



PACTE PER UN MODEL DE BARRI AL GUINARDÓ

Treball elaborat conjuntament per l'Associació
de Veïns i Veïnes Joan Maragall del Guinardó i la
Coordinadora d'Entitats del Guinardó.

Juliol de 2017



1. EL PACTE 3

- 1.1. Objecte d'aquest treball 3
- 1.2. Justificació del pacte 4
- 1.3. Barreres i dèficits a corregir 5
- 1.4. Idea de l'actuació i criteris principals 14
- 1.5. Planificació temporal de les actuacions 21

2. DESCRIPCIÓ DETALLADA DE LES ACTUACIONS PER LA MOBILITAT 22

- 2.1. Superilla 23
- 2.2. Potenciar tres centralitats 24
- 2.3. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament 25
- 2.4. Bicicleta 33
- 2.5. Autobús 35
- 2.6. El vehicle privat 38
- 2.7. Escales mecàniques 41
- 2.8. Camins escolars 42
- 2.9. Actuacions complementàries 43

3. PRIORITATS DE LES ACTUACIONS 46

4. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA 47

1. EL PACTE

1.1. Objecte d'aquest treball



L'objecte d'aquest treball és el d'aportar eines i instruments de debat per a la definició d'un **Pacte per un model de barri del Guinardó**, que conflueixi en un compromís entre la Ciutadania i l'Ajuntament, amb la finalitat d'orientar les polítiques destinades a la millora de la mobilitat, del comerç i del valor patrimonial, com a complement a la millora i ampliació dels equipaments i els espais lliures.

Amb aquest document es demana **pactar un model de barri** que maximitzi el seu potencial i minimitzi els dèficits actuals. El pacte és, en aquest punt del procés, entre l'Associació de Veïns i Veïnes Joan Maragall i la Coordinadora d'Entitats del Guinardó, representatives de l'activitat social i comercial al barri. La voluntat és ampliar el pacte amb l'Ajuntament, i donar-lo d'una autoritat social més àmplia amb un procés participatiu coordinat conjuntament.

1. EL PACTE

1.2. Justificació del pacte



La proposta de promoure un **Pacte per un model de barri al Guinardó** és el resultat de la voluntat de consensuar -entre la Ciutadania i l'Ajuntament- els objectius generals per al futur del barri i les prioritats d'actuació.

La implantació de polítiques destinades al foment de la qualitat de vida als barris (urbanístiques, socioculturals, econòmiques, etc.), juntament amb les polítiques de mobilitat impulsades per l'Ajuntament, requereixen d'una visió clara de la singularitat del barri del Guinardó i del seu potencial de desenvolupament.

Acordar un **Pacte per un model de barri** permet que l'Ajuntament orienti amb més eficàcia les actuacions que proposa i facilita l'entesa entre l'Administració i la Ciutadania en el procés participatiu; però també permet que la Ciutadania orienti, de forma coordinada, les propostes que planteja a l'Ajuntament. Complementàriament, un pacte promou el debat i la implicació ciutadana i municipal dins del barri i amb la resta de la ciutat.

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (I)



En general, el barri presenta dèficits en la qualitat de l'espai públic, atenent als estàndards que la ciutat aplica en altres barris (mobiliari urbà uniforme, soterrament d'instal·lacions, carrers per a vianants, voreres contínues, camins escolars, foment de la bicicleta, etc.). Així mateix, presenta **unes barreres estructurals**, juntament amb uns **dèficits en la definició d'un model de barri**.

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (II)



Barreres estructurals

En barri presenta unes barreres que són estructurals, que representen un condicionant i alhora un element a considerar per al futur model. Barreres estructurals:

- 1. Orografia complexa.** L'orografia presenta forts desnivells, fet que condiona la mobilitat pels veïns i veïnes, així com barreres físiques i simbòliques que fragmenten el territori.
- 2. Fractures viàries.** La ciutat ha planificat la fractura en diagonal pel barri amb la Ronda del Guinardó i, posteriorment, amb l'obertura del carrer Teodor Llorente. Aquesta situació ha fracturat el teixit original del barri, ha segmentat els àmbits residencials i ha provocat el deteriorament de l'activitat econòmica i comercial, afectada per aquestes actuacions durant dècades.
- 3. Característiques de l'edificació.** El barri del Guinardó té una recorregut històric, en el que s'han sobreposat diferents models de barri. Com a resultat, el barri està sobreedificat, no disposa de prou places d'aparcament (provocant l'ocupació dels carrers per part dels cotxes, en detriment dels vianants) i mostra una paisatge urbà heterogeni i dispers.

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (III)



Dèficits en la definició d'un model de barri

S'observen dèficits en la concepció del barri que es poden corregir mitjançant l'estímul de polítiques d'actuació determinades. Dèficits a corregir per a l'estímul d'un model de barri que orienti les actuacions futures:

1. **Mobilitat (I)** - Absència de centralitat definida.
2. **Mobilitat (II)** - Absència d'una xarxa que estructurari el barri per als vianants.
3. **Mobilitat (III)** - Dèficits i actuacions pendents o amb potencial de millora.
4. **Comerç** - Absència d'un teixit comercial definit.
5. **Patrimoni** - Absència d'una identitat patrimonial reconeguda.
6. **Equipaments i espais lliures** - Actuacions pendents i espais amb potencial de desenvolupament.

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (IV)



1. **Mobilitat (I) - Absència de centralitat definida**

El barri no disposa d'una centralitat clara que orienti les prioritats i les línies d'actuació en matèria de mobilitat, comerç, patrimoni, equipaments i espais lliures.

S'identifiquen múltiples i disperses polaritats. Dins del barri, destaquen el Mercat del Guinardó/CAP Guinardó; el Mas Guinardó; el complex d'equipaments situats a l'àmbit comprès entre el carrer Telègraf, l'avinguda de la Mare de Déu de Montserrat, el carrer Cartagena i la ronda del Guinardó; l'àmbit definit pel nou accés a l'Hospital; la plaça del Nen de la rutlla; i les placetes del Guinardó, Catalana, de Carles Cardó Sanjuan i del carrer Escornalbou. Al seu perímetre, s'identifiquen les polaritats definides per la Torre Llobeta, la plaça Maragall, el CAP Maragall, els jardins de Can Miralletes i (potencialment) el futur parc dels antics "Talleres Muñoz" (a la pedrera de Can Vélez).

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (V)



2. **Mobilitat (II) - Absència d'una xarxa que estructurí el barri per als vianants**

El barri disposa d'una xarxa estructural per als vehicles que ha estat arranjada per al passeig i el comerç (Passeig Maragall, Ronda del Guinardó - Teodor Llorente i Avinguda Mare de Déu de Montserrat; però no disposa d'una xarxa interior que estructurí el barri. No existeix una xarxa per als vianants definida que comuniqui les diferents polaritats del barri, ja que les vies principals, orientades al transport rodat, no les comuniquen.

Altrament, els dèficits d'aparcament del barri dificultin la transformació dels carrers en espais preferents per als vianants. Les polítiques destinades a l'ús del transport públic són benvingudes però insuficients per eliminar els cotxes aparcats als carrers i permetre desenvolupar xarxes estructurals per als vianants a l'interior del barri.

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (VI)



3. **Mobilitat (III) - Dèficits i actuacions pendents o amb potencial de millora**

Dèficits en el disseny de l'espai públic (escales automàtiques insuficients, amplada estreta de les voreres, carrers sense sortida, senyalització insuficient dels camins escolars i altres); i actuacions pendents o amb potencial de millora en matèria de mobilitat (transport públic, transport privat i bicicleta).

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (VII)



4. Comerç - Absència d'un teixit comercial definit

Degut a les absències de centralitat i d'una xarxa que estructurari el barri pels veïns, el Guinardó no té un teixit comercial de qualitat, definit i centralitzat que dinamitzi l'activitat econòmica i la vida social. Aquesta informació es veu corroborada per les dades facilitades pel Gabinet Estudis Econòmics, presentades el mes de novembre de 2016 al Mas Guinardó.

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (VIII)



5. Patrimoni - Absència d'una identitat patrimonial reconeguda

Resultat d'un procés històric, tot i el reconeixement de la identitat històrica del barri del Guinardó, en el marc de les polítiques de protecció del patrimoni urbanístic de la ciutat de Barcelona, es constata que el patrimoni arquitectònic del barri no s'ha protegit correctament i no disposa de criteris estètics i compositius uniformes.

1. EL PACTE

1.3. Barreres i dèficits a corregir (IX)



6. Equipaments i espais lliures - Actuacions pendents i espais amb potencial de desenvolupament

Al barri hi ha actuacions pendents de desenvolupar, d'acord amb les determinacions que estableix el Pla General Metropolità, en matèria d'equipaments i espais lliures; juntament amb actuacions amb un potencial de millora.

1. EL PACTE

1.4 Idea de l'actuació i criteris principals (I)



Idea de l'actuació

Buscar un punt intermedi entre un barri amb una polaritat dispersa, atomitzada, i un barri amb una única polaritat (central o lineal), com succeeix als barris històrics.

Es proposa un model de barri que s'integri amb l'entorn i s'articuli interiorment, estructurant i dinamitzant tres centralitats principals i incorporant la resta de polaritats al seu voltant, per al foment de l'activitat social, cultural i comercial.

Aquest model s'ha d'incorporar a les actuacions proposades per l'Ajuntament, en matèria de mobilitat, comercial, patrimonial i de dotació d'equipaments i espais lliures.

1. EL PACTE

1.4 Idea de l'actuació i criteris principals (II)



Criteris principals

1. **Mobilitat.**

- Superilla.
- Potenciar tres centralitats principals.
- Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament.
- Bicicleta
- Autobús
- El vehicle privat
- Escales automàtiques
- Camins escolars
- Actuacions complementàries

2. **Comerç** - Dinamització comercial i millora de l'espai públic.

3. **Patrimoni** - Recuperació, preservació i dinamització d'una identitat patrimonial reconeguda.

4. **Equipaments i espais lliures** - Completar les actuacions pendents i altres actuacions de millora.



1. EL PACTE

1.4 Idea de l'actuació i criteris principals (III)

Criteris principals

1. Mobilitat.

Potenciar tres centralitats principals, creant una jerarquia d'eixos per als vianants (complementària a l'existent) en paral·lel a donar una resposta al dèficit d'aparcaments. Juntament amb la promoció del transport públic calen espais alternatius als vehicles per recuperar els carrers per als vianants i actuacions de millora de l'espai públic i la mobilitat en general.

- **Superilla: zonificació del barri en zones pacificades i vies estructurals.**
- **Potenciar tres centralitats principals**
- **Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament**
- **Altres actuacions:** Bicicleta / Autobús / El vehicle privat / Escales mecàniques / Camins escolars / Actuacions complementàries

1. EL PACTE

1.4 Idea de l'actuació i criteris principals (IV)



Criteris principals

2. Comerç - Dinamització comercial i millora de l'espai públic.

Estímul de polítiques conjuntes de dinamització comercial i actuacions urbanístiques, vinculades a la millora de l'ús de l'espai públic. **Creació d'eixos cívics**, vinculats als eixos per a vianants proposats (obres d'urbanització), per al foment de la dinamització de la mobilitat dels vianants i l'estímul de l'activitat comercial al barri. Exemple: **Passatge Llivia i Carrer de la Garrotxa**.



Comerç al detall



Serveis



Locals tancats

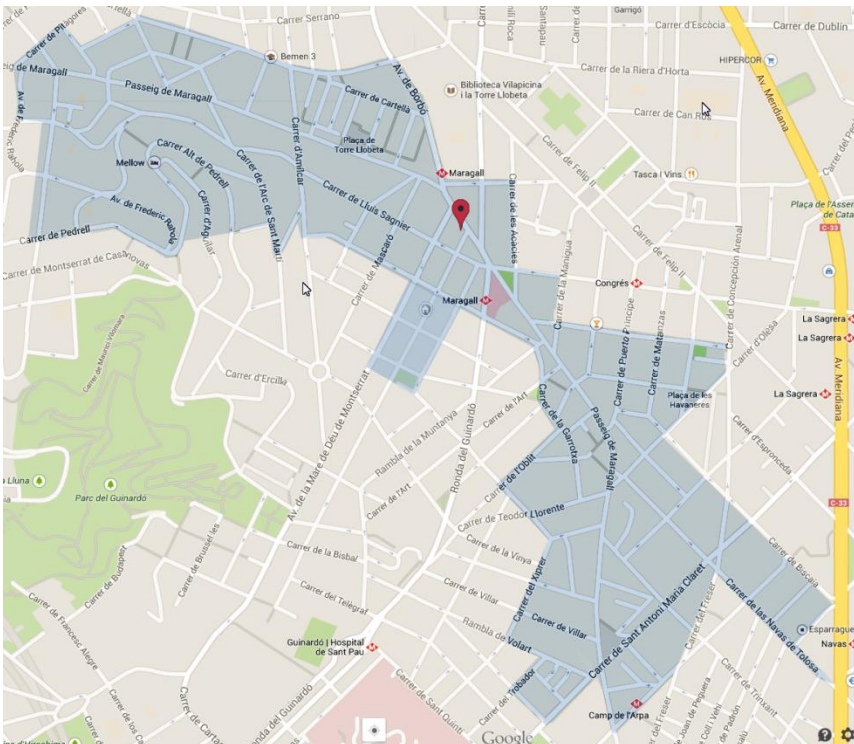
1. EL PACTE

1.4 Idea de l'actuació i criteris principals (V)



Criteris principals

2. Comerç - Dinamització comercial i millora de l'espai públic.



Eix Maragall 2017

Font del mapa: Eix Maragall 2017

Comerciants de l'Avinguda Mare de Déu de Montserrat (ACEM - CEG) demanen doble sentit a l'avinguda, per dinamitzar el comerç.

Així mateix, es proposa la conveniència d'allargar el tram inferior de l'Avinguda Mare de Déu de Montserrat que actualment forma part de l'Eix Maragall.

1. EL PACTE

1.4 Idea de l'actuació i criteris principals (VI)



Criteris principals

3. **Patrimoni** - Recuperació, preservació i dinamització d'una identitat patrimonial reconeguda.



Grau de protecció del patrimoni urbanístic 2017
(veure el plànol 04)

Font del mapa: Elaboració pròpia

Ampliació del grau de reconeixement del valor patrimonial del barri (**Catàleg de patrimoni municipal** i de la història urbana); i replantejament del paisatge urbà, amb l'ampliació dels criteris estètics i compositius que afecten a l'espai públic (**Normes Urbanístiques**), a les obres de rehabilitació i obra nova al barri, que fomenti un estil més uniforme que el que ofereix l'actual. Adquisició de les finques qualificades com a equipaments i amb valor històric (**Torre Garcini** i, per proximitat, de finca “La Jungla”).

1. EL PACTE

1.4 Idea de l'actuació i criteris principals (VII)



Criteris principals

- 4. Equipaments i espais lliures** - Completar les actuacions pendents i altres actuacions de millora.



Construcció dels equipaments i els espais lliures pendents d'executar (Museu del Moble Antic, Auditori, Torre Garcini, Jardins del Dr. Pla i Armengol, Parc de Can Vélez), i actuacions de millora en els existents (Parc del Guinardó i altres).

Actuacions als equipaments i espais lliures
(veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia

1. EL PACTE

1.5. Planificació temporal de les actuacions



Les actuacions proposades es comprenen com un tot, que orienti les actuacions al llarg dels anys, però també incorpora la definició d'actuacions prioritàries (**veure l'Apartat 3**), per orientar la presa de decisions a curt termini.

2. DESCRIPCIÓ DETALLADA DE LES ACTUACIONS PER LA MOBILITAT



Ens plantegem la mobilitat dins d'un context global del barri. Amb els seus equipaments, zones d'esbarjo, el seu patrimoni, el seu caràcter, la seva bellesa (o no) i, per suposat la manera de moure's de la gent.

Tots els elements s'entrellacionen de forma que també condicionen el disseny general.

Algunes propostes de canvis venen donades per donar contingut a d'altres.

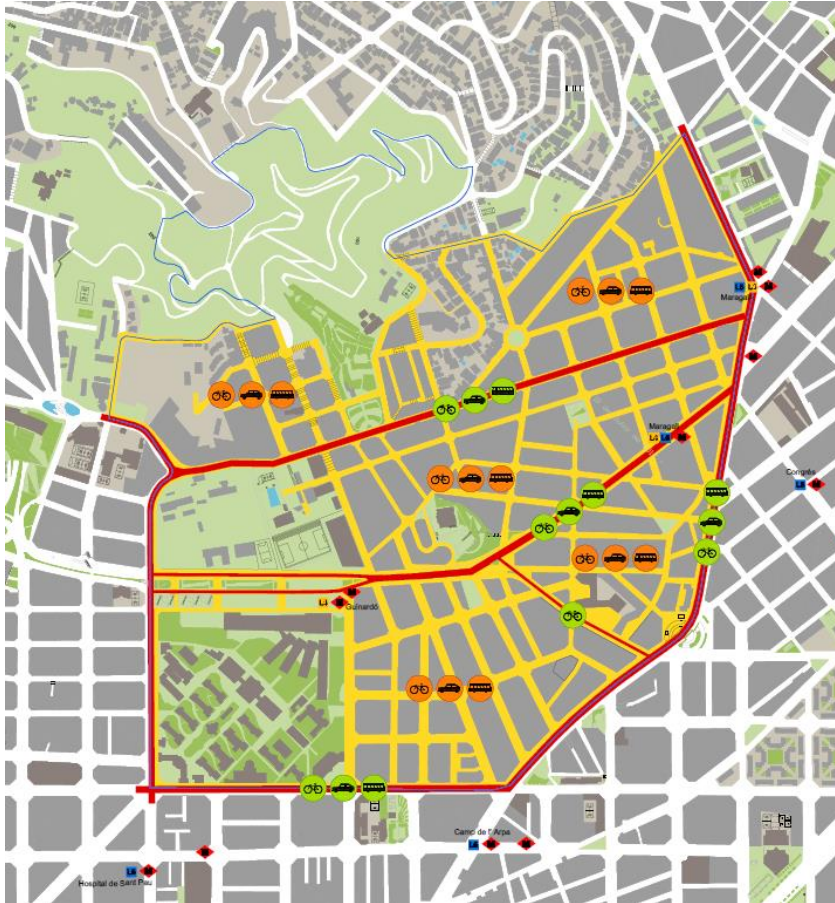
Índex

- 2.1. Superilla
- 2.2. Potenciar tres centralitats
- 2.3. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament
- 2.4. Bicicleta
- 2.5. Autobús
- 2.6. El vehicle privat
- 2.7. Escales mecàniques
- 2.8. Camins escolars
- 2.9. Actuacions complementàries

2.1. MOBILITAT. Superilla



Zonificació del barri en zones pacificades i vies estructurals.



El model de «superilla» proposat presenta una pacificació del transit interior del barri, però sobretot l'ocupació per part dels vianants, i el manteniment de les actuals vies estructurals que enllacen amb la resta de la ciutat.

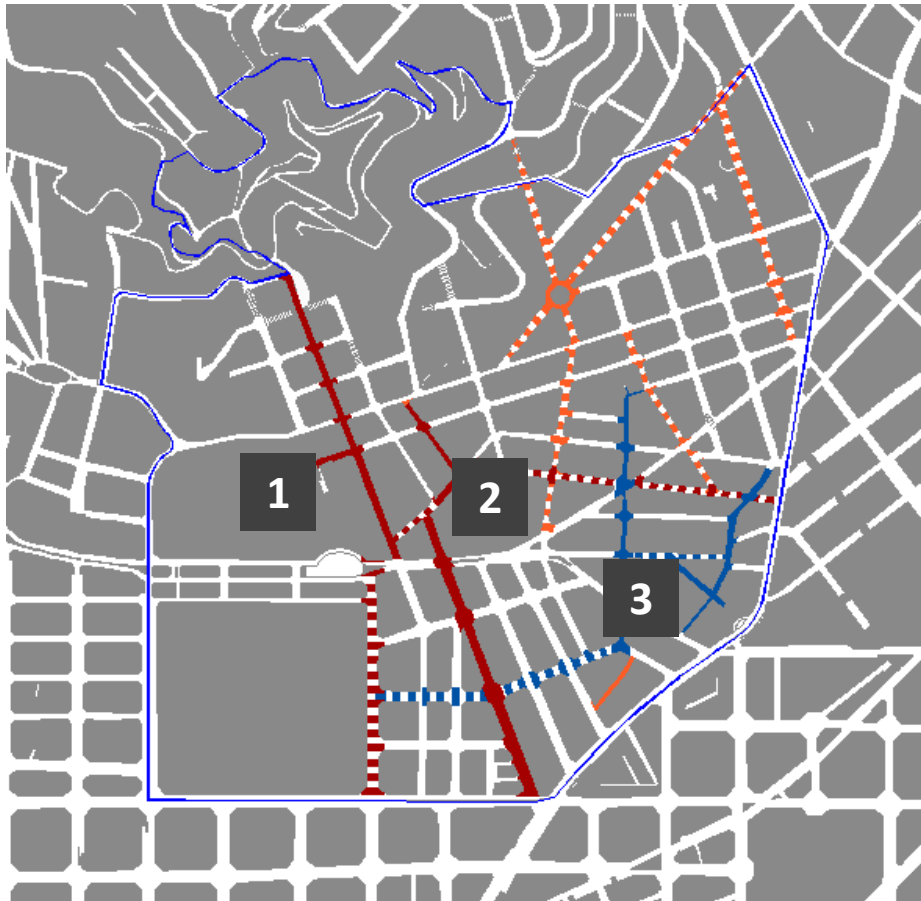
Superilla (veure el plànol 03)

Font del mapa: Elaboració pròpia

2.2. MOBILITAT. Potenciar tres centralitats



Orientar les actuacions estratègiques al foment d'aquestes tres polaritats, per a l'estímul de l'activitat sociocultural i comercial.



- 1. Complex Torrent d'en Melis.** Illa compresa pel carrer Telègraf, l'avinguda de la Mare de Déu de Montserrat, el carrer Cartagena i la ronda del Guinardó.
- 2. Mas Guinardó.** Inclou la millora dels accessos des de la Ronda del Guinardó.
- 3. Illa Mercat i Serveis.** Mercat del Guinardó, CAP Guinardó i d'altres equipaments.

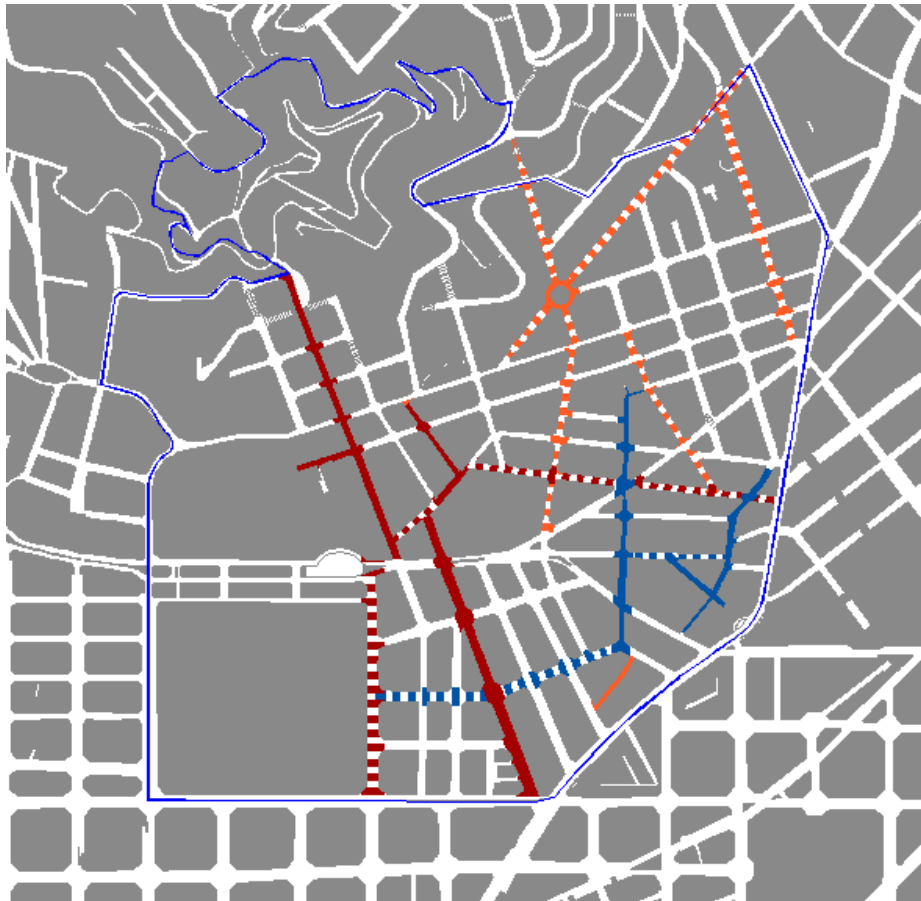
Polaritats (veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia



2.3. MOBILITAT. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament (I)

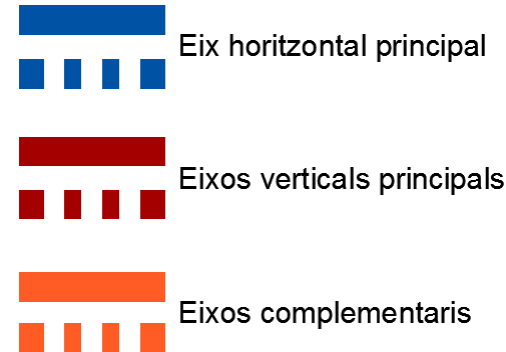
EIXOS



Eixos (veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia

Llegenda



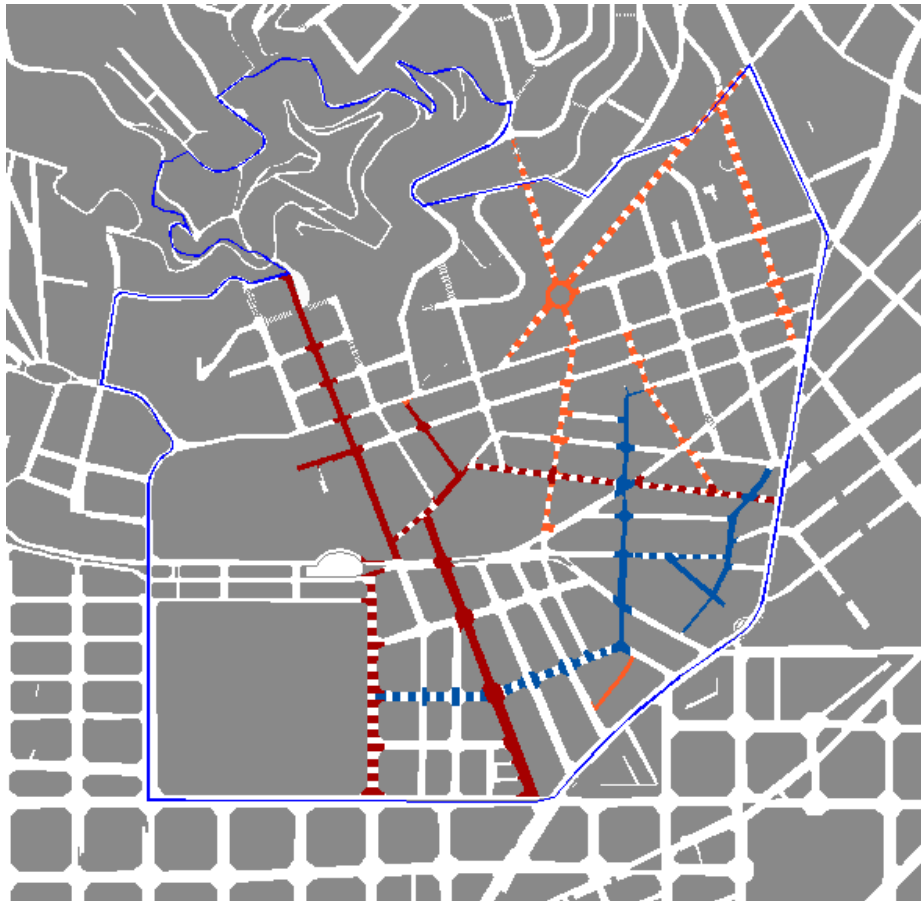
Les trames contínues representen la transformació del carrer per a l'ús preferent de vianants, amb la calçada al nivell de la vorera i compatible amb el pas de vehicles (amb capacitat de ser restringit). En els carrers de fins a deu metres d'amplada exclou els vehicles aparcats i en la resta restringir el seu aparcament.

Les trames discontinúes representen la transformació del carrer incorporant millores per als vianants i restriccions per a l'aparcament. Les voreres són contínues, en alçada i en el recorregut, i els vehicles s'hi subordinen.



2.3. MOBILITAT. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament (II)

EIXOS



Eixos (veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia

Fer un barri agradable passa per fer uns **eixos cuidats i agradables**, que tinguin en compte l'accessibilitat i la facilitat per al seu passeig i amb una oferta de comerç, serveis i petits tallers que li donin sentit.

Per això s'estableixen una sèrie d'eixos de pas per a vianants que haurien de tenir certes característiques: Vorera contínua elevada que substituiria els passos de vianants desplaçats imposats per Tràfic. S'exceptuarien els punts que coincideixin amb el pas del Bus del barri.



2.3. MOBILITAT. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament (III)

DOS EIXOS HORIZZONTALS PRINCIPALS



Eixos horitzontals principals (veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia

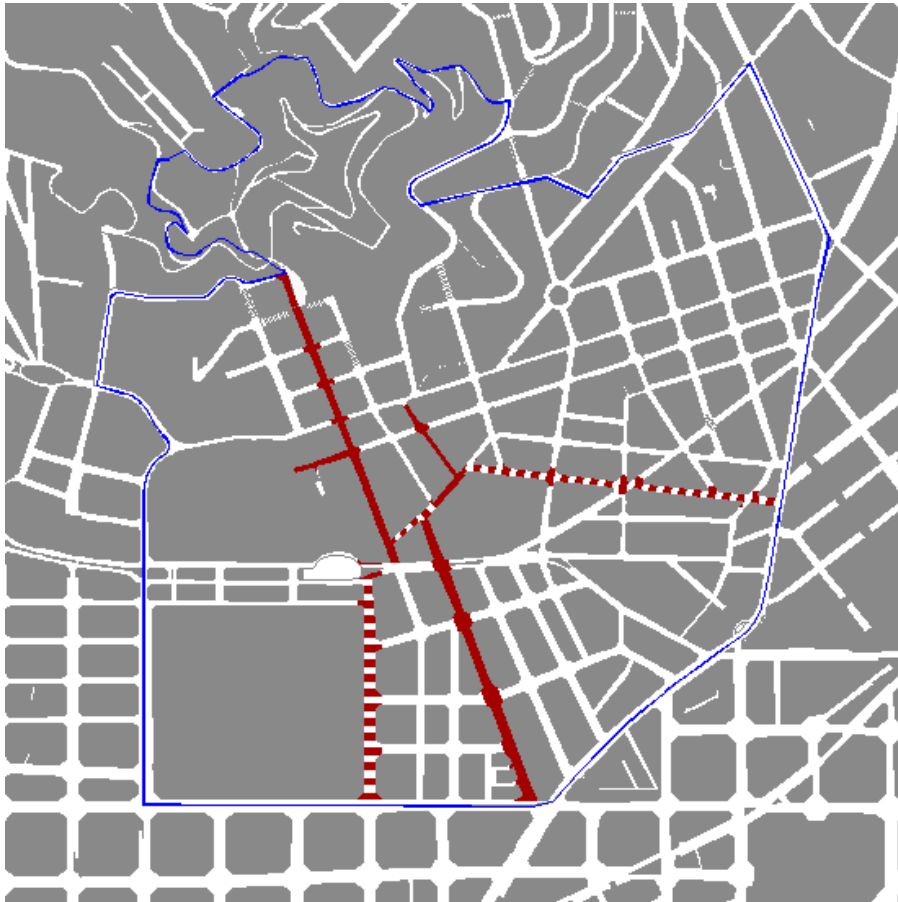
1. **Eix: Ptge Llivia – C. Xiprer – C. Torre Vélez.** Connectant la Pl. del Guinardó fins al C. de Sant Quintí i en un futur entrar a l'interior dels jardins de l'Hospital per poder accedir fins al Carrer Cartagena, al Baix Guinardó, passant pel Mercat, el CAP i la Torre Garcini.
2. **El carrer de la Garrotxa** és el tram més ben conservat de l'antiga carretera d'Horta, i cal potenciar-lo tant com a carrer preferent de vianants com activar el seu paisatge. Aquesta actuació va acompanyada de la intervenció als carrers **Dr. Valls** i **Oblit** (retirada dels vehicles aparcats i preferència per a vianants), que enllacen la Plaça Maragall amb l'Església dels Mínims i el Mercat del Guinardó.

NOTA SOBRE EL **CARRER GARROTXA**: La carretera d'Horta sortia del Portal Nou i, en direcció nord, arribava al Guinardó a través del carrer del Freser. L'actual passeig de Maragall ocupa en bona part el seu espai. La construcció del tramvia elèctric d'Horta el 1901 passava per aquest tram de l'antiga carretera, però, per necessitats tècniques, obrí un nou pas entre Escornalbou i Rambla de la Muntanya.



2.3. MOBILITAT. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament (IV)

TRES EIXOS VERTICALS PRINCIPALS, que uneixi el barri amb l'entorn i articuli el barri al seu interior, minimitzant les barreres urbanístiques i orogràfiques.



Eixos:

1. **La Rbla. Volart - C. del Juliol - Mas Guinardó - Ptge. Garrofers - Plaça del Nen de la Rutlla** (d'interès històric, uneix el Parc del Guinardó amb Camp de l'Arpa).
2. **C. Sant Quintí - Telègraf - Parc del Guinardó**, incorpora un tram del C. Varsòvia (uneix equipaments del barri i el Parc del Guinardó amb el Clot).
3. **C. Art - C. Maspons i Lladrós - Pl. de Salvador Riera - Mas Guinardó** (uneix el Mas Guinardó amb Els Indians).

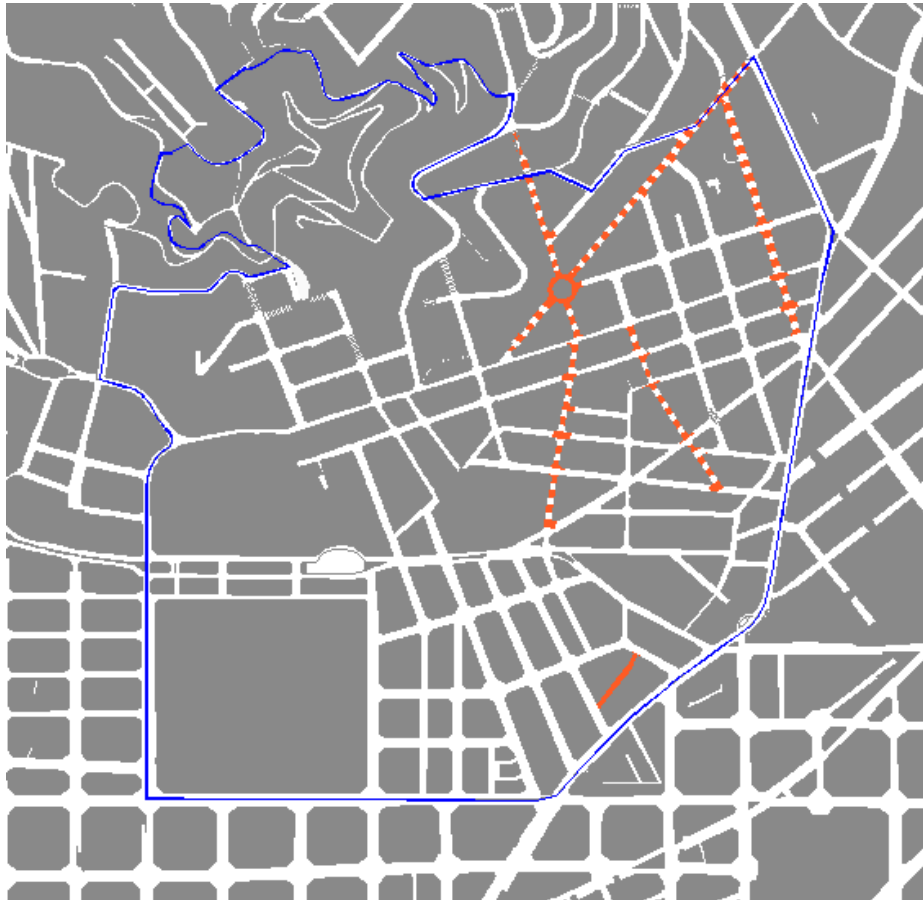
Eixos verticals principals (veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia



2.3. MOBILITAT. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament (V)

VIES COMPLEMENTÀRIES als eixos horitzontals i verticals proposats, que millorin l'articulació del barri.



Eixos:

1. **C. Lluís Sagnier** (uneix el C. Amílcar amb el C. Garcilaso).
2. **Periodistes - C. d'Anna Maria Martínez** (uneix les Pl. del Guinardó i Carles Cardó Sanjuan).
3. **C. Vinyals - Llobet i Vall-Ilosera.**
4. **C. Amílcar**, ampliant voreres amb un carril per vehicles i eliminant les places d'aparcament.
5. **Passatge Garcini.**

Eixos complementaris (veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia



2.3. MOBILITAT. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament (VI)

No es pot planificar un barri pacífic sense eliminar el transit de vehicles privats, donant prioritat al transport públic. Però com que, per molt que vulguem deseducar obligatòriament al ciutadà per a que no compri un cotxe, ens topem amb la realitat: **On posem els cotxes?**

És clar que calen pàrkings públics, econòmics, rotatoris etc. tot sota un punt de vista de servei públic, no mercantilista.

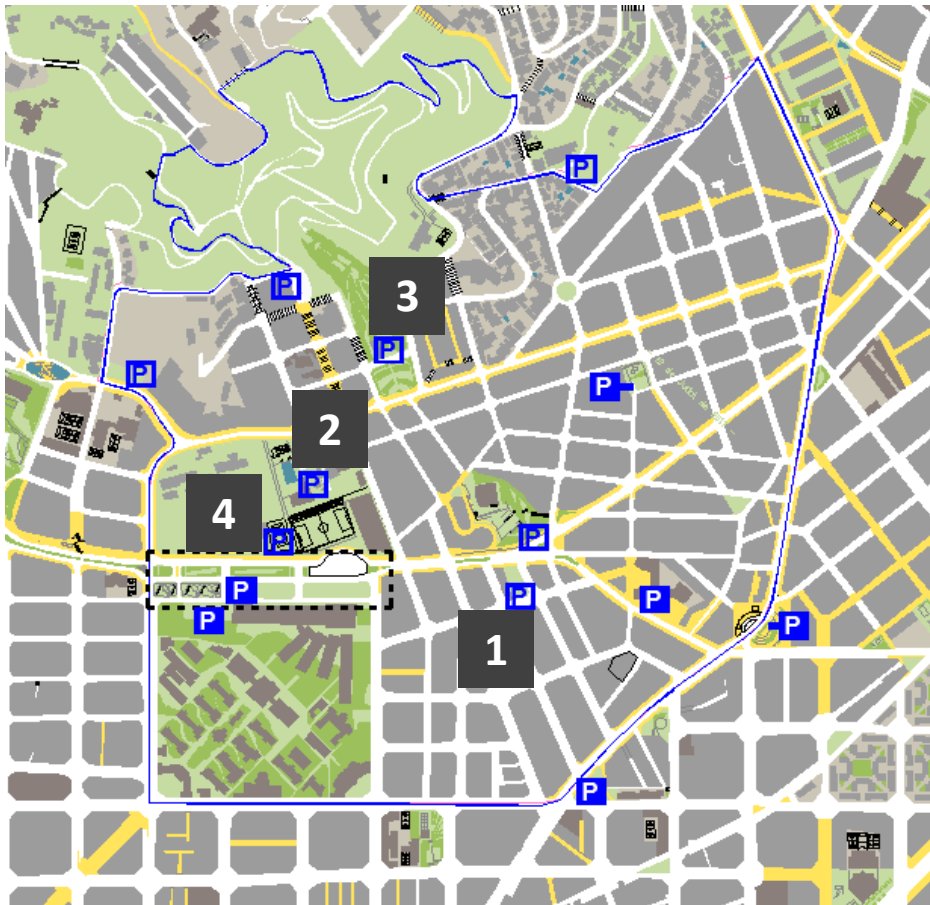
Destinacions dels nous aparcaments soterrats:

- Lloguer social.
- Àrea blava.
- Àrea verda.



2.3. MOBILITAT. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament (VII)

Hi ha molts llocs on es podrien fer al nostre barri, ja que el planejament els va definir:



Aparcaments (veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia

1. El de la placeta d'Escornalbou
2. El del Torrent de Melis, sota la futura plaça de l'auditori.

En podem trobar més. Alguns més fàcils de construir que d'altres, i també facilitar-ne l'edificació en alçada:

3. Solar a les explanades d'accés al Parc del Guinardó, c/ Grècia - Garriga i Roca, aprofitant la urbanització posterior per acabar les dues explanades inferiors. Tanmateix en el projecte es podria incloure la construcció de les escales mecàniques del c/ Florència.
4. Espai ocupat actualment pel camp de futbol 7 dintre del Torrent de Melis. El camp es podria situar a la coberta de l'aparcament.

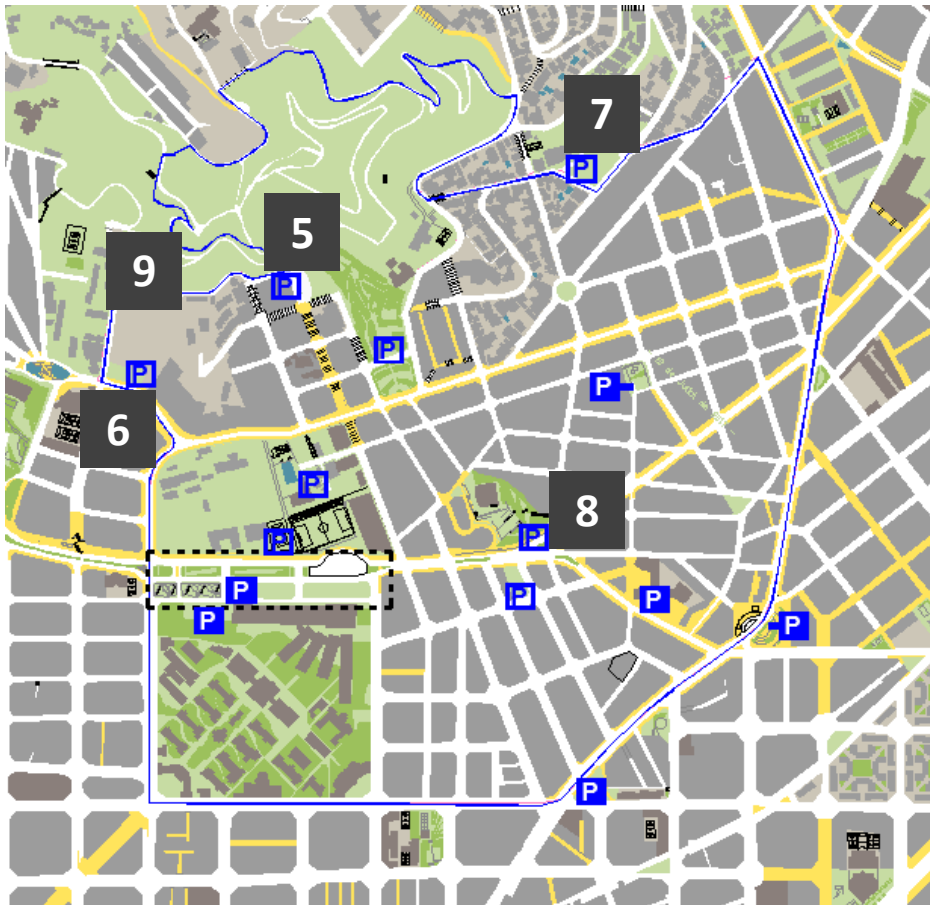


2.3. MOBILITAT. Potenciar eixos per a vianants i donar una resposta alternativa a l'aparcament (VI)



D'altres a estudiar:

5. Aparcament al c/ Budapest soterrat a la muntanya.
6. Espai a la Cantera de Vélez (antics T. Muñoz) soterrat amb superfície enjardinada.
7. Espai de la Jungla soterrat.
8. Jardins Frederica Montseny.
9. Quasi tot el barri es àrea verda i es demana al carrer Budapest i Dr. Cadevall (deuen ser els únics que queden i son 130 + 70 places).



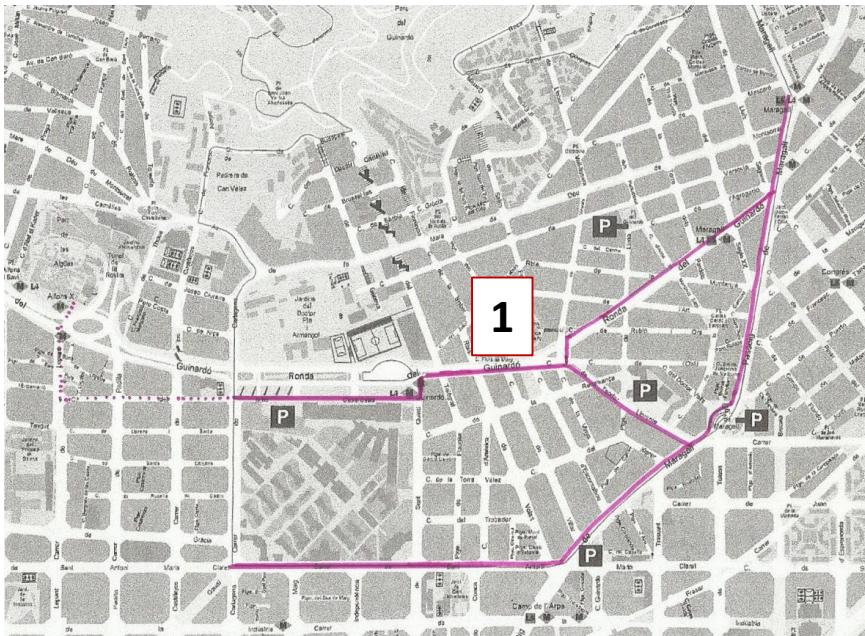
Aparcaments (veure el plànol 02)

Font del mapa: Elaboració pròpia



2.4. MOBILITAT. Bicicleta (I)

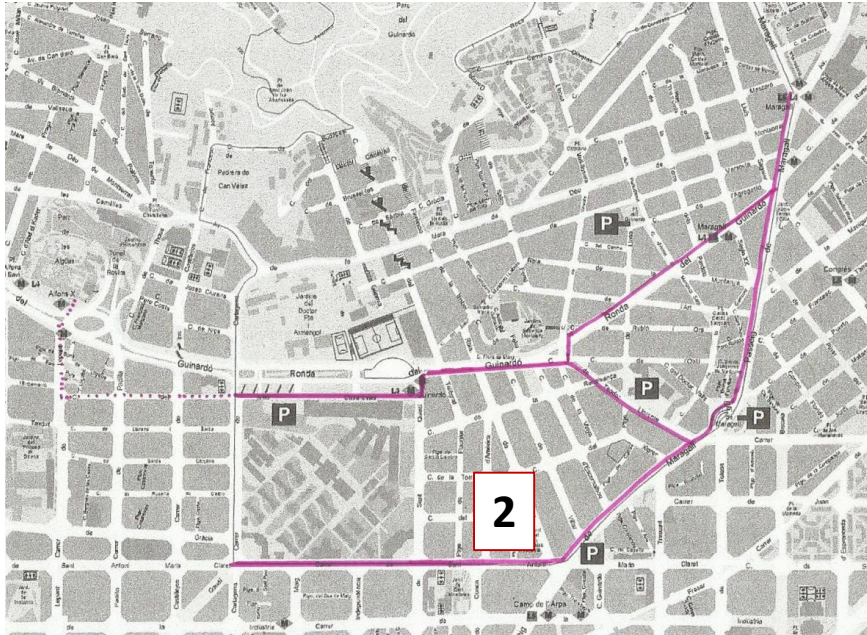
S'estableixen dos vials principals per als carrils bici i un de connexió ja executat al c. de Teodoro Llorente: La Ronda del Guinardó, adequant-la i prolongar-la fins a Cartagena. El pas de bicicletes per la vorera de la Ronda Guinardó, senyalitzada de tant en tant i amb un paviment diferent, segueix sent un perill per als vianants, tot i fer anys que esta implantada. Caldria fer el pas més visible i cal pensar en les persones cegues. També cal que aquest carril bici tingui continuïtat i no quedi tallat entre Rambla Volart i la porta del Torrent d'en Melis El carril bici de la Ronda, davant dels Jardins de Federica Montseny (1) és un perill pels vianants per l'estretor de la vorera.



Bicicleta

(1) Si travessem la Ronda per sota Vinyals, La Vinya, els que pugen per la Ronda es poden unir als que pugen per Teodor Llorente i continuar per la Ronda costat mar, (alliberant l'acera costat muntanya per als vianants), fins a Sant Quintí. Allà agafar Mas Casanovas fins a Padilla o Lepant per pujar a la plaça Alfons X. El recorregut per la Ronda sobre l'hospital es més planer, i connectem Els Indians, La Sagrera, Els Quinze, etc amb El Baix Guinardó i Gràcia amb una ruta continua i planera. A més amés, des de la pl. d'Alfons X, seguint per Pi i Margall s'arriba al Pg de Sant Joan i s'enllaça amb l'Eixample.

2.4. MOBILITAT. Bicicleta (I)



Bicicleta

(2) El Pg. de Maragall, continuant per Sant Antoni M^a Claret, qüestionant el carril bici central.

Els interiors de les illes pacificades amb velocitat màxima 30 tindrien les calçades adients pel transit de bicicletes sense carril, a més del ja implantat al c. Teodoro Llorente. Ni Cartagena ni St. Quintí serien adequats.

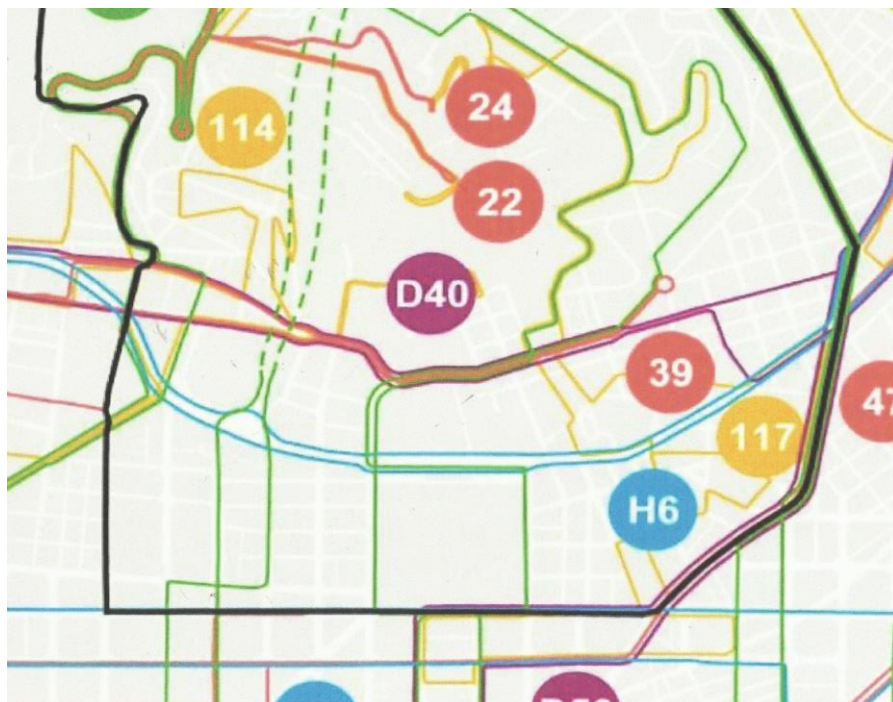
Es deixaria en estudi la idoneïtat de fer carril bici a l'Av. Mare de Déu de Montserrat, atenent a la seva utilitat pel ciclisme quotidià, que no de lleure o esport, que és com s'utilitza actualment i de forma molt puntual.

Pel nostre barri (i molts altres) són més adequades les bicicletes elèctriques, que podrien circular com una motocicleta de baixa cilindrada, sense necessitat de carrils especials. Seria interessant fer-ne promoció.

NOTA: El que construyera un **carril bici en medio de la calzada** no volvería a tener trabajo en Dinamarca". Así de contundente se muestra **Mikael Colville-Andersen**, uno de los **expertos en movilidad** más reputados a escala internacional, que ha visitado esta semana el Área Metropolitana de Barcelona para reunirse con técnicos municipales de movilidad y urbanismo.... pone a Barcelona como ejemplo de trabajo bien hecho durante la última década. Pese a ello, se muestra muy crítico con los carriles bidireccionales construidos en el centro de la calzada. "Inventarse cosas en lugar de aplicar diseños establecidos no es un uso racional del dinero de los contribuyentes", en referencia a puntos como el paseo Sant Joan.



ELS AUTOBUSOS (XARXA FINAL...)



Xarxa d'autobusos

Aquesta és la darrera versió proporcionada pel Districte.

Cal adaptar els autobusos per permetre l'entrada per totes les portes, o per alguna més, de forma que es redueixi el temps de parada.

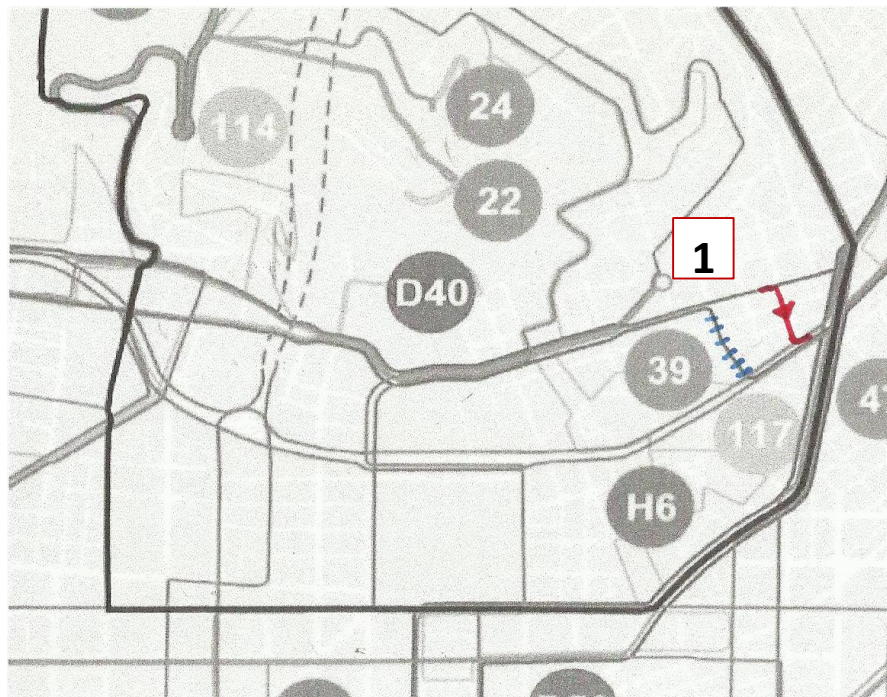
Cal complir les freqüències de pas dels autobusos!

Qualsevol bitllet ha de permetre viatjar durant una hora i quart encara que es tornés a agafar la mateixa línia. (Ara hi haurà menys línies a cada territori i això permet fer gestions curtes més fàcilment).

I caldrà fer algun canvi.



ELS AUTOBUSOS: CANVIS A LA XARXA



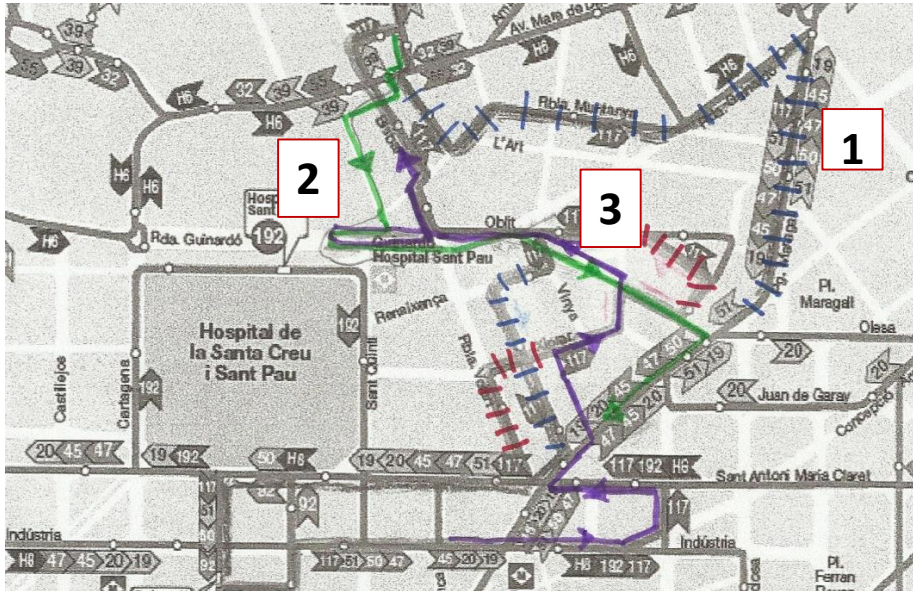
Xarxa d'autobusos

(1) S'ha de modificar el pas pel carrer Periodistes i la plaça del Guinardó dels autobusos de ciutat, amb la intenció de proporcionar un eix de vianants tranquil que començaria per aquesta plaça. Seria el carrer del Segle XX la seva alternativa, quina dimensió i disseny és exactament igual que la de Periodistes en quant a la corba amb l'Avinguda. L'angle amb la Ronda és més agut, i potser caldria ajustar la seva vorera.

A més a més aquesta solució donaria més servei al veïnat de la zona alta del barri.



CANVIS AL BUS DE BARRI



Xarxa d'autobusos modificada

Així quedaria:

Sentit Dos de Maig (baixada): Garrofers, Varsòvia, Telègraf, Rda Guinardó (sentit Llobregat), gir amb U a la alçada aproximada del T.Melis, Rda. Guinardó (sentit Besòs), Teodor Llorente, Ps. Maragall, on recupera el recorregut actual.

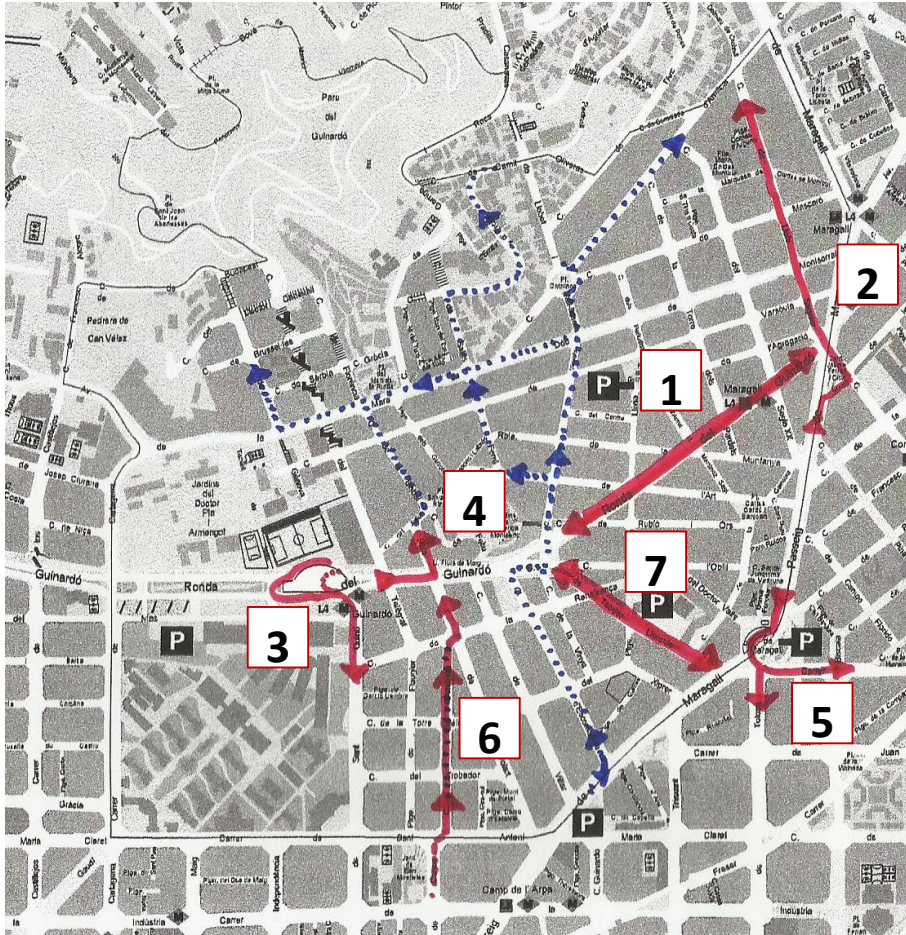
Sentit Font d'en Fargas (pujada): Indústria, Pg.Maragall, Escornalbou, Xiprer, P.Llívia, Teodor Llorente (sentit Llobregat), Rda.Guinardo (sentit Llobregat), fer el mateix gir amb U, Rda. Guinardó (sentit Besòs), gir esquerra a Rbl. Volart on recupera el recorregut actual.

- 1) Es proposen canvis en la part de baix del barri per no repetir alguns traçats amb les línies convencionals i per no interferir massa amb la xarxa de vianants proposada.
- 2) El Bus ha d'arribar a l'Hospital de Sant Pau. Cal, però, estudiar on tindria la parada ja que l'illa que es va enjardinar darrerament connecta directament amb l'Hospital a través d'escales.
- 3) El carrer de Teodoro Llorente ha de ser de dos sentits per permetre el pas del BusB en els dos sentits.

2.6. MOBILITAT. El vehicle privat (I)



MESURES QUE ES PROPOSEN. CANVIS:



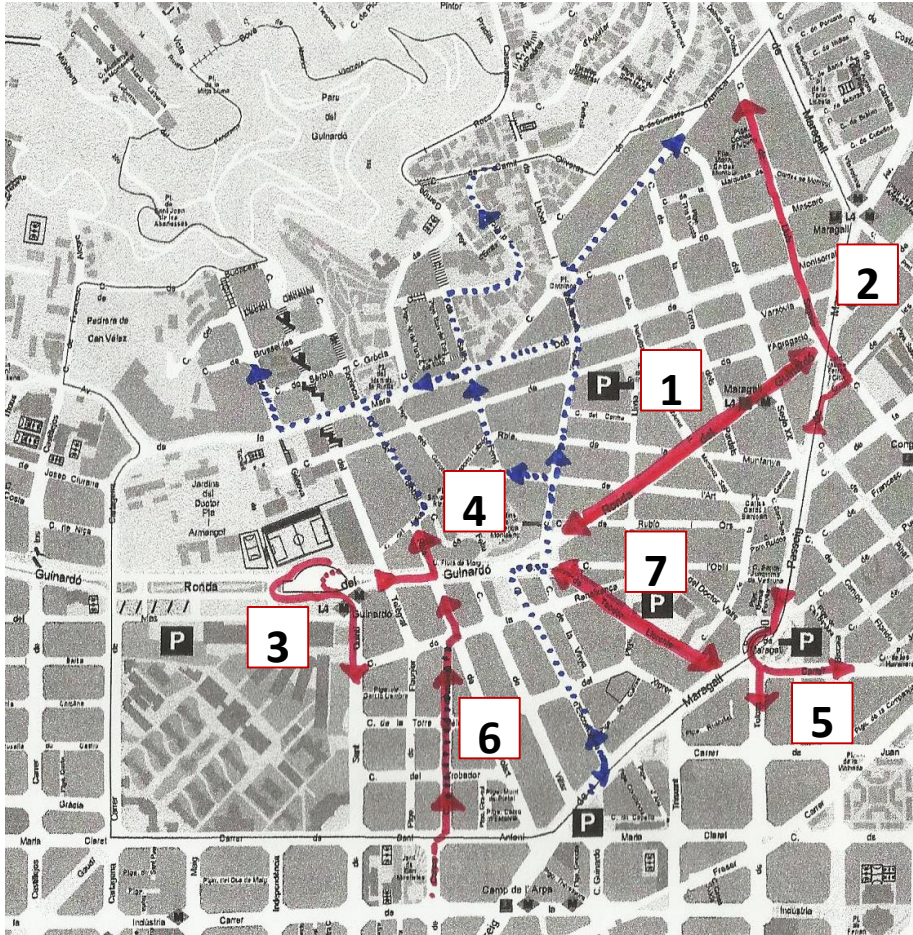
Canvis per al vehicle privat

- (1) La Ronda del Guinardó de doble direcció. Semaforització que permeti girs a ambdues bandes.
- (2) Permetre creuar Pg. Maragall per c/ Garcilaso en sentit muntanya, **canviant de sentit el trosset de carrer Acàcies**.
- (3) A la Rda. Guinardó S. Quinti **es pugui fer gir a l'esquerra**, amb una rotonda similar a la que existeix a Rda./ Cartagena, aquesta rotonda també servirà per a que el 117 faci el gir i torni a la Rbla. Volart en direcció muntanya
- (4) Alliberar el carril d'aparcament 9/10 places a la vorera mar de la Rda., entre els c/Telègraf i Rbla. Volart, per a la circulació i el carril central **adaptar-lo pel gir a l'esquerra en direcció muntanya** per la Rambla Volart.

2.6. MOBILITAT. El vehicle privat (II)



MESURES QUE ES PROPOSEN. CANVIS:



Canvis per al vehicle privat

(5) Gir a la Plaça Maragall per anar a Navas i Olesa. Ja que el bus V25 ha de girar, aprofitar-ho per que el puguin fer tota mena de vehicles

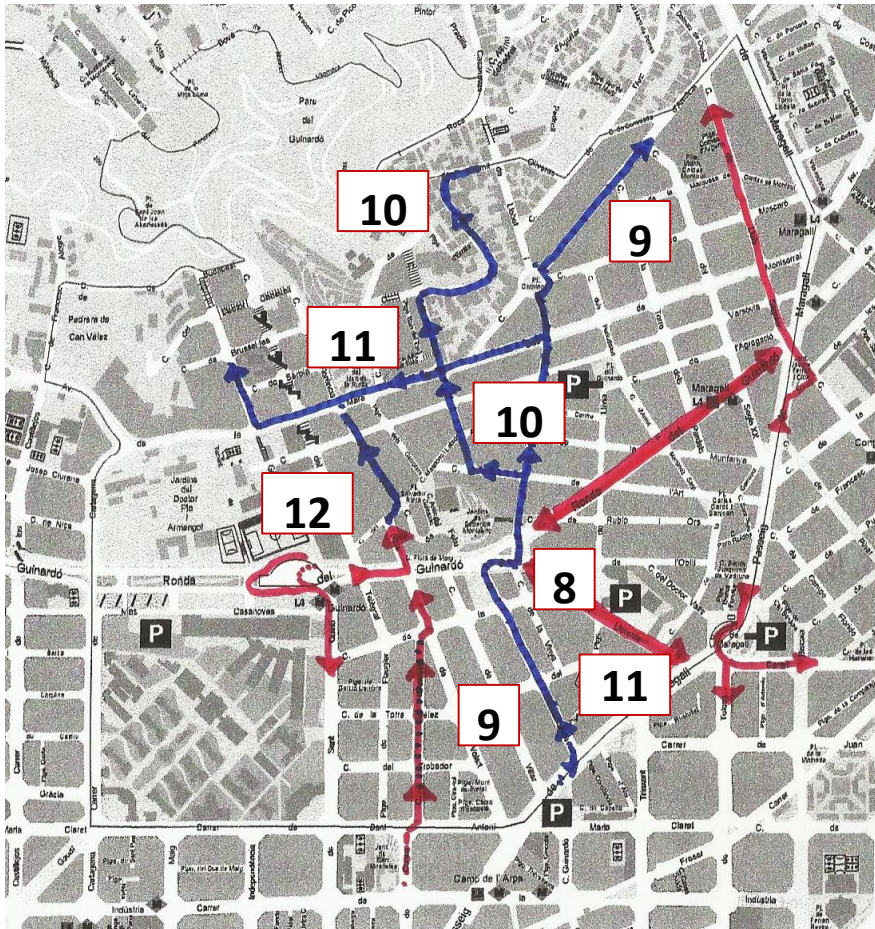
(6) El carrer d'Amèrica ha de ser continu fins a Renaixença, ja que aquest ja no serà camí d'ambulàncies com es justificava quan es va tallar a l'alçada de Torre Vélez.

(7) Teodoro Llorente, un vial tan costós (econòmicament i sentimentalment) ha de ser més útil. Cal que sigui de dues direccions, tal com estava previst inicialment.

2.6. MOBILITAT. El vehicle privat (III)



RECORREGUTS INTERNS (en blau)



Canvis per al vehicle privat

(8) A la cruïlla de Rda. - Vinyals - Oblit - Vinya - T. Llorente, ja existeix una illa que permet totes les direccions, **potser caldrà temporitzar els semàfors.**

(9) L'accés al c/ Amílcar (1,4 K), des de la part baixa, es pot fer per Escornalbou - Vinyals - Llobet i Vall-Ilosera - Pça. Catalana - Amilcar.

(10) L'accés a Sales i Ferrer, des de la part baixa, es pot fer per Escornalbou - Vinyals - Art - Sales i Ferrer - Ercilla - Camil Oliveras.

(11) L'accés al c/ Gènova, des de la part baixa, es pot fer per Escornalbou - Vinyals - Av. M de D de Montserrat - Gènova, o

(12) per Rda. Guinardó - Rambla Volart - Bisbal - Av M de D de Montserrat - Gènova.

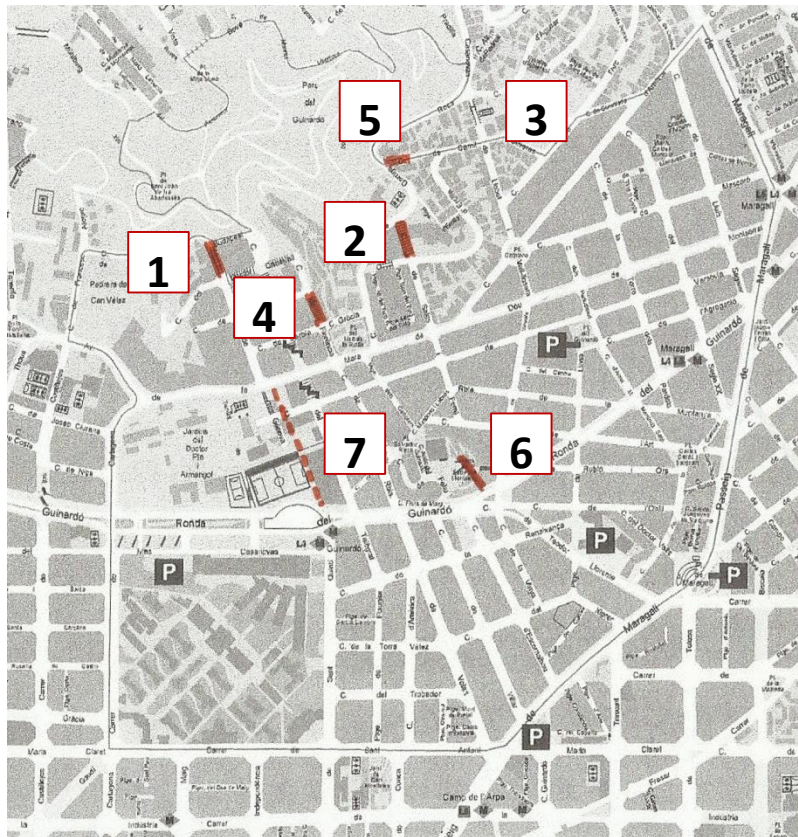
Cal estudiar molt bé la proposta d'accés des del Guinardó al barri de Sant Andreu. Alguna de les solucions que es proposen augmenten al tràfic a la part baixa del barri, potser la millor solució seria la C. Malgrat tot cal ser solidari amb els barris del nostre entorn.

CAL FER UN PLA DE SENYALITZACIÓ PERIMETRAL INDICANT ACCESSOS RECOMANATS.

2.7. MOBILITAT. Escales mecàniques



El nostre barri, dins d'un pla d'accessibilitat, necessita noves escales mecàniques o ascensors inclinats.



Escales automàtiques (veure el plànol 02)

(1) Caldria mecanitzar el darrer tram al carrer de Gènova fins arribar al de Budapest.

Per altra banda hi ha molts altres carrers que en necessiten, quina prioritat vindria en funció del servei que donarien a una certa quantitat de veïns:

(2) Sales i Ferrer,

(3) Llobet i Vall-Ilosera,

(4) Tram del carrer de Florència de Sèrbia a Brussel·les

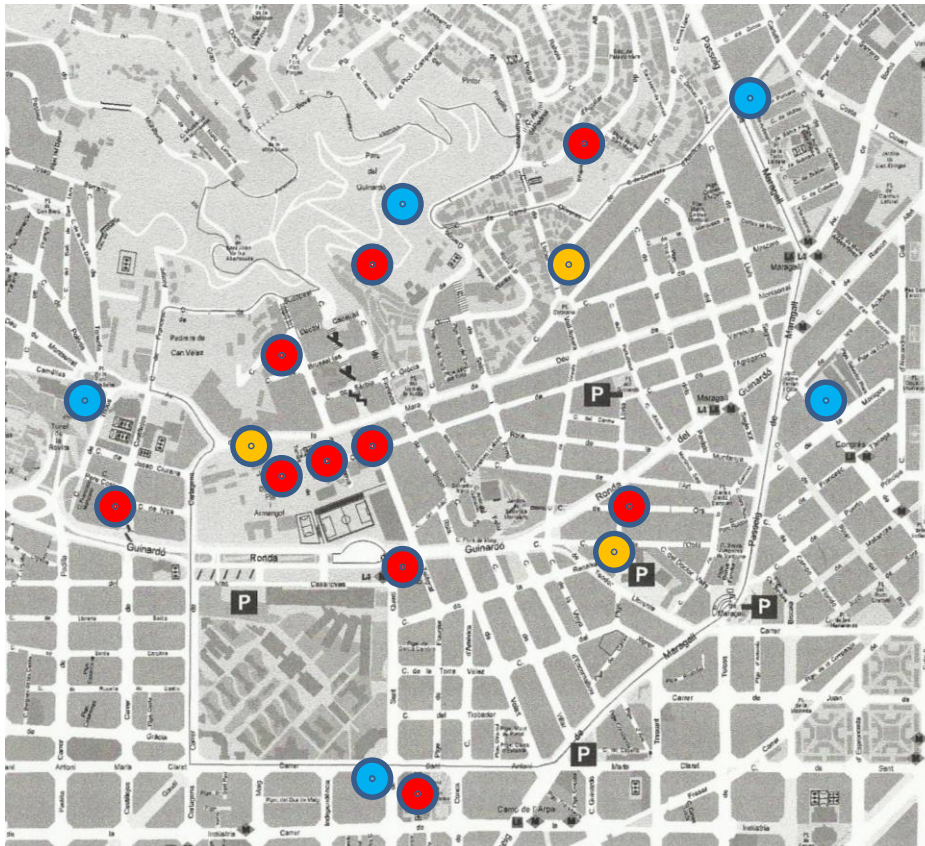
(5) Camil Oliveras,

(6) Jardins de Frederica Montseny per accedir al Mas Guinardó.

(7) Connectar mecànicament la sortida del Metro de la Ronda amb l'Avinguda Mare de Déu de Montserrat. Per l'interior del complex esportiu o pel Torrent de Melis.



Camins escolars: Senyalitzar i adaptar-los tenint en compte totes les escoles interiors o del voltant on van els nois i noies.



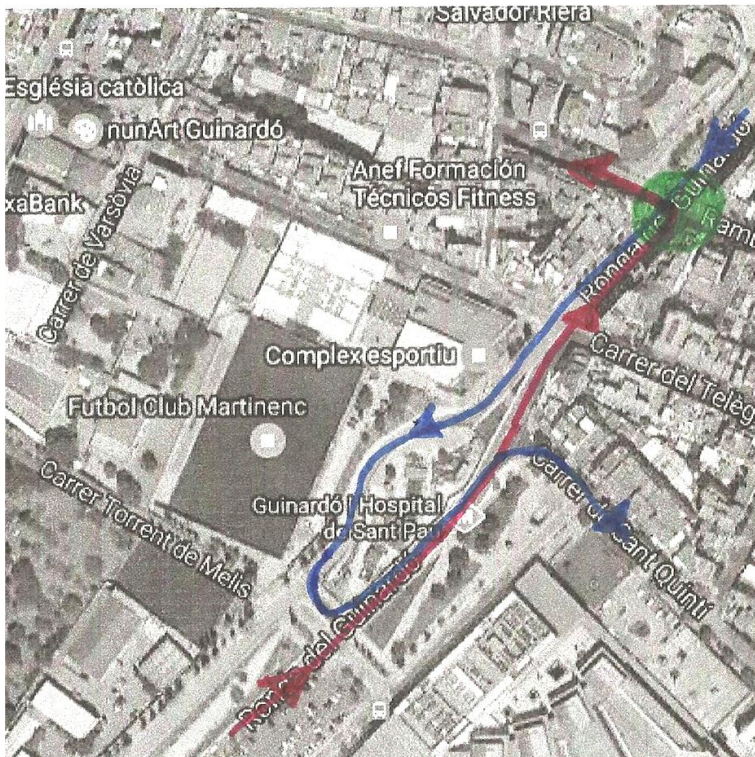
Escoles

Font del mapa: Elaboració pròpia

- **Llars d'infants:** Mare de Déu de Montserrat, “Mercat” del Guinardó, Santa Isabel.
- **Escoles:** del Mar, Parc del Guinardó, Arc de Sant Martí, Torrent d'en Melis, Estel-Guinardó, Castro de la Penya, Pit Roig, Mas Casanovas, Mare de Déu de Montserrat, Escola Guinardó, Miralletes.
- **Instituts:** Goya, Joan Brossa, Carrasco i Formiguera, l'Alzina, Broggi.



LA CRUÏLLA DE LA LÍNIA 9



Cruïlla de la L9

Cal que l' Ajuntament pressioni a la Generalitat per tal de que arrangi l'espai ocupat a la Rda. del Guinardó per la construcció de la estació de la línia 9 del metro, que, per ara, s'utilitza com a magatzem de material i andròmines de la empresa constructora. L'ocupació d'aquest espai representa la dificultat de solucionar molts punts dèbils del trànsit de la zona, impedeix executar les fases pendents del Pla del Torrent de Melis (nova piscina, auditori, etc) per no esmentar la pobresa visual de les tanques d'obra.

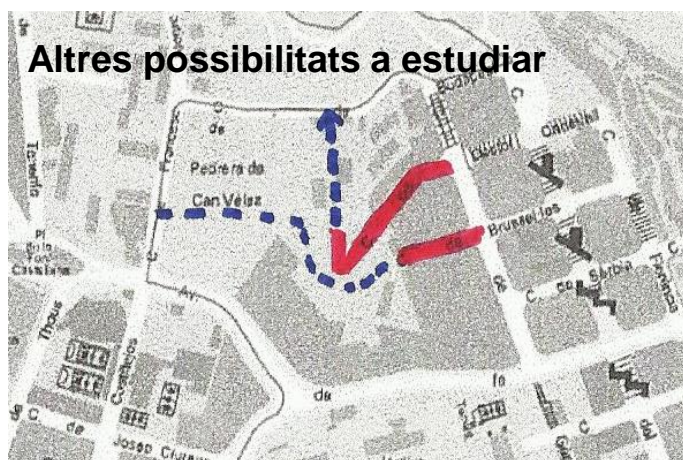
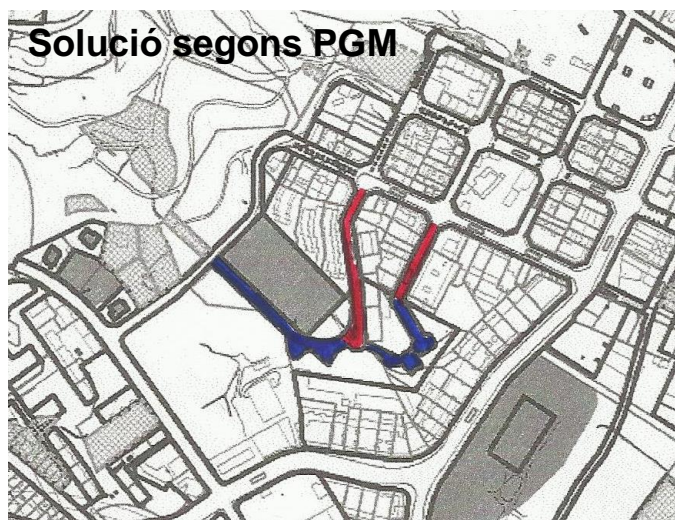
Proposta provisional mentre no es solucioni la línia 9 del metro:

- Fer un gir cap a St. Quintí pels que van sentit Llobregat, recuperant l'illa de la Ronda (en blau)
- Fer un gir a l'esquerra cap a Rambla Volart (vermell), eliminant aparcaments i habilitant el carril dret per a circulació i l'esquerra per a fer el gir. Aquest moviment s'haurà de regular amb semàfors, tenint en compte el canvi de rasant que el precedeix.

Quan s'alliberi l'espai ocupat per les obres (amb materials emmagatzemats i molts d'ells obsolets), caldrà redimensionar l'illa de la Ronda tal com estava previst inicialment.



CARRERS SENSE SORTIDA



Carrers sense sortida

Per sobre de l'Av. Mare de Déu de Montserrat hi ha carrers sense sortida (en vermell), alguns acabats en escales, d'altres en barrancs, d'altres amb una porta que tanca una propietat privada com a fi del carrer.

Tanmateix i amb molta imaginació el PGM va resoldre sobre el paper un d'aquests problemes: El del C. de Brussel·les connectant-lo amb el C. del Dr. Cadevall per anar a trobar el de Budapest que connecta ja amb el de Francisco Alegre. En el plànol es dibuixen aquestes connexions (en blau), però, ben mirat al lloc, no sembla fàcil resoldre-les. Caldria posar-s'hi. L'ideal seria obrir sortida del c. Dr. Cadevall cap al c. Budapest o del c. Brussel·les cap a c. Francesc Alegre.



2.9. MOBILITAT. Actuacions complementàries (III)

REHABILITACIÓ DELS CARRERS PENDENTS DE REMODELACIÓ

Aquí es reflexa l'estudi de les amplades de les voreres.

Les inferiors a 2 m són les **roses**. Caldrà valorar en cada disseny la necessitat d'ampliar-les. En **groc** s'indica les que s'han rehabilitat darrerament.

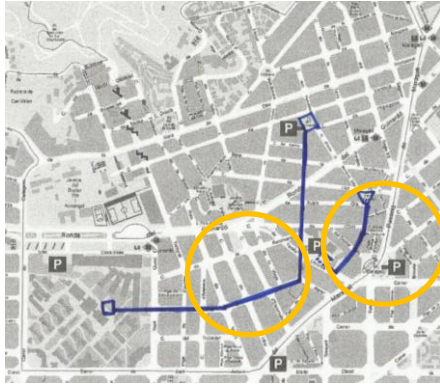


Voreres

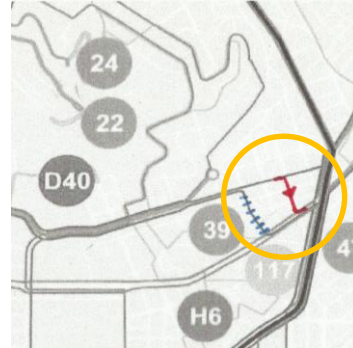
La nostra proposta preveu la **rehabilitació integral** dels carrers pendents de remodelació. Soterrar les línies aèries presents arreu, renovar el clavegueram quan calgui, fer voreres amb paviment antilliscant especialment en els que fan pendent. Calçades amb asfalt sono - reductor. Tot el precís. Caldria fer una programació d'execució a curt, mig i llarg termini.

Deixar d'apedaçar carrers, o fer-ho tan sols puntualment quan es pugui preveure un perill per als usuaris, vianants i vehicles.

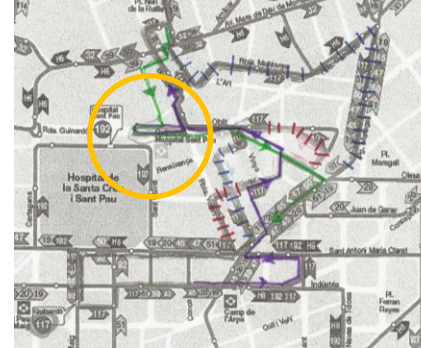
3. PRIORITATS DE LES ACTUACIONS



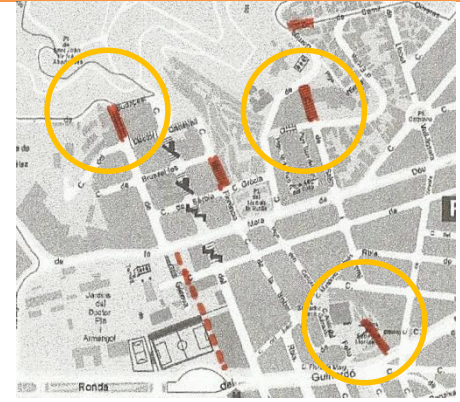
VIANANTS: Iniciar l'execució dels eixos de la Pl. del Guinardó fins al c. de Sant Quintí i del c. de la Garrotxa



NOVA XARXA DE BUS: Canvi de pas de la propera línia D40 pel carrer Segle XX en lloc de Periodistes



BUS DEL BARRI: Canvi de traçat del bus del barri per a que accedeixi a l'Hospital de Sant Pau.



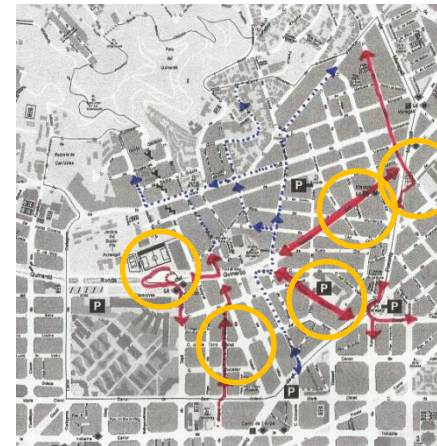
ESCALES MECÀNIQUES. Fer el darrer tram del carrer de Gènova, fer accessible el Mas Guinardó i fer el darrer tram de Llobet i Vall-llosera



APARCAMENT: Iniciar les obres d'aparcaments de la placeta d'Escornalbau i del c. De Sèrbia al Parc del Guinardó.



BICICLETA: Remodelar el carril bici de la Ronda per fer-lo més segur pels vianants, completar-lo i modificar el pas a partir de la zona del Mas Guinardó.



CANVIS DE SENTIT CARRERS: Doble sentit a la Ronda i a Teodoro Llorente. Únic sentit ascendent del c. d'Amèrica amb gir a banda i banda. Canvi de sentit de part del c. Acàcies. Resoldre la rotonda de la Ronda i gir a Rambla Volart i Sant Quintí

4. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA



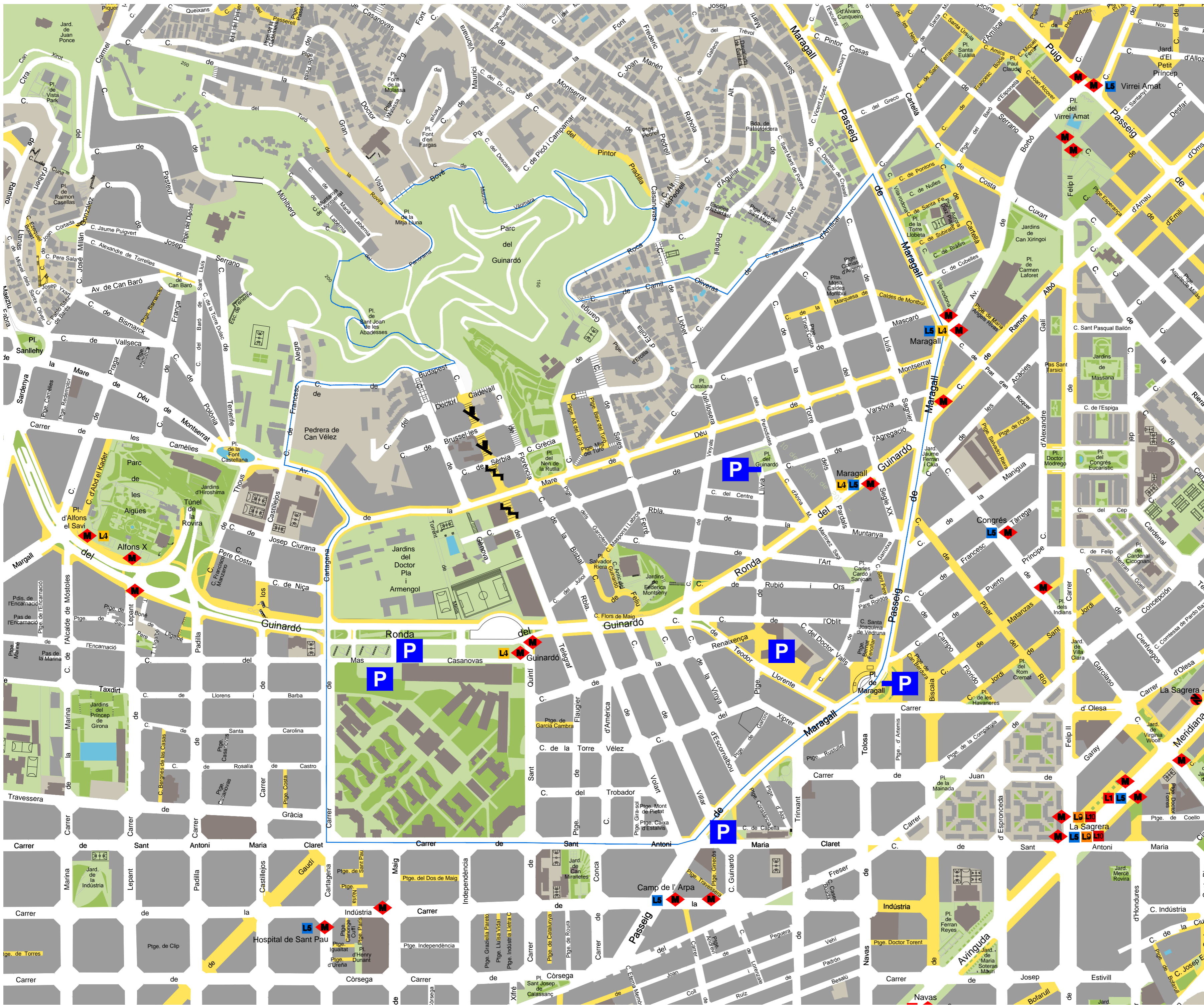
Índex de plànols

01 ESTAT ACTUAL. E: 1/5.000




02 ACTUACIONS PROPOSADES. E: 1/5.000

03 SUPERILLA. E: 1/5.000

04 PATRIMONI. E: 1/5.000



Límit administratiu del barri del Guinardó

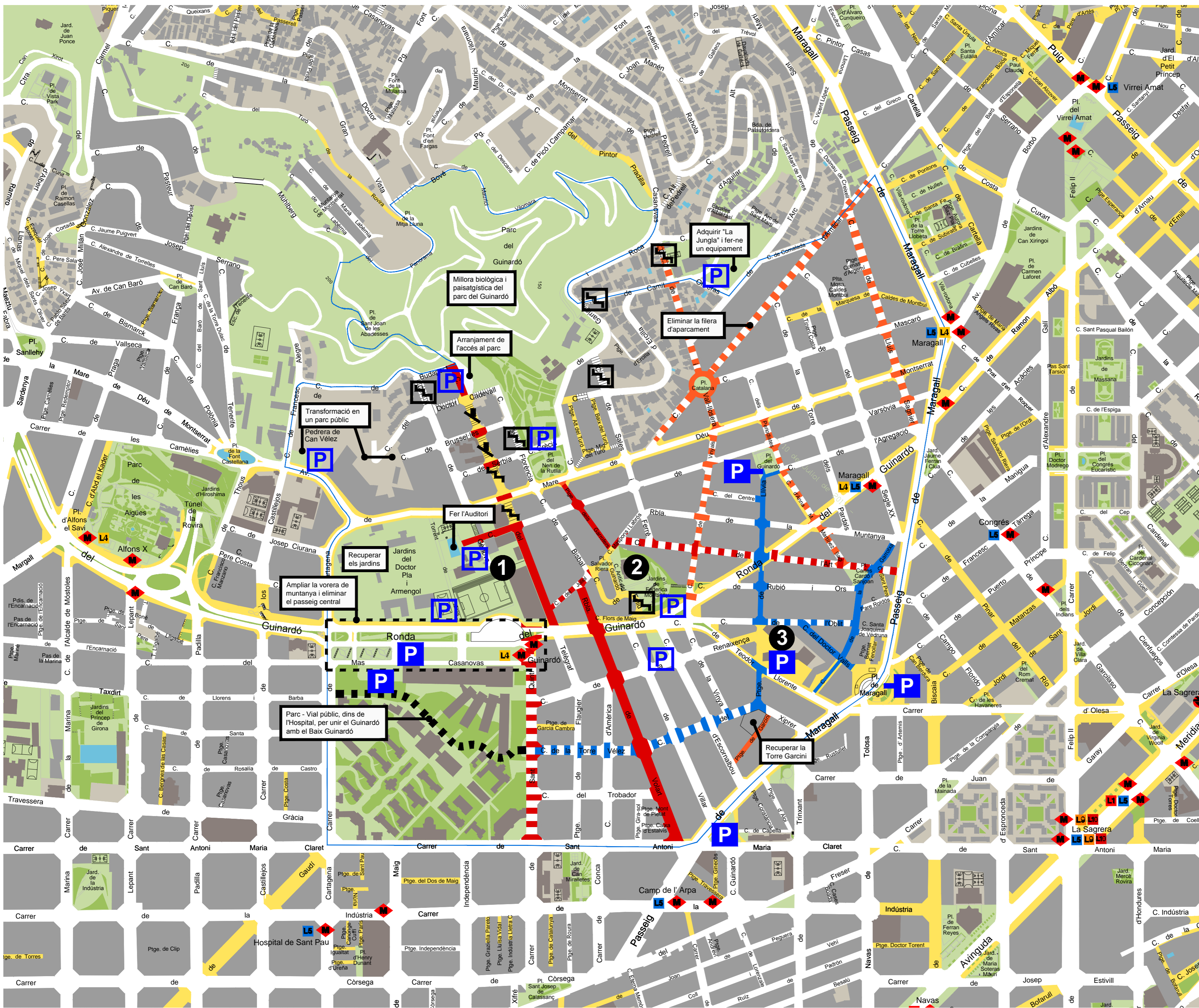
-  Ascensor en diagonal
-  Escales automàtiques
-  Aparcament

Pacte per un model de barri al Guinardó

01 Estat actual

E: 1:5000

- Autors:
- Associació de Veïns i Veïnes Joan Maragall
 - Coordinadora d'Entitats del Guinardó



- Ascensor en diagonal existent
- Escales automàtiques existents
- Aparcament existent

ACTUACIONS

- POLARITATS A POTENCIAR
- 1** 1. COMPLEX TORRENT D'EN MELIS
 - 2** 2. MAS GUINARDÓ
 - 3** 3. ILLA MERCAT I SERVEIS

- MILLORES PER ALS VIANANTS
- Eix horitzontal principal
 - Vianant preferent
 - Vorera contínua elevada
 - Eixos verticals principals
 - Vianant preferent
 - Vorera contínua elevada
 - Eixos complementaris
 - Vianant preferent
 - Vorera contínua elevada
 - Escales automàtiques
 - Aparcament potencial
 - Intervencions específiques

Pacte per un model de barri al Guinardó

02 Actuacions proposades

E: 1:5000

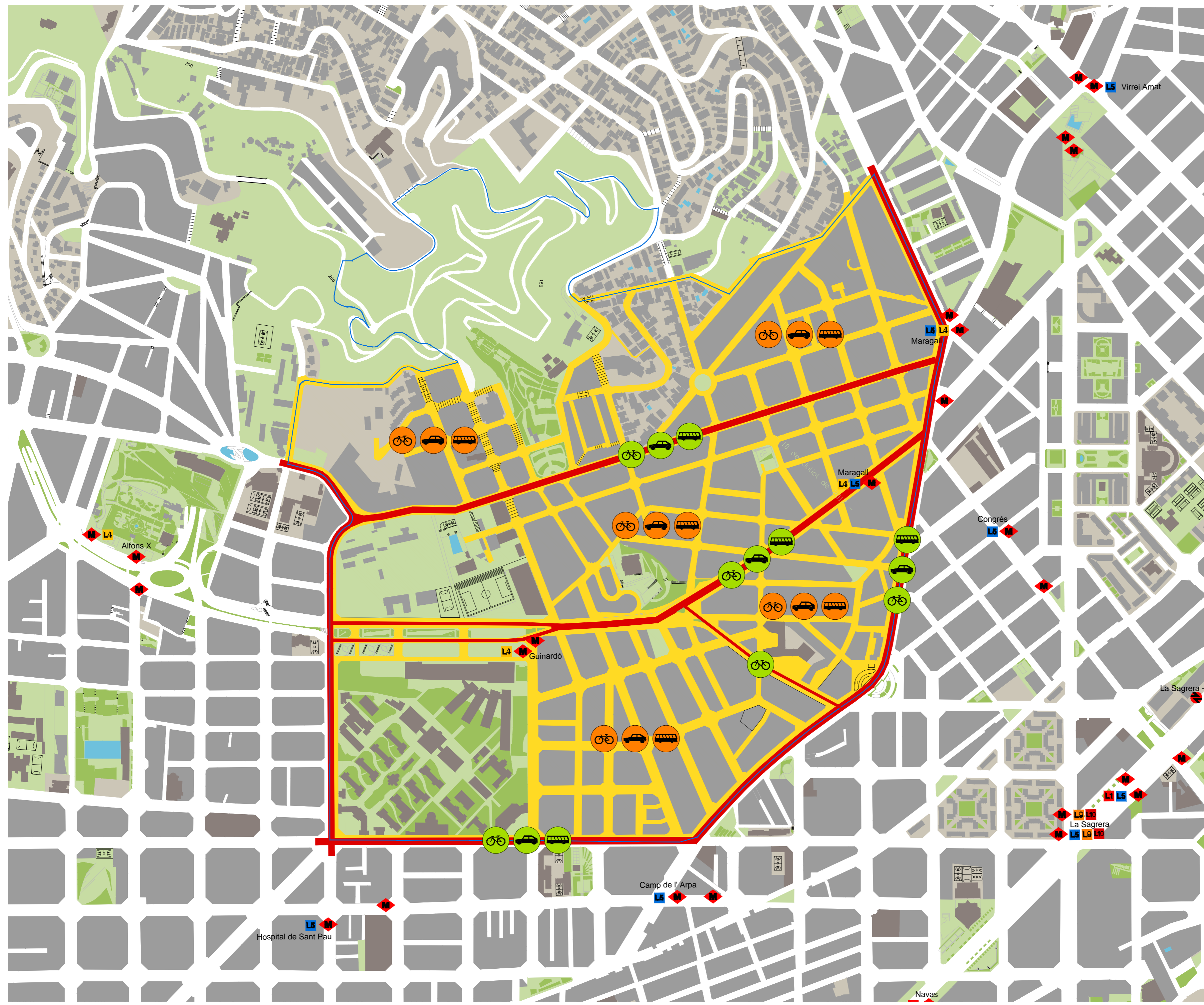
Autors:

- Associació de Veïns i Veïnes Joan Maragall
- Coordinadora d'Entitats del Guinardó



SUPERILLES DE VIANANTS

- █ PERÍMETRE
Bicicleta i via estructural de ciutat
- █ INTERIOR
Vianants i trànsit per veïns
- Ⓚ Ⓜ Ⓛ Vies estructurals
- Ⓚ Ⓜ Ⓛ Zona 20

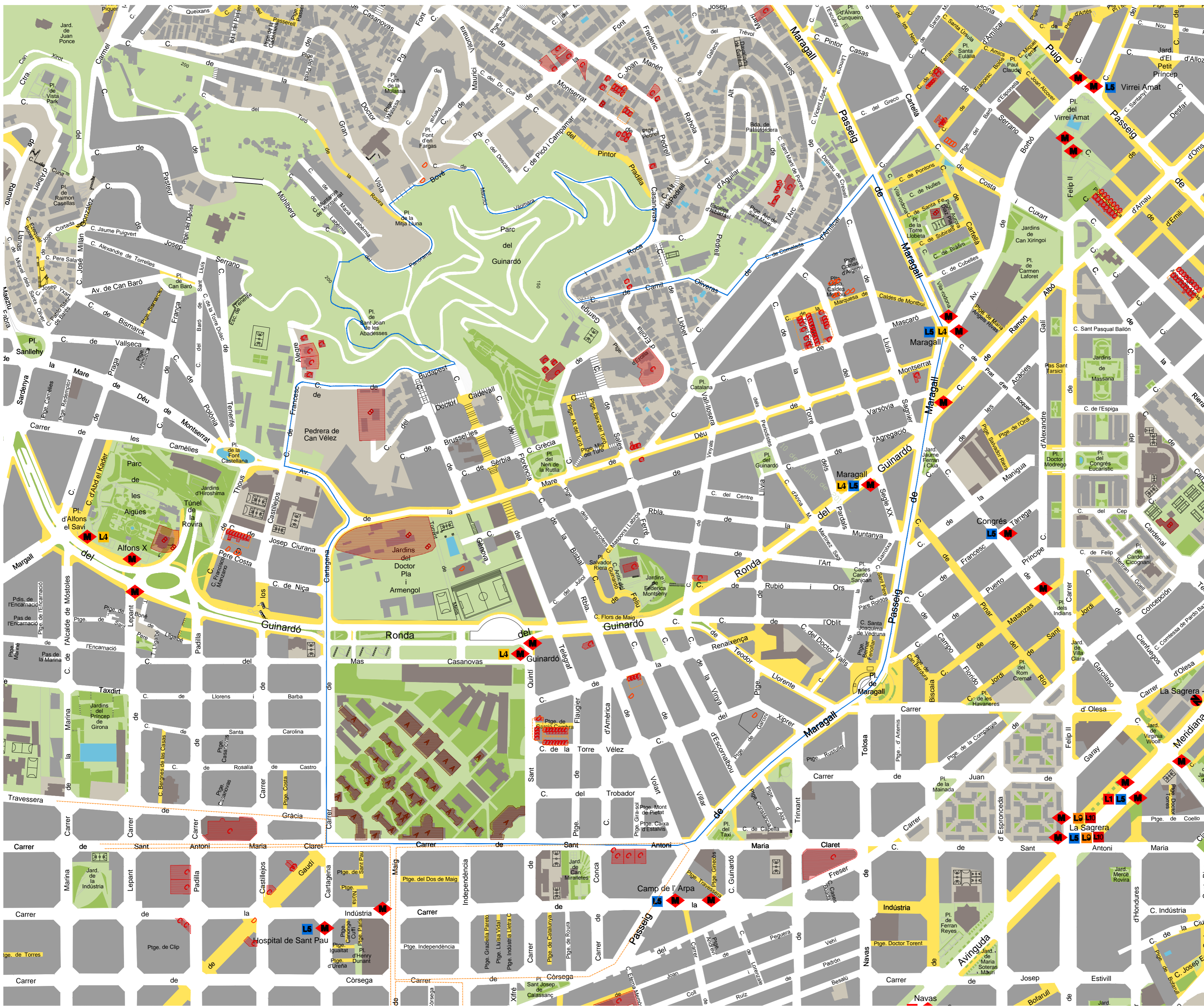


Pacte per un model de barri al Guinardó

03 Superilles de vianants

E: 1:5000

Autors:
 - Associació de Veïns i Veïnes Joan Maragall
 - Coordinadora d'Entitats del Guinardó



- GRAUS DE PROTECCIÓ**
- A. Bé Cultural d'Interès Nacional
 - B. Bé Cultural d'Interès Local
 - C. Bé d'Interès Urbanístic
 - D. Bé d'Interès documental
 - Entorns protegits

Pacte per un model de barri al Guinardó

04 Patrimoni protegit

E: 1:5000

Autors:
 - Associació de Veïns i Veïnes Joan Maragall
 - Coordinadora d'Entitats del Guinardó