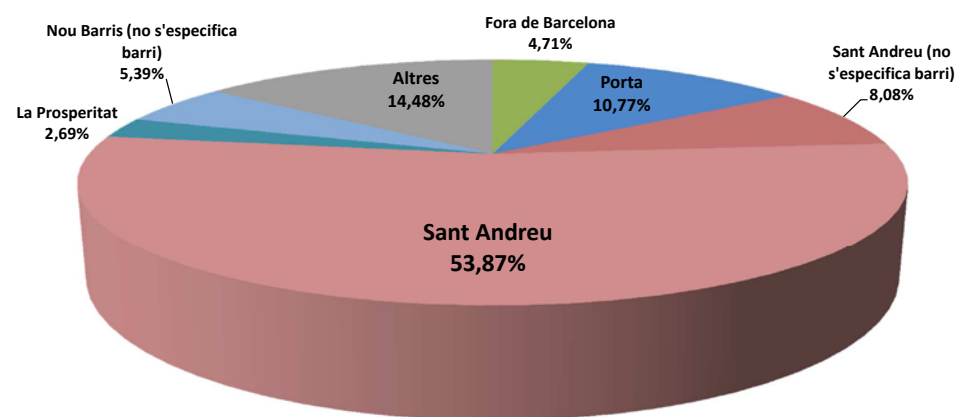
BARRID'ORIGEN DELS DESPLAÇAMENTS



DISTRICTE DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



BARRI DE DESTÍ DELS DESPLAÇAMENTS



Al tram 5, el 46% dels desplaçaments tenen origen a Nou barris i el 38% a Sant Andreu, dels quals 34% són al barri de Sant Andreu. El districte de destí predominant en els desplaçaments originats en aquest tram és Sant Andreu, representant un 70%.

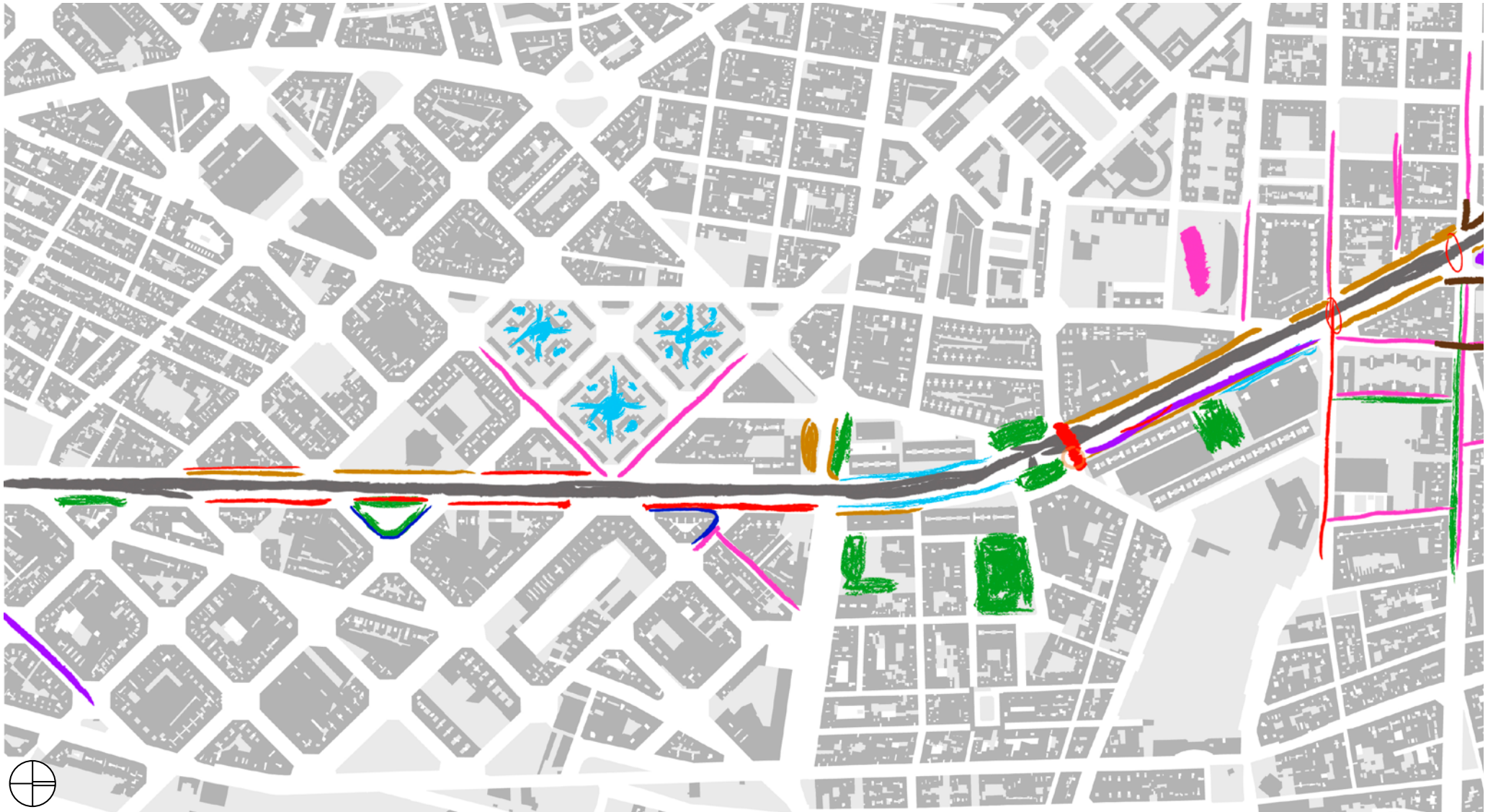


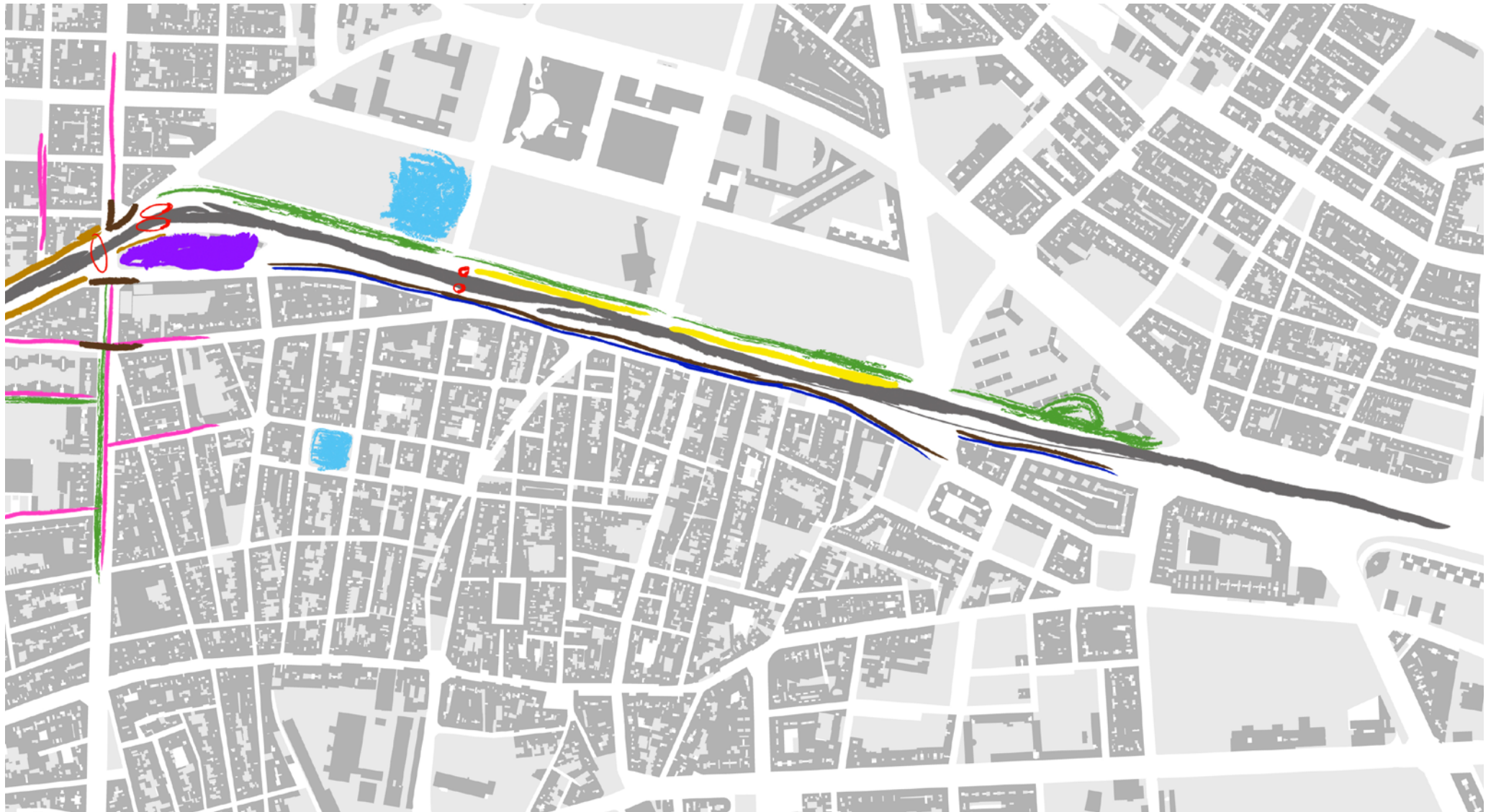
Imatge dels resultats de la dinàmica del plànol d'imatges, en un dels tallers realitzats/ Font: Pròpia

Annex 2 Tallers de participació ciutadana a Sant Andreu

Dinàmica 1: Mapa de Colors

RESULTATS DEL MAPA DE COLORS

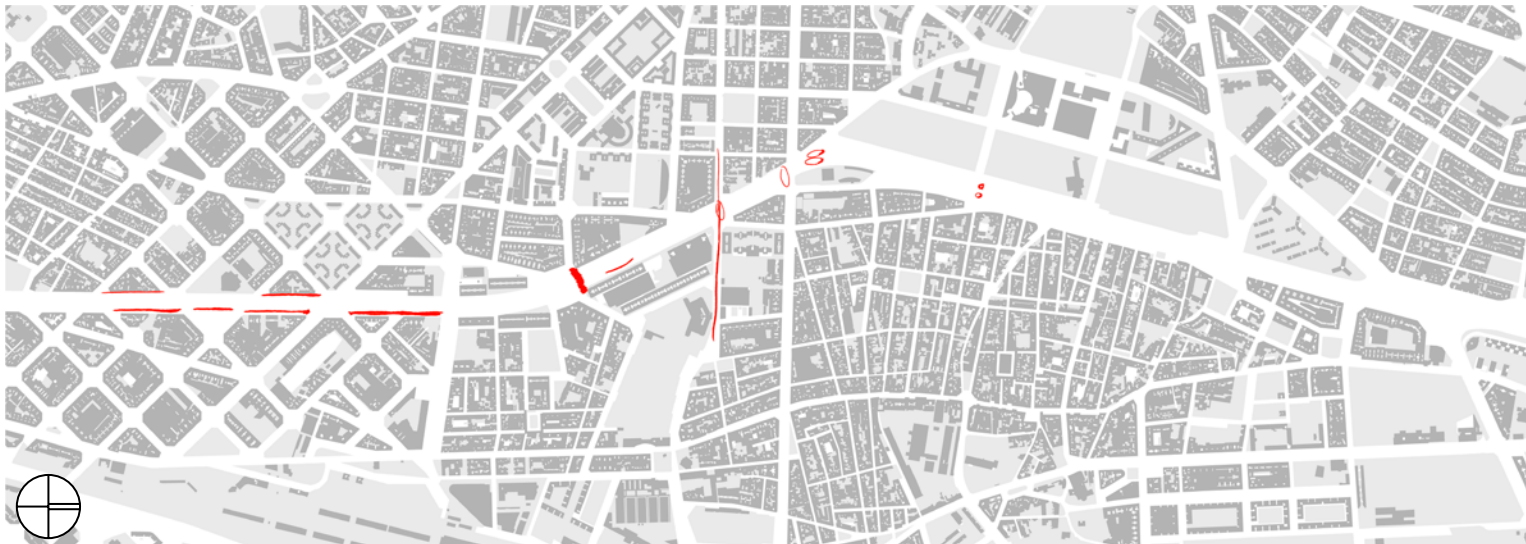






GRIS

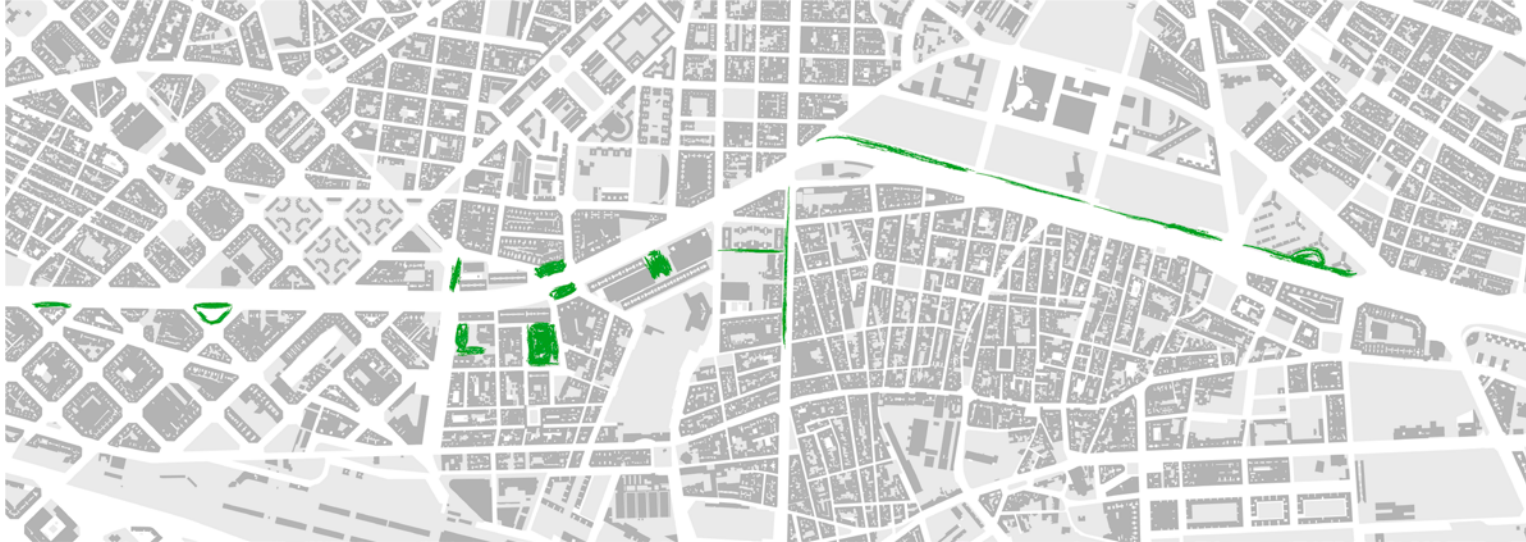
- Expressa els conceptes: cotxes, contaminació, fum, velocitat, ansietat, soroll, agressivitat i angouxa.
- Concentrat al llarg de tota la calçada.



VERMELL

- Expressa els conceptes: inseguretat, por, perill i caos.
- Està ubicat a diferents creuaments al llarg de l'Avinguda, així com a diferents trams del carrer, sobretot per les voreres situades entre el carrer Garcilaso i el carrer Navas de Tolosa.





VERD

- Expressa els conceptes: zones verdes, vegetació, naturalesa i salut.
- Concentrat, majoritàriament, a la zona de Can Dragó, a la Rambla Fabra i Puig, i en algunes zones verdes annexes a l'Avinguda com: la Plaça de la Tolerància, els dos espais verds situats a banda i banda de l'Avinguda entre el Carrer Pegàs i el carrer de les Antilles, els Jardins de Maria Soteras Mauri i els Jardins de Virginia Woolf.



GROC

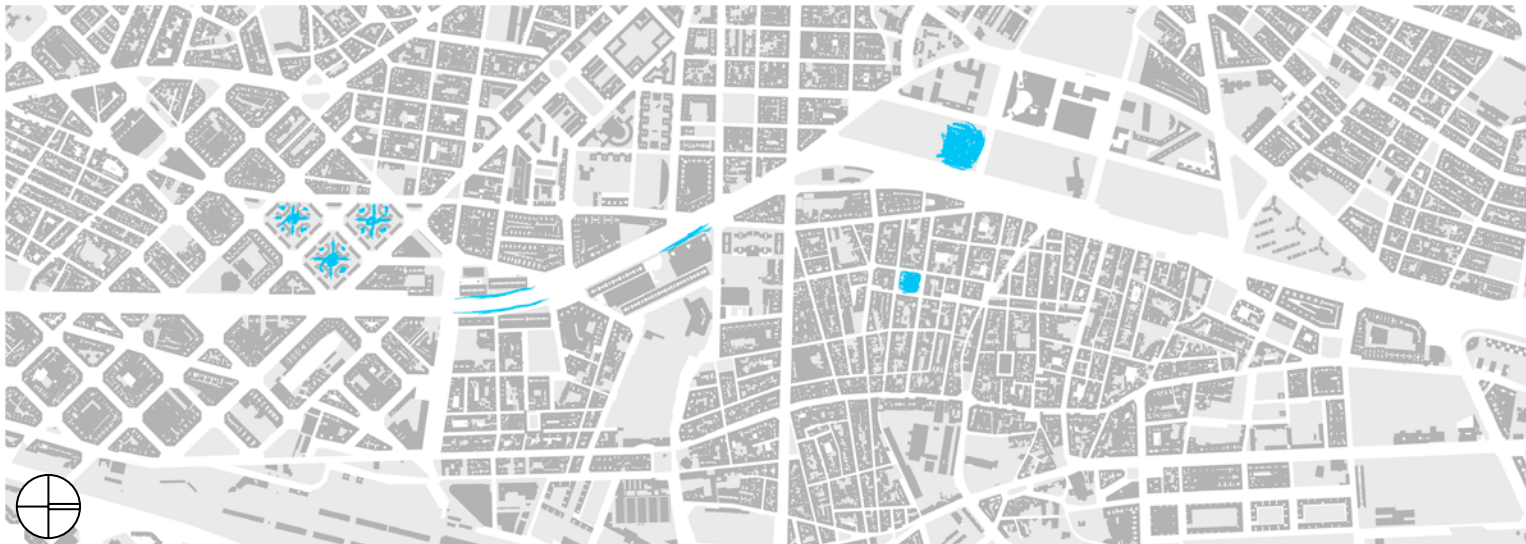
- Expressa els conceptes: assolellament, calidesa i energia.
- Aquest color només es veu a la zona de Can Dragó.





BLAU FOSC

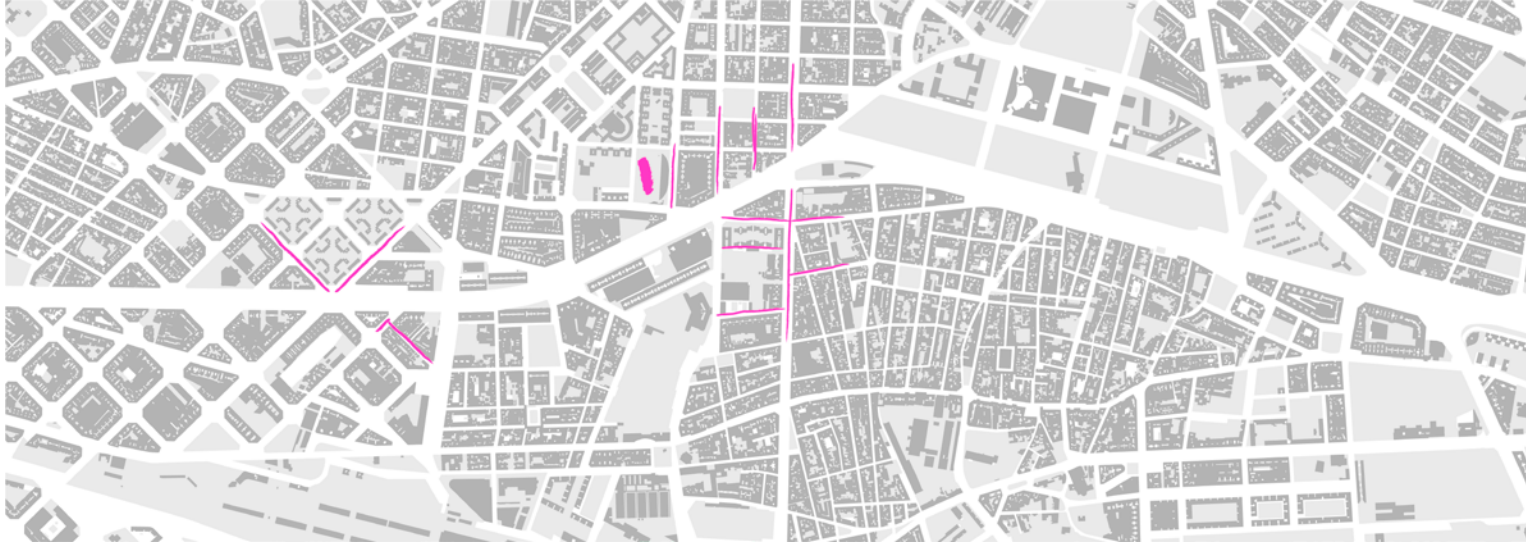
- Expressa els conceptes: fosc, poca il·luminació i fredor.
- Tota la vorera que queda enfonsada pel mur, a l'alçada de Sant Andreu, es troba marcada d'aquest color. A més, també s'han assenyalat els Jardins de Maria Soteras Mauri i un tram del carrer d'Hondures (entre l'Avinguda Meridiana i el carrer Sant Antoni Maria Claret).



BLAU CEL

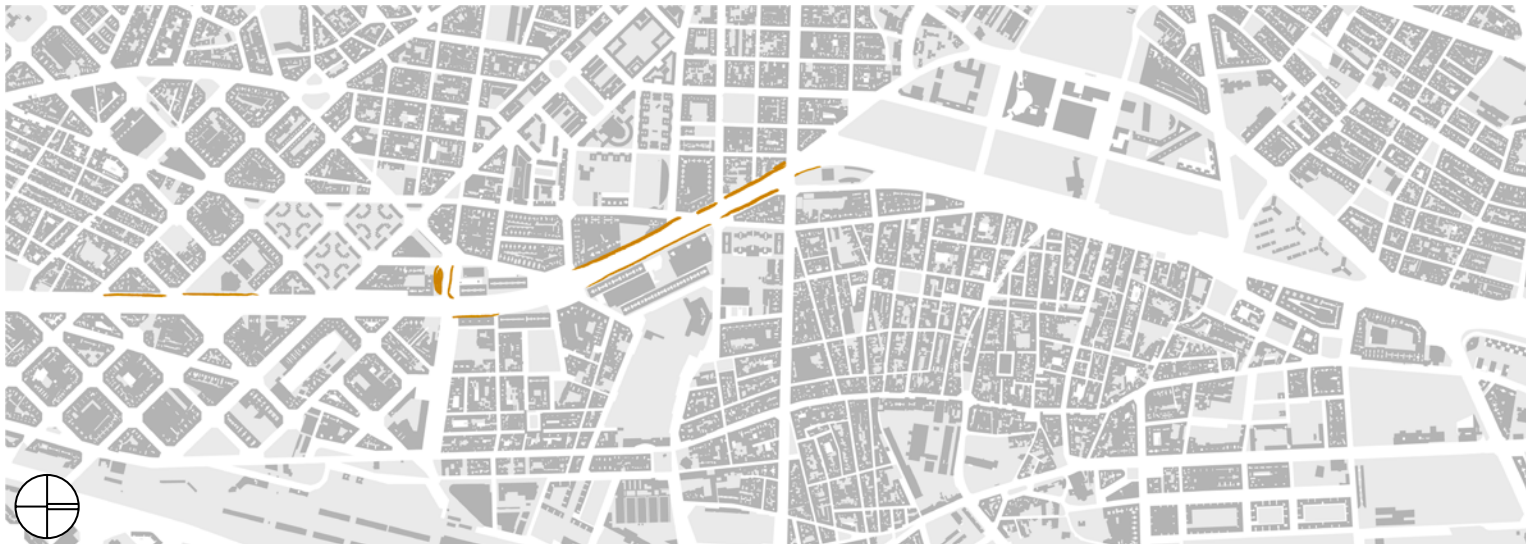
- Expressa els conceptes: tranquil·litat, claredat, intimitat, agradable, amplitud i confort.
- Amb aquest color s'ha marcat la Zona de Can Dragó, la plaça de les Palmeres de Sant Andreu, les voreres mar i muntanya de l'Avinguda compreses entre el carrer de les Antilles i el carrer de Garcilaso, la vorera mar entre la plaça de la Tolerància i el carrer Dublín i les illes interiors dels edificis delimitades pels carrers Felip II, Sant Antoni Maria Claret i Concepció Arenal.





ROSA

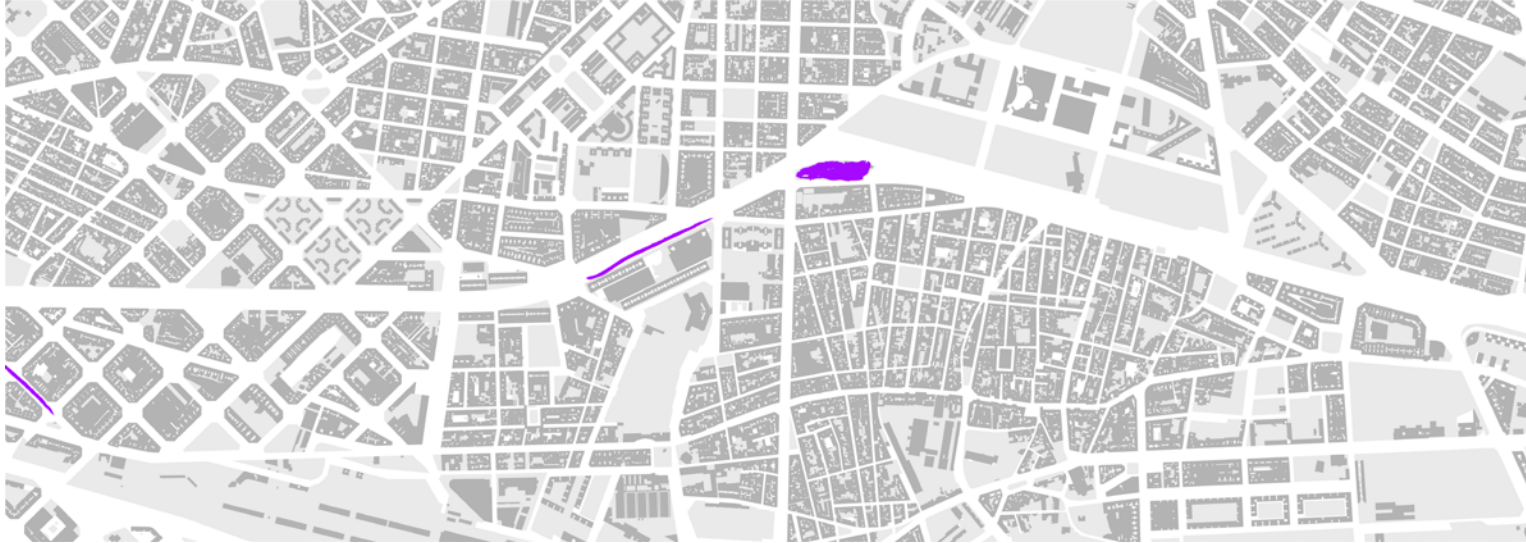
- Expressa els conceptes: escala humana, mida de barri, espai humanitzat i passeig.
- Amb aquest color s'han marcat diferents carrers del barri de Sant Andreu com ara la Rambla Fabra i Puig i els carrers Jota, Escòcia, Riera d'Horta, Filatures i Camil Fabra. A més, també s'han pintat alguns carrers del barri de La Sagrera com ara Felip II, Sant Antoni Maria Claret i el Passatge Coello.



MARRÓ CLAR

- Expressa els conceptes: aridesa, buidor, desert, tristesa, grisor, soledat i desolació.
- Amb aquest color s'han marcat les voreres mar i muntanya de l'Avinguda compreses entre la Rambla Fabra i Puig i C/ Pegàs. A més s'han marcat les voreres del cantó muntanya situades entre els carrers Espronceda i Navas de Tolosa, i la vorera del cantó mar situada entre els carrers Garcilaso i Martí Molins. Finalment, s'han assenyalat també els Jardins de Virginia Woolf.





LILA

- Expressa els conceptes: comercial i bons serveis.
- Les zones comercials s'han marcat a les voreres mar situades entre la Rambla Fabra i Puig i el C/ Pegàs, i a l'estació d'autobusos de Sant Andreu Arenal.



MARRÓ FOSC

- Expressa els conceptes de: desconexió, frontera i desnivell.
- Aquest color es veu al llarg de tota la vorera que queda enfonsada pel mur, a l'altura de Sant Andreu, i en algunes cruïlles de la Rambla Fabra i Puig.



CONCLUSIONS DEL MAPA DE COLORS A SANT ANDREU

De les diferents percepcions recollides dels veïns de Sant Andreu, es pot concloure que:

- La majoria de conceptes utilitzats per definir la calçada en tots els seus trams és: soroll, perill, inseguretat, contaminació, fum, agressivitat, embús, velocitat i ansietat.
- Hi ha percepcions diferents entre les dues voreres, essent la vorera del cantó muntanya – exceptuant la zona de Can dragó – percebuda com a més àmplia, però alhora més desolada, àrida i solitària.
- A la vorera mar és on es concentra la major part del comerç.
- La majoria dels participants van marcar de color vermell els diferents creuaments al llarg de l'Avinguda.
- La major problemàtica pels veïns de Sant Andreu en relació a la Meridiana és el mur i la sensació de frontera, fosc i insegurat que aquest produeix.
- La zona de Can Dragó és percebuda com un espai tranquil, amb zones verdes i arbrat, assolellat i agradable. Tot i així, alguns assistents van remarcar que es tracta d'una excepció dins l'Avinguda, afirmant que "Can Dragó es un oasis dins la Meridiana".

SOROLL
Claredat Tranquil·litat Frescor
Conflictes FRED Precaució Fosc TRÀN-
SIT Ampli CALMA ZONES VERDES Estímul Mala
senyalització **Amplitud** Confiança Comoditat
TERRA ESPIRITUAL **Abundància** Ansietat Interseccions peri-
lloses Protecció Descans Creatiu Sofisticació Bon mobiliari urbà Sere-
nitat Conservador Minimalista CONTAMINACIÓ Elegància Pre-
caució Buit ESPAIÓS Avorrit Silenci Innocent Felicitat Confort Luxe
Alarma ENERGIA Calor PRÀCTIC Misteri Prohibició Aigua Dignitat
Tensió Obres PERILL Misteriosos NETEDAT Rústic Lluminositat Agi-
tació Lliure **AGRESSIVITAT** Encant Puresa Carrils bici conflictius Integri-
tat Urgent Nocturn PAU Saludable Semàfors mal regulats Classe
SOFISTICAT Alegre Naturalesa Ansietat Benestar
Distant simplicitat Calidesa estabili-
tat **UNI Seguretat**

Dinàmica 2: Plànol d'imatges

RESULTATS DEL PLÀNOL D'IMATGES

ICONES POSITIVES



- Transport públic
- Vehicles
- Semàfors
- Reciclatge
- Mobiliari urbà
- Parcs
- Paviment
- Accessibilitat
- Arbrat
- Carril bici
- Luminàries

Al plànol adjunt, s'especifica on han situat els participants els elements positius:

En general, podem observar que les valoracions positives es reparteixen per tota la Meridiana, però especialment a l'alçada de l'espai de Can Dragó i del Passeig Valldaura.



TRANSPORT PÚBLIC

- Transport públic: Icones situades al carrer Garcilaso i a la mateixa Avinguda entre el Carrer Dublín i la Riera de Sant Andreu.



RECICLATGE

- Reciclatge: Icones situades al Parc de la Pegaso i a la Plaça de Miquel Casablanças Joani.



PAVIMENTS

- Paviment: Icones situades entre la Rambla Fabra i Puig i el Passeig de Santa Coloma.



CARRIL BICI

- Carril bici: Icones situades únicament a la zona de Can Dragó.



VEHICLES

- Vehicles: Icones situades al llarg de l'Avinguda entre el carrer Dublín i el Passeig de Valldaura.



MOBILIARI URBÀ

- Mobiliari urbà: Icones situades a la vorera mar entre el carrer Espronceda i el carrer Felip II i al carrer de Garcilaso, davant els Jardins de Virginia Woolf.



ACCESSIBILITAT

- Accessibilitat: Icones situades al tram de vorera de l'Avinguda del costat mar entre els carrers Cardenal Tedeschini i Dublín.



LLUMINÀRIES

- Luminàries: Icones situades davant la Plaça de la Tolerància i a l'Heron City.



SEMAFORS

- Semàfors: Icones situades als creuaments del carrer Felip II i del carrer Garcilaso.



PARCS

- Parcs: Icones situades als Jardins de Maria Soteras Mauri, a la Plaça de Ferran Reyes i al Parc de Can Dragó. A més, s'han assenyalat altres espais, que si bé no estan situats directament a l'Avinguda, estan molt a prop. Aquests espais són els Jardins d'Elx, la Plaça de l'Assemblea de Catalunya, el Parc de la Pegaso i els Jardins de la Casa Bloc de Sant Andreu.

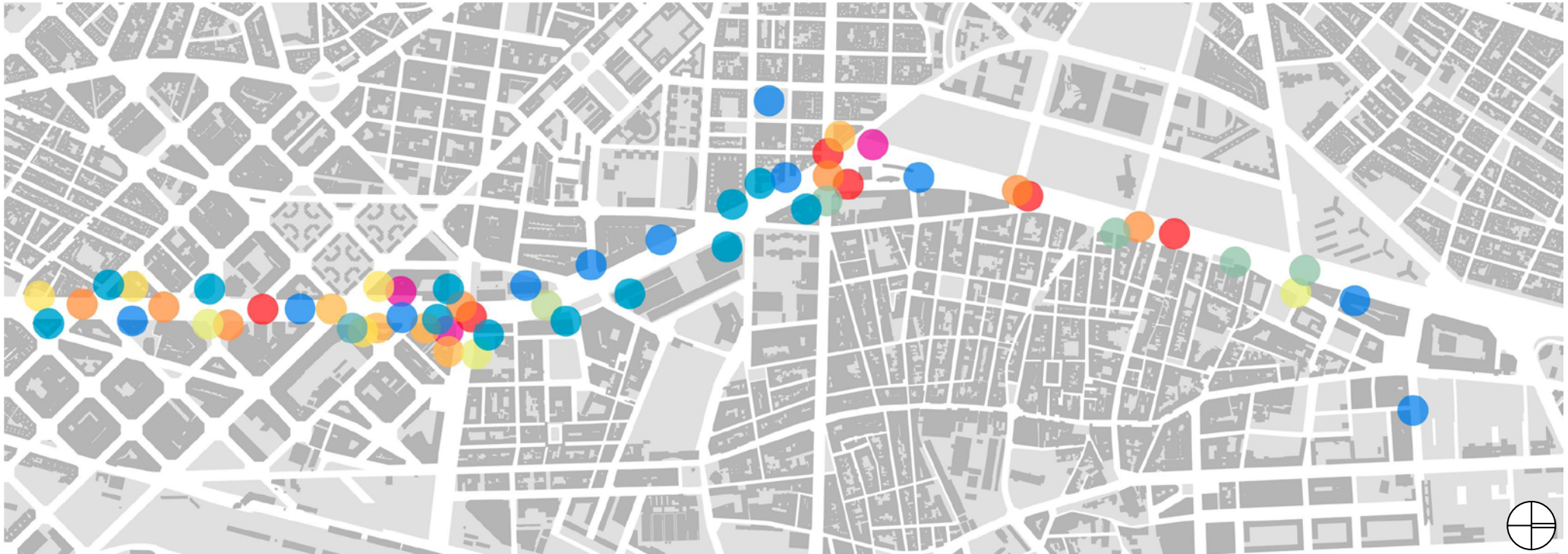


ARBRAT

- Arbrat: Icones situades al llarg de tot el tram del Parc de Can Dragó, a la Plaça de Miquel Casablanças Joani, al Parc de la Pegaso, als Jardins de Maria Soteras Mauri i a la Plaça de Ferran Reyes.

ICONES NEGATIVES

Al plànol adjunt, s'especifica on han situat els participants els elements negatius:



- Transport públic
- Vehicles
- Semàfors
- Reciclatge
- Mobiliari urbà
- Parcs
- Paviment
- Accessibilitat
- Arbrat
- Carril bici
- Luminàries

En general, podem observar que les valoracions negatives es concentren especialment a la meitat sud, amb un punt conflictiu a la intersecció de la Meridiana amb el C/ Garcilaso.



- Transport públic: Icones situades entre els carrers Felip II i Garcilaso i prop de l'estació de Fabra i Puig.



- Reciclatge: Icones situades al llarg del tram que va des del Carrer Felip II fins al Carrer Garcilaso. A més, també n'hi ha una situada al passeig Fabra i Puig.



- Paviment: Icones situades al tram de calçada entre el carrers Cardenal Tedeschini i Dublín.



- Carril bici: Icones situades al llarg de tota l'Avinguda exceptuant la zona de Can Dragó.



- Vehicles: Icones situades a la calçada, al llarg de tot l'àmbit d'estudi.



- Mobiliari urbà: Icones situades pel tram d'avinguda que va des del carrer del Trinxant fins al carrer Garcilaso, tres d'elles situades a la vorera muntanya i una situada a la vorera mar.



- Accessibilitat: Icones situades a la intersecció del Passeig Fabra i Puig amb l'Avinguda, a la vorera de l'Avinguda que queda enfonsada pel mur i al túnel del Passeig de Valldaura.



- Luminàries: Icones situades al llarg de tota l'avinguda, tant a les voreres com a la calçada. A més, hi ha una icona situada a la vorera que queda enfonsada pel mur, una a la Plaça de Garrigó, i una a la cruïlla del carrer del Palomar amb el carrer d'Eiximenis.



- Semàfors: Icones situades en diversos creuaments al llarg de tot el tram d'avinguda dins l'àmbit d'estudi. Aquests creuaments són Navas de Tolosa, Biscaia, Espronceda, Garcilaso, Passeig Fabra i Puig, Pintor Alsamora i Rosselló i Porcel.



- Parcs: Icones situades als Jardins de Maria Soteras Mauri del barri de Navas, als Jardins d'Elx de La Sagra i a la Plaça Miquel Casablanca Joani de Sant Andreu.



- Arbrat: Icones situades a la vorera muntanya de l'Avinguda entre el carrer de Felip II i el carrer de Sant Antoni Maria Claret.

CONCLUSIONS DEL PLÀNOL D'IMATGES A SANT ANDREU

En general, es pot concloure que les situacions descrites al mapa més sovint i que, per tant, tenen més rellevància pels veïns del districte de Sant Andreu, són les següents:

- Hi ha una elevada quantitat de vehicles al llarg de tota l'avinguda.
- El carril bici situat sobre la vorera al llarg de tota l'avinguda ha sigut un dels elements que més valoracions negatives ha rebut. Això es deu a que és una font constant de conflictes entre vianants i ciclistes.
- Un altre element molt remarcat és el fet que falta il·luminació a les voreres, mentre que hi ha contaminació lumínica a la calçada.
- Hi ha mala accessibilitat a la vorera de l'Avinguda que queda enfonsada pel mur.
- Els semàfors duren molt poc en verd pels vianants i, en ocasions, sobretot un cop passada la Rambla Fabra i Puig, també duren massa estona en vermell, creant uns elevats temps d'espera.
- Els creuaments són perillosos i les mitjanes massa estretes.
- Alguns participants coincidien en què el mobiliari urbà existent és ineficient, està mal distribuït i falta manteniment.
- La zona de Can Dragó està valorada positivament en referència a l'arbrat, les zones verdes, el mobiliari urbà, els parcs existents i la convivència entre ciclistes i vianants.
- En quant a parcs i zones verdes, exceptuant la zona de Can Dragó, s'han situat més icones positives als espais que no estan situats directament a l'Avinguda, que no pas als espais annexes a aquesta.

- 1_ Plànol obtingut després de les dinàmiques 2 i 3
- 2_ Imatges del procés de la dinàmica del plànol d'imatges

Font:
Pròpia



Dinàmica 3: Roda d'accions

RESULTATS DE LA RODA D'ACCIONS

RELACIONS NEGATIVES

Les relacions entre accions i qualitats negatives més usades pels participants, és a dir, les unions entre conceptes mitjançant els fils, van ser les següents:

- 1_Sorollós – No parlar
- 2_Sorollós – No passejar
- 3_Creuaments inadequats – No creuar
- 4_Perillós – No creuar

		ACCIONS NEGATIVES												
		No creuar	No observar	No anar amb bici	No desplaçarse	No jugar	No asseure's	No parlar	No córrer / no fer exercici	No comprar	No passejar			
QUALITATS NEGATIVES	Molt trànsit													
	Sorollós													
	Poc comercial													
	Poc mobiliari Urbà i arbrat													
	No accessible													
	Poc atractiu													
	Poques zones de joc i estada													
	Creuaments inadequats													
	Perillós													
	Carrils bici inadequats													

RELACIONS POSITIVES

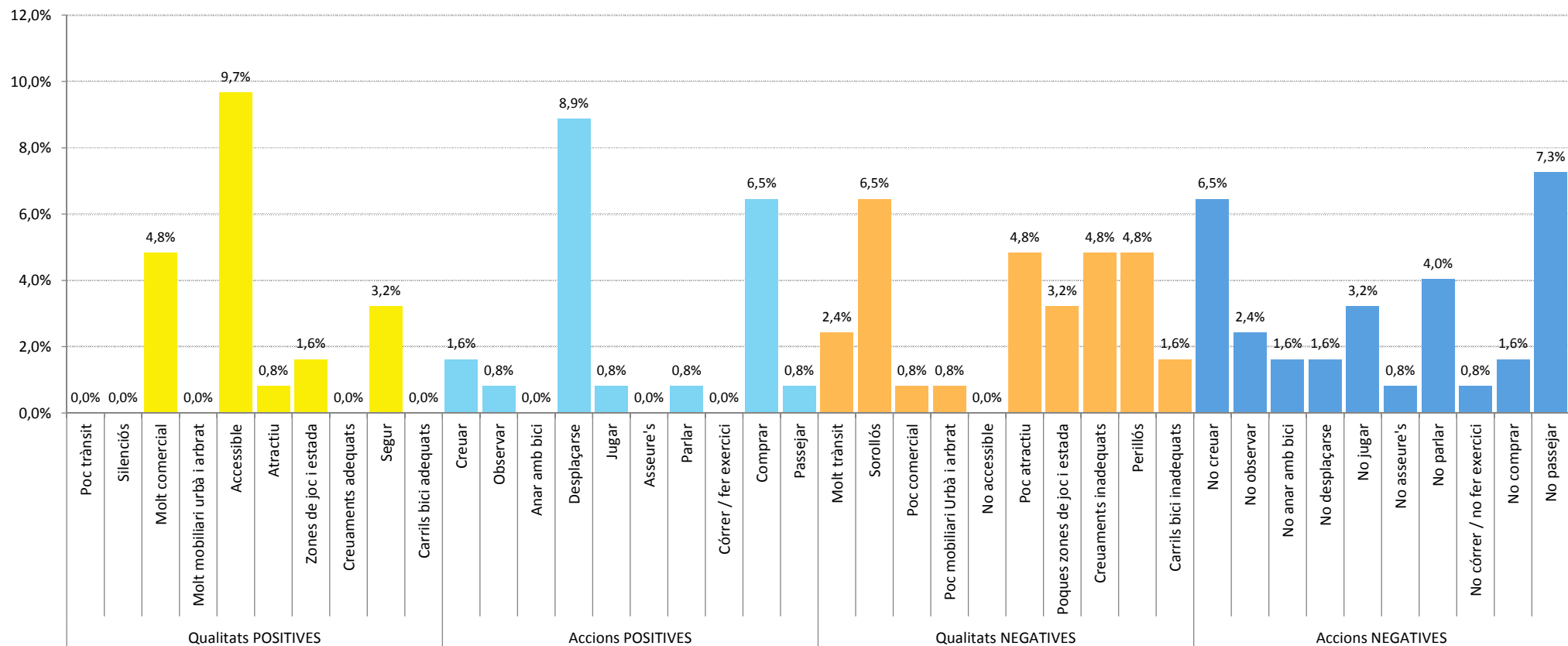
D'altra banda, les relacions entre les accions i qualitats positives més destacades van ser les següents:

1_Accessible – Desplaçar-se

2_Molt comercial – Comprar

		ACCIONS POSITIVES										
		Creuar	Observar	Anar amb bici	Desplaçar-se	Jugar	Asseure's	Parlar	Córrer / fer exercici	Comprar	Passejar	
QUALITATS POSITIVES	Poc trànsit											
	Silenciós											
	Molt comercial											
	Molt mobiliari urbà i arbrat											
	Accessible											
	Atractiu											
	Zones de joc i estada											
	Creuaments adequats											
	Segur											
	Carrils bici adequats											

CONCEPTES A TÍTOL INDIVIDUAL



Els conceptes “accessible”, “desplaçar-se” i “no passejar” han sigut els més utilitzats, amb entre un 7,3 i un 9,7% del total.

Els conceptes “comprar”, “sorollós” i “no creuar” també han tingut força pes, tots ells amb un percentatge de 6,5% respecte del total.

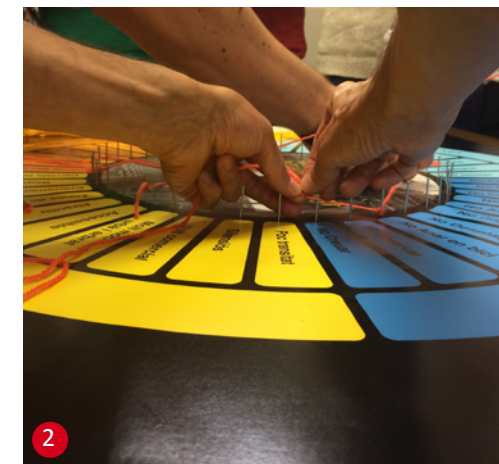
Les qualitats que no van ser utilitzades per cap dels participants van ser “poc trànsit”, “silencios”, “molt mobiliari urbà i arbrat”, “creuaments adequats”, “carrils bici adequats” i “no accessible”.

Pel que fa a les accions que no van ser emprades, aquestes són: “anar amb bici”, “asseure's” i “córrer / fer exercici”.

CONCLUSIONS DE LA RODA D'ACCIONS A SANT ANDREU

De les dades recollides en aquesta última dinàmica amb els usuaris de l'Avinguda Meridiana, podem concloure el següent:

- Com s'ha vist, la qualitat valorada més positivament ha sigut l'accessibilitat, fet que fa de l'Avinguda un bon lloc per desplaçar-se en aquest aspecte.
- Les qualitats negatives que més queixes han suscitat per part dels participants han sigut el soroll, la perillositat i els creuaments inadequats, qualitats que fan de l'Avinguda un lloc inadequat per parlar, passejar i creuar còmodament.
- És important remarcar la dificultat d'alguns veïns a l'hora de relacionar els dos conceptes positius.
- El conjunt de qualitats i accions negatives representen gairebé el 60% del total, mentre que el conjunt de qualitats i accions positives representa el 40% restant, posant de manifest el pes general de les valoracions negatives.



1-2_Imatges del procés de dinàmica de la roda d'accions
3_Roda d'accions resultat del Taller amb les entitats de La Sagrera

Font:
Pròpia

Resum dels tallers de participació ciutadana a Sant Andreu

Les conclusions principals que es poden extreure a partir de les opinions i aportacions dels participants recollides als tallers de participació ciutadana, en representació dels diferents usuaris de l'Avinguda Meridiana del districte de Sant Andreu, s'han resumit i s'exposen a continuació.

Cal destacar el fort predomini d'opinions negatives respecte de les positives, en general, per a tot el tram estudiat de l'Avinguda Meridiana.

MOBILITAT DE VIANANTS

- Predomina la mobilitat obligada respecte la voluntària al llarg de tota l'avinguda. La mobilitat obligada es concentra al voltant de l'estació de La Sagrera i la personal, a la vorera muntanya i a l'alçada de Can Dragó.

- Es valora positivament l'avinguda en el sentit de l'accessibilitat. En canvi, el soroll, la perillositat i els creuaments inadequats fan de la Meridiana un lloc inadequat per moure's còmodament.

VORERES

- Hi ha percepcions diferents entre una vorera i l'altra. En general, els participants opinen que a la vorera del costat muntanya hi ha menys negocis i està més desolada, mentre que la majoria de comerços i flux de gent es concentren a la vorera mar.

- Els comerciants opinen que la secció de les voreres al llarg de la Meridiana és massa àmplia i l'espai està molt poc aprofitat. A més, opinen que la vorera tan àmplia allunya el vianant del comerç.

TRÀNSIT

- La majoria de conceptes utilitzats als tallers 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.

- Segons els participants, la Meridiana és un carrer que no convida a passejar i és un espai poc acollidor, essent la última opció dels veïns per anar a caminar o desplaçar-se a peu d'un lloc a l'altre.

- En més d'una ocasió, els participants van afirmar que "la Meridiana està feta pels cotxes, no per a les persones".

CREUAMENTS

- Tots els creuaments de la Meridiana han estat mal valorats a les diferents dinàmiques del taller.

- Els participants tenen sensació d'inseguretat i perill a l'hora de creuar l'avinguda.

- Els semàfors duren massa poc en verd pels vianants, fet que causa que es quedin parats a les mitjanes que, a més, són molt estretes i perilloses. D'altra banda, la durada del vermell per als vianants és molt alta, provocant llargues esperes per a creuar.

- Els creuaments són massa llargs degut, en gran mesura, a l'orientació dels passos de vianants, que no són perpendiculars a les façanes.

IL·LUMINACIÓ

- Els participants opinen, d'una banda, que la calçada està massa il·luminada, generant excés de llum i contaminació lumínica. En canvi, consideren que les voreres estan poc il·luminades. Aquesta diferència provoca, de nou, la sensació que és una via pensada per als vehicles i no per als vianants.

- També hi ha la sensació general que les lluminàries són massa altes i, per tant, hi ha molta llum que està essent desaprovechada.

ARBRAT / MOBILIARI URBÀ / ZONES VERDES

- Reclamen mobiliari de més qualitat afirmant que el mobiliari existent al llarg de l'avinguda és de poca qualitat i de baixos requeriments estètics. Creuen que l'avinguda és "una via de segona". També es critica el mal estat i la mala col·locació del mobiliari existent.

- El paviment és un paviment bàsic gris típic, voldrien un paviment que oferís un "plus" de qualitat i atractiu.

- L'arbrat és poc verd, poc càlid i poc agradable, i fa de la Meridiana una via "molt grisa". Una possible raó és que els arbres són molt alts i això fa que es perdi lluminositat. A més, la majoria d'arbres són de fulla caduca així que a l'hivern perden les fulles.

- Els ciutadans valoren positivament les poques zones verdes properes a la Meridiana, especialment l'espai de Can Dragó, que es percep com un espai tranquil, amb arbrat, assolellat i agradable, remarcant que és una excepció dins el conjunt de l'avinguda.

BICICLETA / CARRIL BICI

- La principal queixa referent al carril bici ha sigut el fet que aquest està situat damunt la vorera. El carril bici és massa estret i, com que està situat al costat de l'aparcament de motos, és molt incòmode. A més, els passos de vianants i les parades d'autobús són un problema i un perill pel carril actual.

- En alguns trams, com per exemple entre els carrers Felip II i Hondures, a la vorera hi ha molts obstacles per circular en bicicleta.

- Donat que el carril bici no és adequat ni continu, els ciclistes es veuen obligats a no respectar els límits del carril i acaben circulant lliurement per la vorera, fet que suposa un perill i una font constant de conflictes entre ciclistes i vianants.

MUR

- Els veïns de Sant Andreu van expressar moltes queixes referents al mur. Com que el carrer queda enfonsat respecte la Meridiana, esdevé un espai fosc i desolat.

- El mur representa una barrera, impedeix la connexió entre ambdós costats de la Meridiana i dificulta els creuaments. També es considera un espai amb mancances importants d'accessibilitat.

- Passejar o caminar al costat del mur crea una sensació d'inseguretat ja que no hi ha activitat i gairebé no hi passa ningú.

CÀRREGA I DESCÀRREGA

- Els comerciants van mencionar que no hi ha suficients zones de càrrega i descàrrega al llarg de l'avinguda i, per tant, els transportistes han d'anar als carrers interiors a fer la càrrega i descàrrega. Al llarg de la Meridiana tot és zona blava – zones blaves a les zones comercials –.

PROPOSTES DELS PARTICIPANTS

- Al llarg de l'avinguda hi ha zones d'estada molt puntuals i són excepcionals (per exemple la zona situada entre el carrer Antilles i el carrer Regàs, una zona que agrada molt) i, per tant, reclamen més zones d'estada i reunions com aquesta al llarg de l'avinguda.

- Tot i que afirmen que hi ha bon transport públic, opinen que el tema dels autobusos està mal resolt: haurien de tenir més espai per girar, re-situar algunes de les parades i donar-los més preferència.

- Demanen més zones de jocs infantils prop de les escoles, com és el cas del parc situat entre el Carrer Arquímedes i Can Dragó.

- Proposen implantar una mitjana vegetal al llarg de la Meridiana per tal que absorbeixi la pol·lució.

- Proposen un carril bici segregat a la calçada, col·locat al costat del carril bus.

- Volen canviar l'orientació actual dels passos de vianants per tal que siguin perpendiculars a la Meridiana.

- Reclamen un arbrat amb flor i amb fulla perenne. La majoria d'arbres de la Meridiana són plataners, de fulla caduca. Durant l'hivern no hi ha cap arbre verd i la sensació és de poc atractiu i de grisor.

- Els comerciants proposen que dissabtes i diumenges es permeti aparcar al carril bus donat que els caps de setmana la mobilitat es redueix significativament.

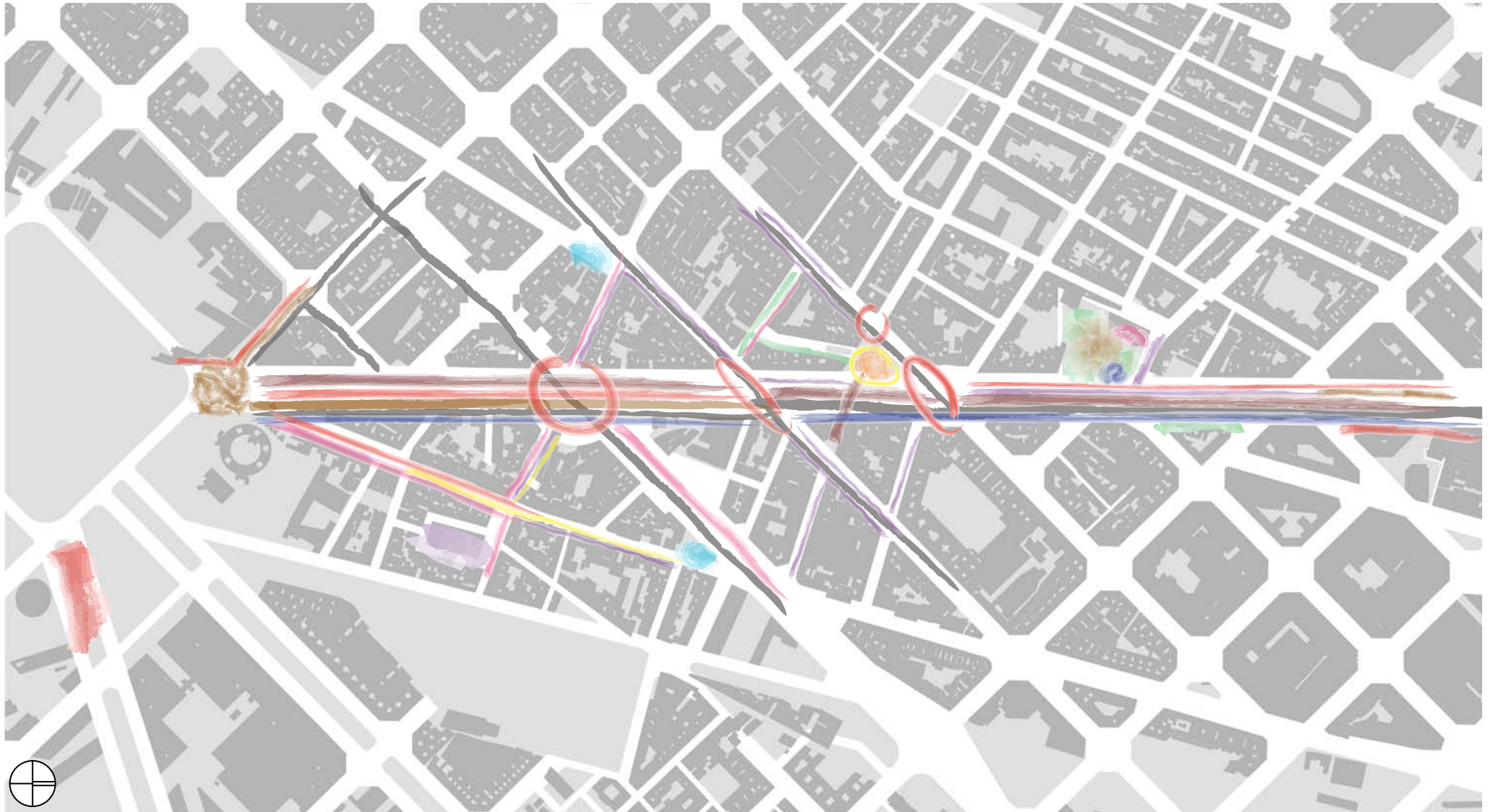


Imatge del procés de realització del taller de participació amb els Joves de Sant Martí/ Font: Pròpia

Annex 3 Tallers de participació ciutadana a Sant Martí

Dinàmica 1: Mapa de Colors

RESULTATS DEL MAPA DE COLORS





GRIS

- Expressa els conceptes: cotxes, contaminació, fum, velocitat, ansietat, soroll, agressivitat i angouxa.
- Concentrat al llarg de tota la calçada de l'Avinguda Meridiana. També s'observa als carrers: Independència, Consell de Cent, Aragó, València i Mallorca.



VERMELL

- Expressa els conceptes: inseguretat, por, perill i caos.
- Està ubicat a diferents creuaments al llarg de l'Avinguda, com són: Aragó, València i Mallorca. També es concentra al llarg del tram de l'Avinguda estudiat. Finalment, també s'han ressaltat en vermell un tram de la Gran Via, el carrer del Clot, el carrer Independència i el creuament del carrers Muntanya amb Mallorca.



VERD

- Expressa els conceptes: zones verdes, vegetació, naturalesa i salut.
- S'observen poques zones ressaltades amb aquest color: la Plaça del c/ Sospir (entre Trinxant i Nació), el tram d'avinguda entre els carrers Múrcia i Navas de Tolosa, el c/Sibelius i el c/ Antic de Bofarull.



GROC

- Expressa els conceptes: assolellament, calidesa i energia.
- Carrer del Clot entre els carrers Joan i Aragó, carrer de la sèquia Comtal i Plaça Doctor Serrat.





BLAU FOSC

- Expressa els conceptes: fosc, poca il·luminació i fredor.

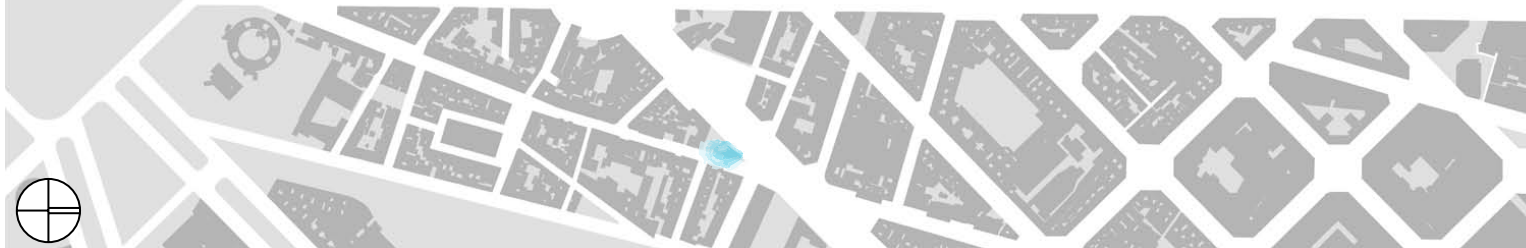
- Aquest color s'observa al llarg de tot el tram d'avinguda estudiat i la Plaça del carrer Sospir (entre Trinxant i Nació).



BLAU CEL

- Expressa els conceptes: tranquil·litat, claredat, intimitat, agradable, amplitud i confort.

- Amb aquest color s'ha marcat , únicament, la Placeta de Marconi i la Plaça de l'Oca.





ROSA

- Expressa els conceptes: escala humana, mida de barri, espai humanitzat i passeig.
- Amb aquest color s'ha marcat el carrer del Clot, l'eix dels carrers Sèquia Comtal i Rogent, el tram del Carrer Aragó entre L'avinguda meridiana i el Carrer del Clot, el carrer Sibèlius i part de la Plaça del c/Sospir (entre Trinxant i Nació).



MARRÓ CLAR

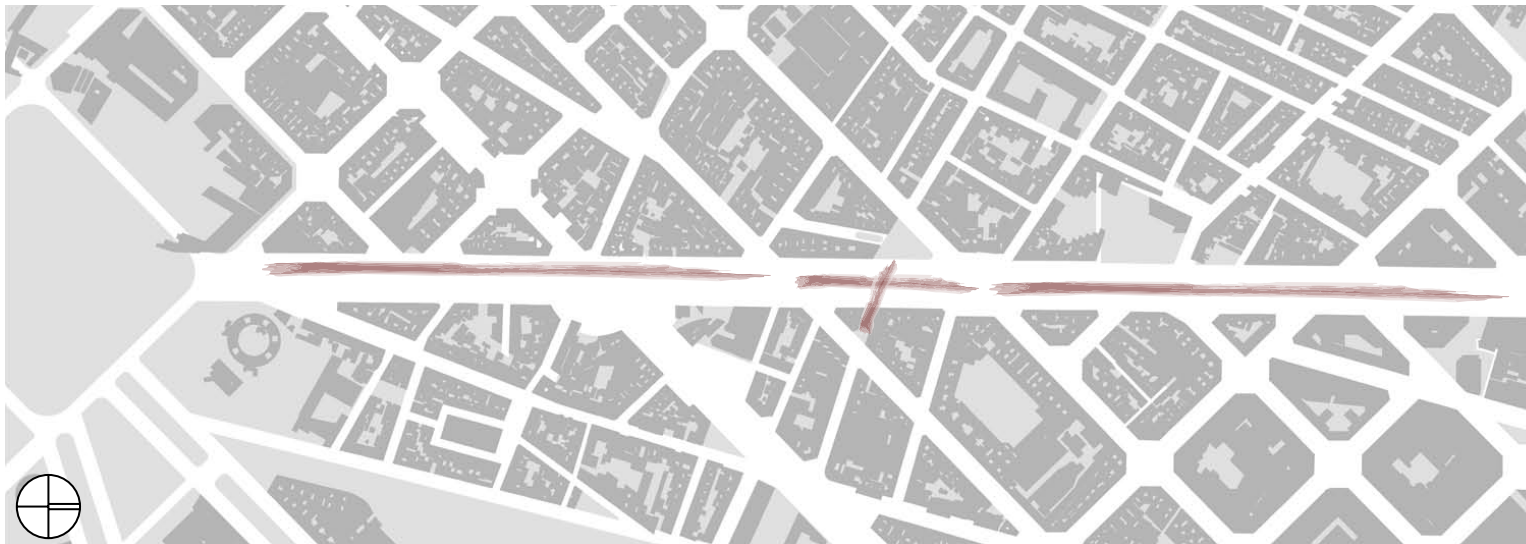
- Expressa els conceptes: aridesa, buidor, desert, tristesa, grisor, soledat i desolació.
- Amb aquest color s'ha marcat el passeig central de l'avinguda que va des de plaça de les Glòries fins al carrer València, un tram del carrer independència i la Plaça del c/Sospir (entre Trinxant i Nació).





LILA

- Expressa els conceptes: comercial i bons serveis.
- Les zones comercials s'han marcat a la Plaça del mercat, al l'eix dels carrers Sèquia Comtal i Rogent, al carrer València i Mallorca, als carrers de Muntanya i Gabriel y Galán, al carrer Trinxant i, per últim, al tram de la vorera muntanya de l'Avinguda entre el carrer Nació i Navas de Tolosa.



MARRÓ FOSC

- Expressa els conceptes de: desconexió, frontera i desnivell.
- Aquest color es veu al llarg de tot el tram d'avinguda estudiat i a la cruïlla del carrer muntanya.



CONCLUSIONS DEL MAPA DE COLORS A SANT MARTÍ

De les diferents percepcions recollides en aquest tram de l'Avinguda, es pot concloure que:

- La majoria de conceptes utilitzats per definir la calçada en tots els seus trams és: soroll, perill, inseguretat, contaminació, fum, agressivitat, velocitat, depressió, fredor i desconnexió.
- La major problemàtica pels veïns del Clot en relació a la Meridiana és el fet de que aquesta actua com una frontera dins del mateix barri.
- La rambla central de l'Avinguda és percebuda com a desèrtica i àrida i, tot i ser passeig, dona sensació de soledat. A més, es considera perillosa i inaccessible, donat que el tram de sorra dificulta la mobilitat de persones amb mobilitat reduïda.
- La majoria dels participants van marcar de color vermell els diferents creuaments al llarg de l'Avinguda i el tram de Rambla que va des de la Plaça de les Glòries fins al carrer València.
- Alguns dels carrers que també són percebuts per la majoria amb trànsit, contaminació, fum, velocitat i agressivitat són: Independència, Clot, València, Consell de Cent i Aragó.
- El carrer del Clot i els carrers Rogent i Sèquia Comtal són percebuts com una excepció dins l'àrea de la Meridiana estudiada: són carrers amb molta activitat comercial, moviment de persones i són espais humanitzats i amb mida de barri.



1-2_ Imatges del procés de la dinàmica del mapa de colors
Font: Pròpia



Imatge del procés de realització del taller de participació amb els comerciants de Sant Martí/ Font: Pròpia

Dinàmica 2: Plànol d'imatges

RESULTATS DEL PLÀNOL D'IMATGES

ICONES POSITIVES

En aquest taller, concretament, només van situar-se les següents icones positives:



- Transport públic
- Vehicles
- Semàfors
- Reciclatge
- Mobiliari urbà
- Parcs
- Paviment
- Accessibilitat
- Arbrat
- Carril bici
- Luminàries

1_ Imatge del procés de la dinàmica del
plànol d'imatges

2_ Plànol obtingut després de la
dinàmica

Font: Pròpia



- Transport públic: Bona connexió amb transport públic al llarg de tota l'Avinguda i, concretament, a la intersecció del carrer Aragó.



- Reciclatge: Es considera que els contenidors de reciclatge al llarg de l'Avinguda estan força bé, especialment al tram comprès entre el carrer Mallorca i el carrer Trinxant.



- Paviment: Icones ubicades a l'Eix dels carrers Sèquia comtal i Rogent.



- Carril bici: S'ha valorat positivament el tram de carril bici comprès entre el carrer d'Aragó i Consell de Cent.



- Parcs: Es va valorar positivament el parc de la Plaça de les Glòries.



- Mobiliari urbà: Icona ubicada a l'esplanada davant de La Farinera del Clot.



ICONES NEGATIVES

Al plànol adjunt, s'especifica on han situat els participants els elements negatius:



- Transport públic
- Vehicles
- Semàfors
- Reciclatge
- Mobiliari urbà
- Parcs
- Paviment
- Accessibilitat
- Arbrat
- Carril bici
- Luminàries

En general, s'observa que les valoracions negatives es reparteixen al llarg de tot el tram estudiat:



- Transport públic: Icones ubicades a la Plaça de les Glòries i a l'Avinguda Meridiana amb el c/Nació.



- Paviment: Icones ubicades al passeig central des de Plaça de les Glòries fins al carrer València, a les voreres Llobregat entre Aragó i Mallorca, i a la vorera Llobregat entre Trinxant i Múrcia.



- Carril bici: Icones situades al llarg de tota l'Avinguda, a partir del carrer València fins a Josep Estivil. També s'han ubicat icones als carrers de València, Mallorca, al carrer del Degà Bahí i als carrers de Rogent i Sèquia Comtal.



- Vehicles: Icones situades a la calçada al llarg de tot l'àmbit d'estudi.



- Semàfors: Icones ubicades a la majoria de creuaments de l'avinguda: Corunya, Aragó, València, Mallorca, i Navas de Tolosa. També s'han remarcat els creuaments del carrer Rogent



- Accessibilitat: Icones situades al passeig central des de Plaça de les Glòries fins el c/ València, i a l'estació de tren Clot-Aragó, ubicada a la vorera Besòs de l'Avinguda amb el carrer Aragó.



- L·luminàries: Icones situades al llarg de tota l'avinguda i als carrers de Corunya i Gabriel i Galán.

Adicionalment, els participants van mencionar un conjunt d'elements conflictius que es repetien al llarg de tota l'Avinguda, i no només en algun punt concret. Aquests elements són: la falta d'arbrat, les lluminàries i els problemes de mala il·luminació, l'excés de vehicles, el paviment de la calçada i els problemes d'accessibilitat de l'Avinguda.



- Parcs: Icones situades al tram central de l'Avinguda entre els carrers d'Independència i València, a la Plaça del Doctor Serrat, al parc de l'Avinguda amb el Carrer Trinxant (Parc del Camp de l'Arpa) i a la intersecció de l'Avinguda amb Navas de Tolosa.



- Arbrat: Icones situades al passeig central des de Plaça de les Glòries fins el c/ València, a Aragó, entre Av Meridiana i c/del Clot, a la Plaça del Doctor Serrat, a les interseccions de l'Avinguda amb els carrers Nació i Trinxant i a la vorera Llobregat entre Navas de Tolosa i Josep Estivil.



- Mobiliari urbà: Icona ubicada al Parc del Camp de l'Arpa.

CONCLUSIONS DEL PLÀNOL D'IMATGES A SANT MARTÍ

En general, es pot concloure que les situacions descrites al mapa més sovint i que, per tant, tenen més rellevància, són les següents:

- Hi ha una elevada quantitat de vehicles al llarg de tota l'avinguda.
- El carril bici, en el seu canvi de passar d'estar segregat a estar sobre la vorera (a partir del carrer València) presenta diferents conflictes i és motiu de queixes per part dels participants.
- S'ha remarcat la falta d'il·luminació a les voreres.
- Hi ha mala accessibilitat al tram de Rambla de l'Avinguda (entre Glòries i València), ja que gran part del passeig és de sorra..
- Els creuaments són un dels elements més problemàtics d'aquest tram d'avinguda: són perillosos, les mitjanes són massa estretes i els semàfors duren molt poc en verd (no dona temps de creuar).
- Es posa de manifest que la zona més conflictiva és aquella en què hi conflüen les zones de rambla i bulevard i, alhora, travessen la Meridiana dos carrers molt transitats: Aragó i València.
- Entre els elements positius, els quals són molt minoritaris, trobem el reciclatge, el carril bici segregat entre Plaça de les Glòries i carrer València, el parc de Plaça de les Glòries i el transport públic.
- És important remarcar la dificultat dels veïns a l'hora de col·locar els elements positius al plànol.



- 1_ Imatge del procés de la dinàmica del plànol d'imatges
- 2_ Plànol obtingut després de la dinàmica 3

Font:
Pròpia

Dinàmica 3: Roda d'accions

RESULTATS DE LA RODA D'ACCIONS

RELACIONS NEGATIVES

Les relacions entre accions i qualitats negatives més usades pels participants, és a dir, les unions entre conceptes mitjançant els fils, van ser les següents:

- 1_ Molt trànsit – No creuar
- 2_ Poc atractiu – No passejar
- 3_ Molt trànsit – No asseure's
- 4_ Perillós – No creuar

		ACCIONS NEGATIVES									
		No creuar	No observar	No anar amb bici	No desplaçar-se	No jugar	No asseure's	No parlar	No córrer / no fer exercici	No comprar	No passejar
QUALITATS NEGATIVES	Molt trànsit										
	Sorollós										
	Poc comercial										
	Poc mobiliari Urbà i arbrat										
	No accessible										
	Poc atractiu										
	Poques zones de joc i estada										
	Creuaments inadequats										
	Perillós										
	Carrils bici inadequats										

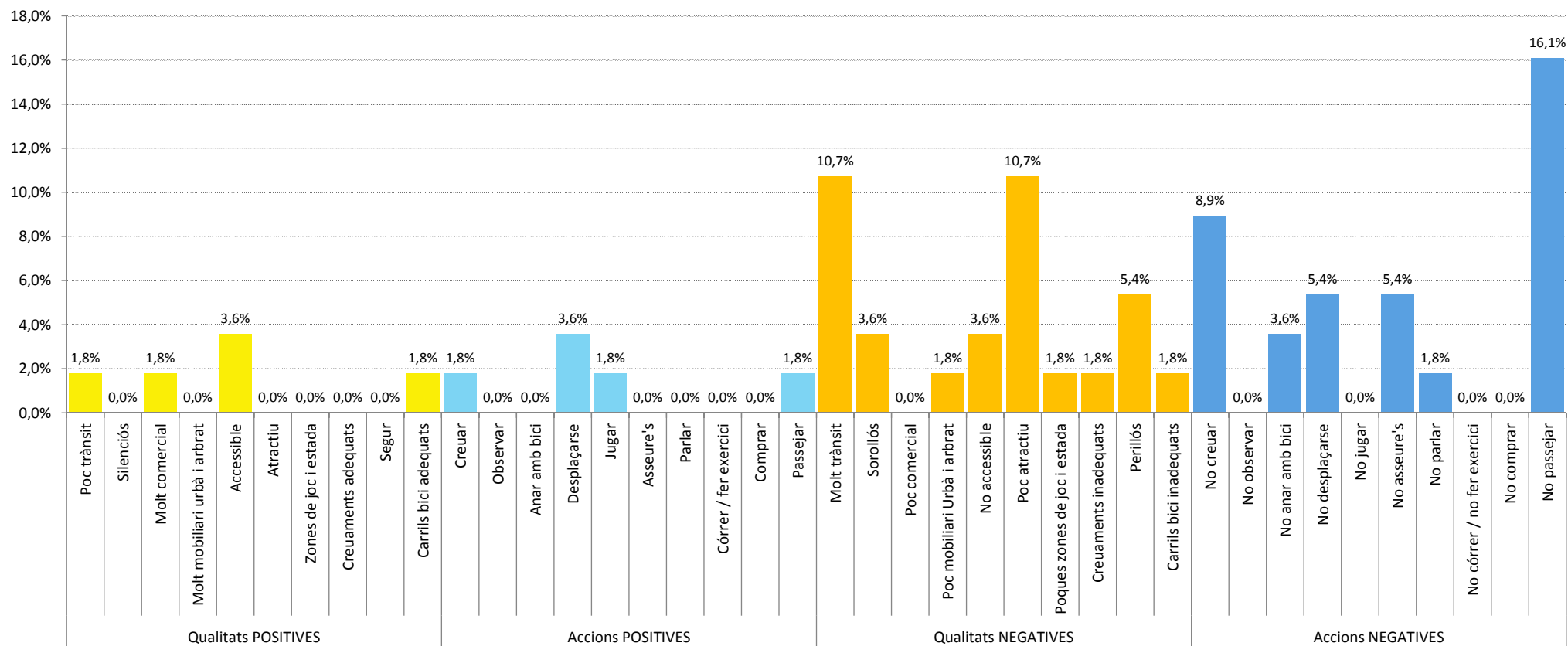
RELACIONS POSITIVES

Les relacions entre les accions i qualitats positives van tenir molt poc pes en els resultats globals de la roda d'accions. No obstant, se'n poden destacar les següents:

- 1_Accessible – Desplaçar-se
- 2_Accessible – Creuar
- 2_Carrils bici adequats – Desplaçar-se

		ACCIONS POSITIVES									
		Creuar	Observar	Anar amb bici	Desplaçar-se	Jugar	Asseure's	Parlar	Córrer / fer exercici	Comprar	Passejar
QUALITATS POSITIVES	Poc trànsit										
	Silenciós										
	Molt comercial										
	Molt mobiliari urbà i arbrat										
	Accessible										
	Atractiu										
	Zones de joc i estada										
	Creuaments adequats										
	Segur										
	Carrils bici adequats										

CONCEPTES A TÍTOL INDIVIDUAL



El conceptes “molt trànsit”, “poc atractiu” i “no passejar” han sigut els més utilitzats, amb entre un 70,7% i un 16,1% del total.

Els conceptes “no creuar”, “perillós”, “no desplaçar-se” i “no asseure’s” també han tingut força pes, tots ells

amb un percentatge d’entre un 8,9% i un 5,4% respecte del total.

Les qualitats que no van ser utilitzades per cap dels participants van ser “silenciós”, “molt mobiliari urbà”, “arbrat”, “atractiu”, “zones de joc i estada”, “creuaments adequats”,

“segur” i “poc comercial”.

Pel que fa a les accions que no van ser emprades, aquestes són: “observar”, “anar amb bici”, “asseure’s”, “parlar”, “córrer / fer exercici” i “comprar”.

CONCLUSIONS DE LA RODA D'ACCIONS A SANT MARTÍ

De les dades recollides en aquesta última dinàmica amb els veïns del Clot, podem concloure el següent:

- Es posa de manifest que les accions i qualitats negatives tenen un pes major tant en número d'unions com en la prioritat d'aquestes.
- Les qualitats negatives que més queixes han suscitat per part dels participants han sigut el trànsit i el poc atractiu, qualitats que fan d'aquest tram d'Avinguda un lloc inadequat per passejar i creuar còmodament.
- De nou, és important remarcar la dificultat dels participants a l'hora de relacionar els dos conceptes positius.
- El conjunt de qualitats i accions negatives representen gairebé el 80% del total, mentre que el conjunt de qualitats i accions positives representa, únicament, el 18% restant, posant de manifest el pes general de les valoracions negatives.



- 1_Imatges del procés de dinàmica de la roda d'accions
- 2_Roda d'accons resultat del Taller amb les entitats de La Sagrera

Font:
Pròpia

Resum dels tallers de participació ciutadana a Sant Martí

Les conclusions principals que es poden extreure a partir de les opinions i aportacions dels participants recollides als tallers de participació ciutadana, en representació dels diferents usuaris de l'Avinguda Meridiana dels barris de Sant Martí, s'han resumit i s'exposen a continuació.

Cal destacar, de nou, el fort predomini d'opinions negatives respecte de les positives, en general, per a tot el tram estudiat de l'Avinguda Meridiana.

MOBILITAT DE VIANANTS

- Es valora positivament l'avinguda en el sentit de l'accessibilitat, donat que es considera una via ràpida d'entrada. En canvi, el soroll, la perillositat i els creuaments inadequats fan de la Meridiana un lloc inadequat per moure's còmodament.

- Un dels pocs elements positius que s'ha remarcat de la Meridiana al llarg dels tallers, és el fet de que serveix per desplaçar-se, fet que reflecteix com, fins i tot quan es contemplen els aspectes positius de la l'Avinguda,

aquesta es considera com un lloc de pas.

- Es considera que hi ha trams molt poc freqüentats pels vianants, sent el trànsit rodat el protagonista.

- L'Avinguda actua de frontera al barri i talla la vida d'aquest, creant sensació de llunyania.

- Es reconeix que al tram de rambla de l'Avinguda no s'hi esta ni s'hi passa gaire, ja que no és massa utilitzat pels vianants.

VORERES

- La part de l'Avinguda entre Glòries fins al carrer València, és a dir, el tram on hi ha rambla central, és on hi ha menys comerços i menys gent passejant. En paraules d'alguns participants aquesta zona "està morta". La percepció general d'aquest tram és que es tracta d'un lloc àrid, buit, desèrtic i, en alguns trams, inaccessible.

- Les voreres laterals del tram on hi ha rambla central (de Plaça de les Glòries al carrer València) són massa estretes i incòmodes.

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 això comporta: soroll, perill, inseguretat, velocitat, depressió, angoixa, desconexió, contaminació, fum, embús, velocitat i caos.

- Hi ha consens respecte el tema de la velocitat dels vehicles: aquesta és considerada excessiva i això s'agreuja amb l'absència de radars, ja que els vehicles no respecte la velocitat màxima.

CREUAMENTS

- Els diferents creuaments al llarg del tram estudiat de l'Avinguda han estat mal valorats a les diferents dinàmiques del taller.

- Els participants tenen sensació d'inseguretat i perill a l'hora de creuar la Meridiana.

- Els semàfors duren massa poc en verd pels vianants, fet que causa que es quedin parats a les mitjanes (les quals són massa estretes) o a la rambla central.

IL·LUMINACIÓ

- Els participants opinen que hi ha una manca d'il·luminació a les voreres en molts dels trams de l'Avinguda

- La Rambla central de l'Avinguda queda molt fosca quan és de nit.

ARBRAT / MOBILIARI URBÀ / ZONES VERDES

- El paviment es troba, en molts trams, en mal estat.

- Hi ha molt poc arbrat i mobiliari urbà, fet que resulta en una Meridiana molt grisa i poc atractiva.

- Falta de zones de joc infantil al tram central de l'Avinguda entre la Plaça de les Glòries i el carrer València.

BICICLETA / CARRIL BICI

- A partir del carrer València, un cop el carril bici puja a la vorera, aquesta es troba plena d'obstacles, fet que dificulta el circular en bicicleta en aquell tram.

- El carril bici, en el seu canvi de passar d'estar segregat a estar sobre la vorera

(a partir del carrer València) presenta diferents conflictes. Part d'aquesta problemàtica ve donada pel fet de que el carril bici passa de ser de doble sentit a ser dos carrils de sentit únic i, els que venen de la vorera Llobregat ho tenen més difícil per accedir al nou carril, ja que han de creuar el passeig central.

- El carril bici segregat de doble sentit és un perill, donat que els vianants estan només acostumats a mirar els vehicles que venen en el sentit de circulació, i no ambdues bandes.

- A la vorera muntanya de l'Avinguda entre els carrers Aragó i València, les bicicletes van per sobre la vorera, la qual és molt estreta i fa que es produeixin conflictes entre vianants i ciclistes.

- Al carrer Rogent i Sèquia Comtal les bicicletes circulen molt depressa i suposen un perill pels vianants.

APARCAMENT / CÀRREGA I DESCARREGA

- Zones de càrrega i descàrrega insuficient en aquest tram d'Avinguda i proximitats.

- Excessives zones verdes que dificulten l'aparcament a visitants del barri o comerciants que treballen per la zona.

ALTRES

- Els comerciants del districte consideren que el tram de Glòries fins a València té molt poc comerç.

- Els pocs comerços que hi ha al tram de rambla són bars (i, la majoria, sense terrassa) i, per tant, és un lloc poc comercial.

PROPOSTES DELS PARTICIPANTS

- Reduir un carril de circulació per cada sentit per ampliar les voreres a banda i banda, especialment al tram entre els carrers Aragó i València.

- Millorar la il·luminació per la nit a la zona dels voltants del carrer Aragó amb Meridiana (Consell de Cent, Corunya, Antic de Bofarull)

- Alguns participants proposen eliminar el passeig central que va des de Plaça de les Glòries al carrer València i transformar aquest tram en bulevard ampliant les voreres laterals.

- Fer un passeig de vianants que enllaci Clot de la Mel i Clot-Rogent, obrint el carrer Concili de Trento.

- Peatonalitzar el tram del carrer Trinxant entre l'avinguda i C/ Mallorca.

- Plataforma única al tram de Meridiana des de c/Aragó a c/Independència.

- Peatonalitzar l'Avinguda Meridiana entre Plaça de les Glòries i carrer Consell de Cent.

- Reduir el trànsit al barri del Clot

- Donar continuïtat 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.

- Resoldre els problemes de convivència entre vianants i ciclistes des del respecte mutu i millor senyalització.

- Acabar la reforma del parc de la Meridiana amb Trinxant (Parc del Camp de l'Arpa), ja que poden existir problemes de seguretat per als infants com a conseqüència del seu disseny.

- Ampliar, millorar i potenciar les zones verdes al llarg de la Meridiana, ja que les zones adjacents com el Parc del Clot no són tan verdes i concentren força asfalt.

- Acabar les obres d'accessibilitat a l'estació de tren Clot-Aragó.

- Incrementar la oferta de transport públic a la Plaça de les Glòries.

- Habilitar més contenidors de recollida selectiva de residus, ja que a la zona del carrer València amb Meridiana estan molt distanciats entre si.

- Allargar la durada dels semàfors per als vianants.

- Que el carril bici segregat al costat del tram de rambla sigui unidireccional a ambdues bandes.

- Habilitar més zones blaves i de càrrega i descàrrega a l'alçada de Meridiana i Mallorca.

- Instal·lar més llocs habilitats per aparcar bicicletes.

- Millorar la senyalització al voltant de la Meridiana cap i des de les Glòries. Des de les Glòries per accedir a l'Eix Comercial del Clot i des de la Meridiana per indicar que a la zona de Glòries hi ha elements interessants com Encants Vells, el DHUB, etc.



Imatges del procés de realització del taller de participació a Nou Barris / Font: Pròpia

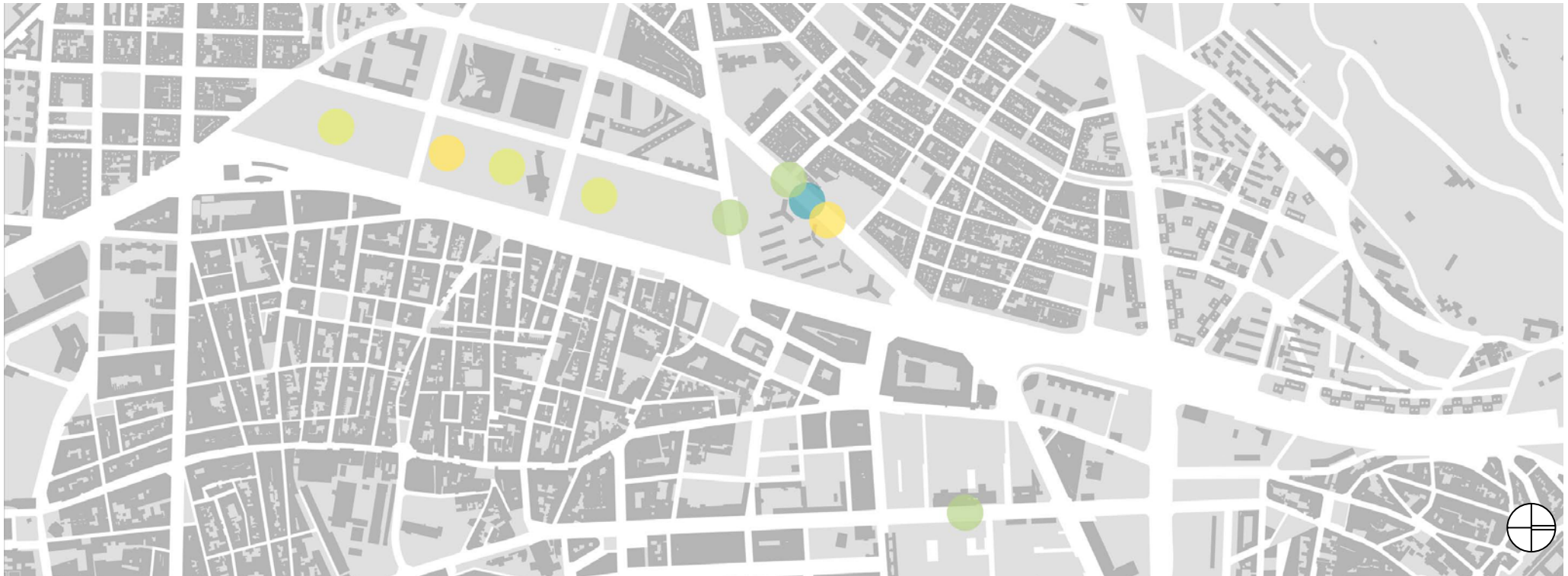
Annex 4 Tallers de participació ciutadana a Nou Barris i Trinitat Vella

Dinàmica: Plànol d'imatges

RESULTATS DEL PLÀNOL D'IMATGES

ICONES POSITIVES

En aquest taller van situar-se les següents icones positives:



- Transport públic
- Vehicles
- Semàfors
- Reciclatge
- Mobiliari urbà
- Parcs
- Paviment
- Accessibilitat
- Arbrat
- Carril bici
- Luminàries

En general, s'observa com la majoria de les icones positives han estat ubicades a l'espai del Parc de Can Dragó.



- Paviment: Icones ubicades a l'Avinguda Río de Janeiro, al Carrer Valldaura i al Passeig Torras i Bages, per ser considerats carrers i zones de passeig agradables.



- Arbrat: Icona situada a l'Avinguda Río de Janeiro, al ser aquesta el carrer de passeig per excel·lència dels barris de Porta, Prosperitat i annexes.



- Mobiliari Urbà: S'han col·locat icones a les pistes de bàsquet de Can Dragó, les quals funcionen molt bé i a l'Avinguda Rio de Janeiro



- Parcs: Es valora molt positivament els diferents espais del Parc de Can Dragó.

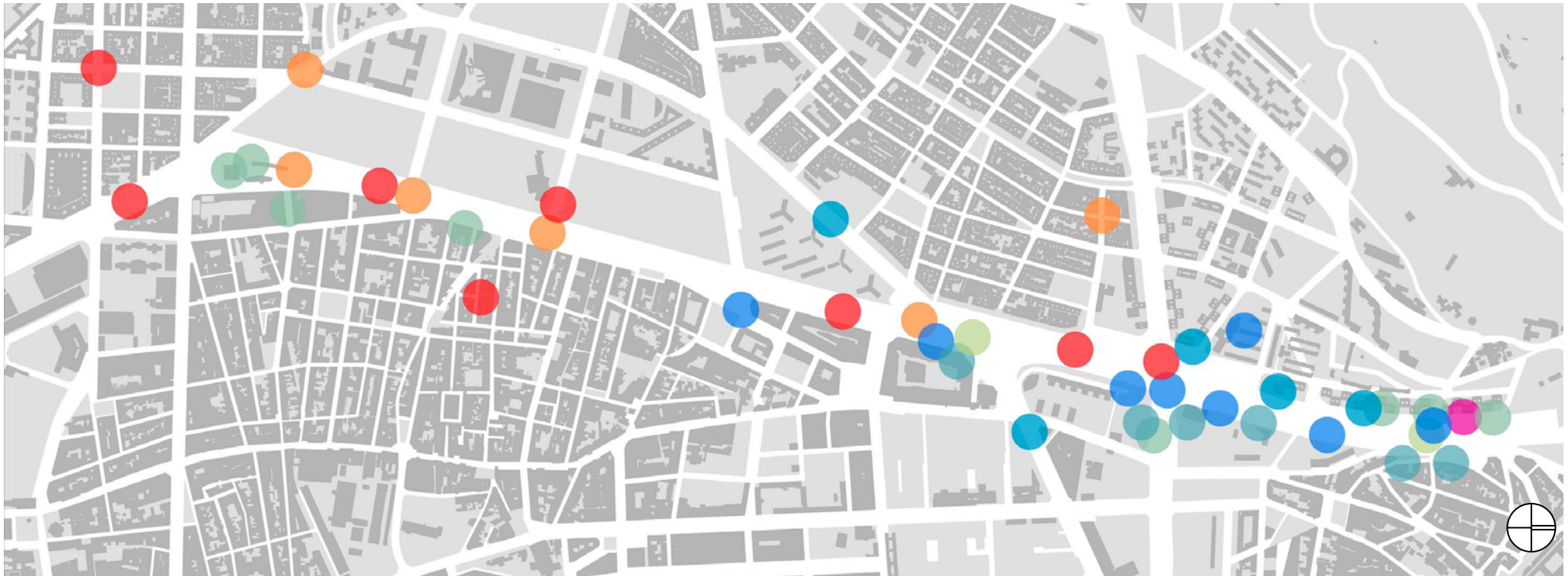
1_2_3_Imatges del procés de la dinàmica del plànol d'imatges

Font: Pròpia



ICONES NEGATIVES

Al plànol adjunt, s'especifica on han situat els participants els elements negatius:



- Transport públic
- Vehicles
- Semàfors
- Reciclatge
- Mobiliari urbà
- Parcs
- Paviment
- Accessibilitat
- Arbrat
- Carril bici
- Luminàries

En el cas de les icones negatives, s'observa que les valoracions negatives es reparteixen al llarg de tot el tram estudiat, a sobre de la mateixa Avinguda:



- Semàfors: Icones ubicades a la majoria de creuaments d'aquest tram d'avinguda: C/ Pintor Alsamora, C/ Roselló i Porcel, C/ Valldaura i Av. Rio de Janeiro amb Pg. Sta. Coloma. També s'ha col·locat una icona a la intersecció del c/ Sòcrates amb l'Avinguda per falta d'un creuament en aquest tram.



- Vehicles: Vàries icones situades a la calçada al llarg de tot l'àmbit d'estudi. També s'han col·locat icones a la intersecció del carrer Escòcia amb carrer de Vèlia, al carrer de Montpeller i a la intersecció del Carrer Roselló Porcel amb l'Avinguda.



- Accessibilitat: Icones situades a l'estació d'autobusos de Sant Andreu Arenal, a l'entrada de Barcelona, a l'alçada de Trinitat Nova, on el Mur de l'Avinguda i les barreres arquitectòniques dificulten la mobilitat de la gent gran i cadira de rodes.



- Luminàries: Icones situades al llarg de l'avinguda, sobretot entre el pont de Sarajevo i c/ Roselló i Porcel. També s'ha ubicat una icona al pont de Via Favència, on hi ha una important manca de visibilitat i il·luminació.



- Paviment: Icones ubicades al creuament del Passeig Valldaura i a la Meridiana a l'alçada del Pont de Sarajevo, on les voreres laterals són molt estretes.



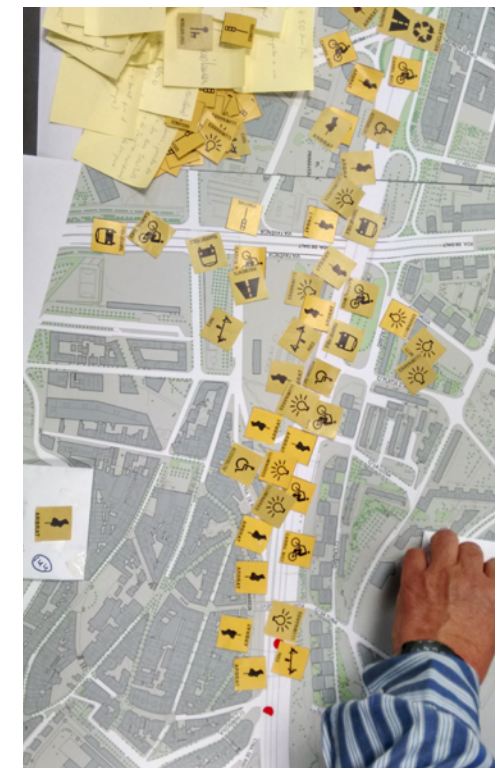
- Arbrat: Icones ubicades a la vorera mar al tram comprès entre el Pont de Sarajevo i Passeig Valldaura.



- Carril bici: Icones ubicades a l'Avinguda Río de Janeiro i Passeig de Santa Coloma, on falta carril bici, i diverses icones a l'Avinguda un cop passada Via Favència.



- Transport públic: Icona ubicada a la parada d'autobús de la Meridiana al peu del mur de la Trinitat Nova.



_Imatge del procés de la dinàmica del plànol d'imatges

Font: Pròpia

CONCLUSIONS DEL PLÀNOL D'IMATGES A NOU BARRIS I TRINITAT VELLA

En general, es pot concloure que les situacions descrites al mapa més sovint i que, per tant, tenen més rellevància, són les següents:

- Hi ha una elevada quantitat de vehicles al llarg de tota l'avinguda, ja que la icona dels vehicles negativa ha sigut la més utilitzada pels participants.
- S'ha remarcat la falta d'il·luminació a les voreres.
- Hi ha mala accessibilitat a l'entrada de Barcelona, a l'altura de Trinitat Nova, degut al mur de l'Avinguda i a l'elevada presència de barreres arquitectòniques, que dificulten la mobilitat.
- Els creuaments, de nou, són un dels elements més problemàtics del tram d'avinguda estudiat: són perillosos, i els semàfors duren molt poc en verd (no dona temps de creuar) i massa estona en vermell (elevats temps d'espera).
- Entre els elements positius, els quals són molt minoritaris, el més remarcat ha sigut el Parc de Can Dragó, considerat una excepció dins del conjunt de l'Avinguda.



1_2_ Imatge del procés de la dinàmica del plànol d'imatges

Font:
Pròpia



Resum dels tallers de participació ciutadana a Nou Barris i Trinitat Vella

Les conclusions principals que es poden extreure a partir de les opinions i aportacions dels participants recollides als tallers de participació ciutadana, en representació dels diferents usuaris de l'Avinguda Meridiana del districte de Nou Barris i dels barri de Trinitat Vella, s'han resumit i s'exposen a continuació.

De nou, cal destacar, el fort predomini d'opinions negatives respecte de les positives, en general, per a tot el tram estudiat de l'Avinguda.

MOBILITAT DE VIANANTS

- La relació entre la Prosperitat i Sant Andreu és molt important, ja que hi ha un trànsit important de vianants entre ambdós barris. Cal potenciar i cuidar les connexions entre ambdós barris a través de la Meridiana.

- Es comenta la situació que es dona a la sortida de l'Estació de Sant Andreu Arenal: es combina el gir a la dreta des de la Meridiana per agafar el c/Sòcrates i entrar a Sant Andreu amb la sortida de l'estació i la circulació pel lateral de l'avinguda, fet que pot originar algun tipus de conflicte entre els vehicles.

- Els participants consideren que l'avinguda és una via més per anar en cotxe que no caminant. No es tracta d'un lloc pel qual es pugui passejar amb nens i persones grans.

ACCESSIBILITAT

- A l'Estació d'autobusos de Sant Andreu Arenal s'observen les dificultats que tenen les persones amb discapacitat que han d'anar per fora o per darrere de les andanes, per la seva curta llargària, provocant situacions perilloses.

- L'avinguda és una barrera molt gran, un mur de separació molt ample amb Sant Andreu. A la pràctica, la gent no circula fluidament de Sant Andreu a Nou Barris.

- Es fa complicat accedir en cotxe al districte, ja que si no t'has ficat al lateral anteriorment, no es pot girar.

- A l'entrada de Barcelona, a l'alçada de la Trinitat Nova, es considera que hi ha una mala senyalització, una elevada accidentalitat i una gran quantitat de barreres arquitectòniques, que dificulten la mobilitat de la gent gran i persones amb cadira de rodes.

- Trinitat Vella és un punt on s'acumulen diversos factors que configuren un barri marginat, tancat, aïllat i amb una alta contaminació – tant acústica com ambiental –.

VORERES

- L'Av. de Rio de Janeiro és el carrer de passeig dels barris de Porta, Prosperitat i annexes per excel·lència. La valoració de la seva transformació és molt positiva.

- A partir de Rio de Janeiro, la Meridiana es transforma en quelcom més inhòspit, sense comerç ni botigues, amb pujades i baixades, amb molts canvis de vorera i molt incòmode.

- Les voreres del pas soterrat del passeig de Valldaura són massa estretes.

- A la Via Favència, l'existència de murs de formigó (central elèctrica) més una benzinera, fa que l'espai per als vianants sigui insuficient i molt deficient.

- Consideren que el tram de Glòries fins a València en format rambla és més agradable.

TRÀNSIT

- Es constata una vegada més la imatge de la Meridiana com a indret amb molt de soroll, fum i molta contaminació, originats pel trànsit elevat. Es considera que la Meridiana és una via per a cotxes.

- Com a resultat de l'alta intensitat de trànsit rodat, el soroll és un dels punts negatius més recurrents associats a l'Av. Meridiana. Els diumenges a la tarda el problema s'accentua.

- Proliferació de trànsit desviat de l'avinguda pels carrers del barri de Trinitat Nova, com a ruta alternativa (per anar a Via Júlia, Ronda de Dalt, etc.).

- Manca de respecte de la senyalització i de les normes de circulació al districte, en carrers adjacents a la Meridiana.

- Es considera que el carril VAO ha estat molt poc útil fins al moment.

CREUAMENTS

- El creuament de Meridiana i Ronda de Dalt és vist com una superposició de carreteres que agrada molt poc: punt de molt de soroll i poc amable, que esdevé un espai que genera inseguretat.
- Tots els creuaments d'aquest tram d'avinguda són percebuts com insegurs.
- Es reclama un pas de vianants per la Meridiana al final de l'estació d'autobusos de Fabra i Puig (a l'alçada del C/ de Sòcrates) per connectar millor Sant Andreu amb Nou Barris i el Parc de Can Dragó. Els altres passos de vianants estan situats a més de 200 metres de distància.
- Alguns semàfors de l'Avinguda, duren molt poc i són difícils de passar per a la gent gran amb problemes de mobilitat.
- El creuament de l'Avinguda Rio de Janeiro a Pg. Sta. Coloma i carrer Palomar es detecta com un punt d'inseguretat per on no ve de gust passar. S'ha d'esperar molta estona i el creuament és múltiple, es triga de 5 a 8 minuts i no es pot fer d'una sola vegada.

IL·LUMINACIÓ

- Al pont de Via Favència hi ha manca de visibilitat i il·luminació, fet que produeix molta foscor per sota. La sensació d'alguns participants és d'inseguretat si han de passar per allà.

ARBRAT / MOBILIARI URBÀ / ZONES VERDES

- Les pistes de bàsquet del c/ Pintor Alsamora amb Av. Meridiana (al parc de Can Dragó) tenen molt bona acollida i funcionen molt bé.
- El Parc de Can Dragó es valora molt positivament. És un espai lliure i verd que permet dur a terme activitats d'oci, passeig, esport, i que estableix un filtre amb la Meridiana.
- Seria convenient substituir progressivament els plataners per un arbrat més adequat a una via tan ampla com és la Meridiana.

BICICLETA / CARRIL BICI

- Es considera que circular amb bici per la Meridiana pot arribar a ser molt perillós, sobretot al tram nord.

- Es reclama un carril bici per l'Av. de Rio de Janeiro (entre Passeig de Valldaura i Av. Meridiana), que doni continuïtat als existents al Passeig de Valldaura i a la pròpia Av. de Rio de Janeiro (al sud del Passeig de Valldaura).

APARCAMENT / CÀRREGA I DESCARREGA

- Gran mancança de places d'aparcament de vehicles a la via pública al barri de la Prosperitat.
- Es proposa la creació d'una zona d'aparcament dissuasiu a l'entrada de Barcelona, a Torre Baró o proximitats, per tal de reduir el volum de trànsit entrant a la ciutat per la Meridiana.
- Zones de càrrega i descàrrega insuficient al Districte de Nou Barris.

TRANSPORT PÚBLIC

- S'hauria de millorar la connexió en transport públic entre Nou Barris i el CAP Sant Andreu (Av. Meridiana)
- Es critica fortament la parada de bus ubicada a la Meridiana al peu del mur de la Trinitat Nova, considerat com un lloc inhòspit.

MUR

- Els veïns i veïnes de Trinitat Nova posen de manifest la situació d'aïllament que ha suposat la construcció de murs, cada cop més alts, i de pantalles que es consideren horroroses per al barri. Aquest mur representa una barrera i impedeix la connexió entre ambdós costats de l'Avinguda, dificultant els creuaments.
- Els murs de formigó del carril Bus-VAP ha provocat que la barrera de la Meridiana passi de ser una autovia a ser una autopista.

ALTRES

- Els comerciants del districte demanden que manquen més indicatius de l'existència d'un centre i d'un passeig comercial que arrenca a la zona de Fabra i Puig.
- Es considera que l'Heron City i El Corte Inglés tenen una sèrie de privilegis que altres eixos comercials no tenen: disposen d'un carril propi per girar a l'esquerra venint per la Meridiana des del centre de Barcelona i està senyalitzat en gran.

- Els comerciants consideren que el districte de Nou Barris, amb 170 mil habitants aproximadament, té moltes necessitats comercials.

PROPOSTES DELS PARTICIPANTS

- Fer de la Meridiana una avinguda contínua per passejar: amb voreres als dos costats, des de Fabra i Puig fins a Trinitat.

- Facilitar el pas dels vianants entre l'Avinguda Rio de Janeiro i el carrer Palomar.

- Millora dels carrils bici, mitjançant l'ampliació dels passos del carril bici i donar continuïtat als trajectes per comunicar els diferents barris.

- Carril bici segregat al llarg de tota l'Avinguda.

- Ús del carril lateral de l'Avinguda (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.

- Pacificació de l'Avinguda Meridiana i adaptar els temps semafòrics en verd dels creuaments de l'Avinguda per a gent gran. Major regulació de la velocitat per disminuir-la i reducció dels carrils de circulació.

- Reduir l'impacte del trànsit desviat de la Meridiana cap a Trinitat Nova.

- Creació d'una zona d'aparcament dissuasiu a l'entrada de Barcelona.

- Potenciació de mitjans alternatius: més transport públic, més bicis i més caminar. Fomentar també el transport públic a la gent que ve de fora de Barcelona.

- VAO fins a c/ Fabra i Puig per augmentar l'eficiència del transport públic interurbà.

- Millorar la relació de la Meridiana amb Fabra i Puig i amb la Via Júlia (Ronda de Dalt), a nivell de senyalística, promoció d'eixos i configuració urbana.

- Difondre els punts d'interès turístic de Nou Barris (Can Basté, castell de Torre Baró, la casa de les Aigües, les casetes de la Plaça Santa Eulàlia, el Parc Central, la seu del districte, la Plaça Virrei Amat, etc.).

- Crear un bus turístic des de la Meridiana pels barris del voltant per difondre els atractius del districte.

- Completar l'atractiu de Can Dragó amb més serveis (pels runners, de lloguer de bicis, etc.).

- Els comerciants proposen crear més hotels al districte de Nou Barris i més parades de taxi a punts clau.

- Millorar la pavimentació i sonorització de l'Avinguda amb un terra anti-soroll a la calçada de la Meridiana.

- Millorar els entorns de la Via Favència.

- Reduir les barreres arquitectòniques a la zona nord i carrils laterals de la Meridiana.

- Fer una llosa per sobre de la Meridiana que uneixi les dues Trinitats, ampliant el Pont de Sarajevo.