Al·legacions veïnals a la tercera fase de la reforma de la Meridiana

Comissió per la reforma de la Meridiana

Juny de 2026



Amb el suport de:

FEDERACIÓ D'ASSOCIACIONS VEÏNALS DE BARCELONA

El present informe recull les demandes veïnals davant l'avantprojecte de la tercera fase de la reforma de l'avinguda Meridiana (entre el passeig de Fabra i Puig i el carrer de Peníscola) i les actuacions que creiem necessàries en l'àmbit urbanístic, de mobilitat i cívic.

Comissió per la Reforma de la Meridiana
Barcelona, juny de 2026

Índex

Context i procés de treball 6

Diagnosi 8

Diagnosi històrica, urbana i social 8
Diagnosi ambiental, de mobilitat i de salut pública 9

Principis i objectius de la proposta 12

Un projecte amb identitat pròpia 12
Un nou model urbà per a la Barcelona nord 12
Mobilitat i transport públic 13
Cohesió social i dinamització econòmica 13
Calendari, execució i compromís institucional 14

Propostes d'intervenció 15

Secció urbana i reducció del trànsit 15
Àmbits estratègics de connexió i cohesió urbana 17
- Rambla central 17
- Estació de Fabra i Puig i entorns 18
- Parc de Can Dragó i transició amb la Meridiana 20
- Eix verd entre Pintor Alsamora i la riera de Sant Andreu 21
- Eix cívic i de memòria al Pont del Dragó i entorns 22
- Eix de connexió a l'àmbit de Rio de Janeiro i passeig de Santa Coloma 23
- Encreuament amb la Ronda de Dalt 24
- Cobriment i transformació de l'àmbit de les Trinitats 25

Sistema de mobilitat i connectivitat 27
- Aprofitament del corredor ferroviari existent 27
- Reforç de la xarxa de metro i desenvolupament del túnel d'Horta 28
- Reforç del transport públic per autobusos 28
- Mobilitat activa i carril bici estructurant 29
- La Meridiana i el seu entorn: efectes sobre els barris adjacents 29

Conclusions 30

Entitats signants 32

Introducció

Les entitats signants hem estat reunint-nos i treballant durant anys per fer seguiment, impulsar i participar activament en el debat sobre la reforma de l'avinguda Meridiana, especialment en aquest tercer tram comprès entre el passeig de Fabra i Puig i el carrer de Peníscola.

Considerem que aquesta transformació ha de ser una actuació ambiciosa i estructural, i no únicament una reforma de paisatge urbà ni una simple continuació de les fases anteriors. **Aquest tram té una identitat pròpia dins de la Meridiana** i ha de convertir-se en una oportunitat per reparar una fractura urbana històrica que durant dècades ha separat barris i veïns dels districtes de Nou Barris i Sant Andreu.

La reforma ha de suposar un canvi de paradigma en els usos de l'espai públic. Aquest tram de la Meridiana ha de deixar de funcionar com una autopista urbana i un mur divisori per convertir-se en un eix ciutadà central, vertebrador i de connexió entre barris i districtes. **La transformació ha de servir per cosir barris històricament separats per aquesta infraestructura viària**.

En aquest sentit, defensem una **reducció substancial del trànsit privat**, apostant decididament per una mobilitat més sostenible i saludable, així com la continuïtat del carril bici al llarg de tot el tram, situat a la calçada i completament segregat del trànsit. Igualment, reclamem una proposta de paisatge urbà similar a la desenvolupada entre la plaça de les Glòries i el Clot, **prioritzant els espais per a les persones i generant una gran rambla central que actuï com a espai de trobada i relació entre barris**.

Entenem també que aquesta transformació ha d'anar acompanyada d'una millora de les connexions transversals i dels eixos verticals entre Nou Barris i Sant Andreu, amb **l'objectiu de potenciar la permeabilitat i la transitabilitat entre ambdós districtes**.

De la mateixa manera, **considerem prioritari estudiar un gran cobriment a l'entorn de les Trinitats** que permeti recuperar espai públic, reduir l'impacte ambiental de la infraestructura i reparar part de la injustícia històrica provocada pel pas de la Meridiana pels nostres barris. Aquest cobriment hauria de servir també per donar valor a l'entorn i recuperar part de la memòria històrica i paisatgística vinculada a l'antic turó que va desaparèixer amb la creació de l'autopista urbana.

Alhora, entenem que aquesta transformació ha d'anar necessàriament acompanyada d'una **aposta clara pel transport públic i col·lectiu**. Els nostres barris han estat històricament barris solidaris i continuem considerant imprescindible facilitar l'accés a la ciutat de totes aquelles persones que hi venen diàriament a treballar, estudiar o desenvolupar la seva vida quotidiana. Tanmateix, **aquesta solidaritat no pot continuar traduint-se en una pèrdua de qualitat de vida per al nostre veïnat**. La manca d'alternatives suficients de transport públic obliga encara moltes persones a utilitzar el vehicle privat, fet que comporta un augment de la contaminació i conseqüències directes sobre la salut pública als nostres barris.

Per aquest motiu, exigim a les diferents administracions un increment substancial de l'oferta de transport públic i una aposta decidida per alternatives de mobilitat col·lectiva, accessibles i eficients. **Entenem aquesta reforma com una oportunitat**

històrica per redefinir els usos de mobilitat de la Meridiana i del seu entorn. **Aquest document és fruit del treball col·lectiu** dut a terme entre entitats veïnals, federacions, associacions i veïns i veïnes dels barris afectats. A través de diferents espais de debat i processos participatius, més d'un centenar de persones han contribuït amb propostes i reflexions sobre el futur de la Meridiana.

Per a nosaltres, aquesta és **probablement la transformació urbana més important que viuran els nostres barris des de la recuperació de la democràcia** i, precisament per això, exigim que la seva execució sigui el màxim d'ambiciosa, valenta i transformadora possible.

Context i procés de treball

Des de l'any 2015, les entitats veïnals, entitats de mobilitat sostenible i veïns i veïnes del territori hem participat de manera continuada en el seguiment, el debat i l'impuls de la reforma de l'avinguda Meridiana[1].

Amb l'inici del nou mandat municipal l'any 2023, les entitats i el veïnat vam constatar el risc de desacceleració o paralització del procés de transformació. Davant d'aquesta situació, vam reprendre les trobades de manera estable i continuada, configurant un espai de treball compartit entre associacions veïnals de l'entorn, entitats de mobilitat sostenible i persones que van participar a títol individual.

Aquest espai no ha estat puntual ni simbòlic, sinó sostingut en el temps, i ha permès **consolidar un posicionament comú al voltant de les principals necessitats del territori: la reducció substancial del trànsit de pas, la millora estructural del transport públic, la continuïtat de la transformació més enllà del tercer tram i la necessitat d'oferir alternatives reals de mobilitat a totes aquelles persones que actualment depenen del vehicle privat per desenvolupar la seva vida quotidiana**[2].

En el marc d'aquest procés, el grup de treball —sota el paraigua de la Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona— ha impulsat diferents accions de visibilització i mobilització ciutadana. Entre aquestes, destaca especialment l**a cadena humana del 8 de juny de 2024, que va ser un acte reivindicatiu per a la perllongació de la línia 3 del metro entre Trinitat Nova i Trinitat Vella, amb la participació de prop de 2.000 persones**[3].

Aquest acte va evidenciar de manera clara la intensitat del suport veïnal existent als barris del nord de la ciutat i la capacitat de mobilització col·lectiva al voltant d'una demanda compartida de transformació urbana i millora del transport públic.

Amb l'objectiu de reforçar la base participativa del present document, i arran de la licitació de l'avantprojecte del tram entre el passeig de Fabra i Puig i el carrer de Peníscola[4], **s'han impulsat també processos específics de recollida de propostes oberts al conjunt del veïnat**[5].

En aquest marc s'han realitzat dues sessions participatives amb la ciutadania, amb una participació acumulada de més de 100 persones. **Aquestes sessions han permès afegir, contrastar i afinar les propostes treballades en l'àmbit associatiu, incorporant també visions individuals i experiències directes del veïnat dels diferents trams de la Meridiana**[6].

---

1 Betevé. (s. d.). La plataforma Som Meridiana reclama una reforma de tota l'avinguda, amb un calendari concret.
2 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb). (s. d.). Reivindicacions de les associacions veïnals sobre la transformació de l'avinguda Meridiana.
3 El Periódico. (2024, 8 de juny). Una multitudinària cadena humana entre Trinitat Nova i Vella reivindica la prolongació de la L3.
4 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb). (2026, 23 de gener). Nova reforma de la Meridiana: un pas endavant, tres anys tard.
5 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb). (s. d.). El moviment veïnal recull propostes als barris per impulsar la tercera fase de la reforma de la Meridiana.
6 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb). (2026, 7 de maig). La FAVB alerta el veïnat: les obres de la Meridiana de la fase 3 podrien acabar el 2040.

Cal destacar que aquestes aportacions no s'han produït de manera aïllada, sinó que han estat també contrastades i debatudes en el si de les diferents associacions veïnals del territori, fet que reforça el caràcter col·lectiu, territorial i àmpliament compartit d'aquest procés de treball.

El conjunt de contribucions recollides reflecteix de manera clara i coincident una demanda majoritària: la necessitat d'una transformació profunda de la Meridiana que redueixi el seu efecte de barrera urbana, millori de forma estructural el transport públic i consolidi un espai urbà més amable, verd i accessible.

En aquest sentit, es reafirma la idea compartida de **transformar la Meridiana en un veritable eix cívic de connexió entre barris, superant el seu paper històric com a infraestructura de separació urbana**.

Diagnosi

Diagnosi històrica, urbana i social

L'avinguda Meridiana és una de les principals fractures urbanes de la ciutat de Barcelona. Concebuda durant el desenvolupament urbanístic de mitjan segle XX com una gran via d'entrada ràpida al centre de la ciutat, la seva construcció va respondre principalment a criteris de mobilitat metropolitana i trànsit rodat, sense incorporar una visió social, urbana o comunitària de l'entorn sobre el qual s'implantava.

La configuració d'aquesta infraestructura va alterar profundament la realitat urbana i social dels barris del nord de Barcelona, especialment als districtes de Nou Barris i Sant Andreu. Històricament, aquests districtes havien mantingut relacions de continuïtat urbana, social i comercial vinculades als antics nuclis i camins que formaven el municipi de Sant Andreu de Palomar. L**a construcció de la Meridiana va interrompre aquestes connexions i va consolidar una barrera física que encara avui condiciona la vida quotidiana dels barris situats a banda i banda de l'avinguda**.

Aquest procés es va produir, a més, en un context històric marcat per una forta expansió urbana de Barcelona sobre antics municipis agregats, sovint sense una planificació centrada en les necessitats socials i urbanes dels territoris afectats. En aquest sentit, **la Meridiana representa encara avui una expressió física d'un model de creixement basat en la funcionalitat viària i la connexió ràpida amb el centre de la ciutat, prioritzant el vehicle privat per sobre de la cohesió urbana i la qualitat de vida del veïnat**.

La conseqüència directa d'aquest model ha estat la consolidació d'una de les barreres urbanes més significatives de la Barcelona contemporània. Tot i les transformacions produïdes en altres zones de la ciutat durant les darreres dècades, la Meridiana continua mantenint en bona part una configuració pròpia d'una autopista urbana, fet excepcional en moltes ciutats europees actuals.

Aquesta situació ha dificultat històricament la relació entre barris, limitant la permeabilitat urbana, reduint els espais de trobada i afectant negativament el desenvolupament comercial i la vida comunitària als entorns immediats de l'avinguda. **La baixa intensitat d'activitat econòmica i comercial en molts trams de la Meridiana és també conseqüència directa del seu disseny com a infraestructura de pas i no com a espai urbà habitable**.

Aquest model urbà ha contribuït també a generar desigualtats territorials entre els barris del nord de Barcelona, generant una realitat urbana fragmentada que encara avui condiciona les relacions socials, la mobilitat quotidiana i les oportunitats de desenvolupament comunitari entre els nostres barris.

La situació actual es veu agreujada pels efectes de la crisi de l'habitatge i pels nous processos de desplaçament residencial dins l'àrea metropolitana. Moltes persones que tradicionalment desenvolupaven la seva vida al centre de Barcelona s'han vist obligades a traslladar-se als barris del nord o a municipis de l'entorn metropolità, incrementant encara més la pressió sobre les infraestructures de mobilitat existents,

reforçant la necessitat de disposar d'espais urbans més cohesionats, accessibles i equilibrats.

Per tot això, la transformació de la Meridiana no es pot entendre únicament com una reforma viària o paisatgística. Representa **una oportunitat històrica per començar a reparar una fractura urbana i social acumulada durant dècades, recuperar continuïtats perdudes i avançar cap a un model de ciutat més cohesionat, habitable i equitatiu per als barris del nord de Barcelona**.

Diagnosi ambiental, de mobilitat i salut pública

Actualment, l'avinguda Meridiana continua sent una de les principals vies d'entrada i sortida de vehicles de la ciutat de Barcelona, concentrant un volum molt elevat de trànsit rodat i mantenint una configuració clarament orientada a la mobilitat privada motoritzada.

Aquesta situació comporta importants impactes ambientals i socials sobre els barris de l'entorn, especialment en termes de contaminació atmosfèrica, contaminació acústica i degradació de la qualitat de l'espai públic. **Els barris situats al voltant de la Meridiana presenten els indicadors d'esperança de vida més baixos de la ciutat**[7] fet que evidencia la relació existent entre desigualtat urbana, qualitat ambiental i salut pública.

Per aquest motiu, les entitats participants considerem que l**a reforma de la Meridiana no es pot entendre únicament com una actuació urbanística o paisatgística, sinó com una intervenció amb una clara dimensió de salut pública**. La transformació d'aquesta infraestructura representa una oportunitat per **reduir els impactes ambientals acumulats durant dècades**[8] **i millorar les condicions de vida del conjunt del veïnat**.

A aquesta situació s'hi afegeix també una elevada conflictivitat viària i una percepció generalitzada d'inseguretat per part de les persones que es desplacen a peu. La configuració actual de la via, concebuda principalment per afavorir la fluïdesa del trànsit rodat, dificulta sovint una convivència segura entre vehicles i vianants i contribueix a **l'existència d'accidents greus als diferents trams de la Meridiana**[9].

Al mateix temps, la configuració de la infraestructura continua prioritzant els desplaçaments en vehicle privat per sobre del transport públic i de les formes de mobilitat activa. Aquesta realitat afecta especialment aquelles persones que, davant la manca d'alternatives suficients i eficients de transport col·lectiu, es veuen obligades a utilitzar el cotxe privat per accedir a Barcelona o desplaçar-se dins l'àrea metropolitana.

7 Ajuntament de Barcelona (s. d.), Portal Barcelona Dades (consulta: maig de 2026).
8 Barcelona Metròpolis. (s. d.). La contaminació atmosfèrica a la ciutat.
9 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb). (2025, 23 de setembre). Una mort més a Barcelona a conseqüència del trànsit excessiu.

Cal assenyalar també que la configuració històrica de la Meridiana no ha anat acompanyada d'una aposta equivalent pel transport públic estructurant. Malgrat tractar-se d'un dels principals corredors d'entrada a Barcelona, **la infraestructura ha estat concebuda principalment per facilitar l'accés del vehicle privat al centre de la ciutat, sense desplegar de manera suficient una xarxa ferroviària i de transport públic integrada al llarg del seu recorregut**.

De fet, des de l'entrada nord de Barcelona fins a Fabra i Puig, la Meridiana no disposa d'estacions intermèdies de transport ferroviari o metro associades directament al seu traçat, tot i l'existència d'infraestructures ferroviàries estratègiques i d'un dels principals túnels d'accés ferroviari a la ciutat.

Aquesta manca històrica de connexions de transport públic estructurant ha contribuït a reforçar la dependència del vehicle privat i ha limitat les possibilitats de mobilitat transversal i de connexió interna entre barris del nord de Barcelona.

Per aquest motiu, **la transformació de la Meridiana ha d'anar necessàriament acompanyada d'un estudi i una planificació específica per incrementar l'oferta de transport públic al corredor, aprofitant tant les infraestructures ja existents com els projectes pendents de desenvolupament**. En aquest sentit, es considera imprescindible estudiar la viabilitat de noves estacions intermèdies, reforçar les connexions ferroviàries metropolitanes i continuar impulsant infraestructures estratègiques com la prolongació de la línia 3 del metro entre Trinitat Nova i Trinitat Vella.

Aquesta reivindicació acumula dècades de retard i ha generat històricament una important mobilització ciutadana als barris del nord de la ciutat. Un exemple d'això va ser **la cadena humana celebrada el juny de 2024 entre les estacions de les Trinitats, amb la participació de prop de 2.000 persones en defensa de la prolongació de la línia 3**[10].

Els barris de l'entorn de l'avinguda Meridiana han estat històricament barris d'acollida i solidaritat. Entenem plenament la necessitat de garantir la mobilitat i l'accés a la ciutat de milers de persones que hi entren diàriament per motius laborals, familiars o personals. Aquesta realitat és especialment visible en el context actual de crisi de l'habitatge i de desplaçament de població cap a la perifèria metropolitana, un procés que afecta també els nostres familiars, amistats i persones properes del nostre entorn.

Tanmateix, aquesta situació no pot continuar traduint-se en una degradació permanent de la qualitat ambiental ni de les condicions de salut del veïnat. En aquest sentit, la reforma de la Meridiana hauria de servir també per impulsar un canvi estructural en el model de mobilitat urbana, reforçant de manera decidida el transport públic i generant alternatives reals al vehicle privat.

Per a les entitats participants, l**a pacificació efectiva de la Meridiana no serà possible si aquesta gran transformació urbana no es planteja també com una oportunitat per ampliar i reforçar de manera estructural l'oferta de transport públic**, fent un millor aprofitament tant de les infraestructures existents com dels projectes ja previstos o històricament reivindicats.

10 El Periódico. (2024, 8 de juny). Una multitudinària cadena humana entre Trinitat Nova i Vella reivindica la prolongació de la L3.

La transformació de la Meridiana ha d'anar més enllà de la simple reducció física del mur viari existent. **És necessari evitar que l'actual efecte barrera es mantingui sota noves formes derivades d'un volum excessiu de trànsit o d'una configuració urbana encara centrada en el vehicle privat**.

Aquesta situació afecta especialment les persones amb mobilitat reduïda, la gent gran, infants, famílies i persones cuidadores, que continuen trobant dificultats importants per travessar la infraestructura i desenvolupar la seva vida quotidiana amb normalitat i seguretat.

En aquest sentit, la reforma ha de permetre no només reconnectar els barris situats a banda i banda de la Meridiana, sinó també reforçar els eixos verticals i les connexions transversals del territori, **afavorint una major permeabilitat urbana, una millor relació entre barris i una recuperació efectiva de la vida comunitària i de proximitat**.

La transformació de la Meridiana ha de contribuir també a l'adaptació climàtica dels barris del nord de la ciutat, **incrementant el verd urbà, reduint l'efecte d'illa de calor i generant espais públics més resilients i habitables davant els episodis de calor extrema**.

Per a les entitats participants, la transformació de la Meridiana representa una oportunitat històrica per avançar cap a un model urbà més saludable, accessible, cohesionat i centrat en les necessitats socials i quotidianes de les persones.

Principis i objectius de la proposta

Un projecte amb identitat pròpia

La transformació del tercer tram de la Meridiana, entre Fabra i Puig i el carrer de Peníscola, representa una oportunitat històrica per abordar una de les principals fractures urbanes dels barris del nord de Barcelona.

Les entitats participants considerem que **aquest tram té unes característiques pròpies que el diferencien clarament dels trams reformats anteriorment**. És el punt on la Meridiana continua actuant amb més intensitat com un mur físic, social i ambiental entre barris històricament connectats.

Per aquest motiu, la reforma no es pot entendre com una simple actuació de paisatge urbà ni com una continuació automàtica dels trams anteriors. Aquest àmbit necessita una intervenció amb identitat pròpia, profunditat i ambició suficient per impulsar una transformació real de la Barcelona nord.

L'objectiu principal de la reforma ha de ser eliminar l'actual efecte barrera de la infraestructura i reconnectar els barris de Nou Barris i Sant Andreu.

Tanmateix, la transformació no pot limitar-se únicament a eliminar el mur físic existent si es manté una configuració basada en un alt volum de trànsit rodat. **El trànsit intensiu actua també com una barrera urbana i social, dificultant els desplaçaments a peu, reduint la vida comunitària i limitant l'ús ciutadà de l'espai públic**.

Per aquest motiu, les entitats participants considerem imprescindible **reduir aproximadament un 50% dels vials destinats actualment a la circulació de vehicles i avançar cap a un model de via centrat en les persones i no en el trànsit de pas**.

Un nou model urbà per a la Barcelona nord

Les entitats participants defensem la **creació d'una gran rambla central** que esdevingui un espai de relació, convivència i vida comunitària entre barris.

La reforma ha de prioritzar clarament els desplaçaments a peu, la mobilitat accessible i la mobilitat ciclista, garantint un carril bici segur, segregat i plenament integrat en la nova configuració urbana.

Al mateix temps, la transformació ha de permetre **incrementar substancialment el verd urbà**, reduir la contaminació atmosfèrica i acústica i avançar cap a un model urbà més saludable i habitable.

La seguretat urbana ha de ser també un element central de la reforma. La configuració actual de la via respon a models urbanístics superats, sense criteris actuals de seguretat urbana ni perspectiva de gènere. **La nova Meridiana ha de**

convertir-se en un espai segur, accessible i transitable durant totes les hores del dia.

La reforma ha de permetre igualment **reforçar les connexions verticals entre barris i millorar la permeabilitat urbana entre Nou Barris i Sant Andreu**. En aquest sentit, **les actuacions als eixos verticals han de desenvolupar-se mitjançant processos propis però de manera paral·lela a la transformació de la Meridiana**, tal com s'ha produït en altres àmbits de la ciutat.

Les entitats participants considerem especialment necessari actuar als entorns de les Trinitats, on la Meridiana ha generat durant dècades una fractura especialment intensa. Per aquest motiu, reclamem estudiar el **cobriment parcial de la infraestructura o l'ampliació del pont de Sarajevo per generar una gran plaça de connexió entre Trinitat Nova i Trinitat Vella i recuperar la memòria urbana d'uns barris històricament units**.

Mobilitat i transport públic

La pacificació efectiva de la Meridiana no serà viable sense alternatives reals de mobilitat per a les milers de persones que diàriament entren i surten de Barcelona.

Per aquest motiu, les entitats participants defensem reforçar les connexions ferroviàries i de metro, estudiar noves estacions intermèdies al corredor de la Meridiana i continuar impulsant infraestructures estratègiques com la prolongació de la línia 3 entre Trinitat Nova i Trinitat Vella.

Aquesta transformació ha d'anar acompanyada també de mesures immediates que permetin començar a reduir el trànsit abans de l'execució definitiva de la reforma. En aquest sentit, reclamem modificacions semafòriques i actuacions provisionals que dificultin progressivament el trànsit de pas i incentivin alternatives més sostenibles.

Així mateix, defensem la implantació d'actuacions d'urbanisme tàctic mentre no arribi la reforma definitiva, amb l'objectiu de començar a recuperar espai per als vianants i reduir la percepció d'autopista urbana.

Cohesió social i dinamització econòmica

La transformació del tercer tram **ha de generar noves centralitats urbanes i actuar com un motor de dinamització econòmica i comercial per als barris de l'entorn**.

La recuperació d'espai públic per a les persones ha de contribuir a **revitalitzar el comerç de proximitat, atraure activitat i generar un major valor social i urbà al conjunt de la zona**.

En aquest sentit, la reforma ha de representar també **una oportunitat per incorporar equipaments pendents i necessaris per als barris**, reforçant els serveis públics i la cohesió territorial.

Calendari, execució i compromís institucional

Les entitats participants **considerem imprescindible que la transformació del tercer tram es desenvolupi amb un calendari d'execució clar i políticament compromès**.

Per aquest motiu, defensem **que la reforma s'executi en un únic projecte o, com a màxim, en dos projectes executius coordinats, i que les obres es desenvolupin en una o dues fases que permetin completar la transformació abans de l'any 2035**.

És imprescindible evitar que **aquesta reforma s'allargui fins a la dècada dels anys quaranta**[11], tal com ha passat històricament amb altres infraestructures i reivindicacions dels barris del nord de Barcelona.

Cada any de retard implica mantenir una situació de desigualtat urbana, ambiental i social que afecta directament la salut i la qualitat de vida del veïnat.

La reforma de la Meridiana, com les actuacions complementàries associades, han de ser assumides com una prioritat de ciutat i de país. El finançament d'aquestes transformacions no pot recaure exclusivament sobre els districtes afectats, sinó que ha de **comptar amb el compromís de l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i les institucions corresponents**.

Finalment, presentem aquest informe amb la voluntat que les propostes, reflexions i **demandes recollides siguin incorporades dins la redacció de l'avantprojecte** actualment en desenvolupament[12].

Els barris del nord de Barcelona no poden continuar esperant dècades per una transformació imprescindible per a la seva salut, cohesió i qualitat de vida. La reforma del tercer tram ha de representar un punt d'inflexió real en la manera com la ciutat entén i prioritza els seus barris populars.

11 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (FAVB). (2026, 7 de maig). La FAVB alerta el veïnat: les obres de la Meridiana de la fase 3 podrien acabar el 2040. Betevé

12 Betevé. (2026, 22 de gener). La pacificació de la Meridiana eliminarà el pont del Dragó i el mur de Sant Andreu.

Propostes d'intervenció

Secció urbana i reducció del trànsit

Defensem que la transformació del tercer tram de la Meridiana ha d'implicar una reducció real i efectiva del trànsit rodat, evitant que la infraestructura continuï funcionant com una autopista urbana que actua com a barrera entre barris.

Per aquest motiu, proposem una **reducció de mitjana del 50% dels vials destinats a la circulació de vehicles**. L'espai recuperat ha de permetre incrementar el verd urbà, generar nous espais cívics i comunitaris i incorporar equipaments necessaris per als barris en aquells punts on sigui viable.

Aquesta reducció del trànsit ha de permetre transformar la Meridiana en una via amb caràcter plenament urbà, **prioritzant la vida quotidiana, els desplaçaments a peu i els espais de convivència** per davant de la funció històrica de corredor de pas metropolità.

La Meridiana no pot continuar assumint de manera desproporcionada el pes de la mobilitat metropolitana a costa de la salut i la qualitat de vida dels barris del nord de Barcelona.

En aquest sentit, considerem que la creació del vial deprimit previst dins del Parc Lineal representa una oportunitat estructural que ha de permetre fer viable aquesta reducció del trànsit i consolidar un nou model urbà per al conjunt de la Barcelona nord.

La pacificació de la Meridiana no pot limitar-se únicament a la mateixa via, sinó que s'ha d'estendre també al conjunt dels barris de l'entorn. **Considerem necessari evitar que la reducció del trànsit a la Meridiana acabi generant recorreguts alternatius per l'interior dels barris de Nou Barris i Sant Andreu**.

Per aquest motiu, proposem estudiar la **implantació del límit de velocitat de 30 km/h a les principals vies d'entrada i sortida vinculades al tercer tram de la Meridiana, amb l'objectiu de reduir la velocitat del trànsit i desincentivar els recorreguts drecera pels carrers residencials**.

Així mateix, considerem necessari i**ncrementar significativament els passos semafòrics** i els punts d'encreuament al llarg del tercer tram. Les entitats participants valorem positivament la proposta inclosa en la redacció de l'avantprojecte d'incrementar la freqüència de semàfors i passos de vianants al llarg de la via.

Tanmateix, considerem imprescindible que **la configuració semafòrica tingui també una funció clara de pacificació del trànsit**, reduint la fluïdesa de la circulació i reforçant el caràcter urbà i cívic de la Meridiana.

Finalment, també proposem estudiar actuacions de redistribució viària als accessos metropolitans per reduir el trànsit de pas que actualment desemboca a la Meridiana. En aquest sentit, considerem necessari valorar alternatives de connexió directa entre les vies metropolitanes, especialment la C-33 i la C-17, i el nus de la Trinitat, **evitant que aquests fluxos hagin d'incorporar-se obligatòriament a la Meridiana**.

Mentre no arribi la reforma definitiva, **reclamem igualment la implementació immediata de modificacions semafòriques provisionals que permetin començar des d'ara mateix a reduir la velocitat i dificultar el trànsit de pas**, afavorint progressivament alternatives de mobilitat més sostenibles.

Àmbits estratègics de connexió i cohesió urbana

Les entitats participants recollim en aquest apartat un conjunt de propostes relatives als principals àmbits estratègics de connexió i cohesió urbana entre la Meridiana i els teixits urbans de Nou Barris i Sant Andreu.

Aquestes propostes s'entenen com a línies d'actuació de caràcter estratègic, formulades des de la mirada del veïnat i del territori, amb la voluntat d'incorporar solucions ja aplicades amb èxit en altres àmbits urbans i que considerem especialment pertinents en el cas de la Meridiana.

El criteri central d'aquest apartat és avançar cap a una major permeabilitat urbana i una connexió transversal efectiva entre barris, contribuint a desdibuixar progressivament la condició de frontera que històricament ha representat la Meridiana. Entenem que aquesta transformació és clau per incrementar el valor urbà, social i funcional del conjunt del projecte.

En aquest sentit, els eixos verticals no han de ser elements secundaris, sinó peces estructurals del procés de transformació de la Meridiana i del seu entorn immediat.

Pel que fa a la seva implementació, **les entitats considerem que alguns d'aquests projectes podran integrar-se en el propi avantprojecte del tercer tram, mentre que d'altres requeriran el seu desenvolupament mitjançant instruments i projectes diferenciats**. Aquesta metodologia és coherent amb processos ja aplicats en reformes anteriors de la Meridiana, com les dels entorns de Navas[13] i la Sagrera.

Finalment, **defensem que aquestes actuacions han de ser assumides a escala de ciutat i no com a intervencions de districte, atès que responen a una lògica de transformació estructural i de reparació històrica de la Barcelona nord, i requereixen per tant una responsabilitat institucional d'abast municipal i metropolità**.

Rambla central

Defensem la creació d'una gran rambla central al tercer tram de la Meridiana com a principal element vertebrador de la transformació urbana de l'àmbit.

La proposta planteja generar un gran espai cívic, verd i comunitari que permeti reconnectar els districtes de Nou Barris i Sant Andreu i fomentar la transitabilitat i la relació entre barris històricament separats per la infraestructura.

En aquest sentit, considerem que **la configuració de la nova Meridiana hauria d'apropar-se conceptualment al model desenvolupat als trams reformats entre Glòries i el Clot**, adaptant-lo a les necessitats i particularitats pròpies del tercer tram.

13 Ajuntament de Barcelona. (2026, 21 de febrer). S'aprova inicialment el projecte de reforma de la plaça de Ferran Reyes i els Jardins de Maria Soteras a l'avinguda Meridiana.

Proposem que aquesta rambla central s'estengui des de Fabra i Puig fins a l'entorn del passeig de Santa Coloma i l'avinguda de Rio de Janeiro, consolidant un nou gran eix ciutadà per a la Barcelona nord.

Aquest espai ha de prioritzar clarament els usos socials, comunitaris i de convivència, convertint-se en un lloc de trobada i d'estada per al conjunt dels barris de l'entorn.

Per aquest motiu, **defensem una rambla amb una presència destacada de verd urbà, arbrat i espais d'ombra que permetin millorar el confort climàtic i afavorir-ne l'ús quotidià durant tot l'any**.

Així mateix, proposem incorporar espais d'estada, àrees de joc infantil, zones de descans, espais naturalitzats que actuïn com a refugis de biodiversitat urbana i altres usos comunitaris que contribueixin a generar activitat i vida quotidiana a la nova centralitat urbana.

Les entitats participants considerem especialment important que, als principals eixos i corredors verticals de connexió entre barris, la rambla central pugui ampliar-se puntualment per generar nous espais de trobada i reforçar la permeabilitat urbana entre Nou Barris i Sant Andreu.

Aquestes ampliacions han de permetre difuminar progressivament l'efecte barrera històric de la Meridiana i consolidar noves centralitats urbanes i comunitàries als punts de major intercanvi entre barris.

La rambla central ha de convertir-se també en un espai segur, accessible i plenament transitable per a totes les persones, garantint criteris d'accessibilitat universal i facilitant-ne l'ús quotidià per part de persones grans, infants i persones amb mobilitat reduïda.

Tanmateix, defensem que aquest **espai central prioritzi clarament la convivència i l'estada ciutadana**. Per aquest motiu, considerem que la rambla no hauria d'incorporar circulació de bicicletes ni de vehicles de mobilitat personal, que haurien de disposar d'itineraris segregats i diferenciats fora de l'espai principal de la rambla.

La nova rambla de la Meridiana ha de convertir-se en un espai capaç de generar vida urbana, activitat comunitària i identitat compartida entre barris, superant definitivament la funció històrica de la via com a corredor exclusivament destinat al trànsit motoritzat.

Estació de Fabra i Puig i entorns

L'estació de Fabra i Puig constitueix actualment **un dels punts més crítics del sistema de mobilitat de la ciutat de Barcelona**[14], tant per la intensitat de fluxos com per la concentració de serveis de transport en un únic node.

14 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (FAVB). (2026, 23 de març). La mobilitat a la Sagrera i Fabra i Puig, compromesa pel caos de Rodalies.

Aquesta situació s'ha agreujat en els darrers anys com a conseqüència de la crisi d'accés a l'habitatge i l'expulsió de població cap a municipis metropolitans, la crisi del servei de Rodalies i l'augment dels costos de mobilitat en vehicle privat. Tot plegat ha derivat en un increment molt significatiu dels autobusos interurbans amb parada en aquest àmbit, generant una saturació funcional de l'espai i problemes greus de seguretat i funcionament.

Per això **considerem imprescindible una reforma integral de l'àmbit de Fabra i Puig**, que transformi aquest espai en un gran intercambiador metropolità entre Rodalies, metro i autobusos, amb una concepció plenament integrada **evitant la concentració de fluxos en superfície**.

Valorem positivament les informacions que apunten a la voluntat municipal de soterrar part dels serveis d'autobusos interurbans[15], atès que suposa una millora funcional i paisatgística de l'espai. Tanmateix, **aquesta actuació ha d'anar necessàriament acompanyada d'una reordenació global del node per evitar la sobrecàrrega del sistema de transport subterrani**[16] **i de l'espai públic immediat**.

En aquest sentit, aquesta qüestió es desenvoluparà amb més detall en l'apartat específic de mobilitat, on s'analitzaran les mesures que considerem necessàries per garantir l'equilibri i l'eficiència del conjunt del sistema.

Pel que fa a l'espai urbà, proposem una transformació profunda que superi la lògica actual d'infraestructura de transport com a element dominant, per **avançar cap a un model d'espai públic continu i estructurant**.

L'objectiu és que l'àmbit de Fabra i Puig deixi progressivament de funcionar com un node estrictament destinat al transport **per esdevenir una gran plaça verda de connexió entre barris i districtes, actuant com a espai de trobada i de continuïtat urbana entre els diferents teixits que conflueixen en aquest punt**.

Aquest nou espai ha de permetre desdibuixar la presència actual de la infraestructura ferroviària i d'autobusos, integrant-la dins d'un entorn urbà continu, verd i cívic, amb un paper central en la cohesió entre Nou Barris i Sant Andreu.

Aquesta nova configuració ha de convertir Fabra i Puig en una veritable **porta d'entrada al parc de Can Dragó i a la nova rambla de la Meridiana**, reforçant la seva funció com a espai de transició positiva entre mobilitat i ciutat.

El projecte ha d'incorporar una presència significativa de verd urbà, arbrat i espais d'ombra, amb l'objectiu de millorar el confort climàtic i afavorir l'estada, la convivència i l'activitat quotidiana.

Així mateix, cal garantir la continuïtat, legibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants en superfície entre ambdós costats de l'àmbit, **assegurant la permeabilitat transversal del nou espai urbà** i la seva integració amb la xarxa de mobilitat quotidiana.

---

15 El Periódico. (2026, 29 d'abril). Barcelona dignificarà les parades de bus interurbà amb més afluència i remodelarà les estacions de Fabra i Puig i Sants.

16 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb). (2026, 21 d'abril). La FAVB celebra les millores a Fabra i Puig i la Sagrera i reclama una resposta estructural.

En termes de jerarquia funcional, reclamem **la necessitat que l'espai públic en superfície prevalgui sobre la infraestructura de transport**, garantint la integració d'aquests sistemes dins d'una configuració urbana de caràcter cívic i continu.

Finalment, considerem que la transformació de Fabra i Puig ha de consolidar aquest àmbit com **un nou node de centralitat urbana de la Barcelona nord, reforçant el seu paper com a espai estructurant de connexió entre barris i com a peça clau dins del sistema de centralitats metropolitanes**.

Parc de Can Dragó i transició amb la Meridiana

El Parc de Can Dragó constitueix un dels principals espais de referència esportiva i de lleure de l'àmbit de la Barcelona nord, amb un paper clau en la connectivitat funcional entre els barris adjacents.

Les entitats participants celebrem les actuacions previstes de millora i renaturalització del parc[17], i considerem que aquest procés ha de suposar una reducció progressiva de les superfícies excessivament pavimentades i dures, avançant cap a un espai amb més presència de verd, més permeable i més adaptat a les condicions climàtiques actuals.

En aquest sentit, aquesta transformació ha de ser aprofitada com una oportunitat estratègica per reforçar la transició entre el parc i la Meridiana, de manera que el creixement del verd dins de Can Dragó permeti també una extensió i intensificació del verd en aquest tram de l'avinguda i endinsar-se a la part de Sant Andreu. L'objectiu és que **la Meridiana pugui desdibuixar-se progressivament dins d'aquest continu verd, reforçant la idea d'un sistema d'espai públic integrat**.

Aquesta lògica ha de permetre que la Meridiana deixi de funcionar com una infraestructura clarament delimitada en aquest àmbit i **passi a formar part d'un paisatge urbà més continu, on el verd esdevingui l'element estructurador principal**.

Així mateix, atesa la naturalesa esportiva del parc, es proposa reforçar la **continuïtat dels usos ludicoesportius entre Can Dragó i la nova configuració de la Meridiana**, incorporant espais de cal·listènia, circuits d'activitat física i recorreguts esportius més enllà de l'àmbit estricte del parc.

Aquesta continuïtat funcional entre parc, avinguda i Sant Andreu ha de consolidar un model d'espai públic integrat, on activitat física, lleure i mobilitat esdevinguin elements d'un mateix sistema urbà, reforçant la cohesió entre ambdós costats de la Meridiana.

17 Ajuntament de Barcelona. (2026, 13 d'abril). El parc de Can Dragó es renova per guanyar més verd i més espais de joc.

Eix verd Pintor Alsamora i la riera de Sant Andreu

Valorem molt positivament el desbloqueig de l'eix verd de Pintor Alsamora durant l'actual mandat[18], així com l'inici dels estudis previs vinculats a la futura transformació de la riera de Sant Andreu.

Ambdós àmbits comparteixen una mateixa lògica territorial i ambiental vinculada històricament al sistema hídric i de drenatge natural de la zona, un fet que la ciutat hauria d'aprofitar per reforçar la connectivitat verda i la resiliència climàtica de la Barcelona nord.

En el context actual d'emergència climàtica i davant la possibilitat de fenòmens meteorològics extrems associats a episodis de pluges intenses, les entitats participants considerem necessari **recuperar i reforçar la funció ambiental i resilient d'aquests espais, incorporant criteris de drenatge urbà, absorció d'aigua i adaptació climàtica dins del procés de transformació urbana**.

Per aquest motiu, proposem garantir la continuïtat verda entre l'eix de Pintor Alsamora i la riera de Sant Andreu, aprofitant el pas per la Meridiana per generar un gran node de transició i connexió entre ambdós àmbits.

Aquest espai ha de permetre **desdibuixar la presència de la Meridiana com a infraestructura de separació, reforçant la continuïtat paisatgística, ecològica i urbana entre els dos costats naturalitzats de l'avinguda**.

Considerem que aquest punt pot esdevenir una de les **principals centralitats verdes del futur tercer tram, incorporant espais de refugi climàtic, biodiversitat urbana i zones d'estada que contribueixin a reduir l'impacte ambiental i tèrmic de la via**.

Per les característiques físiques i urbanes de l'àmbit, aquest espai podria integrar solucions basades en la natura i sistemes de renaturalització urbana que actuïn com a elements de transició entre infraestructura, espai públic i ecosistema urbà, reforçant així la funció ambiental del conjunt de la nova Meridiana.

En aquest sentit, considerem necessari entendre aquests espais no com a intervencions verdes aïllades, sinó com a part d'una **infraestructura verda contínua capaç de connectar diferents àmbits de la Barcelona nord**, incorporant criteris de biodiversitat, drenatge sostenible i adaptació climàtica dins del propi disseny urbà.

Així mateix, la continuïtat entre l'eix verd de Pintor Alsamora i la riera de Sant Andreu podria permetre, a mitjà i llarg termini, la consolidació d'un **gran corredor verd metropolità entre Collserola i el riu Besòs**, aprofitant la continuïtat urbana existent a través de la riera de Sant Andreu i del carrer de Sant Adrià[19].

18 Ajuntament de Barcelona. (s. d.). Carrer del Pintor Alsamora: nou eix verd.

19 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (FAVB). (2023, 9 de maig). Roda de premsa: la FAVB presenta l'esborrany del Pla Estratègic Urbà de la Barcelona Nord.

Considerem que aquesta perspectiva pren encara més rellevància en el context de futurs desenvolupaments urbans previstos a l'entorn, com els vinculats a l'àmbit de la Mercedes, i que, per tant, la reforma de la Meridiana hauria d'incorporar una visió estructural i de llarg recorregut sobre la connectivitat verda de la Barcelona nord.

Eix cívic i de memòria al Pont del Dragó i entorns

L'àmbit del Pont del Dragó és, probablement, un dels punts de major complexitat urbana de tot aquest tram de la Meridiana, tant per la seva configuració física i topogràfica com per la quantitat d'elements urbans, infraestructures i barris que hi conflueixen.

Tanmateix, aquesta complexitat també representa **una de les principals oportunitats de transformació de tota la reforma**.

Les entitats considerem que aquest espai ha de convertir-se en un gran eix cívic i verd de transició entre Nou Barris i Sant Andreu, **capaç d'articular diferents espais actualment fragmentats i de generar una nova centralitat compartida entre ambdós districtes**.

En aquest sentit, aquest àmbit podria esdevenir una de les principals **portes cíviques entre Nou Barris i Sant Andreu, reforçant el seu paper estructural dins la nova configuració urbana de la Meridiana**.

Aquest àmbit presenta una oportunitat especialment rellevant per a la connexió entre el Parc de Can Dragó, la plaça de Miguel Casablancas i Joanico, la plaça d'en Xandri, els entorns del passeig de Valldaura i els diferents eixos verds i cívics adjacents, configurant un gran corredor de continuïtat urbana i social entre barris històricament separats per la Meridiana.

La transformació d'aquest espai ha de permetre cosir teixits urbans històricament units i posteriorment fragmentats per la Meridiana, reforçant la continuïtat entre Sant Andreu i Nou Barris i consolidant una **nova estructura urbana més permeable i integrada**.

Així mateix considerem que aquest espai hauria de tenir també una **dimensió simbòlica i memorial**. El Pont del Dragó representa avui un dels punts més visibles de la fractura urbana generada per la Meridiana i, al mateix temps, pot esdevenir un dels principals símbols de la seva superació.

Per aquest motiu, **proposem incorporar algun element de memòria urbana i reconeixement ciutadà vinculat al procés de transformació de la Meridiana** i a la mobilització veïnal sostinguda durant dècades per reclamar la desaparició d'aquest mur urbà.

Per les característiques viàries i de mobilitat d'aquest punt, es especialment important reduir l'impacte del trànsit rodat i **evitar que aquest àmbit es converteixi en un espai de pas intensiu de vehicles provinents de la Meridiana en direcció als barris limítrofs**.Per aquest motiu, caldrà incorporar mesures específiques de pacificació, limitació del trànsit de pas i **priorització de la mobilitat cívica i veïnal, reforçant així el caràcter social i comunitari del futur espai**.

Aquest nou eix cívic i de memòria ha d'incorporar usos i elements que fomentin l'estada, la convivència i la vida comunitària, **evitant que esdevingui únicament un espai de pas**.

Per això, es proposa incorporar espais d'ombra, àrees d'estada, petits equipaments i/o usos complementaris vinculats a la restauració, la cultura o l'activitat comunitària, permetent consolidar aquest àmbit com una de les principals centralitats cíviques i verdes de la nova Meridiana en aquest àmbit.

Finalment, les entitats participants **considerem imprescindible actuar també sobre els espais limítrofs** i de transició vinculats a la Meridiana, especialment en àmbits com la plaça de Miguel Casablancas i Joanico i altres espais adjacents que han de formar part de la nova continuïtat urbana.

Tot i que moltes d'aquestes actuacions possiblement no podran incorporar-se directament dins l'avantprojecte principal de la Meridiana, considerem imprescindible impulsar els avantprojectes i projectes executius paral·lels, coordinats i coherents amb la transformació global del tercer tram. **Defensem que aquestes actuacions han de ser assumides i impulsades per la ciutat —i no pels districtes— com una actuació de reparació històrica de la Barcelona nord, garantint que la seva execució avanci simultàniament amb la reforma de la Meridiana i evitant noves discontinuïtats urbanes entre l'eix central i els barris del seu entorn**.

L'objectiu final ha de ser convertir aquest espai en un lloc quotidià de trobada i convivència entre veïns i veïnes dels dos districtes.

Eix de connexió a l'àmbit de Rio de Janeiro i passeig de Santa Coloma

L'àmbit comprès entre Rio de Janeiro i el passeig de Santa Coloma ha d'esdevenir un dels principals punts de connexió i transició del futur tram de la Meridiana.

Per aquest motiu, defensem que **la rambla central finalitzi en aquest punt mitjançant un espai ampliat, verd i plenament pacificat, capaç de consolidar una nova centralitat urbana en un dels àmbits amb major complexitat viària de tota la reforma**, atesa la confluència dels fluxos de trànsit de la Meridiana i dels recorreguts nord-sud de la ciutat.

Aquest punt hauria d'esdevenir el gran espai de culminació de la rambla central de la Meridiana i una porta urbana entre els barris i els eixos de connexió metropolitana, reforçant la continuïtat urbana entre espais que històricament han funcionat de manera fragmentada.

En aquest sentit, les entitats considerem **imprescindible prioritzar la reducció del trànsit rodat i potenciar la mobilitat sostenible i no contaminant, incorporant connexions ciclables segregades i contínues entre el passeig de Santa Coloma, Rio de Janeiro i la Meridiana**.

Així mateix, i d'acord amb les propostes de mobilitat desenvolupades en el següent apartat d'aquest informe, **plantegem estudiar la incorporació d'una nova parada**

vinculada al túnel ferroviari existent, reforçant la connectivitat en transport públic d'aquest àmbit i consolidant-lo com un node estratègic de mobilitat de la Barcelona nord.

Tanmateix, creiem **que aquest espai no pot limitar-se a funcionar com un simple nus de circulació o d'intercanvi viari**. Per contra, ha d'incorporar espais verds, refugis climàtics, zones d'ombra, àrees d'estada i elements d'activitat quotidiana que fomentin la presència i la convivència veïnal.

També considerem necessari que els entorns dels anomenats **edificis de Renfe s'integrin plenament dins la nova configuració urbana de la Meridiana, afavorint una major permeabilitat i continuïtat** entre espais actualment fragmentats. L'objectiu ha de ser evitar que aquests àmbits funcionin com espais tancats o desvinculats del nou eix cívic, i aconseguir que passin a formar part de la transició urbana i social entre Sant Andreu, Nou Barris i la nova Meridiana. En aquest sentit, **aquesta transformació representa una oportunitat estratègica per desdibuixar les discontinuïtats urbanes existents amb la plaça de Mossèn Clapés i amb el conjunt de la mateixa Meridiana**, reforçant una continuïtat real de l'espai públic, cosint teixit urbà i generant un àmbit més cohesionat, accessible i integrat.

Com en el cas anterior, moltes d'aquestes actuacions possiblement no podran incorporar-se directament dins l'avantprojecte principal de la Meridiana, per la qual cosa considerem imprescindible impulsar els avantprojectes i projectes executius paral·lels, coordinats i coherents amb la transformació global del tercer tram i finançats per la ciutat.

L'objectiu final ha de ser transformar aquest àmbit en una nova centralitat cívica i social, capaç de desdibuixar la funció històrica de la Meridiana com a barrera urbana i consolidar un espai compartit entre barris i districtes.

Encreuament amb la Ronda de Dalt

Les entitats participants considerem que l'àmbit d'encreuament entre la Meridiana i la Ronda de Dalt representa el punt de major complexitat urbana, ambiental i viària de tot el tram, atesa la **concentració simultània de grans infraestructures metropolitanes i l'elevada pressió de trànsit que suporta aquest entorn únic a la ciutat**.

Precisament per aquest motiu, defensem que **aquest àmbit requereix un tractament específic i diferenciat dins la reforma general de la Meridiana, amb una estratègia pròpia orientada principalment a la reducció de l'impacte ambiental, la millora de la salubritat i la integració urbana dels espais actualment fragmentats per les infraestructures viàries**.

Exigim estudiar mesures estructurals que permetin reduir la pressió del trànsit en aquest punt de la Ronda de Dalt, incloent la possibilitat de replantejar la configuració d'alguns espais tècnics i infraestructures existents, com els entorns de les estacions elèctriques de Sant Andreu, amb l'objectiu de recuperar espai urbà i guanyar superfície verda per als barris del seu entorn i desdibuixar les infraestructures per fer-les menys nocives.

Així mateix, proposem integrar i connectar els diferents espais verds actualment dispersos a banda i banda de la infraestructura —com els jardins de l'Amistat, el parc per a gossos i altres espais adjacents— per tal de configurar un node verd i de transició entre Nou Barris, Sant Andreu i els entorns de la Trinitat.

L'objectiu ha de ser transformar aquest espai, avui dominat gairebé exclusivament per la lògica viària i del trànsit, en un àmbit amb major qualitat urbana, ambiental i paisatgística, capaç de generar continuïtats verdes, espais d'estada i nous usos cívics per al veïnat. En aquest sentit, la transformació verda d'aquest espai ha de permetre generar un gran refugi climàtic en aquest espai segrestat pel asfalt i la contaminació.

Així mateix, les entitats participants **considerem necessari ampliar i millorar les connexions per a vianants paral·leles a la Meridiana existents sobre la Ronda de Dalt**, especialment les passarel·les actuals, augmentant-ne l'amplada, per millorar la qualitat urbana i fomentar la permeabilitat entre barris.

En aquest sentit, també **defensem estudiar possibles actuacions de cobriment parcial o integració paisatgística de determinats trams de la ronda**, especialment en aquells punts on això permeti reduir l'impacte acústic i ambiental i reforçar la continuïtat de la reforma de la Meridiana en aquest àmbit.

Part d'aquesta actuació possiblement tampoc es podrà incorporar directament dins l'avantprojecte principal de la Meridiana. Tanmateix, exigim impulsar l'avantprojecte i projecte executiu paral·lelament amb la transformació global del tercer tram, i finançats per la ciutat, atès que **aquest àmbit constitueix actualment un punt negre de contaminació i un espai inadmissible per a una ciutat com Barcelona**.

L'objectiu final ha de ser cosir espais històricament separats per les grans infraestructures viàries, recuperant la continuïtat urbana i social entre els barris.

Cobriment i transformació de l'àmbit de les Trinitats

Considerem imprescindible **impulsar un projecte de cobriment i transformació urbana en l'àmbit de les Trinitats**, vinculat a l'ampliació del Pont de Sarajevo, amb l'objectiu de recuperar la continuïtat urbana entre els barris i **corregir la fractura històrica generada per la infraestructura viària**.

Aquest projecte s'ha de plantejar com una actuació estructural i estratègica de ciutat, i per aquest motiu defensem que **es desenvolupi de manera paral·lela a la reforma de la Meridiana**, tal com ja s'ha fet en altres processos de transformació urbana com els entorns de Navas[20] o la Sagrera. **En cap cas aquesta actuació pot comportar-ne l'endarreriment o alentiment de la reforma de la Meridiana**. Al contrari, ha de ser planificada, tramitada i executada en paral·lel, garantint una coordinació efectiva que permeti avançar simultàniament en totes les intervencions previstes.

Així mateix, les entitats participants considerem que aquesta actuació ha de ser assumida íntegrament per l'Ajuntament de Barcelona com a administració de ciutat, i no pels districtes, atenent la dimensió metropolitana del projecte i **la necessitat de donar resposta a un greuge històric sostingut en el temps en aquest àmbit urbà**.

20 Ajuntament de Barcelona. (2026, 21 de febrer). S'aprova inicialment el projecte de reforma de la plaça de Ferran Reyes i els Jardins de Maria Soteras a l'avinguda Meridiana./

Pel que fa al disseny concret del cobriment, les entitats participants no establim un model tancat d'usos, sinó que **considerem imprescindible l'obertura d'un procés participatiu específic amb el veïnat de les Trinitats i els barris afectats, amb l'objectiu de definir col·lectivament els usos futurs d'aquest nou espai públic. Aquest procés ha de garantir la implicació real dels veïns i veïnes en la configuració del seu entorn urbà i reforçar la capacitat d'incidència comunitària en la transformació dels seus barris**.

Denunciem l'existència d'una certa desafecció institucional en els barris de l'àmbit d'estudi, derivada en part del fet que **les transformacions urbanes anunciades i les polítiques públiques de suport no han arribat amb la intensitat ni la continuïtat necessàries per generar una millora real i perceptible en les condicions de vida quotidianes**. Les intervencions realitzades han estat, en molts casos, parcials o insuficients, i les polítiques d'ajudes i acompanyament social no han resultat prou eficients per revertir les desigualtats existents ni per donar resposta a les necessitats reals del veïnat. Aquesta distància entre institucions i ciutadania s'ha traduït històricament en una sensació de baixa capacitat d'incidència sobre les decisions que afecten directament el seu entorn.

En aquest context, un procés participatiu d'aquesta magnitud en l'àmbit de les Trinitats no només permetria definir de manera col·lectiva els usos d'un espai clau de transformació urbana, sinó que també **contribuiria a reforçar el protagonisme i l'empoderament del veïnat, potenciant la confiança en els mecanismes democràtics i en la capacitat de les institucions per respondre de manera efectiva a les necessitats reals dels seus barris**.

Sistema de mobilitat i connectivitat

Les entitats participants considerem que la transformació del tercer tram de la Meridiana no es pot entendre únicament des d'una perspectiva urbanística o paisatgística, sinó que ha d'anar necessàriament vinculada a una **transformació profunda del model de mobilitat de la Barcelona nord**.

La Meridiana ha funcionat històricament com un gran corredor d'entrada de vehicles privats cap al centre de Barcelona, sense que paral·lelament s'hagi desenvolupat una oferta de transport públic estructurant equivalent en aquest mateix corredor urbà. Aquesta situació ha provocat una dependència excessiva del vehicle privat, la saturació de determinades línies de metro i Rodalies i una elevada pressió viària sobre els barris de l'entorn.

Els nostres barris presenten una realitat específica dins de la ciutat. A la pressió històrica derivada de la configuració metropolitana de la Meridiana, cal afegir-hi l'impacte de la crisi de l'habitatge, el desplaçament residencial de milers de persones cap als municipis metropolitans, la saturació del sistema ferroviari i les dificultats estructurals de mobilitat que pateixen els barris populars del nord de Barcelona.

Per aquest motiu considerem imprescindible que la reforma de la Meridiana vagi acompanyada d'un replantejament integral del sistema de mobilitat de la Barcelona nord, prioritzant el transport públic, la intermodalitat i la mobilitat sostenible per sobre del vehicle privat.

En aquest sentit, es plantegen les següents línies d'actuació prioritàries en l'àmbit de la Meridiana:

Aprofitament del corredor ferroviari existent

Defensem la necessitat d'aprofitar el túnel ferroviari existent a l'àmbit de la Meridiana per avançar cap a un sistema de transport públic d'alta capacitat assimilable a metro o, en el seu defecte, amb freqüències equivalents a la xarxa de metro.

Actualment, tot i existir aquesta infraestructura ferroviària, la seva capacitat de servei al territori és limitada i insuficient per donar resposta a les necessitats actuals de mobilitat als veïns i veïnes de la Meridiana.

Per aquest motiu, es considerem necessari estudiar diferents possibilitats de desenvolupament del corredor, incloent:

- La conversió del servei en una línia amb freqüències de metro (Rodalies).
- L'aprofitament parcial de la infraestructura per ampliar la xarxa de metro existent (nova línia de metro).
- La integració funcional amb la línia 1 aprofitant l'ample ibèric existent (desdoblament L1).

Així mateix, es considera imprescindible incorporar **noves estacions intermèdies en punts estratègics del corredor, especialment a l'àmbit de Rio de Janeiro i de les Trinitats**, millorant la cobertura ferroviària dels barris de l'entorn i reduint la dependència de la línia 1, actualment saturada.

Volem remarcar que tant en les reunions internes mantingudes entre entitats veïnals com en diferents espais participatius també s'han valorat altres possibilitats, com l'ampliació de la línia 11 o la implantació d'un tramvia a l'eix de la Meridiana. No obstant això, considerem que aquestes alternatives podrien comportar una elevada inversió amb una capacitat limitada de transformació estructural del sistema de mobilitat, especialment si es comparen amb el potencial estratègic que representa l'aprofitament del corredor ferroviari ja existent.

Per aquest motiu, les entitats participants considerem que aquesta actuació representa una de les principals oportunitats de transformació estructural del transport públic de la Barcelona nord.

Reforç de la xarxa de metro i desenvolupament del túnel d'Horta

Les entitats participants defensem també la necessitat de reforçar la connectivitat ferroviària nord-sud de la ciutat, especialment en l'àmbit de Nou Barris i Sant Andreu.

En aquest sentit, es considera prioritari continuar desenvolupant els estudis vinculats al **túnel ferroviari d'Horta**, actualment contemplat al Pla Director d'Infraestructures, així com estudiar la seva integració dins de la futura xarxa ferroviària metropolitana.

Considerem especialment important que una eventual nova línia o ampliació ferroviària vinculada a aquest **corredor tingui connexió amb l'àmbit de Fabra i Puig**, permetent generar una alternativa real a la saturació actual de la línia 1 i reforçant el paper de Fabra i Puig com a gran intercanviador de la Barcelona nord.

Així mateix, també considerem imprescindible continuar impulsant les millores previstes en la xarxa de metro existent, **especialment en l'àmbit de les Trinitats i la connectivitat de la línia 3**.

Reforç del transport públic per autobusos

Considerem necessari **reforçar substancialment el sistema de bus urbà i interurbà de la Meridiana**, especialment mentre no es desenvolupin les grans actuacions ferroviàries estructurals.

En aquest sentit, es planteja la creació d'una línia de bus urbà d'altes prestacions, tipus X, que recorri tota la Meridiana amb prioritat semafòrica i una elevada velocitat comercial, generant una alternativa eficient i competitiva al vehicle privat i contribuint a descongestionar la línia 1 del metro. En cap cas aquesta línia pot substituir ni comportar una disminució de les freqüències de les línies actualment consolidades al territori, com és el cas de la línia 62.

Així mateix, també **considerem imprescindible reorganitzar el sistema d'autobusos interurbans que actualment conflueixen principalment a Fabra i Puig**, situació que està provocant una elevada saturació de l'espai públic i de la

mateixa estació de metro[21].

Defensem la necessitat d'avançar cap a un gran intercanviador subterrani a Fabra i Puig, integrant metro, Rodalies i autobusos interurbans en una mateixa infraestructura contínua i plenament accessible, evitant els actuals transbordaments en superfície i millorant substancialment la qualitat urbana de l'entorn.

Mobilitat activa i carril bici estructurant

La transformació de la Meridiana ha d'anar també vinculada a una aposta clara per la mobilitat activa i no contaminant.

Per aquest motiu, les entitats participants defensem la creació d'un gran carril bici estructurant, segregat i segur al llarg de tota la Meridiana, aprofitant les dimensions i capacitats d'aquest nou eix urbà.

Aquest carril bici ha de funcionar no només com una infraestructura longitudinal, sinó també com un sistema connector amb els barris adjacents, generant connexions directes amb les vies residencials interiors i facilitant la permeabilitat real entre Nou Barris, Sant Andreu i la resta de la ciutat.

L'objectiu final ha de ser convertir la Meridiana en un gran corredor de mobilitat sostenible de la Barcelona nord, prioritzant els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic per sobre de la mobilitat privada contaminant.

La Meridiana i el seu entorn: efectes sobre els barris adjacents

Finalment, volem remarcar que la problemàtica de mobilitat de la Meridiana va molt més enllà de l'àmbit estricte de la pròpia via. Per aquest motiu, considerem necessari impulsar o actualitzar plans de mobilitat específics tant al districte de Sant Andreu com al de Nou Barris, incorporant-hi les propostes i necessitats traslladades per les entitats veïnals del territori[22]. Es imprescindible reforçar la mobilitat interna entre barris i districtes, especialment mitjançant noves connexions de bus urbà, millores per als desplaçaments a peu i una major permeabilitat dels itineraris quotidians, garantint que la transformació de la Meridiana contribueixi també a cohesionar la Barcelona nord a escala local i comunitària.

21 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb). (2026, 23 de març). La mobilitat a la Sagrera i Fabra i Puig, compromesa pel caos de Rodalies.

22 Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb). (2025, 28 de maig). Les associacions veïnals de Sant Andreu entreguen un informe de mobilitat al districte amb les demandes més urgents.

Conclusions

La transformació del tercer tram de la Meridiana representa una **oportunitat històrica per redefinir el futur de la Barcelona nor**d i corregir una fractura urbana, social i ambiental que durant dècades ha condicionat negativament la vida quotidiana de milers de veïns i veïnes de Nou Barris i Sant Andreu.

La Meridiana no ha estat únicament una infraestructura viària. Ha estat també un límit físic i simbòlic que ha fragmentat barris, degradat espais públics, incrementat la contaminació i prioritzat durant massa anys la mobilitat de pas per sobre de les necessitats de les persones que viuen al territori.

Per aquest motiu, les entitats participants considerem que aquesta reforma no pot limitar-se a una actuació estètica o superficial. **El tercer tram de la Meridiana ha de convertir-se en una autèntica operació de reparació històrica i cohesió urbana, capaç de reconnectar barris, generar nous espais de convivència i dignificar els entorns que durant anys han suportat les externalitats negatives d'un model urbà basat exclusivament en el vehicle privat**.

Aquest document defensa una transformació profunda basada en tres grans principis: **la pacificació de l'espai públic, la priorització de la mobilitat sostenible i la creació d'una nova centralitat verda i comunitària per a la Barcelona nord**.

Les propostes plantejades no responen únicament a criteris urbanístics, sinó també a necessitats socials, ambientals i humanes. La reducció del trànsit, la renaturalització de l'espai públic, la millora de la connectivitat entre barris, el reforç del transport públic i la creació de nous espais cívics representen mesures imprescindibles per avançar cap a una ciutat més cohesionada, saludable i resilient davant els reptes climàtics i socials del futur.

Així mateix, volem remarcar que **aquesta transformació només serà possible si existeix una voluntat institucional clara, sostinguda i valenta**. La dimensió històrica de les problemàtiques acumulades requereix actuacions estructurals, inversions ambicioses i una mirada de ciutat que entengui aquest àmbit com una prioritat estratègica i no com una perifèria secundària.

També considerem **imprescindible que les institucions mantinguin una relació estable i continuada amb el teixit veïnal durant totes les fases del projecte**. El moviment veïnal ha estat històricament un actor clau en la defensa i transformació dels barris de la Barcelona nord, i aquest document n'és una mostra clara. La participació ciutadana no es pot entendre com un tràmit puntual, sinó com una eina permanent de construcció col·lectiva de ciutat.

En aquest sentit, volem remarcar que el consens generat al voltant d'aquestes propostes evidencia l'existència d'una voluntat àmpliament compartida de transformar la Meridiana i superar definitivament les fractures urbanes que han marcat aquest territori durant dècades.

La Barcelona nord no reclama privilegis. Reclama equitat urbana, dignitat i la possibilitat de construir barris més saludables, connectats i habitables.

També considerem important remarcar que la transformació de la Meridiana no finalitza en l'àmbit concret d'aquesta tercera fase. **La Meridiana continua més enllà del pont de Sarajevo i segueix actuant com una gran infraestructura de pas metropolità que impacta directament sobre altres barris i municipis de l'entorn**.

Per aquest motiu, considerem imprescindible que, paral·lelament a aquesta reforma, es continuïn **impulsant estudis i espais de treball conjunt amb els municipis metropolitans afectats per aquest corredor urbà, amb l'objectiu d'avançar progressivament cap a la pacificació i transformació integral de la via més enllà de l'actual àmbit d'actuació**.

Així mateix, considerem que la dimensió i transcendència d'aquest projecte requereixen també una implicació política directa al màxim nivell institucional. Per aquest motiu, **sol·licitem formalment poder mantenir una reunió amb l'alcalde de Barcelona per fer entrega d'aquest document, traslladar directament les necessitats i preocupacions dels barris i compartir la mirada veïnal sobre el futur de la Meridiana i de la Barcelona nord**.

Per tot això, considerem que la reforma del tercer tram de la Meridiana ha de representar un abans i un després en la manera com Barcelona entén i planifica els seus grans eixos urbans: no com infraestructures de pas, sinó com espais al servei de les persones, de la cohesió social i de la qualitat de vida dels barris.

Les entitats participants expressem la voluntat de continuar treballant conjuntament amb les administracions públiques, els equips tècnics i el conjunt del teixit social per fer possible una transformació real, ambiciosa i duradora de la Meridiana i de la Barcelona nord.

Entitats signants

- Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (Favb)
- Coordinadora Veïnal del Baix Besòs
- Trinitat per la mateixa via
- Associació Veïnal de Porta
- Associació Veïnal de Prosperitat-Nou Barris
- Associació Veïnal de Sant Andreu del Palomar
- Associació Veïnal de Sant Andreu Nord - Tramuntana
- Associació Veïnal Trinitat Uneix
- Associació Veïnal de Trinitat Nova
- Associació Veïnal de Trinitat Vella