

# **LES RAMBLES: DOCUMENT CANALETES [Fase 0]**

**BASES D'ANÀLISI PER AL TREBALL COOPERATIU**



# **BLOC 2:**

## **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



## AVANTPROJECTE\_ÍNDEX MEMÒRIA

### A. ANÀLISI DE LA MORFOLOGIA FÍSICA

- 01 Planta de conjunt\_ espais lliures
- 02 Planta estat actual
- 03 Definició d'unitats paisatgístiques
- 04 Definició geomètrica
- 05 Altimetria
- 06 Ocupació de l'espai públic
- 07 Arbrat
- 08 Paviments
- 09 Enllumenat
- 10 Arquitectura de Les Rambles
- 11 Arqueologia de Les Rambles

### B. ANÀLISIS MORFOLOGIA DEL SUBSÒL. INSTAL·LACIONS I SERVEIS. ESTAT ACTUAL I PREVISIONS

- 01. Anàlisi d'instal·lacions existents i previsions

### C. MOBILITAT

- 01 Introducció
- 02 Caracterització de la mobilitat de les Rambles
- 03 Plans de mobilitat vinculants
- 04 Conclusions i visió de futur



## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

## A. Anàlisi morfologia física

## .01.PLANTA DE CONJUNT

Les Rambles (La Rambla de Barcelona) vertebreren, en el conjunt Ciutat Vella, els barris d'El Gòtic i El Raval amb a un seguit d'espais públics articulats per un passeig peatonal central que uneix el centre de L'Eixample amb el front del Port Urbà.

Des del punt de vista morfològic, la singularitat del seu traçat, les seves majors dimensions en relació als carrers del casc antic i la particularitat d'oferir una ampla reserva d'espai per a vianants en forma de passeig central, han fet que, tot i l'obertura de la Via Laietana el primer quart del segle passat, Les Rambles continuïn sent l'espai de referència de Ciutat Vella.

Aquesta centralitat es veu reforçada per la presència, en el mateix passeig, d'un important número d'edificis d'interès històric, arquitectònic i patrimonial que, en la seva majoria, acullen activitats obertes a l'ús públic, així com per ser la via d'accés més directa a altres conjunts d'interès ancorats dins de la complexa trama de Ciutat Vella (Ateneu / necròpolis romana de la plaça de la Vila de Madrid / Ateneu, CCCB / MACBA, Hospital de La Santa Creu, carrer Ferran - plaça de Sant Jaume, plaça Reial, Palau Güell...)

Com a conseqüència de les seves condicions geomètriques i altimètriques, el traçat actual presenta tres àmbits clarament diferenciats.

Entre la Plaça de Catalunya i l'encreuament dels carrers Portaferrissa i Carme (330 m) hi ha una diferència de cota de 6 m, aquest és el tram de més pendent. Les alineacions de les dues façanes tendeixen a convergir a la cota més baixa, fet que dona com a resultat una particular percepció de la perspectiva.

L'àmbit entre l'eix Portaferrissa - Carme i la Plaça del Teatre presenta, per contrast, una regularitat en el paral·lisme entre les façanes, només alterat pels exemples puntuals del Palau de la Virreina i el Pla de La Boqueria.

A partir de la Plaça del Teatre, la perspectiva s'obre clarament cap a l'entorn geogràfic de la ciutat ( Port i Montjuïc).

## .02- PLANTA D'ESTAT ACTUAL\_ÀMBIT

L'àmbit del projecte compren el tractament de tots aquells espais no inclosos dins de l'alineació de façanes, que, per la seva morfologia, l'expressió de la evolució històrica, la identificació dels girs dels edificis singulars o la repercussió espacial que aquests tenen sobre l'eix, defineixen l'espai físic de Les Rambles.

## 03-LES UNITATS PAISATGÍSTIQUES.

Dins des tres àmbits ja esmentats a l'apartat 01, podem percebre l'existència d'unes unitats de paisatge, fruit de la interrelació dels elements que conformen l'Eix.

### Canaletes

La confluència de fluxos de vianants: voreres sud i oest de Plaça Catalunya, carrer de Pelai, itineraris de FGC i Metro...

Els elements patrimonials de la ciutat amb un marcat referent icònic: font de Canaletes, fanal d'en Puig i Cadafalch...

El punt alt d'altimetria, comprensió des del capdamunt de la perspectiva del embut de les Rambles.

La percepció de la continuïtat de l'eix en direcció muntanya, amb les fileres de plàtans de la vorera oest de la plaça de Catalunya,

### Santa Anna/ Tallers

La confluència dels carrers de Santa Anna i de La Canuda, endarrerida respecte de la línia de façanes, configura un petit àmbit a la vorera est, que està relacionat directament amb la continuïtat del traçat dels carrers de Tallers i Bon Succés, (amb l'impacta visual de la porta gòtica de l'església del Convent dels Àngels al fons).

L'actual teatre Poliorama domina el conjunt. L'edifici cantonada sud amb el carrer del Bon Succés actua com a teló negre que caracteritza la lectura dels plàtans.

### Pintor Fortuny

La obertura del carrer del Pintor Fortuny, i els nous edificis construïts a partir la segona meitat del segle passat configuren un àmbit amb caràcter propi on el canvi d'alineació del Palau Moja i la façana lateral de l'església de Betlem, tanquen la perspectiva d'aquest primer tram de passeig.

### Portaferrissa / Carme

El creuament amb la Rambla d'aquest eix (on la façana de l'església i el volum del Palau Moja giren per tal de dominar les perspectives), es fa més complex amb la relació que s'estableix entre aquests dos edificis i el Palau de la Virreina, clarament situat en la alineació regular de la Rambla, encara que enretirat i amb un espai propi.

### Mercat de la Boqueria

L'accés principal i els dos arcs d'entrada als porxos laterals del Mercat de Sant Josep tenen una forta incidència en aquest tram, enfrontats a l'edifici intel·ligent, el qual incorpora la torre del Pi al paisatge de les Rambles.

### Pla de l'ós

L'espai de confluència dels carrers del Cardenal Casanyes i de la Boqueria, dotat d'una font (similar a Portaferrissa), conforma una replaça d'accés al casc antic des de les Rambles. Protagonisme de la façana antiga del Liceu i centralitat i paper icònic del mosaic Miró.

### Plaça Reial

Compren l'embocadura del carrer de Ferran, així com la connexió amb el carrer de l'Unió i la presència a les Rambles del gran espai que significa la Plaça Reial.

### Pla del Teatre

La plaça del Teatre abarca l'espai davant la corba de la façana oest Teatre - Santa Mònica, agrandit per posició

de les façanes a l'altra banda de les Rambles. Actualment és un espai emmascarat per la presència de les rampes del pàrking i per l'escultura i el disseny del pedestal i les escales d'accés als serveis. La plaça és punt de partida del carrer Arc del Teatre, en continuïtat amb Escudellers, i accés a la nova plaça d'Elisava.

### Santa Mònica

La desaparició de la continuïtat de la alineació de façana del costat oest i la ubicació i estructura de la façana del Palau Marc de Reus suggereixen la relació amb l'eix del carrer del Portal de Santa Madrona, que posa en diàleg el passeig amb l'edifici del Centre d'art Santa Mònica, les Drassanes i la perspectiva oberta al Montjuïc.

D'altra banda, la presència de la columna del monument a Colom i les alineacions dels plàtans, emfatitzen l'eix de les Rambles i el seu lligam amb la perspectiva oberta del Portal de la Pau

### Portal de la Pau

Aquest darrer àmbit paisatgístic relaciona edificis d'èpoques diferents en el marc d'un paisatge obert i connector amb el front urbà portuari.

## 0.4. DEFINICIÓ GEOMÈTRICA

La Rambla al llarg del seu recorregut d'aproximadament 1200m de longitud presenta distàncies força variables donada la geometria irregular de tot el seu traçat. Tot i que històricament hi ha hagut diversos intents urbanístics de regularització del Passeig i de les seves façanes la configuració de la Rambla actual és majoritàriament irregular.

### Dimensions del Passeig

S'analitzen en planta les dimensions mínimes i màximes de voreres, calçada, passeig central i distàncies entre façanes.

En els plànols de planta adjunts corresponents a la definició geomètrica (04.01) s'acoten les distàncies



principals en els punts més crítics o singulars del traçat. S'adjunten plànols de detall acotats i amb cotes a e.1/500 corresponents a cadascuna de les unitats paisatgístiques definides.

Les dimensions en planta de Les Rambles són molt variables al llarg del seu traçat i es poden resumir considerant les dimensions mínimes i màximes de cada tram de la següent manera:

.Façana/façana	
.Rambla Canaletes	47,92/40,78m
.Rambla dels Estudis	40,78/23,75m
.Rambla St Josep	32,67/33,40m
.Rambla Caputxins	33,40/35,55m
.Rambla Sta Mònica	35,55/58,38m

	Passeig central
.Rambla Canaletes	24,27/21,35m
.Rambla dels Estudis	21,35/10,99m
.Rambla St Josep	10,99/15,47m
.Rambla Caputxins	15,47/13,26m
.Rambla Sta Mònica	13,26/30,12m

	Voreres laterals
.Rambla Canaletes	2,91/9,00m
.Rambla dels Estudis	1,92/5,95m
.Rambla St Josep	2,80/5,04m
.Rambla Caputxins	1,81/5,85m
.Rambla Sta Mònica	2,02/14,36m

	calçada
.Rambla Canaletes	6,02/5,62m
.Rambla dels Estudis	5,10/3,64m
.Rambla St Josep	3,62/5,61m
.Rambla Caputxins	5,52/5,45m
.Rambla Sta Mònica	3,60/8,00m

Es comprova per tant que la dimensió mínima de façana a façana és de 23,75m a la Rambla dels Estudis cantonada c. del Carme i la màxima és de 58,38m a la Rambla de Sta Mònica.

Pel que fa a la dimensió del Passeig la mida més crítica és de 10,99m i es troba a la Rambla dels Estudis cantonada c. del Carme. La dimensió màxima és de 30,12m a la Rambla Sta Mònica

En quant a la vorera més crítica de dimensions la trobem a la cantonada de l'església de Betlem (rambla dels Estudis) amb només 1,92m.

Respecte a les dimensions de calçada de circulació la mida més crítica és de 3,62m a la Rambla de St Josep.

Per tant es verifica que la dimensió mínima més crítica del Passeig es troba a la Rambla dels Estudis (c.del Carme) corresponent a la secció transversal ST04.

## 0.5. ALTIMETRIA. ESTAT ACTUAL

Tenint en compte la seva original vocació de riera la Rambla té una lleugera pendent longitudinal de muntanya a mar que varia segons els trams.

Per estudiar l'altimetria de tot el traçat aquest document incorpora la secció longitudinal de l'eix Rambles (SL 500) i 24 seccions transversals (ST01-ST24) a e.1/200 traçades pels punts més singulars i/o crítics del Passeig.

### Desnivell topogràfic

Tal i com es pot comprovar a la secció longitudinal la cota superior del Passeig es situa a +16.46m, a l'arrencada de la Rambla Canaletes, mentre la cota inferior es troba +4.58m a Colon. Per tant, el desnivell del Passeig a lo llarg del seu traçat és de 11,88m.

### Pendents longitudinals i transversals

En la secció longitudinal per l'eix de les rambles es pot comprovar que els pendents longitudinals varien en els diferents trams essent 0,12% el pendent mínim i 2,93% el pendent màxim. Per tant es verifica el pendent longitudinal de la Rambla és molt favorable per les esorrenties d'aigua i còmode pels recorreguts peatonals accessibles.

Pel que fa als pendents transversals es pot comprovar en les diferents seccions transversals que els pendents transversals en l'àmbit central del Passeig varien de 0,14% a 4,45%.

En les diferents seccions transversals més singulars i/o crítics s'han incorporat els serveis existents i la secció del túnel del metro.

## Seccions crítiques

Es pot comprovar que les seccions més crítiques es troben especialment en el tram de Rambla Caputxins entre la Boqueria i el Pla del Teatre, corresponent a les seccions transversals ST09-ST16, on el túnel del metro té un recobriment mínim respecte la cota superior de paviment d'uns 20 cms (ST-15)

Es precisament en aquest tram on a conseqüència del traçat de l'andana del metro l'arbrat està contingut en jardineres de superfície donat que la cota superior del metro és molt superficial i no permet el desenvolupament de les arrels.

Es constata també que la secció de les jardineres és força mínima per poder contenir un arbrat desenvolupat i en bones condicions.

## 0.6. OCUPACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

### Ocupació de l'espai públic. Activitats

En la documentació gràfica adjunta dels plànols 06.Ocupació de l'espai públic s'identifiquen els diferents tipus d'activitats existents que es duen a terme al llarg de tot el recorregut de Les Rambles.

Es diferencien 7 tipus d'activitats diferents que estan ubicades en el plànol adjunt 06.01 i detallades i documentades fotogràficament en el plànol 06.02.

Aquestes activitats corresponen a:

- 1.Quioscs
- 2.Antics ocellaires
- 3.Floristes
- 4.Terrasses
- 5.Pintors
- 6.Artesans
- 7.Estàtues humanes

### Quioscs

Es diferencien 11 quioscs que estan repartits al llarg de Les Rambles. Se situen alternadament al límit est o oest del passeig central i estan mesclats entre les altres activitats (excepte a l'inici de Les Rambles on són la única activitat junt amb la parada de metro i ferro-

carrils fins que es troba amb els antics ocellaires al final de l'àmbit Santa Anna/Tallers).

Tret del primer quiosc que és una mica més petit, tenen una superfície d'uns 40m<sup>2</sup>.

### Antics ocellaires

Pel que fa als edicles d'antics ocellaires, se'n diferencien 12 que s'ubiquen en el tram de rambla entre el Carrer del Bon Succés i el Carrer del Carme. D'aquests 12, només 3 estan situats al límit oest del passeig central.

S'identifiquen 2 tipus d'edicles diferents que se situen per davant dels escocells dels arbres respectant el seu espai.

L'activitat actual d'aquests edicles ja no pertany als antics ocellaires sinó que són petits comerços d'objectes o aliments i punts d'informació turística.

### Floristes

Es detecten 11 punts de venda de flors entre el Carrer del Carme i el Carrer de l'Hospital i n'hi ha a les dues bandes del passeig central.

Aquests edicles d'uns 11m<sup>2</sup> se situen entre els escocells dels arbres, més a prop del límit de vorada que els quioscs o els antics ocellaires.

### Terrasses

Les terrasses de bars i restaurants estan situades en dos trams interromputs per aquell on se situen els pintors. El primer correspon al tram entre el Carrer de l'Hospital i l'inici de la Plaça del Teatre i el segon entre el final de la Plaça del Teatre i la Casa March.

Es respecta una distància mínima que deixa més de 6 metres lliures de passeig central.

### Pintors

Aquesta activitat s'ubica entre els dos trams de terrasses i correspon a l'espai del passeig que hi ha davant del Teatre Principal (que coincideix també amb el canvi de paviment de la part central de la rambla passant de la Peça Escofet Vibrado al paviment de formigó).

Es tracta d'un tipus d'activitat que no comporta l'ús de cap edicle ni punt fix, per tant, quan aquesta s'acaba,

el tram de rambla corresponent queda completament alliberat.

### Artisans

Es detecten 62 parades per a artesans a la Rambla de Santa Mònica entre les terrasses i les estàtues humanes. Estan situades a la part central del passeig ja que en aquest àmbit s'eixampla de manera que es respecten sempre més de 10 metres entre les parades i el límit de la vorada.

Estan distribuïdes en dues files de 31 parades i ocupen una llargada de 73.25 metres i una amplada de 5.30 metres.

Aquestes parades tampoc són fixes i, tal i com passa amb els pintors o les estàtues humanes, quan l'activitat dels artesans finalitza el tram de rambla corresponent queda completament alliberat.

### Estàtues humanes

L'últim tram de Les Rambles abans de Colom està destinat a l'activitat corresponent a les estàtues humanes. Es detecten 15 punts als límits laterals del passeig central de Les Rambles on se situen les estàtues deixant de 6 a 12 metres entre cadascuna.

Aquesta activitat (com la dels pintors i els artesans) deixa alliberat el tram de rambla corresponent quan finalitza.

### Ocupació de l'espai públic. Mobiliari

En la documentació gràfica adjunta dels plànols 06.Ocupació de l'espai públic s'identifiquen els diferents tipus de mobiliari existents al llarg de la superfície de Les Rambles.

Es diferencien 10 categories diferents d'objectes de mobiliari ubicades en el plànol adjunt 06.04 i detallades i documentades fotogràficament en el plànol 06.05.

Aquestes categories s'enumeren a continuació:

- 1. Bancs
- 2. Fonts
- 3. Papereres
- 4. Aparcaments bici

- 5. Pilonas
- 6. Once
- 7. Bústies
- 8. Cabines telefòniques

L'existència de bancs en la Rambla és ben limitada, ja que es redueix a dos àmbits. Per una banda trobem dues franges d'uns 60 metres de llargada situades en la Rambla de Canaletes entre Plaça Catalunya i el carrer Tallers/Santa Anna. Es tracta de seients individuals agrupats formant petites zones d'estada.

El segon àmbit es troba davant de l'Arts Sant Mònica, en la vorera davant del museu i es compon d'una filera de cubs de pedra disposats en grups de dos o tres elements.

La presència de fonts en relació a la llargada de Les Rambles és escassa. Es detecten 5 fonts al llarg de totes les Rambles la més important de les quals és la Font de Canaletes situada a l'inici.

## 0.7. ARBRAT. ESTAT ACTUAL

### Antecedents històrics de l'arbrat de les Rambles

L'arbrat de Les Rambles forma part del patrimoni de la ciutat i està catalogat com a tal per l'Ajuntament de Barcelona.

Al llarg de la història hi ha hagut diverses intervencions i actuacions d'arbrat a les Rambles. Permanyer ha elaborat una cronologia de la història de la Rambla, com descriu Enric Vila al seu llibre "Breu història de la Rambla". Des de l'any 1584 hi ha hagut diverses actuacions de terraplenat i plantació d'arbres. A lo llarg d'aquests diferents períodes s'han plantat, tallat i replantat diverses vegades i en diferents àmbits els arbres del Passeig. A l'inici hi hagué àlbers, més tard, es plantaren oms intercalats. Al 1727 donat que els àlbers es morien es plantaren plàtans d'ombra. Més tard, en diversos períodes es plantaren pollancre, freixes, baladres i acàcies.

Al 1859 donat el mal resultat de totes aquelles plantacions es decidí arrencar tots els arbres i plantar només plàtans procedents de la Devesa de Girona.

L'arbrat que avui hem heretat prové en part d'aquesta important actuació. Posteriorment, en el tram de l'arc del teatre s'han plantat alzines i brachychiton populneus.

### .Estat actual de l'arbrat. Documentació gràfica

A partir de l'informe d'anàlisi de l'estat de l'arbrat a les Rambles, de l'Ajuntament de Barcelona (Novembre 2017- Joan Guitart) s'han elaborat els plànols de documentació gràfica on queden identificats cadascun dels arbres de les Rambles i de l'àmbit Colom, amb el seu corresponent codi i amb el seu estat. En la documentació gràfica adjunta (plànol 07.01) es grafia l'estat dels arbres i les seves espècies d'acord amb l'informe elaborat per l'Ajuntament

Es grafia al plànol 07.02 el tamany de l'arbrat considerant el tamany del seu tronc i port:

.centenari	≥110cm
.port gran	de 81 a 110
.port mitjà	de 41 a 80cm
.port petit	≤40cm
.port petit amb tutor	≤40cm

### . Escossells i jardineres.

Tots els arbres de l'eix Rambles es troben plantats amb escossells de dimensions excessivament acotades i inadequades donades les dimensions i el port de l'arbrat.

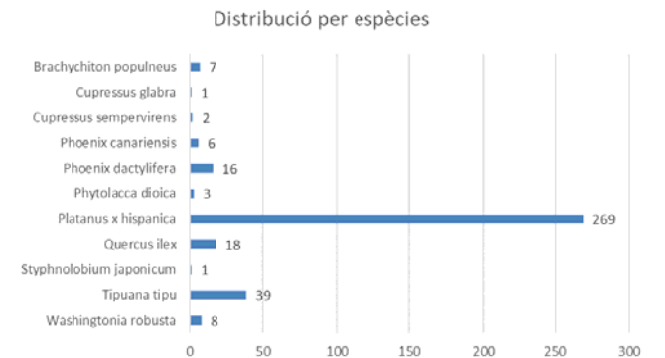
Molts arbres centenaris o de port gran tenen el tronc tocant al límit de l'escossell i no disposen d'espai suficient a la base.

A banda trobem 14 arbres plantats en jardineres en l'àmbit corresponent al Pla de la Boqueria-metro Liceu, zona estació de metro, on els arbres no poden estar en escossells a nivell de paviment donat que el metro és molt superficial.

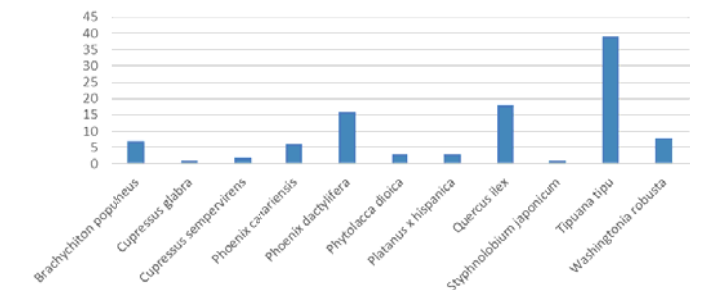
Cal dir però que els arbres continguts en aquestes jardineres malviuen i tenen moltes mancances pel seu correcte desenvolupament i estabilitat vertical.

### .Els arbres de La Rambla

Tot i que la percepció que tenim es que els arbres de la Rambla són únicament els plàtans, la veritat és que hi ha 11 espècies diferents entre arbres i palmeres. La distribució per espècies ens dona la següent gràfica.



A part dels plàtans del passeig central la resta està distribuïda en el Portal de la Pau i la Plaça del Teatre i entorns. En aquest àmbit és a on hi ha la major diversitat.



### .Els plàtans de La Rambla

La doble alineació de plàtans que recorre La Rambla estructura aquest espai i l'identifica. No podem parlar de La Rambla sense considerar el seu arbrat.

Els valors associats als plàtans de la Rambla són diversos i considerables.

- Valors històrics, socials i culturals.
- Valors urbanístics i paisatgístics.
- Valors sanitaris i de salut pública.
- Valors ecològics, ambientals i econòmics.

I representen un patrimoni viu per la ciutat i des de l'any 2010 han sigut contemplats dins del Catàleg d'Arbres d'Interès Local de Barcelona que conté els exemplars d'arbres, palmeres i arbustos més valuosos que hi ha als carrers i als jardins de Barcelona.

La inclusió en aquest catàleg suposa una figura de protecció y conservació d'aquest patrimoni arbori. Però en aquest cas el valor patrimonial no fa referència a un exemplar sinó al conjunt.

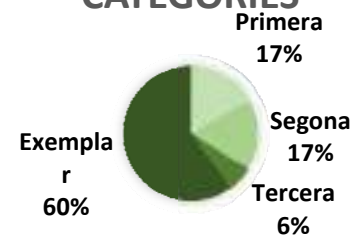
### .Estat actual

Per valorar l'estat actual de l'arbrat de La Rambla s'ha agafat com a document de referència l'Informe de l'estat dels plàtans de La Rambla, elaborat pels tècnics de l'Àrea de gestió d'arbrat de l'Ajuntament de Barcelona amb data del novembre del 2017.

Segons aquest estudi en l'actualitat hi ha 266 posicions que corresponen a 4 falles, una soca i 261 plàtans. Les alçaries oscil·len entre els 7 i els 25 m presentant capçades més altes que amples degut a la manca de llum per uns marcs de plantació (8 m) insuficients per l'espècie i en alguns trams per la competència dels edificis.

Les mides dels troncs es distribueixen en les següents proporcions.

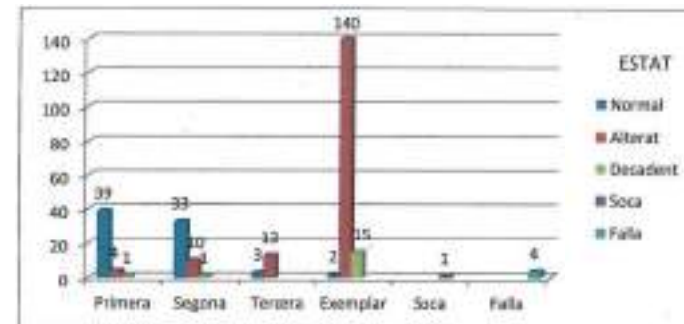
### DISTRIBUCIÓ PER CATEGORIES



Els arbres a Barcelona es classifiquen en quatre categories, segons la seva grandària, considerant el perímetre de tronc mesurat a 1 metre de terra. S'estableixen els següents grups:

Primera categoria: arbres fins a 40 cm de perímetre de tronc  
 Segona categoria: arbres de 41 a 80 cm de perímetre de tronc  
 Tercera categoria: arbres de 81 a 110 cm de perímetre de tronc  
 Exemplar: arbres amb perímetre de tronc superior a 110 cm

En l'informe esmentat es realitza una valoració, arbre per arbre, de la vitalitat i de l'estat. Si mirem la valoració de l'estat per cada arbre i la situem en les diferents categories ens dona la gràfica següent que posa en evidència que la gran majoria dels "exemplars" estan alterats, n'hi ha 15 classificats com "decadents" i només 2 com "normals".



És freqüent que els arbres urbans d'una certa edat presentin alteracions, el que cal saber es si hi ha defectes que puguin comprometre la seva estabilitat i en aquest sentit l'informe afirma que "en general els arbres no presenten defectes estructurals importants". També s'observa que hi ha un grup significatiu d'arbres de reposició (primera, segona i tercera) que no s'han desenvolupat adequadament.

El fet de que s'hagin de reposar arbres hi ha indica que han hagut incidents i afectacions de diferents causes. En els darrers anys s'han realitzat diverses plantacions. A l'hivern de 2009 van ser substituïdes 16 unitats. Durant el mes d'octubre de 2015, es va realitzar la substitució de 24 arbres i al gener de 2016 es va realitzar una intervenció en la qual es van substituir 31 plàtans. Aquestes actuacions es van centrar en els arbres de primera i segona categoria que no es desen-

volupaven i aquells exemplars que presentaven més risc de fractura.

Si consultem l'hemeroteca en els darrers anys trobarem diverses notícies d'accidents i incidents associats a la caiguda d'arbres a la Rambla, en concret l'abril del 2011 un arbre va ferir lleument a dos turistes que passaven i el passat juny del 2015 un exemplar a l'alçada del carrer Pintor Fortuny va caure sense causar danys personals. Però en conjunt són pocs els casos en els que s'hagin produït accidents associats a l'arbrat a La Rambla.

Per altra banda, dirigint la mirada a la base dels arbres constatem que hi ha exemplars que el coll ocupa pràcticament tot l'escocell i alguns que entren en conflicte. El sòl que resta en l'escàs espai sense pavimentar està compactat i en alguns casos es poden veure arrels superficials espiralades i alguna estrangulant. Menciono a part, mereixen els 14 escocells elevats o jardineres que hi ha entre el carrer petxina i el carrer hospital. Alguns ja han hagut de ser substituïts per no suportar les condicions asfíxia radical que ha suposat el rebler.

### Conclusions

1. Els plàtans de La Rambla suposen part essencial de la identitat d'aquest espai i representen un patrimoni viu a conservar.
2. La seva catalogació posa en valor el conjunt arbrat i li confereix una protecció a l'arbreda.
3. Hi ha més d'un 60% d'arbres exemplars, és a dir, de més de 120 cm de perímetre de tronc.
4. L'estat actual de la majoria dels plàtans es considera alterat, tot i que no presenten defectes estructurals importants, segons l'informe elaborat per l'ajuntament.
5. En els darrers anys s'han hagut de realitzar diverses substitucions i alguns arbres de nova plantació no s'han desenvolupat adequadament.

6. El marc de plantació, és a dir la distància entre els arbres, és insuficient per aquesta espècie.
7. Les mides dels escocells i l'excessiva impermeabilització dels paviments limita el desenvolupament futur dels arbres.
8. Qualsevol canvi en les condicions de vida d'aquests arbres com pot ser una hipotètica reforma en superfície, pot suposar una alteració significativa a la seva vitalitat i a la seva estabilitat.

## 0.8. PAVIMENTS. ESTAT ACTUAL

### Tipus de paviments existents.

En la documentació gràfica adjunta dels plànols 08.Paviments s'identifiquen els diferents tipus de paviments existents tant a la rambla com als carrers que hi arriben.

Es constata que hi ha dos tipus de paviment constant durant tot el passeig central excepte a l'àmbit de la Plaça del Teatre on hi ha un tram de formigó.

Respecte el paviment dels carrers que arriben a la rambla, o bé s'aturen a límit de façana o bé envaeixen el paviment de les voreres que majoritàriament és el panot de nou pastilles.

Es comprova que existeix al llarg del recorregut de Les Rambles un total de 11 tipus de paviments diferents. Aquests estan documentats fotogràficament en el plànol adjunt 08.02 i ubicats en el mateix plànol. Aquests paviments corresponen a:

- 1.Peça Escofet Vibrazo
- 2.Peça Escofet 40x40
- 3.Panot de nou pastilles
- 4.Llosa 40x60
- 5.Llamborda 10x20
- 6.Llosa 30x60
- 7.Llosa 40x40
- 8.Llosa 20x30
- 9.Llosa 40x80
- 10.Paviment de formigó
- 11.Aglomerat

### Carrers oest.

Es diferencien 14 carrers que arriben per la cara oest al llarg de tot el recorregut de Les Rambles amb els següents tipus de paviment:

- Carrer de Pelai: Panot de nou pastilles a la vorera seguint la direcció del carrer.
- Carrer dels Tallers: Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer fins que arriba al límit de façana. Envaeix la vorera de Les Rambles però canvia la direcció de les peces i passa a seguir la direcció del propi Carrer Tallers. Es troba amb la calçada a partir d'un gual.
- Carrer del Bon Succés: Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer fins que arriba al límit de façana. Envaeix la vorera de Les Rambles però canvia la direcció de les peces i passa a seguir la direcció del propi Carrer Tallers. Es troba amb la calçada a partir d'un gual.
- Carrer del Pintor Fortuny: Llosa de 40x60 a les voreres en la direcció perpendicular al carrer envaint el paviment de les cantonades que es troben amb la vorera de Les Rambles.
- Carrer del Carme: Llosa de 40x40 a les voreres respectant el paviment de les cantonades que es troben amb la vorera de Les Rambles.
- Passatge dels Coloms: Llosa de 40x40 fins a límit de façana.
- Carrer de l'Hospital: Llosa de 40x40 a les voreres respectant el paviment de les cantonades que es troben amb la vorera de Les Rambles.
- Carrer de Sant Pau: Llosa de 20x30 seguint la direcció del carrer fins a límit de façana. Envaeix la vorera de Les Rambles canviant el paviment a Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular a les pròpies Rambles.
- Carrer de la Unió: Llosa de 40x60 a les voreres en la direcció perpendicular al carrer respectant el paviment de les cantonades que es troben amb la vorera de Les Rambles.
- Carrer Nou de la Rambla: Llosa de 40x60 a les voreres en la direcció perpendicular al carrer respectant el paviment de les cantonades que es troben amb la vorera de Les Rambles.
- Carrer de l'Arc del Teatre: Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer fins a límit de façana.

- Carrer de Santa Mònica: Llamborda de 10x20 en la direcció perpendicular al carrer + Llosa 40x60 seguint la direcció del carrer fins a límit de façana.
- Carrer del Portal de Santa Madrona: Panot de nou pastilles a la vorera unificant-se amb el paviment de la vorera de Les Rambles.
- Avinguda de les Drassanes: Panot de nou pastilles a la vorera unificant-se amb el paviment de la vorera de Les Rambles + Llosa de 40x60 a la vorera de l'edifici de les Drassanes.

### Vorera oest.

El paviment majoritari de la vorera oest de Les Rambles és el Panot de nou pastilles en la pròpia direcció del carrer. Es comprova que al llarg del recorregut hi ha canvis de paviment i apareixen guals segons si hi arriba un carrer o limita amb un edifici destacat. En aquest cas, els casos on el paviment canvia són:

- Trobades amb Carrer dels Tallers, Carrer del Bon Succés, Carrer del Pintor Fortuny i Carrer de Sant Pau segons s'ha descrit al punt anterior.
- Límit amb els edificis del Palau de la Virreina (Llosa de 40x60 canviant de direcció just davant de l'accés) i el Teatre del Liceu (Llosa de 40x60 seguint la direcció de Les Rambles).

### Passeig central.

Pel que fa al passeig central, es diferencien 3 tipus de paviment: la Peça Escofet Vibrado, la Peça Escofet 40x40 i el paviment de formigó. La Peça Escofet 40x40 ocupa l'inici i el final del passeig i el limita pels laterals seguint la direcció de Les Rambles. A la part central hi ha la Peça Escofet Vibrado sempre perpendicular a la direcció del carrer. En l'àmbit de la Plaça del Teatre, en comptes d'haver-hi la Peça Escofet Vibrado a la part central, hi ha paviment de formigó limitat per lloses de 40x20. Es comprova que hi ha casos característics on la Peça Escofet 40x40 talla perpendicularment el paviment central. Aquests serien: la trobada amb els carrers dels Tallers, del Bon Succés, de Santa Anna i de la Canuda, la trobada amb el Carrer del Carme i el Carrer de la Portaferrissa, la trobada amb els carrers de l'Hospital, de Sant Pau, del Cardenal Casañas i de la Boqueria (on hi ha també el mosaic de Joan Miró) i la trobada amb el Carrer de l'Arc del Teatre i la Plaça del Teatre.

El paviment de les dues parts de passeig que queden tallades per la calçada prèvies al Monument a Colom és aglomerat.

### Carrers est.

Es diferencien 13 carrers que arriben per la cara oest al llarg de tot el recorregut de Les Rambles amb els següents tipus de paviment:

- Plaça de Catalunya: Panot de nou pastilles a la vorera seguint la direcció del carrer.
- Carrer de Santa Anna: Llamborda de 10x20 + Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer fins que arriba a la petita plaça que es crea a la trobada amb el Carrer de la Canuda. Aquest espai on es troben els dos carrers està pavimentat amb Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular a Les Rambles.
- Carrer de la Canuda: Llamborda de 10x20 + Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer fins que arriba a la petita plaça que es crea a la trobada amb el Carrer de Santa Anna. Aquest espai on es troben els dos carrers està pavimentat amb Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular a Les Rambles.
- Carrer de la Portaferrissa: Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer envaint la vorera de Les Rambles. Es troba amb la calçada a partir d'un gual.
- Carrer del Cardenal Casañas: Llosa de 40x80 en la direcció perpendicular al carrer fins que es troba amb la Plaça Boqueria on el paviment de Llosa de 40x80 canvia la direcció per passar a ser perpendicular a les Rambles.
- Carrer de la Boqueria: Llosa de 40x80 en la direcció perpendicular al carrer fins que es troba amb la Plaça Boqueria on el paviment de Llosa de 40x80 canvia la direcció per passar a ser perpendicular a les Rambles.
- Carrer de Ferran: Llosa de 40x80 a les voreres respectant el paviment de les cantonades que es troben amb la vorera de Les Rambles.
- Carrer de Colom: Llosa de 40x80 en la direcció perpendicular al carrer. Envaeix la vorera de Les Rambles però canvia la direcció de les peces i passa a seguir la direcció del propi Carrer de Colom. Aquesta trobada entre canvis de direcció del paviment es fa a partir de dues diagonals des dels límits de façana fins al centre del carrer. Es troba amb la calçada a partir d'un gual.
- Passatge de Bacardi: Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer fins a límit de façana.

- Carrer dels Escudellers: Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer envaint el paviment de la Plaça del Teatre i la vorera de Les Rambles. Es troba amb la calçada a partir d'un gual.
- Plaça de Joaquin Xirau: Llosa de 40x80 seguint la direcció del carrer fins a límit de façana.
- Carrer de la Banca: Llosa de 40x60 en la direcció perpendicular al carrer fins a límit de façana.
- Carrer de Josep Anselm Clavé: Panot de nou pastilles a la vorera unificant-se amb el paviment de la vorera de Les Rambles.

### Vorera est.

El paviment majoritari de la vorera est de Les Rambles és el Panot de nou pastilles en la pròpia direcció del carrer. Es comprova que al llarg del recorregut hi ha canvis de paviment i apareixen guals segons si hi arriba un carrer o limita amb un edifici destacat. En aquest cas, els casos on el paviment canvia són:

- Trobades amb Carrer de la Portaferrissa, Plaça de la Boqueria, Carrer de Colom i Carrer dels Escudellers segons s'ha descrit al punt anterior.
- Límit amb l'edifici del Palau Moja (Llosa de 30x60 en la direcció perpendicular a Les Rambles).

A la Plaça del Teatre (Panot de nou pastilles) hi ha dos accessos de pàrquing on el paviment canvia a Llosa de 40x80 en la direcció perpendicular a Les Rambles.

## 0.9. ENLLUMENAT. ESTAT ACTUAL

### Tipus d'enllumenat existent: fanals i lluminàries de façana.

En la documentació gràfica adjunta dels plànols 09.Enllumenat s'identifiquen els diferents tipus de faroles existents tant a peu de carrer com a façanes. Es constata que hi ha una enorme diversitat de tipus de lluminàries tant verticals com de façana. El resultat és un mostruari desorbitat de diferents tipus de lluminàries i de diferents èpoques o actuacions. A banda cal tenir en compte els diferents armaris d'instal·lacions elèctrics que envaeixen tot l'espai públic, especialment al passeig central. Molts d'aquests armaris es troben actualment obsolets o en desús.

## Fanals

Es comprova que existeix al llarg del recorregut de Les Rambles un total de fins a 19 tipus diferents de faroles. Aquestes estan documentades fotogràficament en el plànol adjunt 09.02 i ubicades en els plànols de planta enllumenat 09.01

Per resumir es pot concretar que hi ha 6 tipus principals de faroles :

- **f1**-Iluminària Canalobre ornamental de formigó de 8,00m d'alçada (peça única) Rambla Canaletes
- **f2**-Iluminària Font de Canaletes ornamental (peça única) Rambla Canaletes
- **f3**-Iluminària de fosa Canalobre ornamental múltiple amb 5 llumeneres (h. 5.00m) / 21 unitats a lo llarg del Passeig , situades normalment en grups de 4, en punts emblemàtics com les portes d'entrada a la ciutat (Sta Anna, Portaferri, Pla de la Boqueria, Pla del Teatre, final Rambla Sta Mònica))
- **f4**-Iluminària de fosa Canalobre ornamental múltiple Lira amb 3 llumneres (h. 5.50m) / 2 unitats
- **f5**-Iluminària de fosa Canalobre ornamental universitat amb una llumenera (h. 4.00m) / 114 unitats
- **f6**-Iluminària columna Rambla disseny de rosa M. clotet amb 3 o 4 llumeneres (h. 8.00m) / 109 unitats

Queda constatat que hi ha un total 137 de lluminàries de fosa tipus ornamental (f3-f5) i 109 lluminàries tipus columna Rambla.

De la resta de tipus de lluminàries (f7 fins a la f19) en trobem petites unitats cada model a lo llarg del Passeig.

## Lluminàries de façana

Pel que fa a les lluminàries de façana tenim 18 tipus diferents de lluminàries ubicades en el pla de façana de diferents edificis i/o porxos. La majoria d'aquestes lluminàries tenen un caràcter exclusivament ornamental.

La posició d'aquests elements queda grafiada en el plànol 09.01 de planta enllumenat i documentada fotogràficament en el plànol 09.03 enllumenat façanes.

En total es comptabilitzen 105 lluminàries a façana al llarg del Passeig.

## Anàlisi dels nivells lumínics existents.

Segons les dades facilitades per l'Ajuntament de Barcelona corresponents al 2016 els nivells lumínics i els nivells d'uniformitat són molt diferents i irregulars en els diferents trams.

Això genera unes diferències importants en l'aspecte lumínic del passeig a lo llarg del seu recorregut.

Així tenim els següents nivells lumínics i uniformitats segons les dades facilitades:

Tram Rambla Carme :	60,59 lux	0,79 uniformitat
Tam Rambla Boqueria:	60,59 lux	0,79 uniformitat
Tram Rambla Hospital:	14,63 lux	0,54 uniformitat
Tram Rambla 78:	26,35 lux	0,21 uniformitat

Amb aquestes dades es constata que alguns trams tenen un nivells lumínics extremadament alts com al tram del Carme i de la Boqueria i d'altres excessivament baixos com al tram d'Hospital. Pel que fa als nivells d'uniformitat són també excessius al Carme i la Boqueria i no compleixen els mínims requerits per l'Ajuntament de Barcelona.

Per tant des del punt de vista lumínic les lluminàries existents s'han de reconsiderar per tal d'aconseguir una uniformitat adequada i els nivells lumínics requerits actualment a lo llarg del Passeig.

## 10. ARQUITECTURA DE LES RAMBLES.

### Estat actual

### El patrimoni arquitectònic de les Rambles.

La Rambla en tot el seu conjunt està catalogada com a patrimoni arquitectònic protegit.

Al llarg del Passeig trobem diferents edificis catalogats segons la següent classificació:

- A. Be cultural d'interès Nacional (BCIN)
- B. Be cultural d'interès Local (BCIL)
- C. Be cultural d'interès

Les Rambles han tingut al llarg de la història diverses actuacions arquitectòniques i urbanístiques que han configurat el conjunt urbà de gran interès que avui reconeixem.

Diversos mestres d'obres, enginyers i arquitectes han treballat en diverses etapes en la materialització d'aquest Passeig singular. La configuració de buits i plens de l'espai urbà i el conjunt formal de les façanes i les seves alineacions és fruit de les diverses intervencions urbanes i arquitectòniques que al llarg del temps s'han anat dibuixant.

Cal reconèixer i posar en valor tot aquest conjunt arquitectònic heretat fins avui, des del seu conjunt i des de la seva singularitat.

A les Rambles hi ha un total de 7 edificis BCIN i 27 edificis BCIL corresponents a diferents etapes i estils arquitectònics.

En els plànols adjunts es grafien els diferents edificis aquí relacionats i identificats amb num corresponent de la fitxa del "Catàleg de Protecció del Patrimoni Arquitectònic de L'Ajuntament de Barcelona".

### A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)

**01A.** DRASSANES / 1282-1348 / Arnau Ferrer - Joan Gener / id. patrimoni: 858 / Av. Drassanes 1

**02A.** CENTRE D'ART SANTA MÒNICA / segle XVII / - / id. patrimoni: 455 / La Rambla 7-9 / reforma: 1986-90\_2003 / Helio Piñón i Albert Viaplana

**03A.** GRAN TEATRE DEL LICEU / 1845-47 / M. Garriga i Roca \_ J.O. Mestres / id. patr.: 865 / La Rambla 61/ reforma: 1994-99 / Ignasi Solà Morales - Lluís Dilmé - Xavier Fabré

**04A.** PALAU DE LA VIRREINA / 1772 / Josep Ausich \_ Carles Grau / id. patrimoni: 3042 / La Rambla 99

**05A.** ESGLÉSIA DE BETLEM / 1681-1732/ Josep Juli / id. patrimoni: 3041 / La Rambla 107

**06A.** TEATRE POLIORAMA / 1883 / Josep Domènech i Estapà / id. patrimoni: 980 / La Rambla 115

**07A.** PALAU MOJA / 1774-89 / Josep Mas i d' Ordal / id. patrimoni: 3040 / La Rambla 118

### B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)

**01B.** EDIFICI D'HABITATGES / mitjan segle XIX / - / id. patrimoni: 3060 / La Rambla 17

**02B.** CASA XURIGUER / mitjan segle XIX / Francesc Daniel Molina / id. patrimoni: 721 / La Rambla 25

**03B.** TEATRE PRINCIPAL / final s. XVIII\_1845 / Francesc Daniel Molina / id. patr.: 723 / La Rambla 27-29

**04B.** CASA FRADERA / final segle XVIII\_1864 / Pere Casany / id. patrimoni: 798 / La Rambla 39

**05B.** CASERNA GUÀRDIA URBANA / 1786-90\_1987-89 / Narcís Serra / id. patrimoni: 800 / La Rambla 43

**06B.** HOTEL ORIENT /1652-70\_1881 / Eduard Fontseré Mestres / id. patrimoni: 861 / La Rambla 45-47

**07B.** CASA DOCTOR GENOVÉ / 1911 / Enric Sagnier i Villavecchia / id. patrimoni: 938 / La Rambla 77

**08B.** ED.D'HABITATGES / 1840\_1902 / Antoni Ros Güell / id. patrimoni: 961 / La Rambla 83

**09B.** CASA FRANCESC PIÑA / 1850 / Josep Fontseré i Domènech / id. patrimoni: 972 / La Rambla 105

**10B.** COMPANYIA DE TABACS DE FILIPINES / 1880\_1929 / J.O. Mestres \_ J.M. Sagnier \_ J.M. Rivas/ id. patr.: 975 / La Rambla 109

**11B.** HOTEL LLORET / 1860 / - / id. patrimoni: 988 / La Rambla 125

**12B.** EDIFICI D'HABITATGES / mitjan segle XIX / - / id. patrimoni: 994 / La Rambla 129

**13B.** CASA JOSEFA NADAL / segle XVIII / Pere Bassegoda i Mateu / id. patrimoni: 985 / La Rambla 116

**14B.** ED.D'HABITATGES / inici segle XVIII / - / id. patrimoni: 979 / La Rambla 114

**15B.** ED.D'HABITATGES / segle XVIII / - / id. patrimoni: 978 / La Rambla 112

**16B.** ED.D'HABITATGES / segle XVIII / Josep Buxareu i Gallart / id. patrimoni: 976 / La Rambla 110

**17B.** CASA BRUNO CUADROS / 1858\_1888 / J. Vilaseca i Casanovas / id. patrimoni: 942 / La Rambla 82

**18B.** HOTEL INTERNACIONAL / 1830\_1884 / - / id. patrimoni: 939 / La Rambla 78\_80

**19B.** ED.D'HABITATGES / 1860 / - / id. patrimoni: 1081 / La Rambla 52

**20B.** ED.D'HABITATGES / 1860 / - / id. patrimoni: 377 / La Rambla 46

**21B.** ED.D'HABITATGES I HOTEL FORNOS / 1825\_1860 / - / id. patrimoni: 388 / La Rambla 44

**22B.** HOTEL LES QUATRE NACIONS / inici s. XIX\_1849\_1850\_1854 / Francesc Daniel Molina/ id. patrimoni: 3046 / La Rambla 38-40-42

**23B.** ED.D'HABITATGES / final segle XVIII / - / id. patrimoni: 722 / La Rambla 26  
**24B.** TRES ED.D'HABITATGES / final segle XVIII / - / id. patrimoni: 602 / La Rambla 12-14-16  
**25B.** CASA MARCH DE REUS / mitjan segle XVIII / Joan Soler i Faneca / id. patrimoni: 599 / La Rambla 8  
**26B.** DOS ED.D'HABITATGES / 1869-82 / Elies Rogent / id. patrimoni: 186 / La Rambla 4-6  
**27B.** ANTIGA FONERIA DE CANONS / final segle XVI-II\_1858 / Josep Oriol Mestres Esplugas /id. patrimoni: 454 / La Rambla2

S'inclou en aquest document un resum de les fitxes de patrimoni de tots els edificis catalogats i protegits de les Rambles (plànol 10.08)

### Les façanes de les Rambles

Els diferents edificis que conformen les façanes de les Rambles configuren un conjunt paisatgístic urbà únic i específic d'aquest Passeig. El valor arquitectònic i patrimonial d'alguns dels edificis catalogats conviu i dialoga amb la resta de façanes que s'han anat adaptant i transformant al llarg dels anys.

En els plànols adjunts es grafien els alçats desenvolupats de les Rambles de l'any 1987 (alçats-arquarel.les dels alumnes de L'ETSAB- sota la direcció de l'arquitecte Santi Roqueta)- i els alçats analitzats i redibuixats l'any 1987 per l'estudi d'arquitectura d'Estanislau Roca).

A partir de tota aquesta documentació gràfica s'han elaborat els alçats actualitzats, desde l'any 1987 fins a l'actualitat. En aquests nous alçats s'han incorporat les façanes més recents de diversos projectes de finals del segle XX com l'edifici Hotel Ciudadines (Esteve Bonell- Rius arqts) , edifici de la guardia urbana (Ramon Sanabria arqt), edifici HM ( GCA arqt) , edifici intel·ligent ( MBM arqts), la reforma del Liceu (Ignasi Solà Morales- X.Fabré-arqts), Centre d'Art Sta Mònica (Albert Viaplana arqt), frontó Colon (Sílvia Farriol i Anna Soler, arqts.), escola Elisava (J. Benedito, arqt) Interessa especialment la mirada de les façanes per posar en valor el patrimoni arquitectònic del conjunt de les Rambles.

Documentació gràfica adjunta:

- les façanes de les Rambles. Etsab 1987- Aquarel.les
- les façanes de les rambles. 1987\_Estanislau Roca .
- les façanes de les rambles. 1987\_Estanislau Roca + Estat actual

Al llarg de la història l'obertura de nous carrers i de diversos passatges a nivell de les plantes baixes i han fet possible establir noves relacions físiques entre les Les Rambles, i els dos barris (gòtic i raval) i millorant així la permeabilitat urbana transversal.

En les façanes dibuixades de 1987 no existien encara alguns dels carrers i passatges oberts posteriorment i que ara queden reflexats en les noves façanes que s'han actualitzat : (pasatge hotel Ciudadines, passatge hotel intel·ligent i obertura del carrer al costat de l'escola Elisava).

### Establiments emblemàtics d'especial interès

L'espai urbà està directament relacionat i vinculat amb les plantes baixes dels edificis. Les plantes baixes de les Rambles han tingut sempre una activitat comercial intensa i diversa i han caracteritzat enormement la imatge del paisatge urbà.

Molts establiments emblemàtics han tingut una llarga trajectòria i es conserven en part avui dia.

Cal posar en valor i protegir aquests establiments per la seva futura preservació, protecció i vinculació amb la imatge urbana del Passeig.

Es relacionen a continuació els diferents establiments emblemàtics i d'especial interès protegits i classificats pel "Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic, Històric - Artístic i Paisatgístic dels Establiments de la Ciutat de Barcelona\_ 2016".

En els plànols adjunts es grafia la posició dels diferents establiments catalogats segons la següent classificació:

- E1\_ Establiments de gran interès
- E2\_ Establiments d'interès
- E3\_ Establiments d'interès paisatgístic

Relació d'establiments emblemàtics:

### E1\_ establiments de gran interès conservació integral i protecció

- 1.E1.** ESCRIBÀ / any llicència: 1939 / botiga emblemàtica / La Rambla 83, portal C
- 2.E1.** CASA BEETHOVEN / any llicència: 1902 / botiga emblemàtica / La Rambla 97
- 3.E1.** CAFÉ DE L'ÒPERA / any llicència: 1998 / botiga emblemàtica / La Rambla 74, portal A
- 4.E1.** ANTIGA CASA J. XANCÓ COTCHET /any llicència: - / botiga emblemàtica / La Rambla 78-80, portal D

### E2\_ establiments d'interès conservació parcial

- 1.E2.** VIENA / any llicència: 1987 / botiga emblemàtica / La Rambla 115, portal C
- 2.E2.** FARMÀCIA RAMBLA / any llicència: - / interès patrimonial / La Rambla 44, Colom 2

### E3\_ establiments d'interès paisatgístic protecció ambiental

- 1.E3.** FARMÀCIA NADAL / any llicència: 1997 / botiga emblemàtica / La Rambla 121, portal A
- 2.E3.** MUSICAL EMPORIUM / any llicència: 1900 / botiga emblemàtica / La Rambla 129, portal A

### Elements d'especial interès. Fonts, art, escultures, paviments

Al llarg del recorregut de les Rambles es poden trobar i identificar diferents elements d'especial interès com fonts,escultures, art o paviments. Aquests elements estan catalogats i identificats en el Catàleg d'art Públic de l'Ajuntament de Barcelona. Aquest document recull tots aquests elements en un plànol i s'identifiquen amb el seu corresponent codi de catalogació.

El disseny de l'espai urbà haurà de tenir especial cura de la integració de tots aquests elements en el disseny urbà. Cal tenir en compte que molts d'aquests elements com les antigues fonts estan molt vinculats a la història de la rambla i la seva fundació original quant l'aigua era un bé comú que es distribuïa en els espais públics ja que els habitatges no tenien suminiestre.

Relació d' elements d'especial interès (fonts, paviment, art):

Documentació extreta del : Catàleg d'art públic de l'Ajuntament de Barcelona.

- 01.** FANAL DE CANALETES / 1928 / arquitecte: Félix de Azúa Pastors / codi: 1903 - 1 / La Rambla (pl. cat.)
- 02.** FONT DE CANALETES / 1892 / arquitecte: Pere Falquès / codi: 1811 - 1 / La Rambla amb pl. cat.
- 03.** L'ANTIFAÇ / 1991 / disseny: Joan Brossa / codi: 1708 - 1 / La Rambla, davant església Betlem
- 04.** FONT DE LA PORTAFERRISSA / 1604\_1680 / autor: anònim / codi: 1804 - 1 / c/ Portaferriassa
- 05.** A MARY SANTPERE / 1993 / disseny: Luis Archilla i Terol / codi: 1602 - 1 / La Rambla 101
- 06.** PAVIMENT MIRÓ / 1976 / disseny: Joan Miró / codi: 1138 - 1 / La Rambla, Pla Boqueria
- 07.** FONT DEL PLA DE LA BOQUERIA / 1830 / - / codi: 1805 - 1 / Pla de la Boqueria
- 08.** FONT RÈPLICA MODEL WALLACE / 1999 / autor: Taller de Salvi S.A. / codi: 1881 - 1 / La Rambla 54
- 09.** A FREDERIC SOLER (PITARRA) / 1906 / escultor:Agustí Querol; arq.: Pere Falquès / codi: 1075 - 1 / Plaça del Teatre
- 10.** ALS SANTPERE / 1995 / escultor: Joan Bordes; arq.: Oscar Tusquets y Carlos Díaz / codi: 1843 - 1 / La Rambla (Santa Mònica)
- 11.** FONT WALLACE / 1872 / escultor, Charles Lebourg / codi: 1870 - 1 / la Rambla (Passatge de la Banca)
- 12.** MONUMENT ÀNCORA
- 13.** MONUMENT A CRISTÒFOR COLOM / 1888 / arquitecte: Gaitetà Buigas / codi: 1103 - 1 / Portal de la Pau / dimensions: (hxd, en metres) 57,20 x 31,50 (total)

### Equipaments i edificis buits

Les Rambles han acollit al llarg de la història diferents equipaments culturals i religiosos com el Teatre Principal (el primer teatre ), el Liceu, els Estudis Generals, el centre de la Academia i de les Arts, el Teatre Poliorama, el teatre Tívoli, el palau de la Virreina, el centre d'art Sta Mònica (antic Convent) , les Drassanes, el Museu de la Cera,.... A banda també d'altres equipaments com l'emblemàtic i singular mercat de la Boqueria.

## Equipaments

La pre de tots aquest equipaments culturals han configurat a lo llarg de la història la vida social i cultural de les Rambles. Cal tenir present la seva posició i vinculació amb el Passeig ja que està estretament relacionada amb la configuració del paisatge urbà.

Es grafien en planta els diferents equipaments que hi ha actualment al Passeig. Relació d'equipaments:

### CULTURAL

01. CENTRE D'ART SANTA MÒNICA \_ segle XVII
02. TEATRE PRINCIPAL \_ f. segle XVIII
03. GRAN TEATRE DEL LICEU \_ 1845/47
04. PALAU DE LA VIRREINA \_ 1772
05. TEATRE POLIORAMA \_ 1883
06. DEPENDÈNCIES DE LA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GEN. (PALAU MOJA) \_ 1774/89
07. MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA (DRASSANES) \_ 1282/1348

### DOCENT

01. BIBLIOTECA DEL GÒTIC ANDREU NIN (CASA ANTONIA ARGEMIR)\_ 1878
02. ELISAVA ESCOLA UNIV. DE DISSENY I ENGINYERIA DE BCN (CASA ANTONIA ARGEMIR)\_ 1878

### ESPORTIU

01. FRONTÓ COLÓN (CASA A.F.DIT NAPOLEÓN)\_ 1900

### MERCATS

01. MERCAT DE LA BOQUERIA \_ 1836

### RELIGIÓS

01. ESGLÉSIA DE BETLEM \_ 1681/1732

### SEGURETAT

01. CASERNA GUÀRDIA URBANA \_ 1786/90
- ### ADMINISTRATIU
01. SEU DEL SINDICAT UGT (CASA CODORNIU) \_ s XVIII
  02. CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT (CASA MARCH DE REUS) \_ m.segle XVIII
  03. MUSEU DE LA CERA\_ 1874/1973

## Edificis Buits

Cal tenir present que a les Rambles existeixen actualment 3 edificis emblemàtics en desús. Es pot pensar

en aquests edificis com a possibles equipaments futurs que podrien aportar un nou ús i alhora afavorir la relació i l'activitat en aquest tram del Passeig. Els tres edificis buits (Antiga foneria de canons, l'edifici del sector naval i el teatre principal es troben justament ubicats a la part inferior de la Rambla (Rambla Sta Mònica).

Es grafien aquests 3 edificis buits en el mateix plànol d'equipaments que podrien esdevenir possibles futurs equipaments per la ciutat i/o el barri.

Relació d'edificis buits:

01. EDIFICI DEL SECTOR NAVAL \_ 1950
02. TEATRE PRINCIPAL \_ final segle XVIII
03. ANTIGA FONERIA DE CANONS \_ final segle XVI-II/1858

## 11. ARQUEOLOGIA DE LES RAMBLES.

### Estat actual

Les Rambles tenen el seu origen en l'antic torrent de Collserola o Cagalell. D'acord amb l'informe de Patrimoni Arqueològic de l'Ajuntament de Barcelona (Desembre de 2017) cal tenir present la riquesa arqueològica del subsòl de les Rambles pel seu valor i també pel coneixement del seu traçat i ubicació alhora d'afrontar el projecte i les obres de reforma del Passeig.

Cal tenir documentada la posició i ubicació dels elements arqueològics per preveure el traçat de les futures instal·lacions sense afectar-los i per considerar també la possibilitat, si es creu convenient, d'integrar-los o vincular-los d'alguna manera amb el disseny de l'espai urbà.

En els plànols adjunts es grafia la traça dels elements existents que cal tenir presents : la muralla medieval i els refugis antiaeris.

### Traçat de la muralla medieval (segona muralla)

1280-Jaume I. La nova muralla de la ciutat, més enllà de la muralla romana, constituïria el nou límit de la ciutat, envoltant les edificacions i convents fora del

nucli emmurallat. El seu traçat anava pel torrent de Les Rambles, per l'actual banda del gòtic, des de la Col·legiata de Sta Anna (torre de St Sever) fins al Convent de St Francesc (torre de les puces-Colon).

Per garantir la seva funció defensiva es prohibí la construcció d'edificacions fins a uns 37m pel costat raval i d'uns 3 m pel costat gòtic. El recinte emmurallat original tenia 5 portals d'entrada a la ciutat: el portal de Sta Anna, Portaferriassa, Portal de la Boqueria, Trenchtaclus, dels Ollers o Escudellers i el portal de Framenors o Drassanes.

Les Rambles van passar a tenir una posició d'eix central quan a partir de 1360 (Pere el Cerimoniós /Consell de Cent) es començà a construir la tercera muralla incloent el barri del Raval.

En aquest moment es construïen les clavegueres i es pavimentava la part baixa de les Rambles. Amb els segles els sistemes defensius anirien canviant i evolucionant i apareixerien noves estructures defensives com els Baluards enlloc de les antigues torres de defensa.

La segona muralla es conservà intacta durant els SXVI i SVII.

L'any 1704 es donà permís per construir edificis a tocar de la muralla al tram de la Boqueria. Aquest és el moment en el que les Rambles comencen a tenir caràcter de carrer i no de límit.

L'any 1775 fou enderrocada la part baixa de la muralla Rambles.

Actualment les Rambles es divideixen en 5 trams diferenciats: la Rambla Canaletes, dels Estudis, de St Josep, Caputxins i Sta Mònica.

En el plànol d'arqueologia es grafia el traçat de la segona muralla de la ciutat i s'identifiquen els punts en els quals la muralla està:

- .documentada i protegida,
- .documentada i eliminada
- .o com a resta arqueològica visible.

Actualment només existeixen dos punts visibles de l'antiga muralla medieval de la Rambla. Un es troba

en el parking de la plaça de l'Arc del Teatre i l'altre es troba en l'ascensor d'accés al metro del c. Pelai.

El traçat de l'antiga muralla permet identificar amb claredat la posició de les portes principals d'entrada a ciutat.

### Refugis antiaeris

Existeixen un total de 6 refugis antiaeris identificats a les Rambles. Aquests refugis van ser construïts en l'època de la guerra Civil, dels quals només se'n coneix la seva ubicació aproximada i alguna part dels seus recorreguts.

No consta cap aixecament topogràfic de cadascun d'aquests elements, excepte el plànol del refugi num 0054 rambles 3-5-7 que consta en l'annex de l'informe d'arqueologia.

En total hi ha documentats 6 refugis a les Rambles:

- .refugi num 1266-Rambla 20-22
- .refugi num 0087-Rambla
- .refugi num 1267-Rambla 36-38
- .refugi num 1162-Rambla 33
- .refugi num 0054-Rambla 3-5-7
- .refugi num 1115-Rambla

S'adjunta en el plànol d'arqueologia el nombre i posició d'aquests refugis segons la documentació facilitada per l'Ajuntament de Barcelona- Patrimoni .





## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

## B. Anàlisi morfologia del subsòl

1.	Introducció	1
2.	Planta de la situació i problemàtiques	1
2.1	Situació general i problemàtiques de la xarxa de serveis soterrats	1
2.2.	Infraestructura de metro	1
2.3.	Xarxa de clavegueram	2
2.4.	Xarxa d'electricitat de BT i MT	3
2.5.	Xarxa d'aigua potable	3
2.6.	Xarxa de gas	3
2.7.	Xarxa d'enllumenat	3
2.8.	Xarxa de telefonia	4
2.9.	Xarxa d'Ono	4
2.10.	Xarxa de fibra òptica	4
2.11.	Xarxa de semàfors, càmeres CTTV i WI_FI	4
2.12.	Xarxa de Recollida Pneumàtica de Residus	4
2.13.	Xarxa de serveis aeris	5
2.14.	Armaris en superfície	5

## 1. Introducció

L'objectiu d'aquest document és exposar i analitzar les instal·lacions i xarxes de serveis existents sota el subsòl de la Rambla de Barcelona, així com conèixer els criteris d'intervenció sobre cadascun d'ells.



Vista aèria de La Rambla de Barcelona, des de Plaça Catalunya a Colon

El present document es troba recolzat amb la següent documentació gràfica:

- 2.1 Planta d'estat actual
- 2.2 Planta d'infraestructura de metro
- 2.3 Planta xarxa de clavegueram
- 2.4 Planta xarxa d'electricitat de baixa tensió
- 2.5 Planta xarxa d'electricitat de mitja tensió
- 2.6 Planta xarxa d'aigua potable
- 2.7 Planta xarxa de gas
- 2.8 Planta xarxa d'enllumenat
- 2.9 Planta xarxa de telefonia
- 2.10 Planta xarxa d'Ono
- 2.11 Planta xarxa de fibra òptica
- 2.12 Planta xarxa de fibra òptica per clavegueram
- 2.13 Planta xarxa de semàfors, càmeres CCTV, WI\_FI

La realització del present document, així com la documentació gràfica, s'ha portat a terme a partir dels següents documents:

- Pla Especial d'Ordenació de La Rambla.
- Pla Cor - Projecte d'intervenció integral per La Rambla.

En espera de rebre la informació de les companyies, s'ha realitzat el present document, que correspon a una primera aproximació de la situació dels serveis i instal·lació al subsòl de La Rambla.

Els plànols annexos s'han realitzat a escales 1:500 en format A-3.

## 2. Anàlisi de la situació actual i problemàtiques

### 2.1. Situació general i problemàtiques de la xarxa de serveis soterrats

L'anàlisi de l'estat actual del subsòl de La Rambla en resulta un espai amb un alt grau d'ocupació. Aquesta densitat de serveis es troba empitjorada per la xarxa de metro, que ocupa gran part del passeig central, condicionant el traçat de la resta de serveis a les calçades i voreres laterals.

Tot i que el traçat de les xarxes de serveis de les diferents companyies va variant al llarg de la Rambla, bàsicament trobem els següents:

- **Collectors de clavegueram**, principalment en el centre de les dues calçades laterals. Es tracta d'una xarxa visitable.
- **Línies d'electricitat de baixa tensió**, de la companyia Endesa, a cadascuna de les voreres laterals, situat principalment entre la canalització d'aigua i la vorada.
- **Línies d'electricitat de mitja tensió**, de la companyia Endesa, a cadascuna de les voreres laterals, situat al costat de les línies de Baixa Tensió.
- **Canalització d'aigua potable**, de la companyia Agbar, a ambdues voreres laterals, situada en paral·lel a la conducció de gas.
- **Canalització de gas**, de la companyia Gas Natural, a ambdues voreres laterals, aproximadament a uns 50 cm de la façana.
- **Conduccions d'enllumenat públic** a ambdós costats de la vorera central.
- **Línies de telecomunicacions**, de les companyies Telefónica i Ono, a ambdós costats de la Rambla, en alguns casos entre el clavegueram i les façanes, i en altres entre el clavegueram i la vorera central.
- Xarxa de **fibra òptica** per l'interior d'alguns col·lectors de clavegueram.
- Xarxa de **semàfors, WI-FI, càmeres CCTV**.

També existeixen creuaments transversals de diverses línies i altres instal·lacions més puntuals per donar servei als quioscos i les fonts existents a la vorera central.

Existeixen gran quantitat de línies (elèctriques, d'enllumenat, etc...) obsoletes i fóra de servei, que ocupen part de l'espai del subsòl.

### 2.2. Infraestructura de metro

La línia 3 de la xarxa de Metro de Barcelona transcorre soterrada sota tot el traçat de La Rambla. Es tracta de la instal·lació amb més ocupació del subsòl de la Rambla, i la que condiona en major mesura la ubicació de la resta d'instal·lacions i serveis.

Al llarg dels, aproximadament, 1.200 metres de longitud de La Rambla, s'ubiquen les estacions de Liceu, i Catalunya i Drassanes als extrems superior i inferior. Les estacions de Catalunya (L3) i Liceu (L3) es troben separades per una longitud de túnel de 510 metres, mentre que les estacions de Liceu (L3) i Drassanes (L3) els separen 537 metres. Totes tres estacions disposen d'una longitud d'andana d'uns 90 metres.

A nivell de secció transversal, el traçat de la infraestructura de metro es pot segmentar en els següents trams:

- **Tram inicial de La Rambla (Canaletes)**: Fals túnel amb mitja volta de 5,80 metres de radi sobre murs laterals de 75 cm de gruix. L'ample interior del túnel d'uns 8,00 metres, i alçada interior d'uns 5,90 metres, quedant un espai lliure entre la cota superior del paviment de La Rambla i la part exterior i superior del túnel de 1,60 metres.

- **Tram C/Tallers - estació de Liceu (Canaletes / Estudis / Sant Josep)**: Fals túnel format per llosa superior de bigues metàl·liques recolzades sobre murs laterals de gruixos d'1,55 metres (des de base a mitja alçada) i 1,00 metres (en la part superior del mur). L'ample interior del túnel en resulta aproximadament de 6,40 metres, i l'espai lliure entre la cota superior del paviment de La Rambla i la part exterior del túnel és inferior a 0,70 metres.



Treballs d'execució de la coberta del túnel de metro entre les estacions de Plaça Catalunya i Liceu

- **Tram estació de Liceu (Sant Josep)**: Fals túnel format per llosa superior recolzada sobre murs laterals de gruix d' 1,00 metre i base de contravolta. En la zona de vestíbul de Plaça de la Boqueria la llosa superior es troba formada per bigues metàl·liques. L'ample total d'andana en resulta de 13,00 metres i alçada interior de 5,15 metres. L'espai entre la cota superior del paviment de La Rambla i la part exterior del túnel és inferior a 0,80 metres.

- **Tram estació de Liceu - estació de Drassanes (Caputxins / Santa Mònica)**: Fals túnel format per una llosa superior recolzada sobre murs laterals de gruixos de 1,55 metres (de base a mitja alçada de mur) i 1,00 metres (part superior de mur). L'ample interior de túnel és aproximadament de 6,40 metres, i l'espai lliure resultant entre la cota superior del paviment de La Rambla i la part exterior i superior del túnel és inferior a 0,60 metres.

A nivell superficial, la principal problemàtica que actualment presenta la infraestructura de metro correspon als accessos, ja que aquests no es troben correctament compatibilitzats amb les actuals activitats de superfície a La Rambla, fet que provoca grans aglomeracions de persones.

A nivell de subsòl, el principal problema de la infraestructura de metro recau en les filtracions d'aigua procedents del terreny, i que es produeixen, en especial, en les seccions amb lloses de bigues metàl·liques. Aquestes filtracions provoquen un seguit d'afectacions, com són la corrosió i la precipitació procedent del subsòl, que afecten clarament a les instal·lacions del túnel.



Imatge de les filtracions al túnel de metro de línia 3, a La Rambla

### 2.3. Xarxa de clavegueram

L'actual xarxa de clavegueram de La Rambla està formada principalment per dos col·lectors que transcorren per ambdues calçades laterals i recullen les aigües dels col·lectors dels carrers adjacents a La Rambla. El col·lector costat Besòs s'inicia en el propi inici de La Rambla, prop del carrer de Rivadeneyra, en canvi el col·lector costat Llobregat transcorre aigües amunt de La Rambla, per la vorera oest de la Plaça Catalunya.

En general, es tracta d'una xarxa de sanejament amb les característiques pròpies de la geografia del seu entorn:

- Poca pendent, degut a la topografia de la pròpia Rambla.
- Col·lectors de certa envergadura, degut precisament a la reduïda pendent de traçat, i a que es troben situats en la part final de recollides d'aigües de la ciutat de Barcelona.
- Col·lectors que discorren a cota molt superior, de manera que condicionen, al igual que la infraestructura de metro, la resta de serveis.

Tenint en compte els tipus de seccions i traçat dels col·lectors, així com la distància entre pous, l'actual

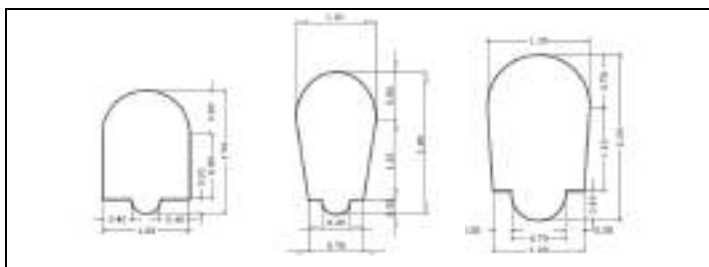
configuració de la xarxa de clavegueram presenta tres trams ben diferenciats:

- Tram Rambla de Canaletes/Rambla dels Estudis/Rambla de Sant Josep
- Tram Rambla dels Caputxins
- Tram Rambla de Santa Mònica/Plaça Colom

A continuació es descriuen cadascun dels trams:

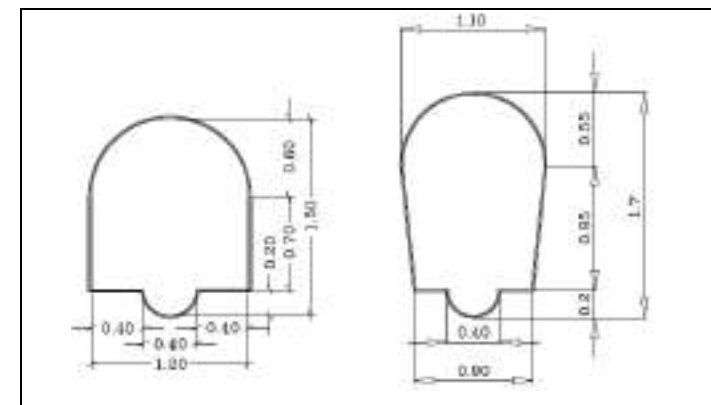
#### Tram Rambla de Canaletes / Rambla dels Estudis / Rambla de Sant Josep

El col·lector de la calçada costat Llobregat manté una secció tipus T164 des del carrer Pelai fins el carrer del Bonsuccés. Posteriorment, la secció canvia a NT96A (tram de 60 metres) i a partir del carrer Pintor Fortuny la secció passa a ser T164A, fins al carrer del Carme, on la secció canvia novament a T238B, fins el carrer Hospital. El traçat del col·lector es troba principalment sota calçada, tot i què en alguns punts passa sota vorera. Aquest tram de la xarxa de clavegueram destaca per una manca d'embornals, amb pous cada 75 metres.



Evolució de la secció del col·lector del costat Llobregat (T164, T164A i T238B) en el tram de La Rambla de Canaletes, Rambla dels Estudis i Rambla de Sant Josep, d'esquerra a dreta

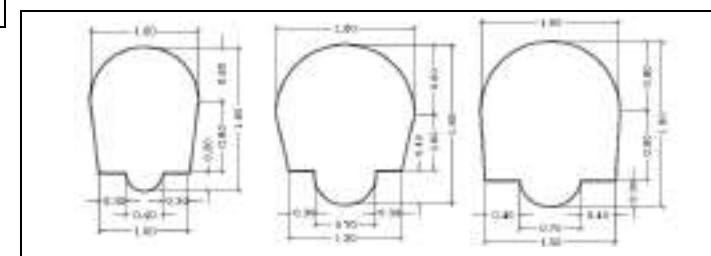
El col·lector de la calçada costat Besòs és de tipus T146B des del carrer Rivadeneyra fins el pou situat prop de la intersecció de La Rambla amb els carrers de la Canuda i Santa Anna, on canvia de secció a tipus NT149C. Aquesta secció es prolonga Rambla avall, fins el carrer de la Boqueria, en la zona de a la Rambla de Sant Josep. El col·lector transcorre sota calçada, i destaca per una manca d'embornals, amb pous cada 75 metres.



Evolució de la secció del col·lector del costat Besòs (T146B i NT149C) en el tram de La Rambla de Canaletes, Rambla dels Estudis i Rambla de Sant Josep, d'esquerra a dreta

#### Tram Rambla dels Caputxins

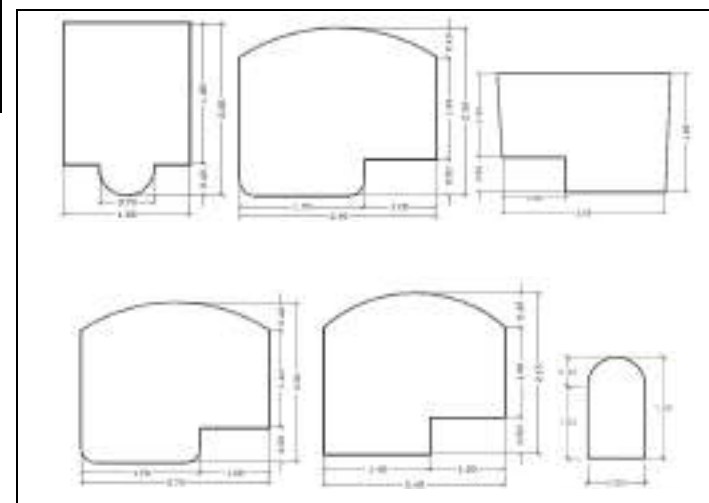
En aquest tram de La Rambla el col·lector de la calçada costat Besòs, canvia de secció, des de la T150B fins a la T213, fruit de la recollida d'aigües dels col·lectors dels carrers Boqueria i Cardenal Casanyes. Aquesta última secció es manté fins el carrer Ferran, canviant a la secció T240 fins el carrer dels Escudellers. El traçat del col·lector es troba principalment sota calçada, tot i què en alguns punts passa sota vorera. El tram de col·lector destaca per una manca d'embornals, amb pous cada 75 metres.



Evolució de la secció del col·lector del costat Besòs (T150B, T213 i T240) en el tram de La Rambla dels Caputxins, d'esquerra a dreta

En el tram de La Rambla dels Caputxins, el col·lector de la calçada costat Llobregat destaca per la gran variabilitat de canvis de seccions. Aquests canvis es

troben derivats de l'absorció dels cabals dels col·lectors dels carrers adjacents, passant per les successives seccions: NT328, T536, NT428, T536 (novament), T432A i T105, fins arribar al creuament amb el carrer Arc del Teatre. El traçat del col·lector es troba principalment sota calçada, tot i què en alguns punts passa sota vorera, i en la xarxa en destaca la manca d'embornals, i l'escassetat del número de pous.

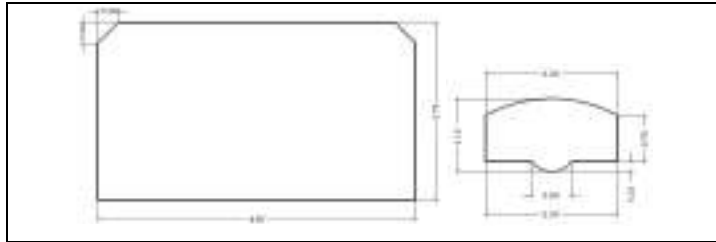


Evolució de la secció del col·lector del costat Llobregat (NT328, T536, NT428, T536, T432A i T105) en el tram de La Rambla dels Caputxins, de dalt a baix i d'esquerra a dreta

#### Tram Rambla de Santa Mònica / Plaça de Colom

Es tracta del tram de La Rambla amb més densitat de pous, i una desfragmentació de la xarxa de clavegueram. La desviació del túnel de Metro cap el carrer del Portal de Santa Madrona permet l'alliberament de l'espai central de La Rambla, fet que permet l'existència de la xarxa de clavegueram en el passeig central.

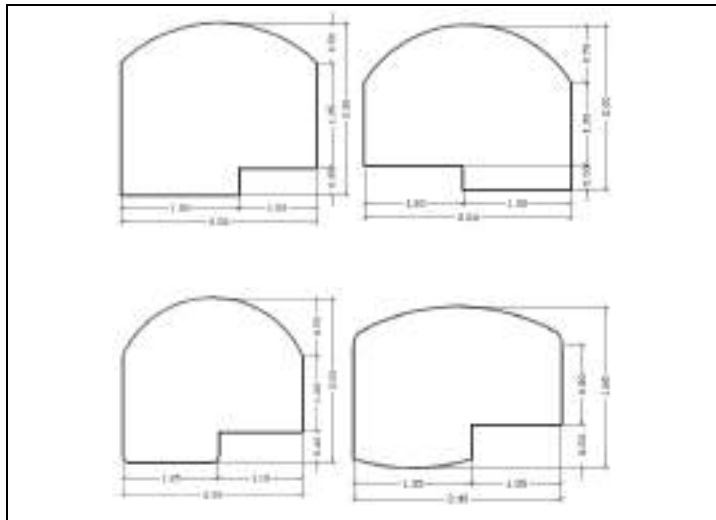
Tant els col·lectors laterals (costat Besòs i Llobregat) com els centrals, queden interceptats per el col·lector NT1352 del Passeig de Colom, que acaba desembocant en el gran col·lector del Passeig Josep Carner (NT180C).



Collectors del Passeig de Colom (NT1352 esquerra) i Passeig Josep Carner (NT180C dreta)

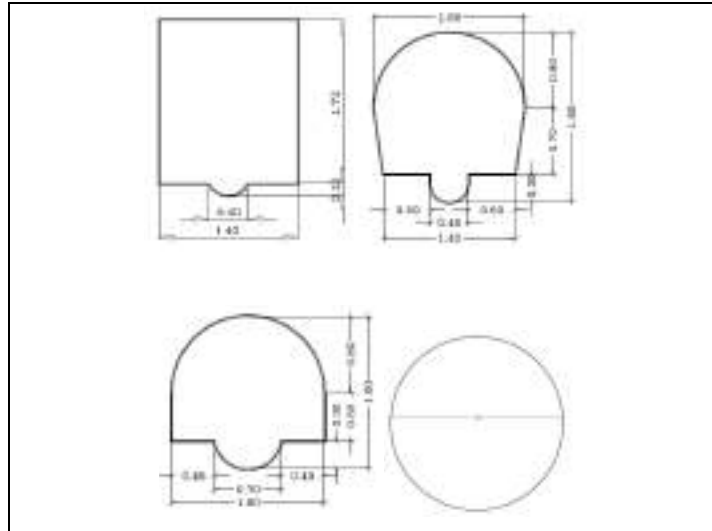
A nivell de la xarxa de clavegueram, aquest tram de La Rambla destaca per un cert desordre, una manca d'embornals, i pous distanciats de forma molt variable.

El col·lector de la calçada costat Llobregat varia de seccions (T475, T412A, T379, NT361) fins al creuament amb els dos col·lectors D1500 que es deriven cap a la vorera central de La Rambla. Des del carrer del Portal de Santa Madrona existeix un col·lector amb secció NT477 que connecta amb els dos col·lectors D1500, que transcorren pel passeig central.



Evolució de la secció del col·lector del costat Llobregat (T475, T412A, T379 i NT361) en el tram de La Rambla de Santa Mònica, de dalt a baix i d'esquerra a dreta

El col·lector de la calçada costat Besòs manté la secció T225A en la zona de la Plaça del Teatre, i varia de forma successiva cap a les seccions T253, T225A, T196B i D1500, fins al col·lector del Passeig de Colom.



Evolució de la secció del col·lector central (T253, T225A, T196B i D1500) en el tram de La Rambla de Santa Mònica, d'esquerra a dreta

Pel centre de vorera de La Rambla, entre els Portal de Santa Madrona i Colom, transcorre un doble col·lector de secció D1500, segregat del col·lector costat Llobregat de La Rambla. Aquest doble col·lector connecta amb el col·lector del Passeig de Colom.

#### 2.4. Xarxa d'electricitat de BT i MT

La xarxa d'electricitat està formada per línies d'electricitat de 220 i 380 volts en el cas de la baixa tensió, i de línies de 11 kV, 25 kV, 45 kV i 220kV per la mitja tensió. Aquestes línies connecten amb els centres de transformació, tots situats en edificacions d'ambdós costats de La Rambla i carrers adjacents, a excepció del D3765, situat en la vorera central de la Rambla, a l'alçada del carrer Ferran.

La majoria del traçat de la xarxa transcorre sota les voreres laterals, només en seccions puntuals es produeixen traçats transversals sota La Rambla, principalment amb la funció de donar servei als elements del passeig central de la Rambla, com quioscos. A continuació s'enumeren els creuaments de les línies de baixa i mitja tensió:

- En els creuaments dels carrers:

- Santa Anna/de La Canuda/Tallers/Bonsuccés
- Portaferrissa
- Hospital
- Ferran
- Colom/Nou de La Rambla.
- Plaça del Teatre
- Josep Pijoan

- Creuaments puntuals:

- Rambla de Canaletes: 1
- Rambla dels Estudis: 2
- Rambla de Sant Josep: 3
- Rambla dels Caputxins: 1
- Rambla de Santa Mònica: 1

En línies generals la xarxa d'electricitat mostra un estat vell i desendreçat, sobretot en el cas de la baixa tensió. En contraposició, existeixen força trams de xarxa en prismes i passos de calçada situats a unes fondàries de 60-70 cm. To i així, manquen més prismes i més creuaments de calçada. En superfície, aquesta xarxa disposa d'una quantitat d'armaris (23 unitats) que incrementen el grau d'ocupació de l'espai públic.

#### 2.5. Xarxa d'aigua potable

La xarxa d'abastament d'aigua potable a La Rambla es troba present al llarg de tot el traçat en les voreres laterals, i de forma intermitent en el passeig central, donant servei majoritàriament a quioscos i fonts.

Els diàmetres de canonades sota les voreres laterals es troben entre els 100 i 300 mm, en general, mentre que

al passeig central els diàmetres de la xarxa es troben entre els 60 i els 100 mm.

En línies generals es tracta d'una xarxa de servei que mostra un estat antic i por ordenat amb la resta de serveis que transcorren sota les voreres.

#### 2.6. Xarxa de gas

La xarxa de gas de La Rambla es troba formada per dues línies principals que transcorren sota les voreres laterals, les quals connecten en la part superior de La Rambla amb la canonada situada en la vorera oest de la Plaça Catalunya.

Existeixen passos transversals puntuals sobre al passeig central de la Rambla, a l'alçada dels carrers:

- Portaferrissa (amb canonada de fundació dúctil de 300 mm de diàmetre).

- Plaça del teatre (amb canonada de polietilè de 250 mm de diàmetre)

- Portal de Sant Madrona (amb canonada de polietilè de 315 mm de diàmetre i acer de 12")

- Carrer Anselm Clavé (amb canonada d'acer de 12").

Aquesta xarxa de servei s'ha anat actualitzant a mesura que ha anat creixent, i en aquest sentit, es troba en bon estat.

#### 2.7. Xarxa d'enllumenat

La xarxa d'enllumenat en La Rambla es troba distribuïda per dues línies que es disposen en els laterals de la vorera central. En La Rambla dels Caputxins, de la línia situada al costat Besòs es segrega la línia que dona servei a la Plaça del Teatre. Al llarg del passeig central s'ubiquen fins a 8 armaris d'enllumenat.

En l'actual xarxa d'enllumenat destaca la desorganització i falta d'uniformitat en la distribució dels fanals. Aquest fet queda evident perquè, tot i l'excés de fanals, existeixen queixes per part de veïns i col·lectius sobre la falta de llum en certes zones de La Rambla.

Amb dades de l'any 2016, els nivells lumínics existents en determinades zones estudiades queden reflectits a continuació:

- La Rambla / Plaça Boqueria
  - Nivell mig de luminància: 60,59 lux
  - Uniformitat: 0.79
- La Rambla / Carrer de l'Hospital
  - Nivell mig de luminància: 14,63 lux
  - Uniformitat: 0.54
- La Rambla / Carrer del Carme
  - Nivell mig de luminància: 60,59 lux
  - Uniformitat: 0.79
- La Rambla /entre carrer de la Boqueria i carrer Ferran (Rambles, 78)
  - Nivell mig de luminància: 26,35 lux
  - Uniformitat: 0.21

Dels valors anteriors queda en evidència la gran variabilitat lumínica en espais molt propers, com son les zones del carrer Hospital, Plaça de La Boqueria i Rambles, 78, fet que exposa la poca uniformitat de la instal·lació. Tanmateix, de l'anàlisi dels nivells mitjos de luminància s'extreuen valors clarament fóra de normativa, com son els 14,63 lux i 26,35 lux de les zones del carrer Hospital i Rambles 78. A més, els valors d'uniformitat es troben clarament per sota dels recomanats (>0,50) en la zona de Rambles 78.

D'altra banda, a nivell general, en la xarxa d'enllumenat també en destaquen els següents aspectes:

- No es troba en ús general la lluminària tipus LED.

- No tots els fanals disposen de pericó.
- Es tracta d'una xarxa de serveis que presenta un estat de les conduccions molt deteriorat. Manquen molts prismes.

- En superfície, aquesta xarxa disposa d'una quantitat d'armaris que incrementen el grau d'ocupació de l'espai públic.

### 2.8. Xarxa de telefonia

La xarxa de telefonia es troba formada per un conjunt de prismes que recorren longitudinalment tant sota voreres com sota calçada, i tant per les voreres laterals com en el passeig central. La majoria de prismes es troben formats per 1 o 2 conductes de PVC, però existeixen trams de gran longitud amb fins a 32 conductes. Les arquetes existents son del tipus H i M majoritàriament.

La xarxa actual es troba ubicada pràcticament en la seva totalitat en prismes existents, i es troba en bon estat.

### 2.9. Xarxa d'Ono

La xarxa d'Ono destaca per disposar d'una línia que transcorre pel túnel de Metro al llarg de tota La Rambla, des de l'estació de Plaça Catalunya fins a la de Drassanes. També en destaquen trams sota vorera:

- Vorera Besòs, entre els carrers de la Canuda i de Colom.
- Vorera Llobregat, entre els carrers Sant Pau i Plaça de Colom, amb un tram 120 metres sota el passeig central de La Rambla, amb dos passos de calçada.
- Transversalment creua La Rambla a l'alçada dels carrers:

- Pintor Fortuny.
- Entre Carme i Passatge de la Boqueria
- Carrer de Santa Mònica

A nivell general, sobre la xarxa de serveis en destaca l'escassetat de prismes de telecomunicacions, i necessitat d'uniformitzar junt amb la resta de xarxes de telecomunicacions.

### 2.10. Xarxa de fibra òptica

La xarxa de fibra òptica discorre de manera majoritària sota la vorera costat Besòs, i en part de la infraestructura de metro. Els creuaments transversals al llarg de la secció de La Rambla sovintegen (Rambla de Canaletes, Pintor Fortuny, Carme/Boqueria, Petxina/Hospital, Ferran, Colom/Nou de la Rambla, Escudellers).

També cal destacar que gran part de la xarxa discorre dins de la xarxa de clavegueram.

A nivell general, sobre la xarxa de serveis en destaca l'escassetat de prismes de telecomunicacions, i necessitat d'uniformitzar junt amb la resta de xarxes de telecomunicacions.

### 2.11. Xarxa de semàfors, càmeres CTV i WI\_FI

La xarxa de semàfor es troba definida sota una línia de tubulars soterrats que recorren sota la vorera costat Besòs de la Rambla, i per mitjà de passos transversals dona servei a cadascun dels semàfors situats en ambdues voreres i el passeig central.

A l'alçada de l'estació de Liceu existeix línia soterrada sota ambdues voreres i el passeig central.

En superfície, aquesta xarxa disposa d'una quantitat d'armaris (43 de semàfors i 3 de CTV) que incrementen el grau d'ocupació de l'espai públic. Manquen molts prismes i passos de calçada degudament executats.

### 2.12. Xarxa de Recollida Pneumàtica de Residus

L'actual sistema de recollida de residus urbans a la Rambla es realitza mitjançant contenidors de superfície situats al llarg de La Rambla.



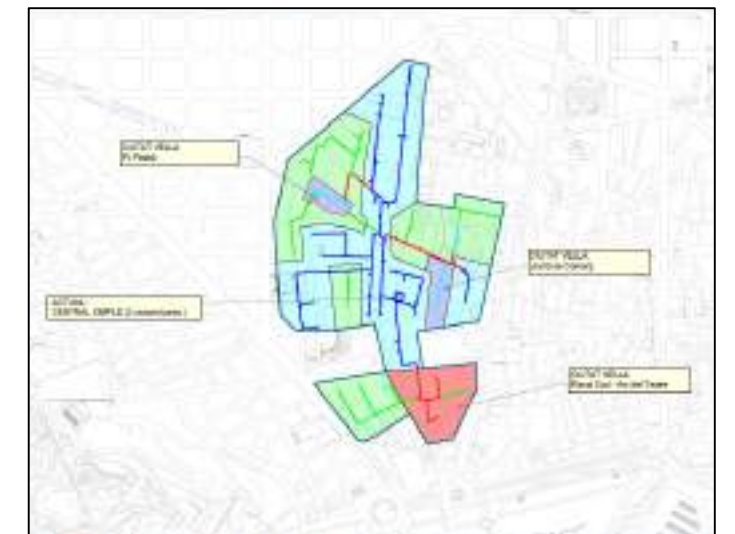
Contenidors de superfície a La Rambla de Santa Mònica

Existeix una xarxa pneumàtica de residus urbans als barris del Raval i Gòtic, a ambdós costats de La Rambla, tot i què no arriben a donar servei a la pròpia Rambla.

### Xarxa de Recollida Pneumàtica de Residus Urbans al barri del Raval

La xarxa de recollida pneumàtica de residus existent al barri del Raval disposa de tres zones actualment en servei, a la zona de la Plaça Pedró, al carrer de la Junta de Comerç i la central al subsòl de l'Illa de la Rambla del Raval.

Aquestes zones, donen servei a gran part del barri, però sense arribar a l'àmbit de La Rambla.



Xarxa actual de Recollida Pneumàtica de Residus (Raval)

### Xarxa de Recollida Pneumàtica de Residus Urbans al barri Gòtic

El barri Gòtic presenta una gran inviabilitat d'implantació. Tot i això disposa de dues petites zones on la xarxa es troba instal·lada i resta pendent de posada en marxa, a la Plaça de la Vila de Madrid i al conjunt dels carrers Passatge de la Pau, Sils, Josep Pijoan i Rull.



Xarxa actual de Recollida Pneumàtica de Residus (Gòtic / Sant Pere-Santa Caterina i la Ribera)

#### **2.13. Xarxa de serveis aeris**

Instal·lacions en façana:

En diversos edificis d'ambdós costats de La Rambla hi ha instal·lacions grapades en façana.

Aquestes instal·lacions corresponen, principalment, a xarxes de telecomunicacions que pugen per façana des de la xarxa soterrada i reparteixen als diferents abonats, en alguns casos passant d'un edifici a un altre.



Pas de la xarxa de telecomunicacions de soterrada a aèria en façana

En general, en aquells edificis en que s'han efectuat tasques de rehabilitació la xarxa de telecomunicacions s'ha soterrat i reparteix fins als diferents abonats per l'interior de l'edifici.



Connexions de cablejat aeri entre lluminàries, vista des de la calçada nord de La Rambla dels Estudis

#### **2.14. Armaris en superfície**

En l'actualitat a la Rambla hi trobem una gran diversitat d'armaris d'instal·lacions, de diferents titularitats:

- 43 armaris de control de semàfors.
- 23 armaris d'Endesa (ADU's).
- 8 armaris d'enllumenat públic.
- 6 armaris del IMI.
- 4 armaris amb les escomeses de vetlladors de bars i restaurants.
- 3 armaris de càmeres de vigilància.
- 2 armaris d'enllumenat patrimonial.

- 1 armarí corresponent a un aparcament subterrani.
- 1 armarí corresponent a una escomesa privada.
- 1 armarí corresponent a l'escomesa de la fira d'artesans.

Aquests armaris presenten diferents problemàtiques:

- Manca d'un criteri clar d'ordenació amb ubicacions diverses.
- Diversitat de dissenys, dimensions, cromatisme, etc.
- Excés del nombre d'armaris.
- Incompliment normatiu de la pròpia instal·lació en alguns casos.





## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



## C. Mobilitat

## 1. Introducció

En aquest apartat, referent a la mobilitat, s'analitza l'oferta de transports que dona cobertura a les Rambles de Barcelona i la demanda d'usuaris que genera i atrauen els diferents mitjans de transport.

A la vegada, s'estudien aquells plans de mobilitat més significatius que marquen les línies estratègiques de mobilitat pels àmbits de Barcelona i Ciutat Vella, i que incideixen directe o indirectament sobre l'eix de les Rambles.

En el marc municipal, cal considerar les actuacions, mesures i objectius que contempla el *Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018* (en endavant, PMU).

I en el marc del barri de Ciutat Vella, cal prendre atenció de manera especial al *Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018*, vigent en l'actualitat, i al *Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella 2018-2023* (en endavant, PMD), el qual li agafarà el relleu i que a dia d'avui es troba en la fase de redacció.

## 2. Caracterització de la mobilitat de les Rambles

### 2.1. Seguretat viària

#### 2.1.1. Barcelona

S'analitza el balanç d'accidents amb víctimes de Barcelona de l'any 2016 amb el propòsit de contextualitzar les dades específiques resultants a les Rambles.

Pel que fa a l'accidentalitat amb víctimes, d'entrada cal posar en valor que durant els últims 12 anys s'ha reduït el nombre d'accidents més greus a la ciutat, és a dir, aquells que impliquen ferits greus o víctimes mortals, passant de 596 l'any 2004 a 222 l'últim any, un 62,75% menys.

Centrant-nos en el darrer any amb dades disponibles, 2016, la Guàrdia Urbana de Barcelona va investigar un total de 9.330 accidents amb víctimes, un 2,48% més que l'any 2015. Aquest augment també suposa un major nombre de lesionats, que van passar de 11.810 l'any 2015 a 12.060 l'any 2016 (augment del 2,26%). En l'àmbit del Districte de Ciutat Vella, contràriament es van registrar un total de 513 accidents amb víctimes, que representa un 5,87% menys que l'any anterior (545 accidents).

L'increment d'accidents respon en bona mesura a l'increment de la mobilitat. Al conjunt de Barcelona, l'any 2016 es va produir un augment de l'1,3% del volum de trànsit. Els passatgers de transport públic es van incrementar respecte l'any anterior amb pujades de l'1,2% i la mobilitat en bicicleta també va registrar un augment, del 14%.

Pel que fa a la tipologia d'accidents amb víctimes la principal és la col·lisió per abast, uns impactes relacionats amb la manca d'atenció, amb el fet de no respectar les distàncies de seguretat i amb dur una velocitat inadequada. El segon lloc l'ocupa la col·lisió lateral, en la qual hi tenen a veure els canvis de carril i de direcció. La tercera posició correspon a la col·lisió front-lateral, relacionada amb factors com la

preferència de pas a les cruïlles (semàfors, stop, cediu el pas, etc.). Finalment, en quart lloc es troben els atropellaments, vinculats amb no respectar el pas de vianants i amb creuar fora del pas de vianants.

Respecte a les víctimes, durant l'any 2016 es van registrar 28 víctimes mortals per accident de trànsit, una més que l'any anterior. Pel que fa al nombre de ferits greus, disminueixen en un 2,5%.

El col·lectiu amb un índex més alt de mortalitat durant l'any 2016 van ser els vianants, representant el 57% de les víctimes mortals en accidents de trànsit i passant de 6 víctimes mortals l'any 2015 a 16 l'any 2016. De l'anàlisi de les dades s'extreu que deu dels vianants morts en accidents de trànsit eren majors de 70 anys. Per contra, va disminuir la xifra de conductors de motocicletes morts en accidents de trànsit, passant de 17 l'any 2015 a 7 l'any 2016.

Del col·lectiu de vianants, el 35,77% són atropellats per motos, mentre que els turismes resulten implicats en el 26,56% dels atropellaments. Sumant tots els vehicles de quatre rodes lleugers (turismes, taxis i furgonetes), la xifra arriba fins al 42,18% dels atropellaments. L'increment més gran d'atropellaments amb resultat de vianants amb lesions greus va ser el causat per taxis, passant de 1 l'any 2015 a 8 l'any 2016. El nombre de vianants ferits greus per un accident amb una bicicleta implicada també va créixer, passant d'1 a 4 en un any.

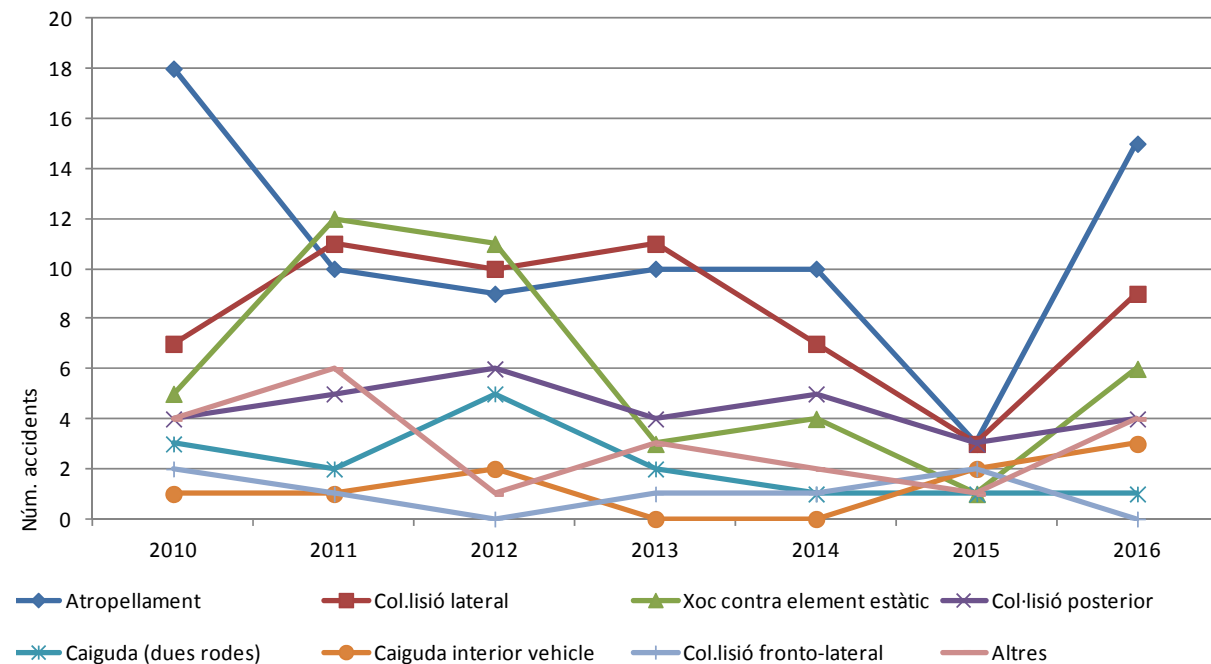
#### 2.1.2. Rambles

S'han consultat també les dades d'accidents de trànsit amb víctimes succeïts a les Rambles durant el període 2010-2016. Entre els anys 2011 i 2015 el volum d'accidents es redueix progressivament any a any i s'assoleix una reducció global del 64% durant el quadrienni, dels 48 accidents de 2011 als 16 accidents de 2015. Malauradament, l'any 2016 l'accidentalitat repunta de manera molt significativa, enfilant-se fins als 42 accidents amb víctimes.

Pel que fa a la tipologia d'accidents, destacar que el 29% dels accidents del període 2010-2016 són atropellaments. L'any 2016, se'n comptabilitzen 15

(36% de l'any), el que representa la xifra més elevada des de 2010. El plànol 1.10 correspon als accidents amb víctimes per tipologia, pel període 2012-2016.

Figura 1. Tipologia d'accidents de trànsit amb víctimes a les Rambles (2010-2016)



Descripció tipus accident	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL	%
Atropellament	18	10	9	10	10	3	15	75	29%
Collisió lateral	7	11	10	11	7	3	9	58	22%
Xoc contra element estàtic	5	12	11	3	4	1	6	42	16%
Abast	4	5	6	4	5	3	4	31	12%
Caiguda (dues rodes)	3	2	5	2	1	1	1	15	6%
Caiguda interior vehicle	1	1	2	0	0	2	3	9	3%
Col.lisió fronto-lateral	2	1	0	1	1	2	0	7	3%
Altres	4	6	1	3	2	1	4	21	8%
<b>TOTAL</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>258</b>	<b>100</b>

Font: Ajuntament de Barcelona

## 2.2. Medi ambient

### 2.2.1. Contaminació atmosfèrica

Barcelona s'emmarca en el conjunt de municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, segons el Decret 226/2006 i queda subjecte al Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis que van ser declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric. Barcelona se situa dins de la zona 1, que s'estableix d'especial

protecció pel que fa als contaminants diòxid de nitrogen ( $\text{NO}_2$ ) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres ( $\text{PM}_{10}$ ).

Les emissions dels cotxes són un greu problema de salut pública a Barcelona. Barcelona i alguns municipis de la seva àrea metropolitana incompleixen sistemàticament els nivells exigits per la legislació europea de qualitat de l'aire en òxids de nitrogen, un contaminant molt vinculat al trànsit i particularment a la combustió dels motors dièsel, i de forma ocasional també en partícules en suspensió.

En el cas de la ciutat de Barcelona, segons dades del 2015, quatre de les set estacions de mesurament van superar la mitjana anual de 40 micrograms d'òxids de nitrogen per metre cúbic d'aire, el límit establert per la UE. Les mesures de contenció posades en marxa en els últims anys no només han estat insuficients, sinó que dos emplaçaments que havien aprovat l'any anterior es van situar en números vermells. Pel que fa a partícules en suspensió (pols, sutge ...), no se superen els límits europeus, però sí les recomanacions de l'OMS.

Figura 2. Emissions de  $\text{PM}_{2,5}$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) a Barcelona i comparativa amb el límit de l'OMS

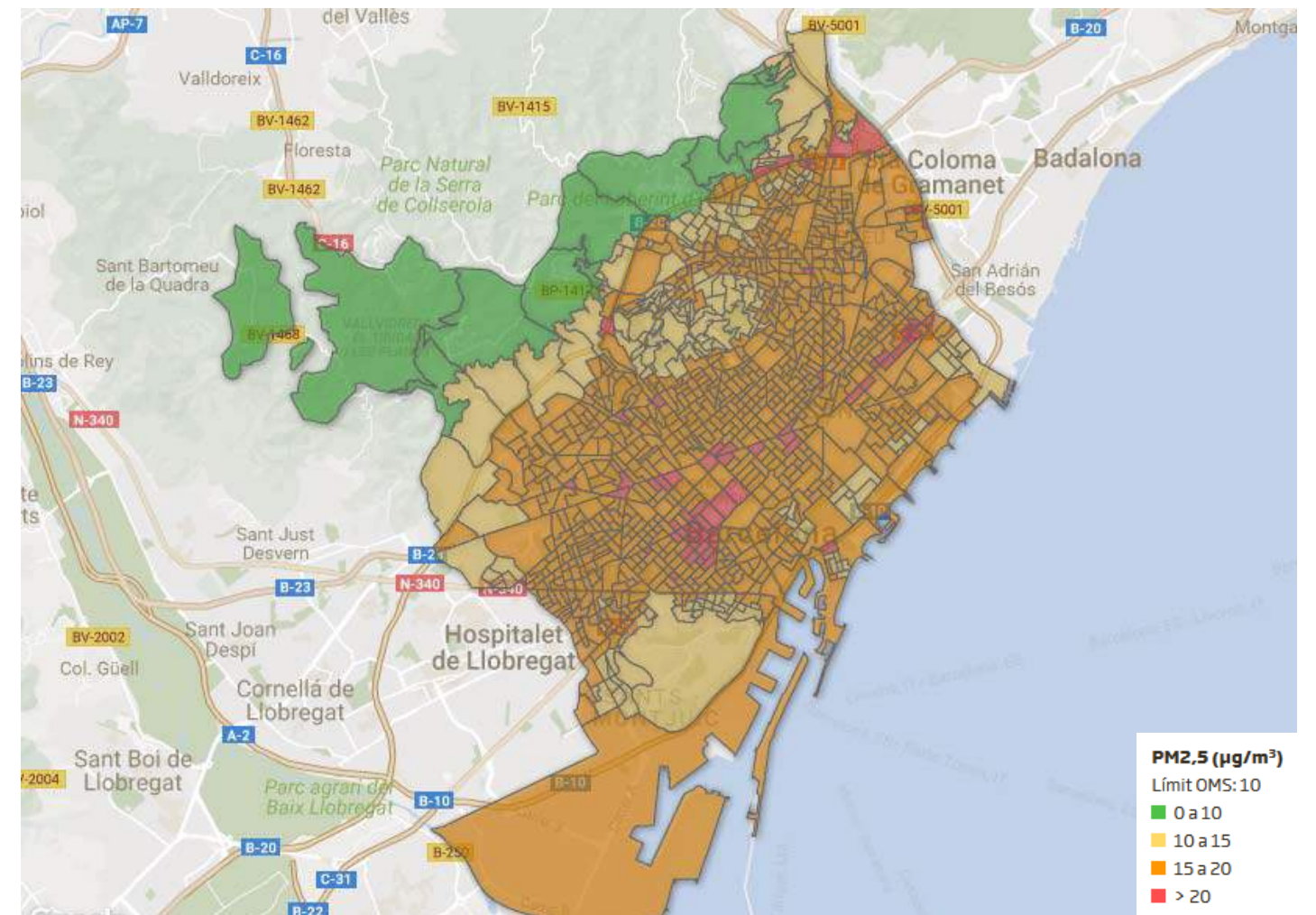
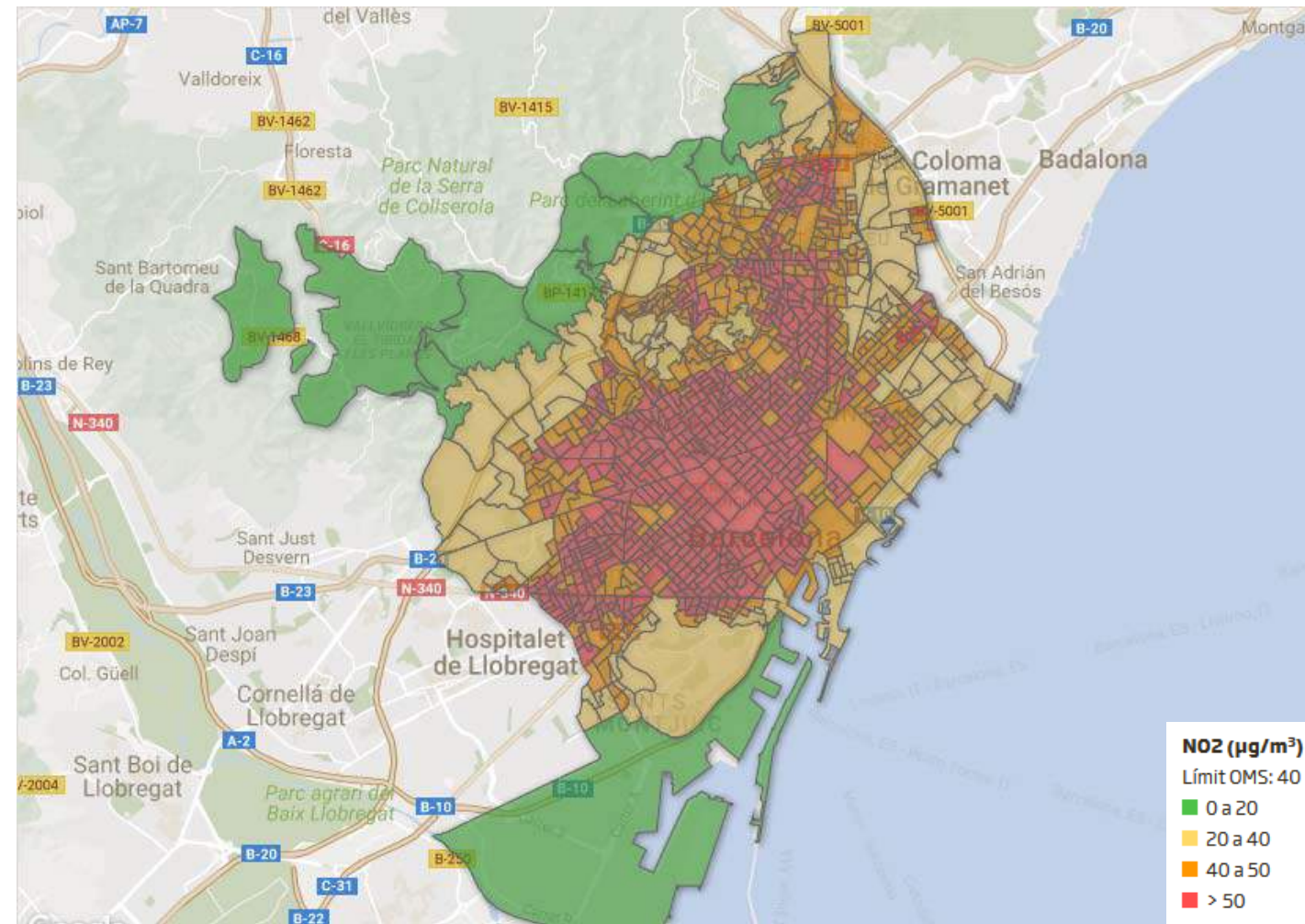


Figura 3. Emissions de NO<sub>2</sub> (µg/m<sup>3</sup>) a Barcelona i comparativa amb el límit de l'OMS



Ciutat Vella pertany a la Zona de Baixes Emissions, àrea de 95 km<sup>2</sup> on es preveu restringir progressivament la circulació de vehicles més contaminants.

### 2.2.2. Contaminació acústica

La contaminació acústica representa un altre dels problemes més greus que afecta la salut i la qualitat de vida de les persones que viuen a Ciutat Vella, és el districte amb major exposició de soroll en els seus habitants. El 78,1% dels residents de Ciutat Vella consideren que al seu barri hi ha molt soroll.

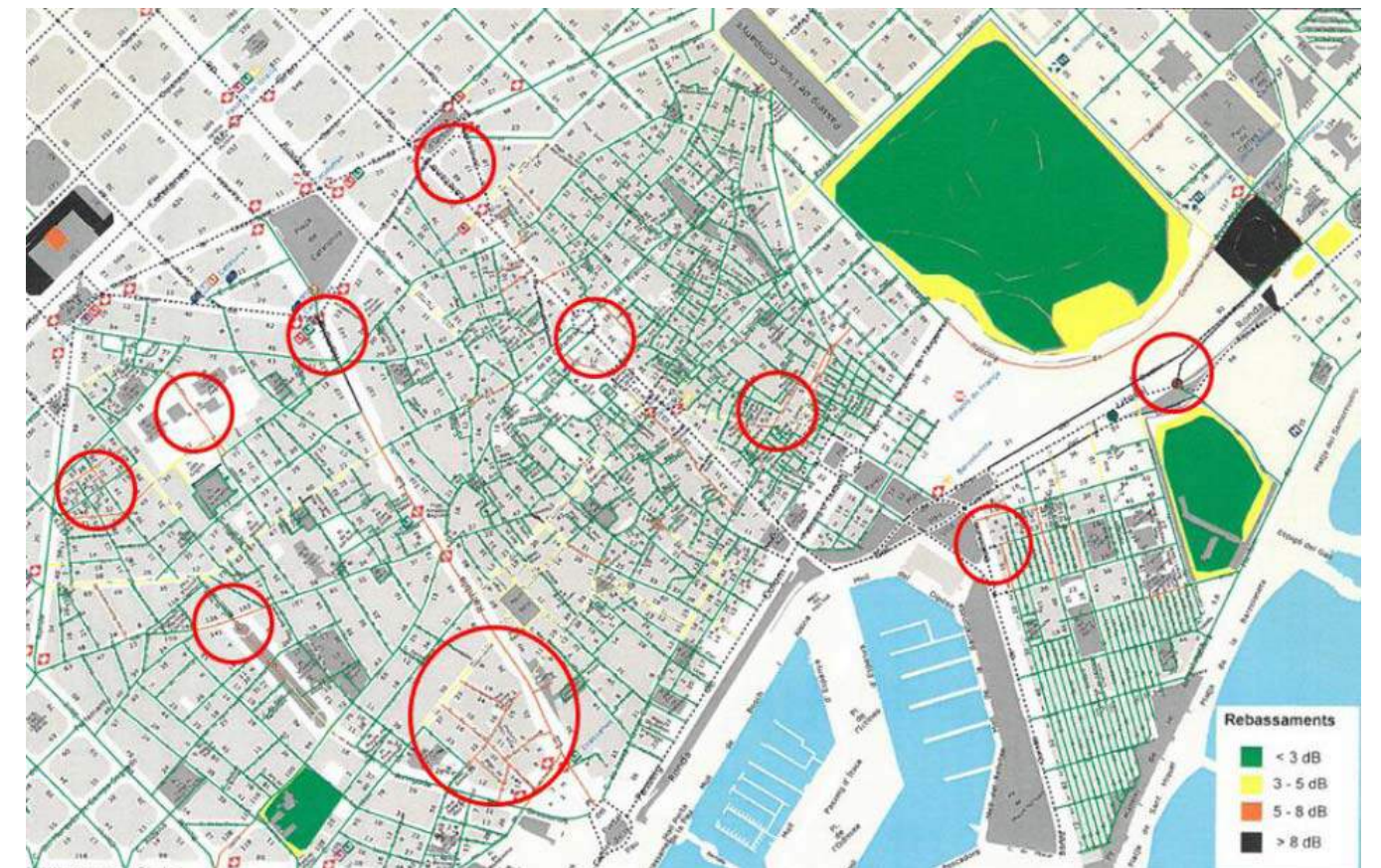
La major part de la població de Ciutat Vella està exposada a nivells acústics superiors als 50dB(A) i el

24% de la població està exposada a nivells superiors als 60 dB(A) durant el dia.

L'entorn de les Rambles és la zona més sorollosa de Barcelona, segons els sonòmetres que l'Ajuntament té instal·lats en diferents punts de la ciutat. Les zones més problemàtiques són el tram de Rambles delimitat per Pl. Catalunya i carrer Tallers en primer lloc, i el tram delimitat pel c. Nou de la Rambla i Drassanes en segon lloc. En aquest segon cas cal dir que la zona contigua al Raval també se'n veu afectada. Activitats d'oci associades en bona part al turisme i l'elevada concentració de persones a l'espai públic són les principals causes del problema.

Els sonòmetres que enregistren nivells més alts de pressió les nits del cap de setmana són els que estan situats en les zones contigües a les Rambles, concretament a Arc del Teatre i el carrer Escudellers, on hi ha situats dos dels aparells. Segons l'Ajuntament, les persones que habiten en aquestes zones són les més exposades al soroll i les que tenen una probabilitat més alta de desenvolupar efectes en la salut derivats d'aquesta exposició. Entre les problemàtiques que ha detectat l'Ajuntament a través d'un estudi de l'Agència de Salut Pública de Barcelona hi ha l'ús de somnífers i sedants per conciliar el son, l'insomni diagnosticat i les perturbacions del son, així com estrès, nerviosisme, sensació d'intranquil·litat i inseguretat. Totes aquestes dades han de servir per veure quines zones acústiques de règim especial (zones ZARE) s'apliquen al Districte.

Figura 4. Superació dels decibels permesos



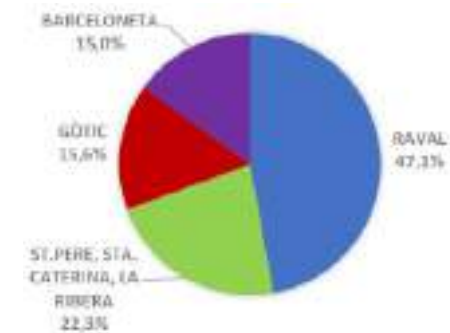
Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

Segons un informe fet públic per l'Ajuntament l'any 2017, el turisme és considerat una de les fonts principals del soroll, en especial pels pisos turístics i pel seu comportament en relació a l'oci. A més, els grups sondejats també relacionen aquesta problemàtica amb el model econòmic que s'ha imposat fins ara al districte, basat gairebé exclusivament en l'oci i en un turisme molt focalitzat en l'alcohol i la festa de baix cost. Entre els maldecaps principals també hi apareixen els horaris de recollida dels camions d'escombraries, un problema que l'Ajuntament començarà a abordar amb una prova pilot. De moment l'experiment es farà només al carrer Escudellers, on en comptes de fer la recollida de deixalles a les 23 hores, a les 2.15 i a les 4.30 es farà a les 22.30 hores, a la 1.30 i a les 7.20.

### 2.3. Dades de mobilitat del conjunt de Ciutat Vella

Ciutat Vella concentra el 6,2% dels residents (100.070 hab.) en el 4,3% de la superfície de la ciutat. El 52,4% són homes i el 47,06% dones. Al conjunt de Barcelona los dones són majoria (el 47,3% són homes i el 52,7% dones).

Figura 5. Població per barri

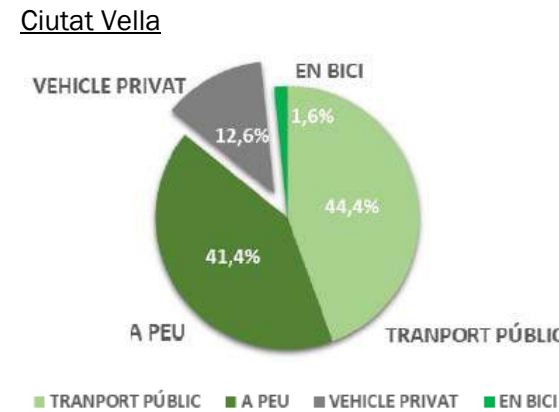


Amb 1,5 milions de desplaçaments, el districte de Ciutat Vella concentra el 18,6% dels desplaçaments origen/destinació de la ciutat.

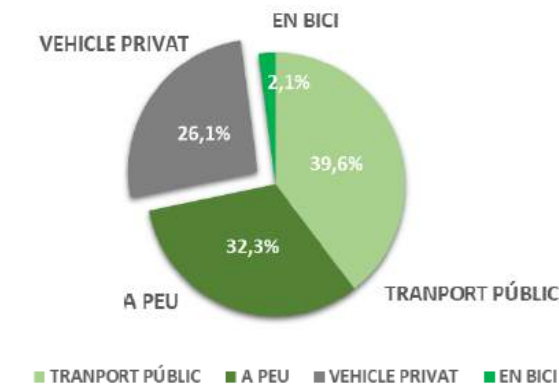
El 87,4% dels desplaçaments es realitzen de manera sostenible, el percentatge més elevat de Barcelona (mitjana de 73,9%) i el seu continu urbà. El 62% de la

xarxa de carrers de Ciutat Vella és de plataforma única, la resta dels carrers tenen voreres.

Figura 6. Comparativa entre els desplaçaments de Ciutat Vella i Barcelona segons mitjà de transport (2017)



### Barcelona



Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

Dos de cada tres desplaçaments els realitzen no residents. Cada dia es realitzen tants desplaçaments de residents (33,6%) com de visitants (34,6%). L'altre terç correspon a barcelonins no residents al districte de Ciutat Vella.

Respecte a l'origen o destinació dels desplaçaments, el 26,7% són interns i el 73,3% de connexió amb la resta de la ciutat. El transport públic i els

desplaçaments a peu són els modes d'entrada principal al districte.

Pel que fa a la procedència dels desplaçaments, el 34,6% correspon a visitats, el 33,6% a residents a de Ciutat Vella, el 27,9% a barcelonins residents a altres districtes de la ciutat i el 3,9% restant, a persones procedents de la resta de Catalunya.

### 2.4. Dades de mobilitat d'entrada a les Rambles

Si observem els desplaçaments d'entrada a la Rambla en tots els modes de transport en dia feiner, destaca el 83% de persones que hi arriben a peu (gairebé 240.000 persones al dia). A més, a aquest grup s'hi poden afegir un 1% de gent que hi arriba en autobús i un 6% que hi arriba en metro.

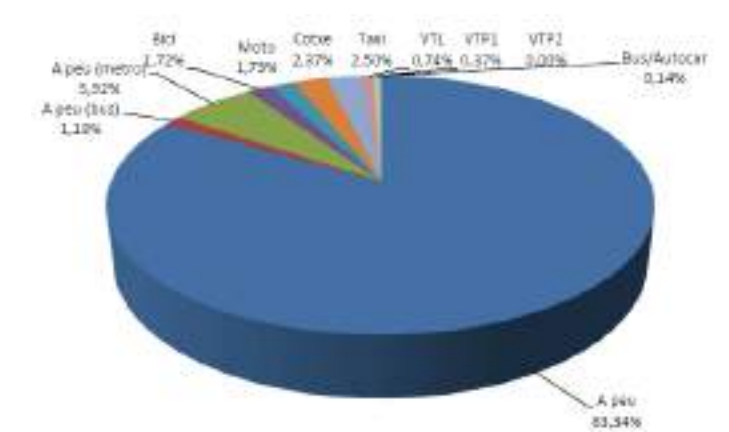
Taula 1. Dia feiner (entrades/dia) - 2014

Mode d'entrada a la Rambla	total despl./dia	%
A peu	239.628	83,34%
A peu (bus)	3.390	1,18%
A peu (metro)	17.016	5,92%
Bicicletes	4.938	1,72%
Motocicletes	4.975	1,73%
Cotxes	6.801	2,37%
Taxis	7.198	2,50%
Vehicle de transport lleuger (<3,5T)	2.116	0,74%
Vehicle de transport pesat (>3,5T i/o fins a 3 eixos)	1.062	0,37%
Vehicle de transport pesat (>3 eixos o articulats)	2	0,00%
Busos / Autocars	411	0,14%
<b>Total àmbit Rambla</b>	<b>287.537</b>	<b>100,00%</b>

Les entrades en vehicle rodat, en comparació, són molt minoritàries, amb un percentatge que no supera el 8% comptant totes les categories de vehicles. La tipologia de vehicle més comuna és el taxi, amb un 2,5% del total d'entrades a la Rambla.

El nombre total de desplaçaments en sentit d'entrada a la Rambla, comptabilitzant persones i vehicles, supera els 280.000 desplaçaments en dia feiner.

Figura 7. Dia feiner (entrades/dia) - 2014



Quan observem els desplaçaments d'entrada a la Rambla en cap de setmana, el percentatge dels desplaçaments a peu encara és més alt que en dia feiner (88%, corresponent a unes 310.000 persones al dia).

Les entrades en bus (menys d'un 1%) i en metro (un 5%), en canvi, disminueixen lleugerament.

Els desplaçaments d'entrada en vehicle també es veuen molt reduïts respecte el cap de setmana, amb un pes inferior al 6% del total de desplaçaments.

El nombre total d'entrades en cap de setmana augmenta notablement si ho comparem amb els dies feiners, amb més de 350.000 desplaçaments diaris. Aquest augment respon, en gran mesura, a l'augment del nombre de desplaçaments a peu.

divisió de la Rambla en tres eixos longitudinals, impermeables entre sí i de qualificació desigual.

Si bé el passeig central garanteix una certa continuïtat en tot el seu recorregut, les dues calçades laterals suporten la pressió de la circulació i dels usos relacionats, amb voreres estretes i calçades sobredimensionades amb pocs creuaments.

Destacar també la saturació dels passos de vianants per l'escassa dimensió de voreres i a la dificultat (opacitat) i perill de creuament en els trams intermedis i la manca d'espais d'estada agradables i confortables en relació al conjunt.

- Ocupació incontrolada fora de l'àmbit estricte de quioscs i terrasses dels elements que els són accessoris (cubells de residus fixes, aparadors, armaris d'instal·lacions, elements de mobiliari en desús o obsolets...).

- Escossells elevats o jardineres en el tram per sobre l'estació del Liceu, a causa del nivell de l'estructura.

Mode d'entrada a la Rambla	total despl./dia	%
A peu	310.170	88,07%
A peu (bus)	2.286	0,65%
A peu (metro)	18.030	5,12%
Bicicletes	2.694	0,76%
Motocicletes	2.380	0,68%
Cotxes	7.964	2,26%
Taxis	6.788	1,93%
Vehicle de transport lleuger (<3,5T)	855	0,24%
Vehicle de transport pesat (>3,5T i/o fins a 3 eixos)	661	0,19%
Vehicle de transport pesat (>3 eixos o articulats)	1	0,00%
Busos / Autocars	348	0,10%
<b>Total àmbit Rambla</b>	<b>352.177</b>	<b>100,00%</b>

Taula 2. Cap de setmana (entrades/dia) - 2014

## 2.5. Xarxa viària

La percepció de la Rambla com a espai purament lineal domina per sobre la lectura d'aquesta com a seqüència d'espais de característiques diverses i oblidada la importància de les esplanades, antiga posició de les portes de la ciutat i llocs tradicionals d'intercanvi. Les actuacions successives han provocat a la Rambla uns canvis físics que dificulten la lectura del conjunt com a peça urbana única i complexa. L'actual proliferació de les concessions en l'espai públic als dos costats del passeig central provoca la

### 2.5.1.1. Passeig Central

El passeig central destaca per la manca de permeabilitat visual i física. Barrera física provocada per l'acumulació d'usos que amaguen les activitats de les façanes: Ocupació i densificació excessiva de l'espai públic per a usos privatis (quioscs, terrasses), excessiva concentració d'usos en els trams més acotats i de secció mínima:

- Escassa interdistància entre els nous quioscs, concentracions de terrasses i acumulació d'elements de protecció que les delimiten.



Terrasses de restaurants, jardineres, cubells.



Escossells, quioscos, cabines de telèfon.

### 2.5.1.2. Calçada

Només un 10% dels carrers de Ciutat Vella tenen més d'un carril de circulació i d'aquests, el 70% estan al seu perímetre.

A grans trets, l'amplada de les calçades laterals de les Rambles se situa entre els 3,55 m. i els 5,70 m., però puntualment se supera aquesta amplada, arribant fins els 9,10 m (Rambla de Santa Mònica). Pel que fa a la distribució funcional, varia segons el tram.

En la banda del Raval, el tram més pròxim a la plaça Catalunya disposa d'una calçada amb dos carrils, en el tram central es passa a un únic carril i, finalment, en l'últim tram de la Rambla de Santa Mònica s'amplia

fins a tres carrils. A més, el tram central disposa d'una franja d'estacionament per a motocicletes, zones de càrrega/descàrrega, reserves d'hotels i parades de bus.



Entre carrers Pelai i Tallers



Carrer del Carme

En la banda del Gòtic, la calçada es desenvolupa en un únic carril, tret del tram més proper a la plaça Catalunya, on apareix un segon carril. En la major part existeix una franja d'estacionament, excepte en el tram situat enfront del Mercat de la Boqueria.

### 2.5.1.3. Voreres laterals

L'amplada de les voreres laterals oscil·la significativament durant tot el traçat.

En la banda del Raval, aquesta oscil·lació va des d'una amplada mínima de 0,95 m., en alguns punts de la Rambla dels Estudis, fins una amplada màxima d'uns 14 m., en la Rambla de Santa Mònica. Cal destacar que l'amplada màxima de la vorera en el tram dels Estudis mai arriba a superar els 2,95 m. En general, les amplades se situen entre els 2,50 i els 5,00 m.

Per la seva banda, la vorera del costat del barri Gòtic oscil·la entre unes amplades mínima d'1,80 i màxima d'uns 14 m., ambdues a la Rambla de Santa Mònica. En general, les amplades se situen entre els 3,00 m. i els 5,50 m.

Puntualment, a les voreres s'annexionen espais de major amplitud a mode de places.

L'amplada lliure de pas de les voreres laterals a la pràctica també queda condicionada per l'ocupació fixa o temporal d'elements físics que dificulten considerablement els desplaçaments a peu: armaris, rampes pàrquings, senyals, papereres, guals, estacionament de motos i bicicletes, etc.

L'ampliació de les voreres laterals és inqüestionable ja que existeixen diversos trams excessivament estrets. Tenint en compte l'arbrat i la secció existent, sembla inevitable plantejar a priori, d'una banda la reducció a un únic carril de circulació de vehicles per sentit i, d'altra banda, la supressió de places d'estacionament en vorera i en calçada. Caldrà estudiar, a la vegada, si part de l'oferta d'aparcament es pot reubicar en aparcaments públics i privats del Gòtic i del Raval.



Entre carrers del Bonsuccés i Pintor Fortuny



Entre carrers del Bonsuccés i Pintor Fortuny



Entre carrers Pintor Fortuny i del Carme



Carrer de l'Hospital



Carrer de l'Arc del Teatre



Plaça del Portal de la Pau



Davant del Dep. de Cultura de la Generalitat



Entre carrers Escudellers i de Colom



Davant del Dep. de Cultura de la Generalitat



Entre carrers de Colom i Ferran



Entre carrers Escudellers i de Colom



Entre Pla de la Boqueria i ptge. d 'Amadeu Bagués

## 2.6. Xarxa no motoritzada

### 2.6.1. Vianants

En general, hi ha més mobilitat de vianants en cap de setmana que en dia feiner.

A la Rambla hi accedeixen entre 260.000 i 330.000 vianants diaris en dia feiner i en cap de setmana, respectivament. La majoria hi arriben i en marxen a peu des dels carrers que hi conflueixen, essent l'ús del metro i del bus molt minoritari (inferior al 10%).

Pel que fa a la distribució de la mobilitat al llarg del passeig central de la Rambla (mobilitat longitudinal), s'observa que el volum de vianants disminueix a mesura que s'allunya de Plaça Catalunya i s'acosta a Plaça Colom. D'altra banda, segons els aforaments realitzats hi ha més gent, en valor absolut, que va de Plaça Catalunya cap el port que no pas a l'inrevés.

Pel que respecta a la distribució de la mobilitat entre les diferents voreres es posa de manifest que els desplaçaments longitudinals de vianants al llarg de la Rambla es concentren majoritàriament al passeig central (entre el 59% en dia feiner i el 56% en cap de setmana). En segon lloc, la vorera més transitada correspon a la del costat Raval (entre un 23% i un 27%, segons si és dia feiner o cap de setmana, respectivament) i en darrer lloc la vorera del costat Gòtic.

Atenent a la distribució horària de la mobilitat, la franja de major activitat se situa per la tarda, tant en dia feiner com en cap de setmana, aproximadament entre les 17:30h i les 21:00h. Tanmateix, en cap de setmana també es produeix un franja d'hora punta pel matí, amb el pic d'activitat entre les 12:00h i les 14:30h.

Finalment, s'ha detectat que hi ha certs carrers per on es produeix una aportació neta de persones a la Rambla (punts principals d'accés de vianants) i d'altres per on es produeix una pèrdua neta de persones (punts principals de sortida de vianants). En el primer cas trobem, en dia feiner, la cruïlla entre la Rambla i Plaça Catalunya (a través del passeig

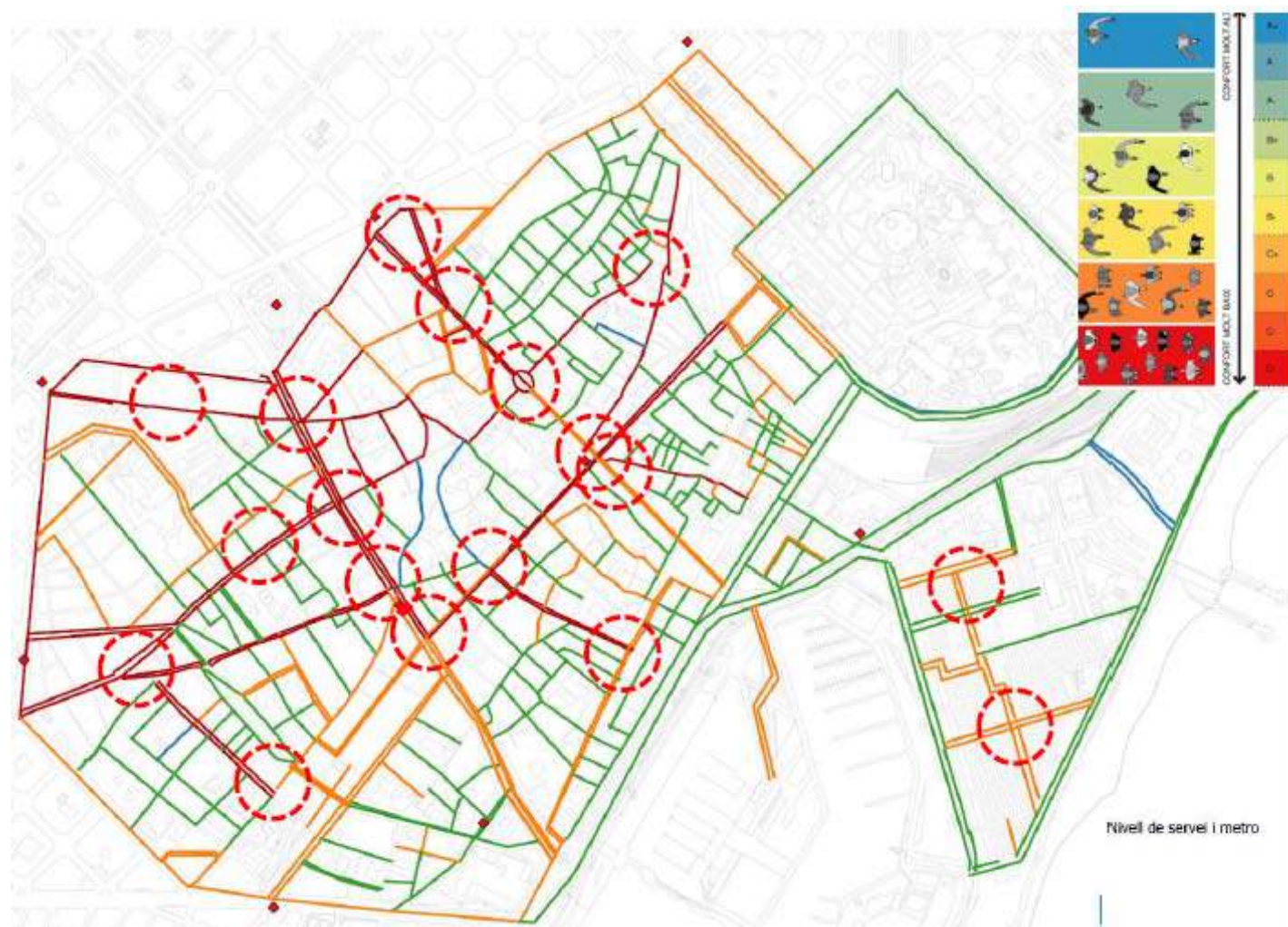
central), el c. Ferran o el c. Josep Anselm Clavé, per citar-ne alguns. Mentre que per la vorera Gòtic de Pl. Catalunya, pel c. Unió o pel final del passeig central de la Rambla de Sta. Mònica es produeix una pèrdua neta de vianants. En cap de setmana hi ha una major diversitat entre punts d'accés i de sortida de la Rambla, segurament pel fet que es correspon a una mobilitat personal en la qual hi ha major Flexibilitat a l'hora de triar les rutes.

Els carrers amb voreres de Ciutat Vella concentren entre el 65-75% dels trams amb baix confort pels vianants.

A les cruïlles on conflueixen les rambles amb el carrer Tallers, el Carme, Hospital i Ferran s'hi registren nivells de servei D de vianants. En aquest nivell, els vianants es veuen obligats a condicionar totalment la seva velocitat i recorregut. El contacte físic és inevitable i els canvis de sentits pràcticament impossibles.



Figura 8. *Nivell de confort dels vianants*



Font: *Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)*

Existeix una manca de capacitat per vertebrar i articular el sistema dels espais públics de la ciutat al seu entorn i una manca de continuïtat entre ells a través de la Rambla:

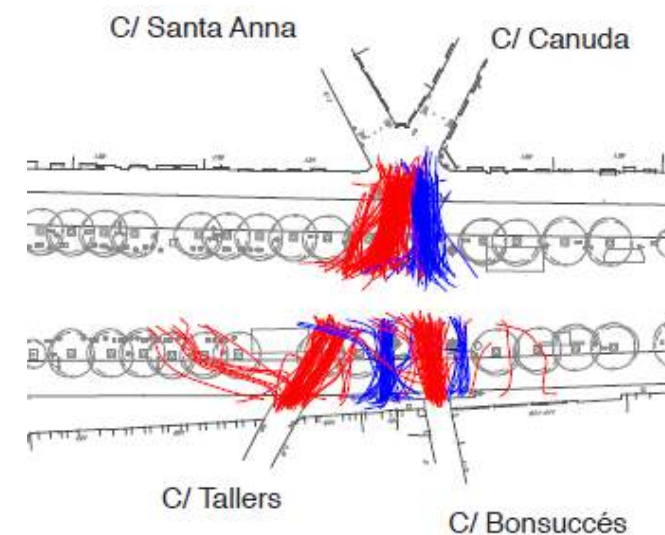
- Mancances de connexió longitudinal en els seus dos extrems i manca d'espai per al flux de vianants per la saturació d'activitats: a l'accés a plaça Catalunya, concentració d'elements que interrompen els fluxos de vianants, dificultant la continuïtat i malmetent el caràcter d'espai articulador del capdamunt del passeig. I a l'accés a Colom, falta d'un tractament unitari per al final de la Rambla i l'espai que l'envolta.

- Fragmentació de l'espai disponible amb voreres tancades que impedeixen la continuïtat visual i física.
- Manca de connexió directa en els sentits longitudinal i transversal.
- Mancances en les connexions transversals: Interferència en els punts d'encreuament entre el Gòtic i el Raval amb quioscs i d'altres elements que dificulten la continuïtat dels eixos i generen una manca de confort important.

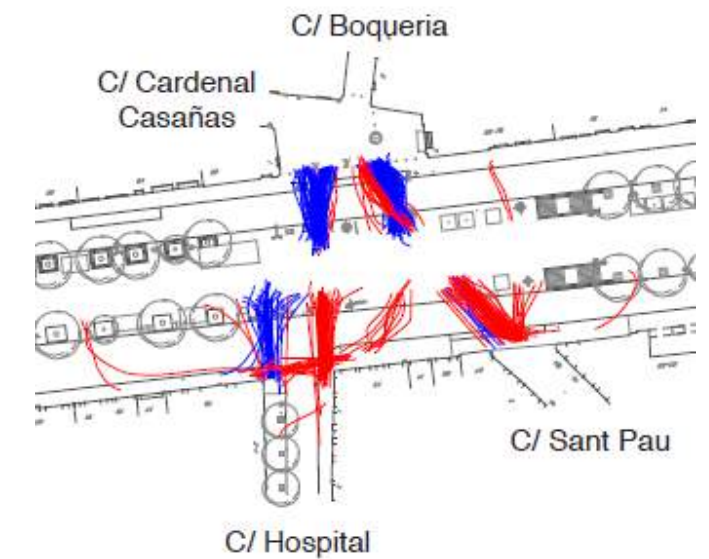
Els passos habilitats no estan alineats amb els recorreguts lògics per creuar la Rambla de Gòtic a Raval i viceversa.

Figura 9. *Creuaments de vianants per la calçada en encreuaments*

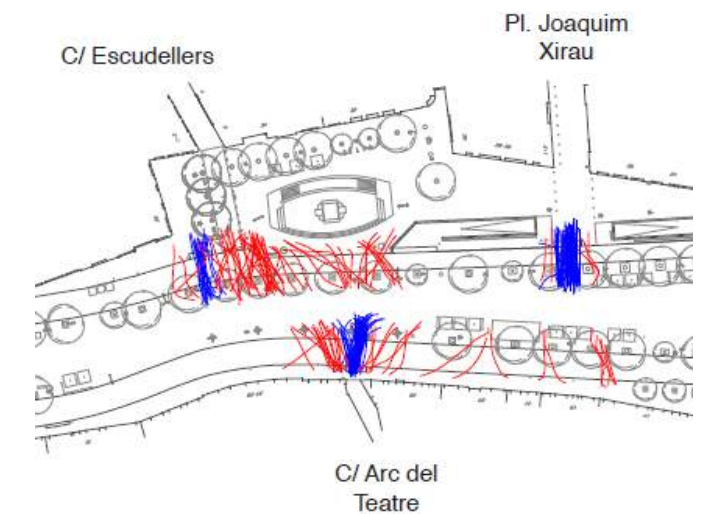
Intersecció Canaletes – Estudis



Intersecció Pla de l'Ós



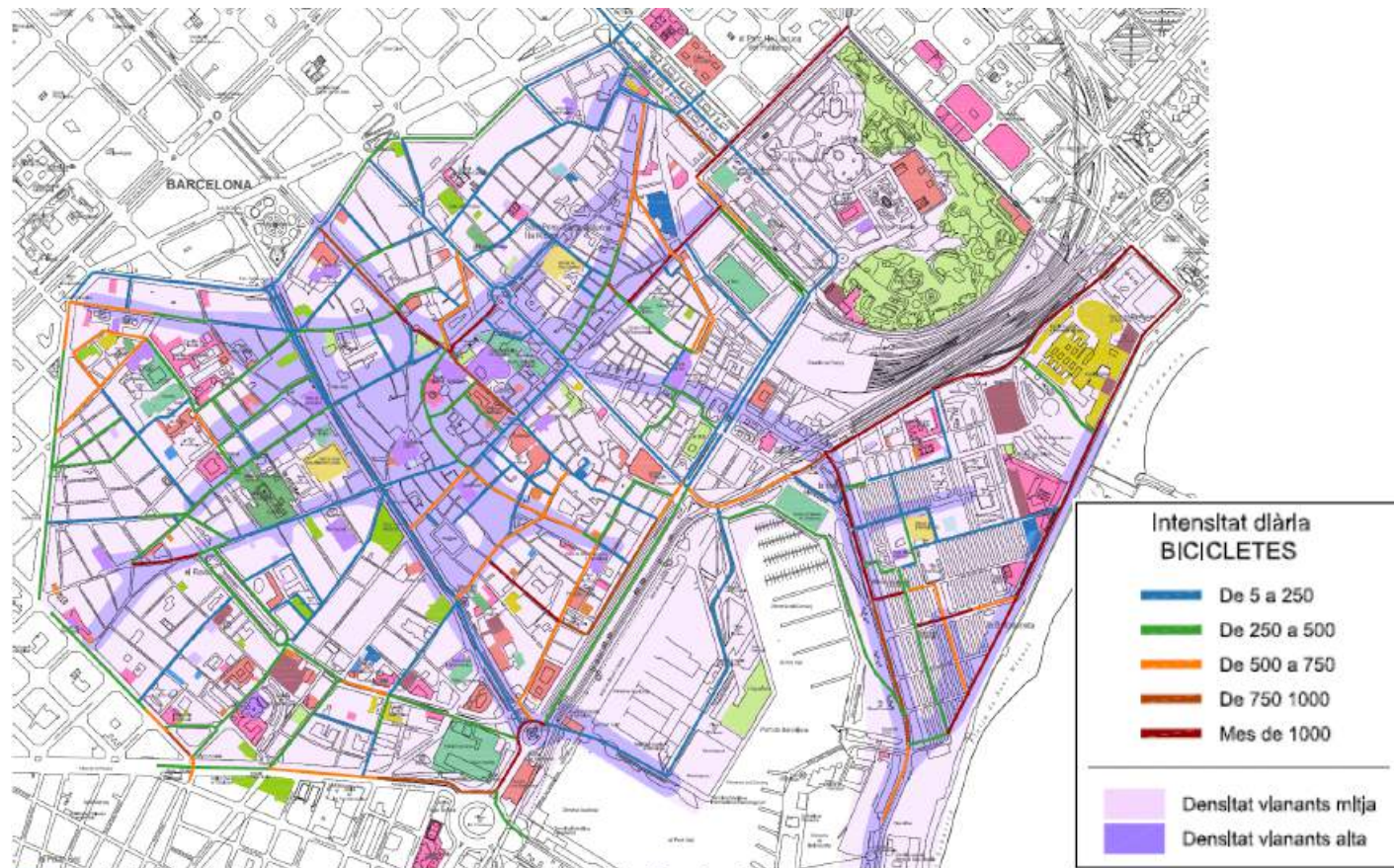
Plaça del Teatre



Font: *Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018*

Com s'aprecia a la imatge que segueix, el carrer Portal de l'Àngel i la connexió fins l'Av. de la Catedral, i en menor mesura el carrer Ferran, són les vies on s'hi superposa una densitat de vianants alta amb una intensitat diària de bicicletes elevada, el que pot generar situacions de conflicte i de difícil convivència.

Figura 10. Punts de conflicte entre bici i vianant



Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

### 2.6.2. Bicicletes

Al conjunt de Ciutat Vella diàriament es realitzen 23.600 desplaçaments de bicicletes, el 30% dels quals es realitzen amb Bicing.

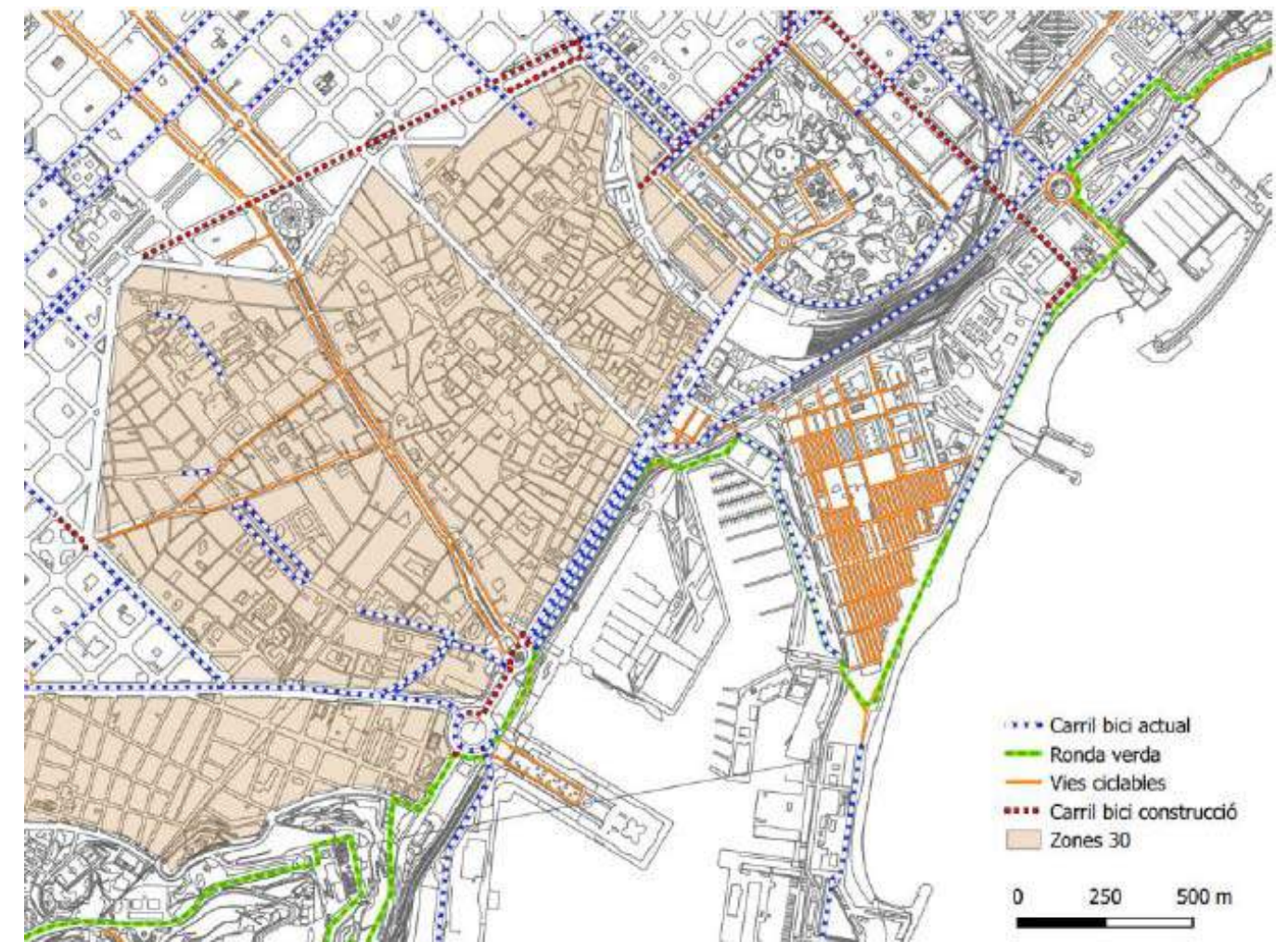
Tant les Rambles com els carrers del Carme i de l'Hospital són vies considerades com a ciclables tot i que, a la pràctica, degut a la gran afluència de vianants, no són les vies del Raval i del Gòtic amb més demanda de bicicletes.

Aquest mitjà de transport és molt més utilitzat en dia feiner (al voltant dels 5.000 desplaçaments diaris en sentit d'entrada a la Rambla) que en cap de setmana, quan es redueix a poc més de la meitat (2.700 desplaçaments diaris en sentit d'entrada). Això posa de manifest la importància d'aquest mode de transport en la mobilitat obligada (per motius de feina i/o estudi).

Dins de l'àmbit d'estudi, es produeixen els mateixos desplaçaments en sentit d'entrada que en sentit de sortida en bicicleta.

Pel que respecta a la distribució horària, en dia feiner es produeixen dues franges de màxima activitat, una de matí (de 08:00 h a 10:00 h) i una de tarda (de 14:00 h a 19:00 h). Per contra, en cap de setmana la distribució horària és molt més homogènia al llarg del dia, reflectint un cert patró de mobilitat personal.

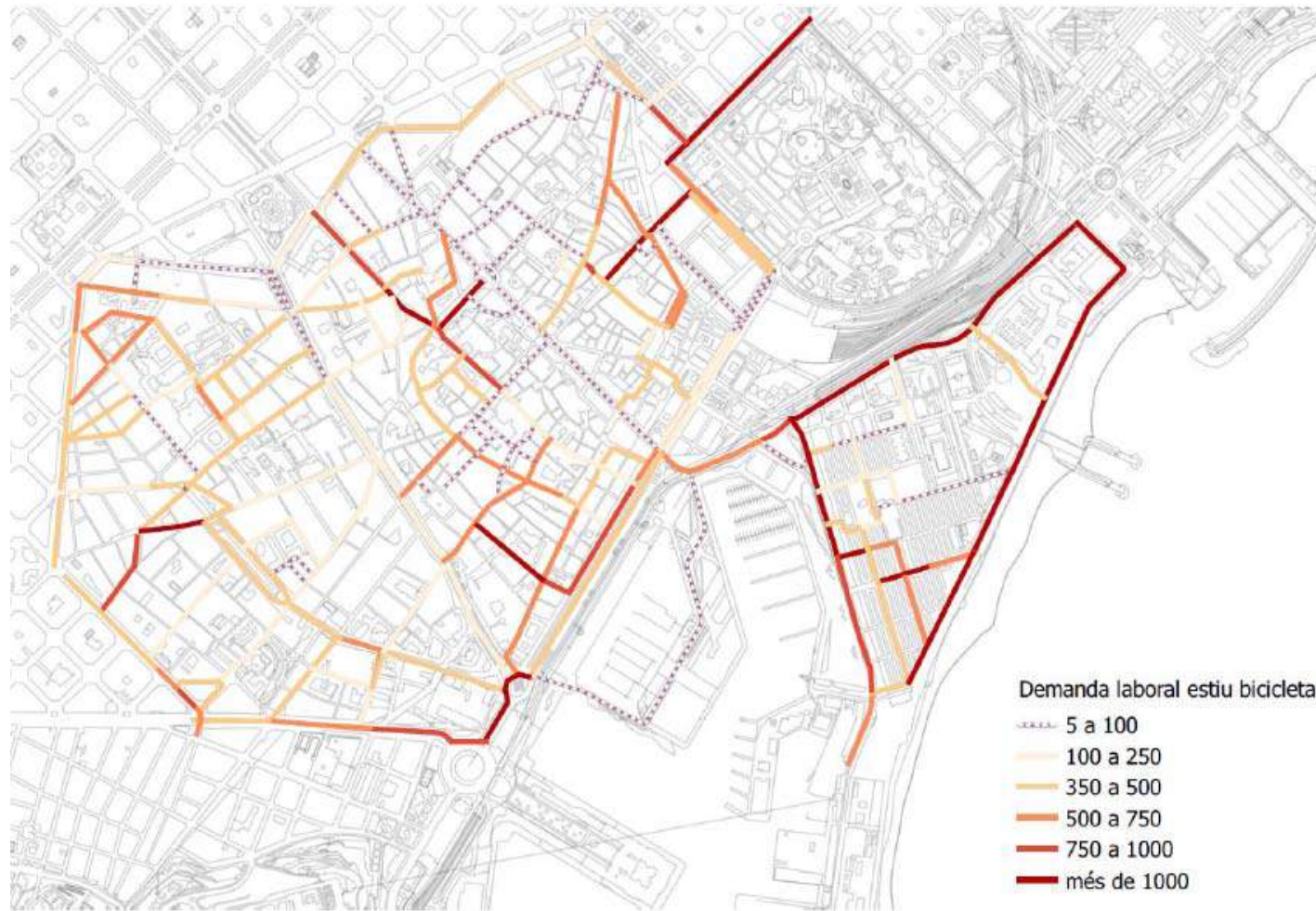
Figura 11. Xarxa bàsica de bicicletes (2018-2023)



Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella

En dia feiner, es produeix una aportació neta de bicicletes dins l'àmbit, en valors absoluts, principalment des de Plaça Catalunya (carril Raval), pel carrer del Carme, Nou de la Rambla i des de la Plaça Colom (lateral Gòtic).

Figura 12. Demanda de bicicletes en dies feiners d'estiu



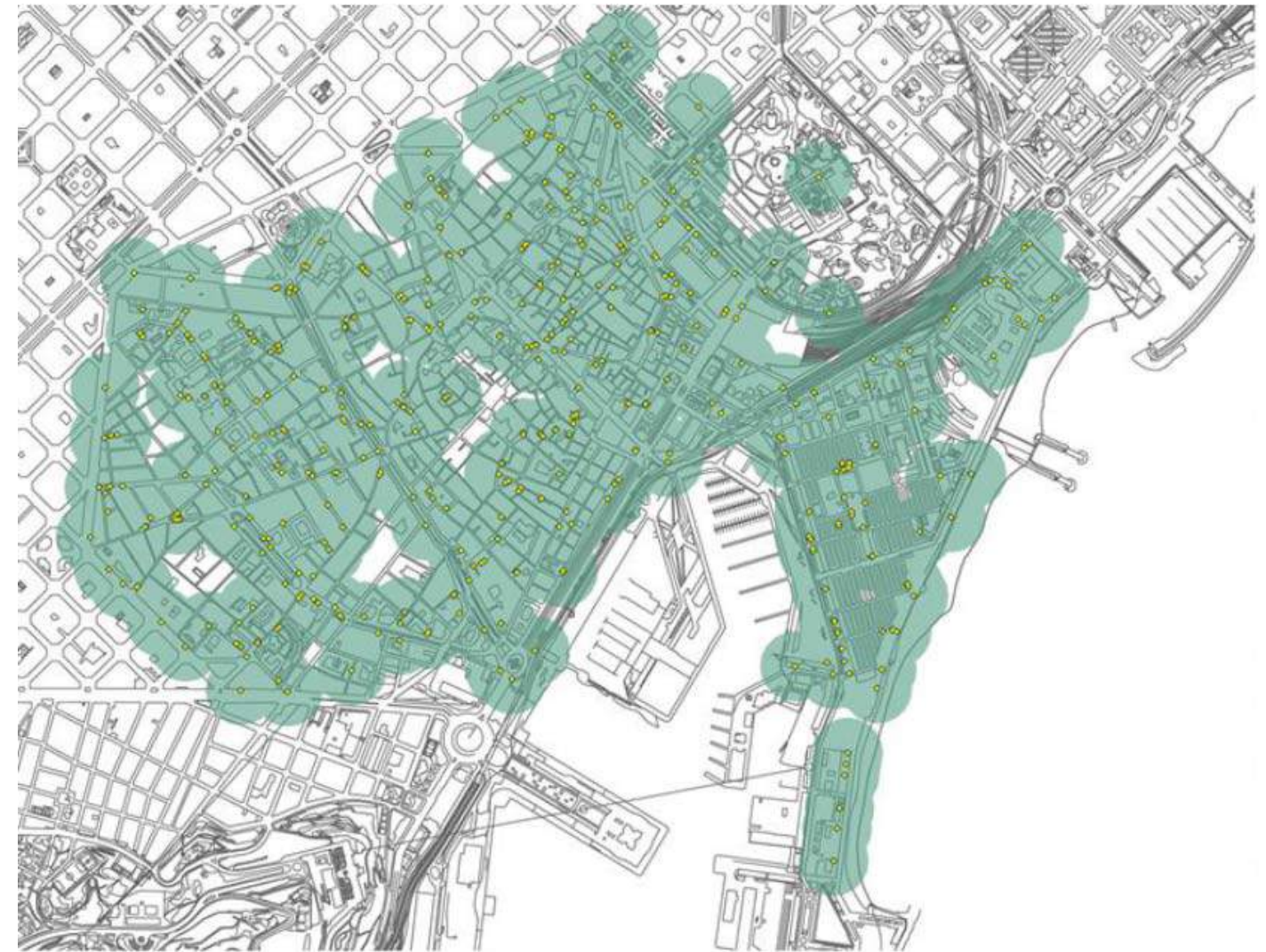
Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

Ciutat Vella disposa del triple de places d'aparcament i més del doble d'ancoratges de Bicing per habitant que la resta de Barcelona. Els carrers que tenen una segregació entre calçada i vorera canalitzen el 44% dels desplaçaments, mentre que per les plataformes úniques es mou el 56% restant.

Les bicicletes circulen sense restriccions per tots els carrers, en general seguint la circulació del vehicle establerta i per totes les calçades úniques. No hi ha

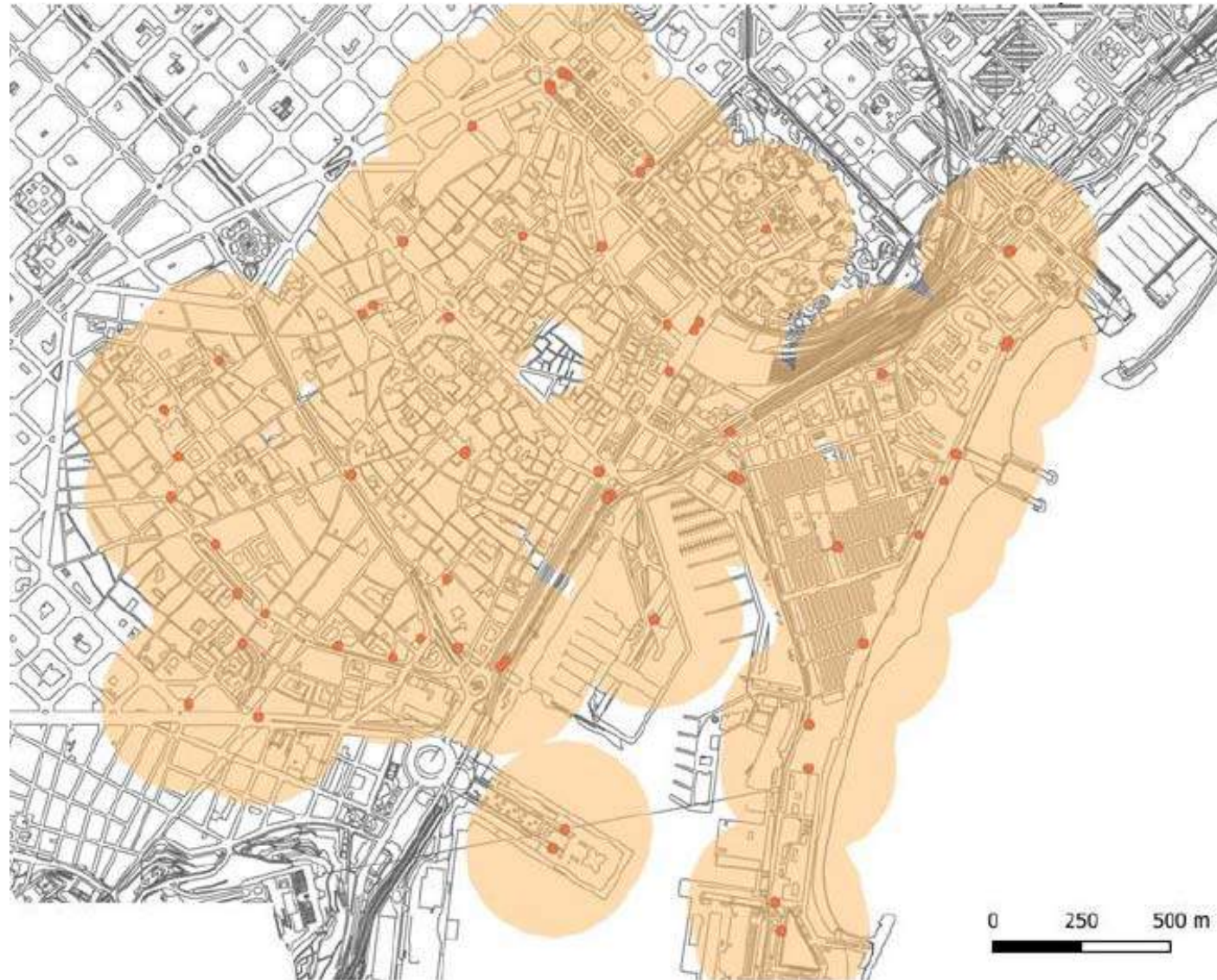
diferència entre el comportament del ciclista en hora punta i en hora vall de trànsit de vianants. Qualsevol indret de les Rambles disposa d'un aparcament de bicicletes a menys de 100 m. i d'una estació bicing a menys de 250 m.

Figura 13. Cobertura aparcaments de bicicletes (radi 100m)



Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

Figura 14. Cobertura estacions Bicing (radi 250 m)



Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

## 2.7. Xarxa de transport públic

### 2.7.1. Metro

Més del 50% de les línies de metro passen per Ciutat Vella.

El 65% de la població de Ciutat Vella està connectada a qualsevol punt de la ciutat amb un sol trajecte de bus, i amb un únic transbordament s'arriba gairebé a qualsevol punt de la ciutat.

Per les boques de Metro de la Rambla entren i surten cada dia 74.000 persones, el que representa el 93% dels usuaris del transport públic que arriben o marxen de la Rambla.

De les tres estacions de la Línia 3 que tenen alguna boca al llarg de la Rambla:

- Liceu: amb 35.000 viatgers és la que suma un major nombre d'entrades i sortides en un dia feiner tipus. Cal tenir present que és l'única estació que té la totalitat de les boques a l'eix mateix de la Rambla.
- Catalunya: la boca de la Línia 3 que dona a la Rambla suma una mitjana de 28.300 entrades més sortides en un dia feiner tipus. Cal tenir present que aquesta estació de la Línia 3 té dues boques més: una davant l'edifici del Triangle i l'altra a la vorera costat mar del carrer Pelai. Per contra per aquesta boca també s'accedeix directament a l'estació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (línies 6 i 7 i Metro del Vallès), i de manera indirecta a la Línia 1.
- Drassanes: suma 10.750 entrades i sortides en dia feiner. Hi ha dues boques més d'aquesta estació situades al carrer del Portal de Santa Madrona.

El metro esdevé el principal mode de transport públic per accedir a la Rambla. Per contra, el bus té un ús molt minoritari. La mobilitat en metro genera uns 39.000 desplaçaments diaris, tenint en compte els desplaçaments d'entrada i de sortida de la Rambla (comptabilitzant les estacions de Catalunya i

Drassanes). Aquesta xifra és pràcticament idèntica ja sigui dia feiner o cap de setmana.

L'ús del metro per sortir de la Rambla té més pes que per arribar-hi. A grans trets, a l'estació de Pl. Catalunya tendeix a haver-hi dues franges de màxima activitat, una de matí i una de tarda, mentre que a Drassanes la distribució horària és més irregular.

### 2.7.2. Autobús diürn

Per la Rambla circulen les següents línies d'autobús:

- Línies 14, 59 i V13: tant en sentit ascendent com descendent.

Entre les noves línies de la xarxa ortogonal, hi ha la línia V13 Pla de Palau / Av. Tibidabo que circula per les Rambles i opera des de juny de 2017. La introducció d'aquesta línia va comportar l'escurçament del recorregut de la línia 91 Manso / La Bordeta, que ja no passa per l'eix de les Rambles (Manso / Rambles).

En direcció a Av. Tibidabo, la línia V13 inicia el seu recorregut a Pla de Palau, gira pel passeig d'Isabel II i segueix pel passeig de Colom fins a la plaça de Colom, on puja per la Rambla fins a la plaça de Catalunya. Després, gira per la ronda de la Universitat i puja pel carrer d'Aribau fins a la via Augusta, des d'on es desvia pels carrers de Santaló, del Camp i de Prats de Molló. Finalment, a la ronda del General Mitre, puja pel carrer de Mandri fins al passeig de la Bonanova i segueix pel passeig de Sant Gervasi fins a la plaça de John F. Kennedy, on hi ha el final de línia.

En direcció a Pla de Palau, el recorregut és molt similar. La diferència és que, des de la plaça de la Bonanova, baixa pel carrer de Muntaner fins a la Gran Via de les Corts Catalanes i es desvia pels carrers de Balmes i de Pelai fins a la Rambla. Finalment, segueix amb la resta del recorregut fins a Pla de Palau.

Figura 15. Línea V13 bus - Pla de Palau / Av. Tibidabo



Font: TMB

Figura 16. Línea V13 bus - Pla de Palau / Av. Tibidabo. Àmbit Rambles



Font: TMB

La mobilitat en bus genera uns 5.000 desplaçaments diaris en dia feiner, tenint en compte els desplaçaments d'entrada i de sortida de la Rambla, i prop de 3.700 en cap de setmana. D'aquests desplaçaments, entre un 60% i un 70% són d'arribada a la Rambla, de manera que l'ús del bus per sortir-ne és molt minoritari. La mitja d'usuaris per viatge se situa al voltant de 2,5 pers/viatge en sentit d'arribada i per sota d'1,5 pers/viatge en sentit de sortida.

Les parades de bus sumen cada dia 5.000 persones, el que representa el 6,3% dels usuaris del transport públic que arriben o marxen de la Rambla.

Agrupant les parades per àmbits, la utilització del servei de bus abans dels darrers canvis efectuats (incorporació de la nova línia de la xarxa ortogonal V13 en detriment de la línia 91) era la següent:

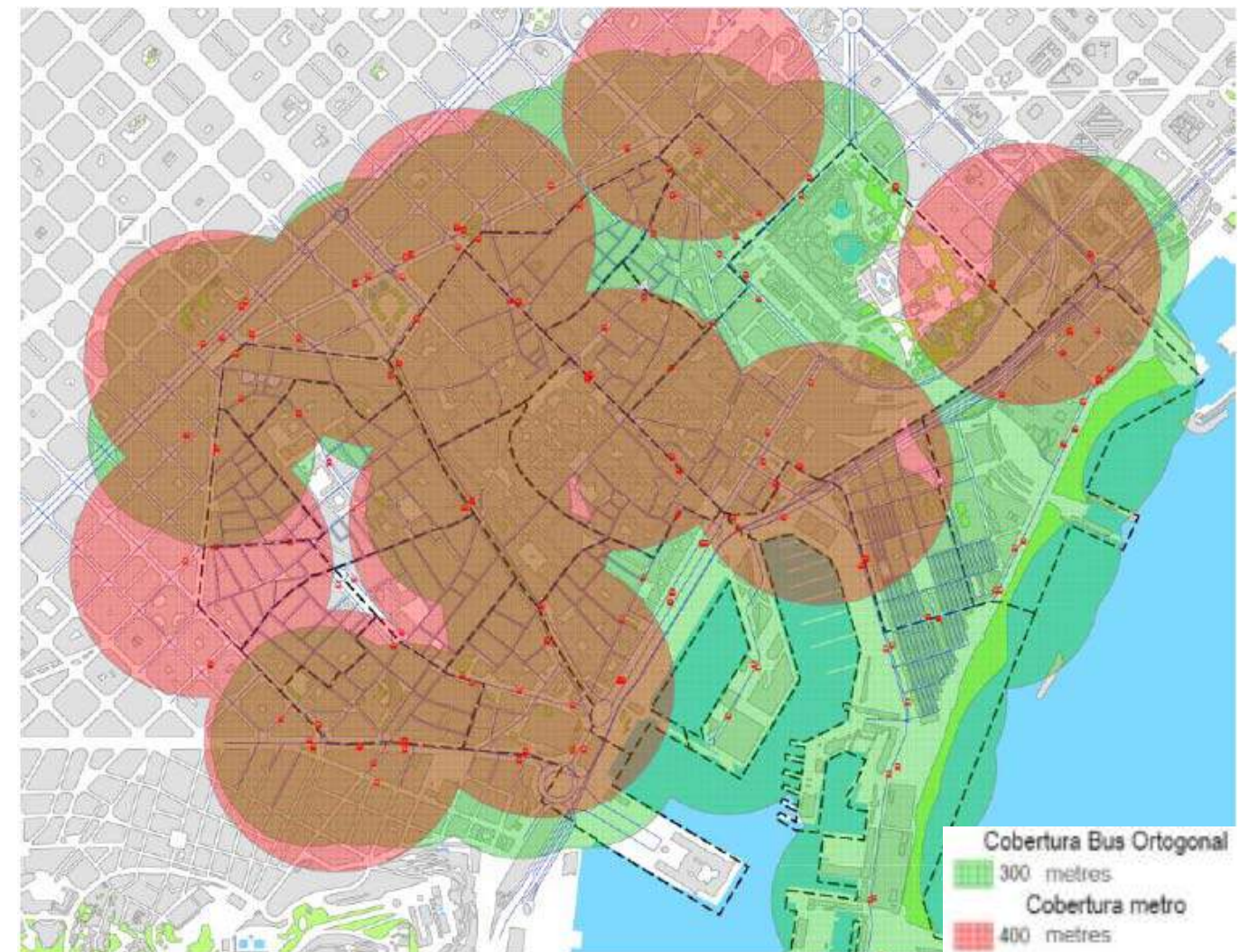
- Liceu-Boqueria: quatre parades (incloent l'origen-final de la línia 91) que sumen un total de 2.300 pujades i baixades en dia feiner. Hi ha més usuaris en sentit descendent pel fet que la línia 91 és només en aquest sentit i la parada d'origen-final comptabilitza un total de 302 viatgers al dia, els quals es reparteixen entre el sentit d'anada i el de tornada (una mateixa persona pot haver baixat en aquesta parada per anar a la Boqueria i després pujar-hi per tornar cap a casa).
- Palau Moja-Pl. Catalunya: tres parades que sumen 1.943 usuaris. Si bé la distribució en ambdues parades properes a la Pl. Catalunya és molt similar, la parada addicional en sentit ascendent al Palau Moja fa que hi hagi més usuaris en aquest sentit.
- Pl. del Teatre-Centre d'Art Santa Mònica: dues parades que entre pujades i baixades representa 722 usuaris diaris. Hi ha un 40% més d'usuaris en sentit ascendent que descendent.

Per tant, les parades d'autobús que agregades tenen més demanda són les situades al voltant de les boques de Metro de l'estació de Liceu, que també és l'estació que aporta més usuaris directament a la Rambla.

La distribució per sentits en conjunt està força equilibrada: 52% d'usuaris pugen o baixen a les parades del sentit ascendent i el 48% restant en les del sentit descendent.

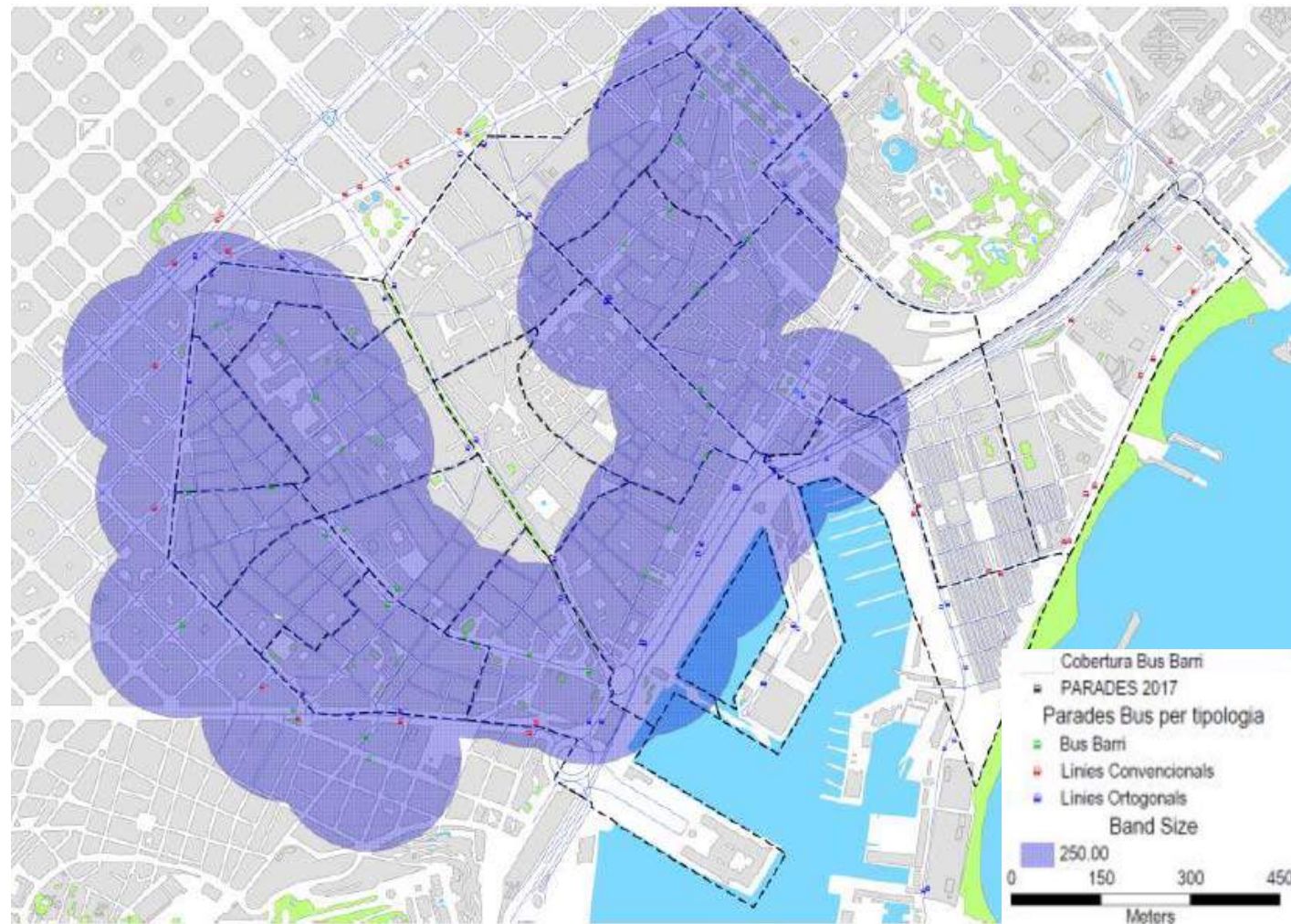
Pel que fa a la cobertura de les línies del bus, tot l'eix de les Rambles disposa d'una parada de bus a una distància inferior a 300 m. En canvi, el bus de barri només dóna cobertura a l'àmbit de Drassanes.

Figura 17. Cobertura del metro i de les línies del bus ortogonal



Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

Figura 18. Cobertura del bus de barri



Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

D'altra banda cal destacar la reduïda velocitat comercial de les expedicions de bus al llarg de Rambles, que es troba al voltant dels 12 km/h., així com la difícil convivència del servei de bus amb el pas de bicicletes per la calçada, sobretot en cruïlles, que s'agreuja amb la cohabitació amb taxis, turismes i motocicletes. Molts d'aquest vehicles són vehicles de pas amb origen o destinació fora del barri.

### 2.7.3. Autobús nocturn

Durant el servei nocturn les parades d'autobús de la Rambla sumen cada nit 550 viatgers el que representa el 0,7% dels usuaris del transport públic que arriben o marxen de la Rambla.

Les tres línies nocturnes que circulen per la Rambla (N9, N12 i N15) ho fan tant en sentit ascendent com descendent. Seguint l'agregació de parades efectuada pels autobusos diürns, en el Nitbus veiem com:

- Liceu-Boqueria: torna a ser l'àmbit amb més usuaris entre pujades i baixades, amb un total de 234. Un 80% d'aquests són usuaris del sentit ascendent de les línies.
- Palau Moja-Pl. Catalunya: suposa un total de 179 viatgers. En aquest cas els usuaris estan força equilibrats per sentits.
- Pl. del Teatre-Centre d'Arts Santa Mònica: 129 usuaris, gairebé el 90% dels quals en sentit ascendent.

Per sentits, dues tercers parts són usuaris del sentit ascendent i una tercera part del sentit descendent.

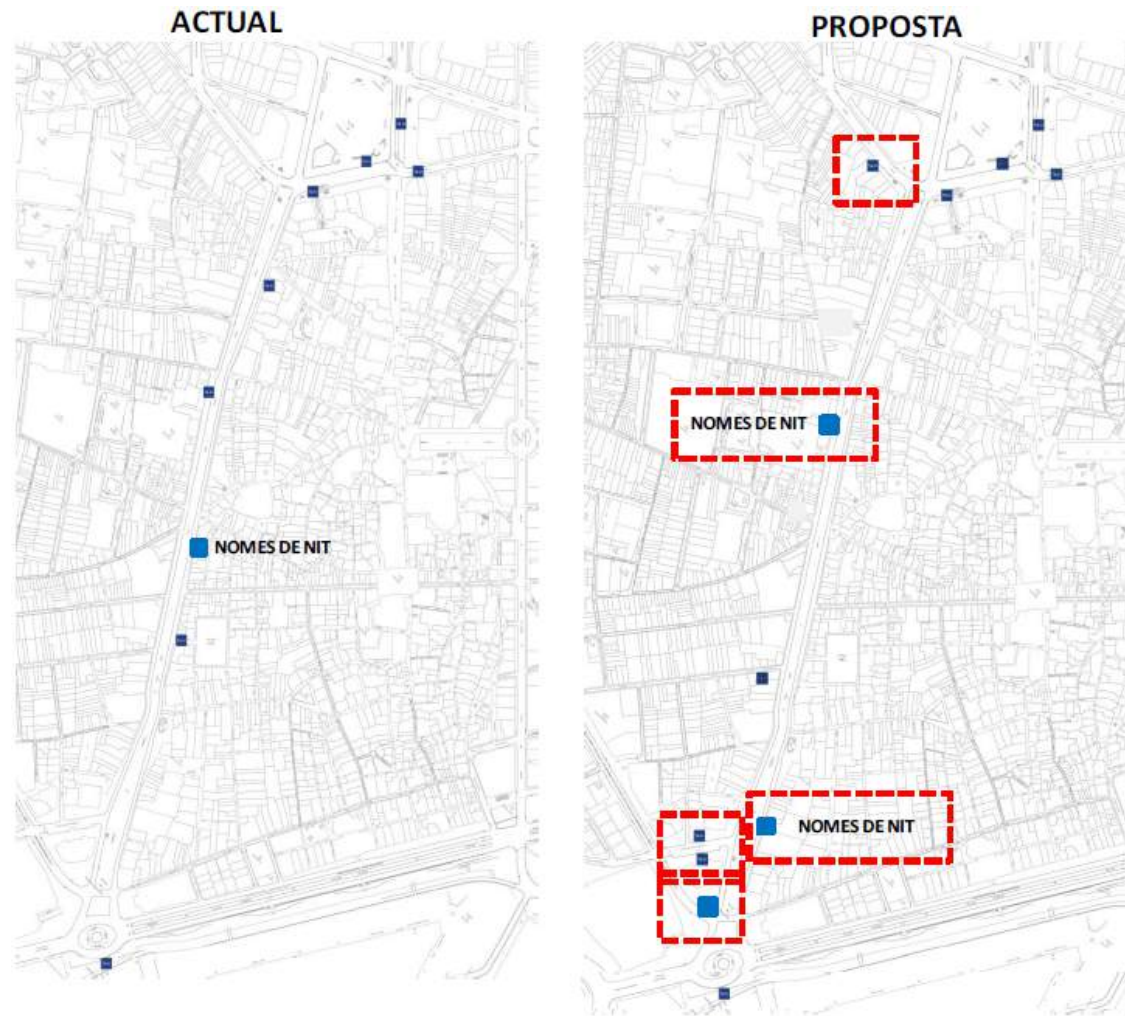
### 2.7.4. Taxis

Actualment hi ha 3 parades de taxi de 24 hores al mig de la Rambla, cosa que fa que diàriament més del 40% del trànsit de baixada siguin taxis i el 60% del de pujada.

Desplaçant les parades de la Rambla el trànsit en aquest eix es veuria clarament beneficiat.

Si ve durant el dia és possible desplaçar les parades, durant la nit es més complex ja que les demandes relacionades amb l'oci i la cultura son més importants, també com a conseqüència de serveis de transport públic alternatius. Durant el dia es podrien concentrar les parades a Plaça Catalunya i a Portal de Santa Madrona / Colom, tal i com ja s'apuntava el Pla Cor - Ciutat Vella (Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018).

Figura 19. Proposta de reordenació del servei de taxi



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

## 2.8. Xarxa motoritzada

### 2.8.1. Vehicle privat

#### 2.8.1.1. Demanda de vehicles

En dia feiner, accedeixen a la Rambla uns 22.500 vehicles, mentre que en cap de setmana hi accedeixen uns 19.000. El trànsit rodat al llarg de la Rambla és, a grans trets més intens a prop de Plaça Catalunya i disminueix com més s'apropa a Plaça Colom.

El lateral del costat Raval presenta més volum de trànsit que el del costat Gòtic. El lateral Raval és molt utilitzat com a via de distribució interna del barri, mentre que el lateral Gòtic és més utilitzat com a via de pas. La franja de màxima activitat del matí se situa de 09:00 h a 13:00 h en dia feiner i una mica més tard en cap de setmana, mentre que per la tarda se situa entre les 19:00 h i les 20:00 h al llarg de tota la setmana.

Pel que fa a les tipologies de vehicles, cal destacar l'alta presència de taxis, principalment pel carril Gòtic. També és molt significativa la reducció del trànsit de motocicletes en cap de setmana, cosa que posa de manifest la importància d'aquest mode de transport en la mobilitat obligada. Paral·lelament, en cap de setmana es produeix un augment del trànsit de cotxes.

El fet de que la calçada del costat Gòtic tingui restricció d'accés de vehicles explica el menor volum de trànsit.



Circulació restringida de vehicles per la calçada del costat Gòtic

## 2.9. Aparcament

### 2.9.1. Places d'estacionament en calçada i vorera lateral

Ciutat Vella disposa de 26.300 places d'estacionament per a turismes, el 85% de les quals estan fora del carrer (22.400) i el 15% al carrer (3.900). pel que fa a les motos, es comptabilitzen 3.300 places de moto senyalitzades al carrer (30% al Raval).

S'han comptabilitzat les places d'estacionament existents a la calçada i a les voreres laterals de les Rambles. Al plànol 1.9 es grafien les places d'estacionament per tipus. Destaca la gran diversitat de places que afecta a diferents col·lectius i modes de transport:

- Motocicletes: 370 places, de les quals 328 es disposen en calçada i les 42 restants en vorera.
- ÀreaDUM: 55 places, 6 de les quals són compartides amb els taxis.
- Taxi: 25 places, 6 de les quals són compartides amb l'àrea DUM.
- Hotels: 19 places.
- Guàrdia Urbana de Ciutat Vella: 18 places.
- Bicicleta: 10 ancoratges de bicicletes en calçada i 13 en vorera, amb capacitat per a 46 bicicletes.
- Servei de bicicletes públiques Bicing: dies estacions amb capacitat per a 48 bicicletes.
- Altres: 1 plaça reservada a un Consulat, 2 a la Generalitat (Departament de Cultura) i 1 oficial.

Taula 3. Places d'estacionament en calçada i vorera lateral

LATERAL RAVAL									
Hotel	Moto	PMR	Taxi	Polícia	DUM	Bus	Bici	Bicing	Container
2	2	1	3	4	5	1			7 petits
2	17	1	6	3	4	1			
2	4			2	7	1			
2	8			7	1	1			
	18			2	7				
	45								
	16								
	31								
<b>8</b>	<b>141</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

LATERAL GÒTIC									
Hotel	Moto	PMR	Taxi	DUM	Bus	Bici	Bicing	Conta.	Altres
2	5	1	5	4	1	10	21	4 reciclat	1 Consulat
1	14	2	6 + DUM	2	1	10	27		2 Gene.
2	10		5	6	1	16 v.			1 oficial
2	27			2		10 v.			
2	6			3					
	20			3					
2	58			5					
	13								
	16								
	21 vorera								
	21 vorera								
	18								
<b>11</b>	<b>187+42</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>20+26</b>	<b>48</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

### 2.9.2. Aparcaments públic i privats soterrats

Al costat Gòtic hi ha dos aparcaments privats i dos de públics:

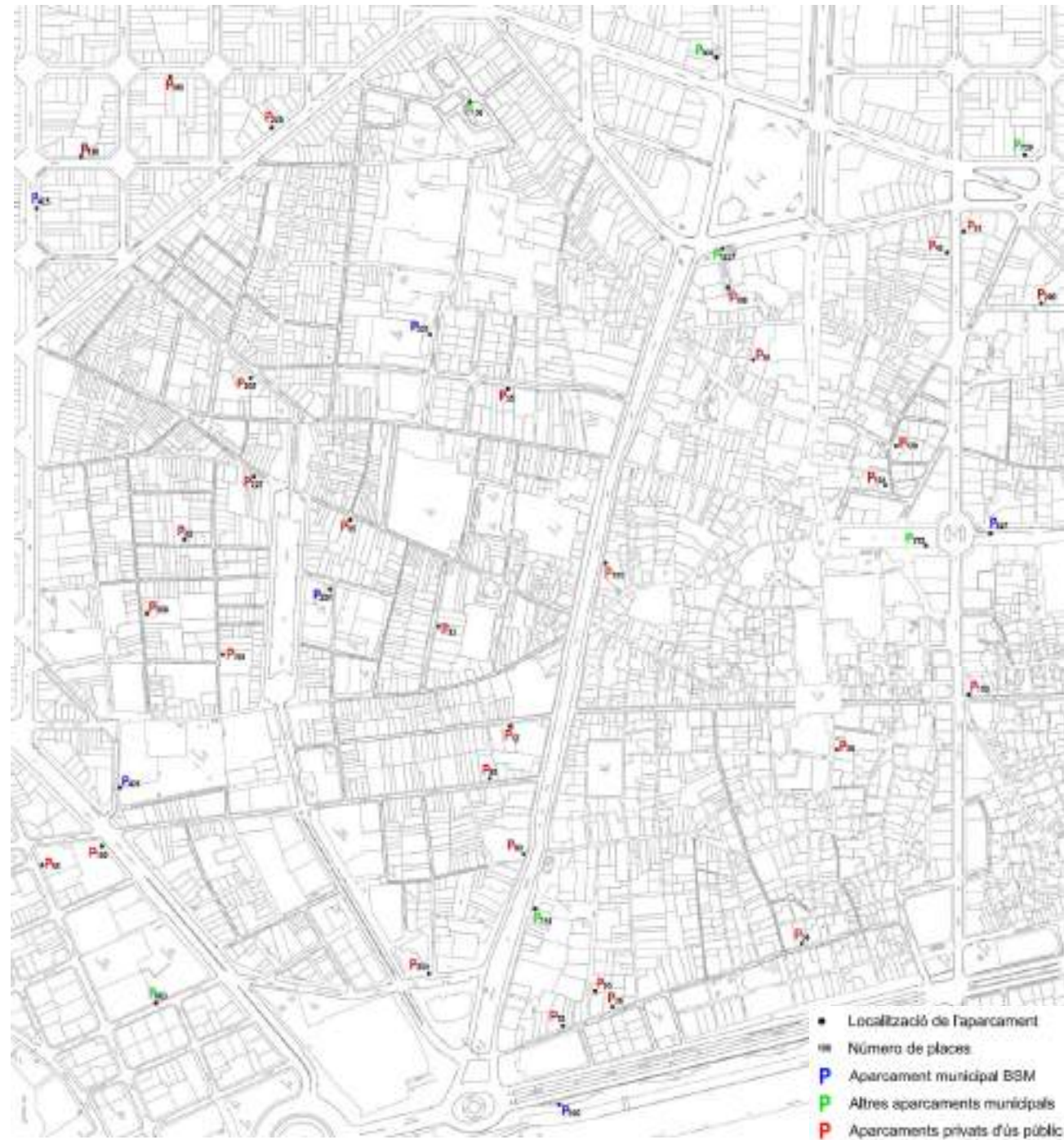
- L'aparcament privat robotitzat situat a la Rambla de St. Josep (costat Gòtic), a l'edifici Palau Nou, a l'alçada del Ptge. Amadeu Bagués, disposa de 785 places.
- L'aparcament privat de la plaça del Teatre, a l'alçada del c. Josep Pijoan, disposa de 118 places
- Dos aparcaments públic situats enfront del c. Pintor Fortuny.

Al costat Raval hi ha dos aparcaments públics:

- Un d'ells situat entre el c. Unió i el c. Nou de la Rambla.
- L'altre situat entre el c. Nou de la Rambla i el c. Arc del Teatre, amb capacitat per a l'estacionament de 90 turismes.



Figura 20. Aparcaments soterrats situats en les proximitats, entre la ronda de St. Pau i Via Laietana:

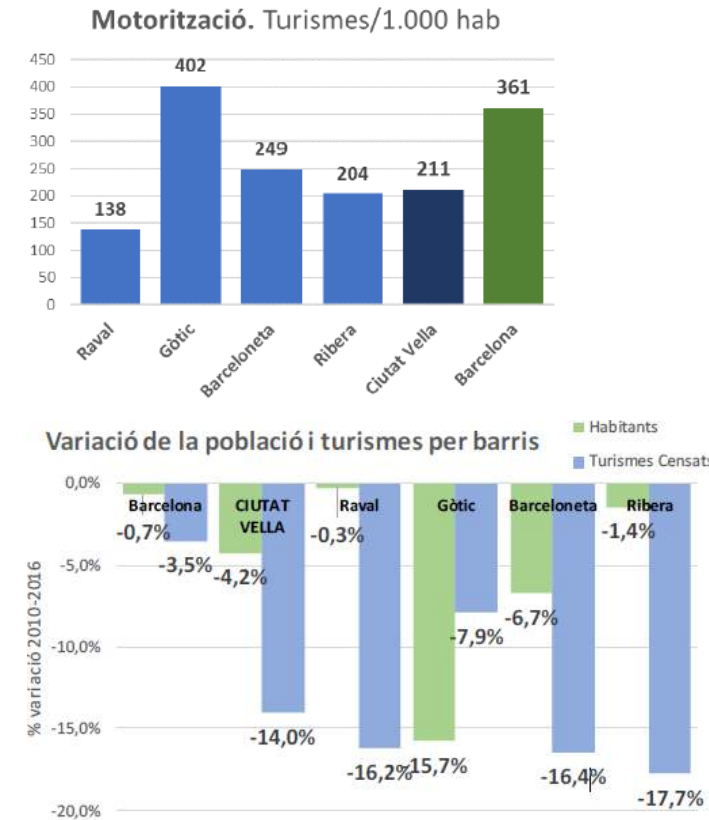


Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018 - Octubre 2014

Places d'aparcament distribuïdes per barris	Raval	Gòtic
Aparcament municipal BSM	986	330
Altres aparcaments municipals	136	2.317
Aparcaments privats d'ús públic	1.271	1.384
Total	2.393	4.031

### 2.9.3. Demanda d'estacionament

La motorització de Ciutat Vella és baixa, amb 211 turismes/1.000 habitants, bastant per sota de la mitjana de Barcelona (361). En els darrers 6 anys, el parc de turismes a Ciutat Vella s'ha reduït molt més que la població i molt més que la global de la ciutat.



A Ciutat Vella es realitzen 21.300 operacions d'estacionament diàries de vehicles forans (un 38% al carrer). La zona blava i els aparcaments públics suposen el 70% de la demanda i els il·legals, el 17%.

A Ciutat Vella hi ha una ocupació nocturna global de l'oferta d'estacionament al carrer del 95,4%, sent els barris de Gòtic els que tenen una ocupació inferior a aquesta mitjana. Els aparcaments públics disposen de prou places lliures a tots els barris.

### 2.9.4. Càrrega i descàrrega de mercaderies

A Ciutat Vella es realitzen en dia feiner 7.800 operacions d'estacionament lligades a la distribució de mercaderies, un 39% de forma informal.

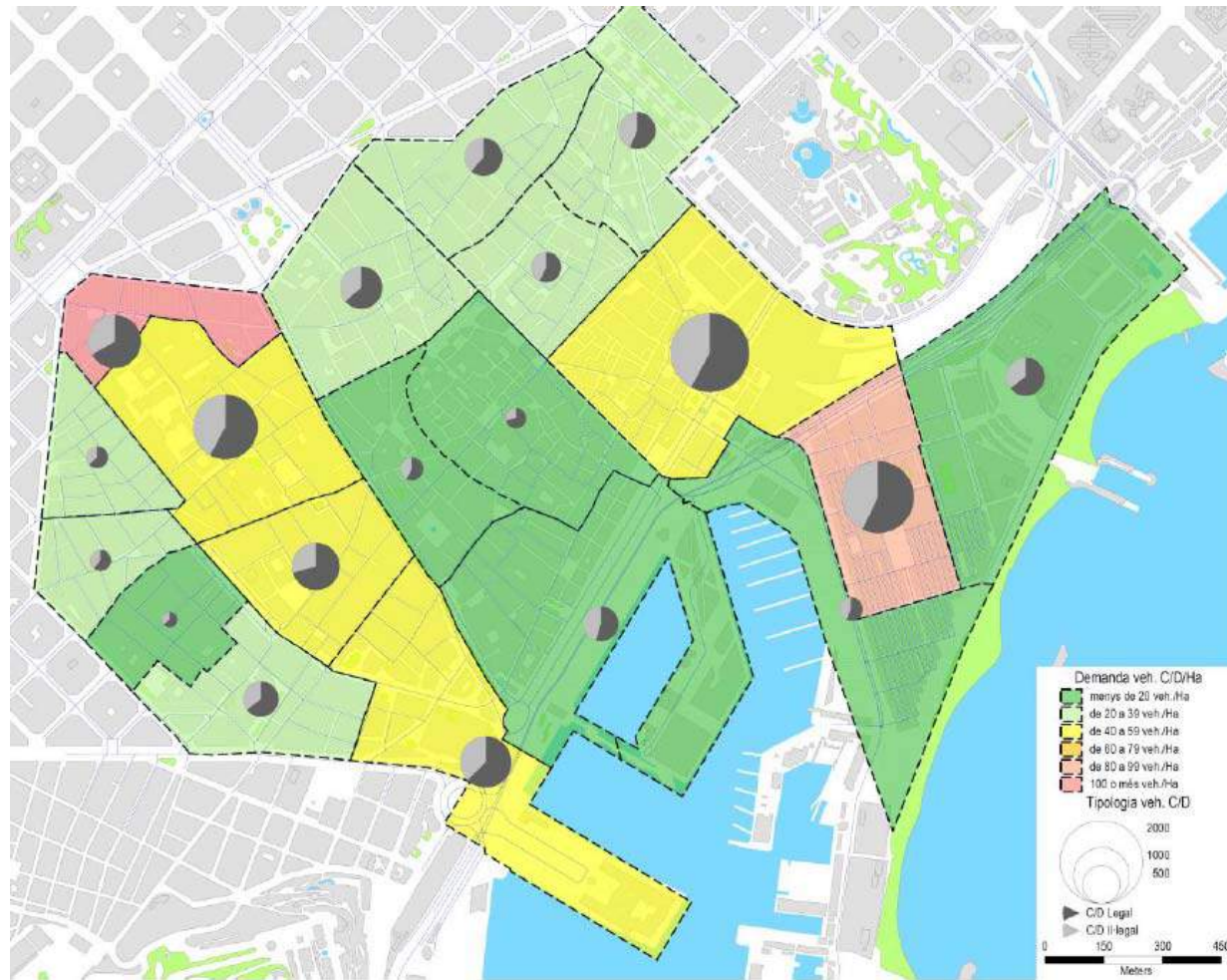
El Raval concentra el 40% del total d'operacions de Ciutat Vella, en part pel seu major volum de vials per a vehicles motoritzats. Existeixen 3 mini-plataformes de repartiment de mercaderies.

Els vehicles grans de repartiment no encaixen visualment amb el casc antic i poden generar seriosos problemes de convivència amb la gran afluència de vianants existent.

Respecte al conjunt de Ciutat Vella, cada dia es realitzen 21.000 viatges en vehicle de mercaderies i cada viatge suposa 1,7 operacions de descàrrega a diferents locals. La densitat de comerços a Ciutat Vella és del doble que la resta de la ciutat. A cada local es reparteixen una mitjana de 3,25 lliuraments, el que suposa un total de 67.000 paquets entregats cada dia.

La major densitat de lliuraments es concentra a les zones regulades i de plataforma única. És innovadora en modes de distribució sostenibles. La Via Laietana fa de frontissa entre les seccions censals amb major demanda de paquets.

Figura 21. Demanda d'estacionament de C/D



Font: Esborrany del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella (2018-2023)

Caldrà valorar la possibilitat de reduir la grandària dels vehicles de mercaderies d'accés (exceptuant serveis, mudances, etc.)

### 3. Plans de mobilitat vinculants

#### 3.1. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (2013-2018)

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 (en endavant, PMU) té com a objectiu planificar la mobilitat de la ciutat considerant tots els modes de transport, tant pel que fa al transport de persones com de mercaderies, fent un esment especial al foment dels desplaçaments en modes no motoritzats, d'acord amb els principis i objectius dels articles 2 i 3 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

El PMU de Barcelona contempla 4 objectius estratègics:

1. Mobilitat segura. Reduir l'accidentalitat.
2. Mobilitat sostenible. Reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats.
3. Mobilitat equitativa. Garantir el dret a la mobilitat a totes les persones.
4. Mobilitat eficient. Reduir els costos econòmics/ de congestió del sistema de transport.

#### 3.1.1. La mobilitat a peu

##### 3.1.1.1. Aspectes a millorar

- Seguretat. Els vianants es continuen veient implicats en una part important dels accidents que es donen a la ciutat de Barcelona.
- En algunes àrees de la ciutat les condicions orogràfiques no faciliten l'accessibilitat a peu.
- Obres, terrasses, etc. La via pública, i concretament les voreres, admeten una gran diversitat d'activitats, algunes de les quals estan afectant el confort i accessibilitat del vianant.

##### 3.1.1.2. Punts forts

- Condicions favorables per la mobilitat a peu. Ciutat densa, compacta i complexa, fet que afavoreix els desplaçaments a peu.
- Actuacions municipals. Creació de zones per a vianants i altres mesures relacionades per garantir l'accessibilitat. Ampliació de les zones 30.

### 3.1.1.3. Proposta

SG ST EQ EF

#### 1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

- 1.1.1. Millorar l'**accessibilitat i confort de voreres** i espais per a vianants
- 1.1.2. Ampliar la **superfície** dedicada al vianant
- 1.1.3. Augmentar la **seguretat** del vianant
- 1.1.4. Desenvolupar zones pacificades més eficients i eficaces

#### 1.2. MOBILITAT ALS CENTRES EDUCATIUS

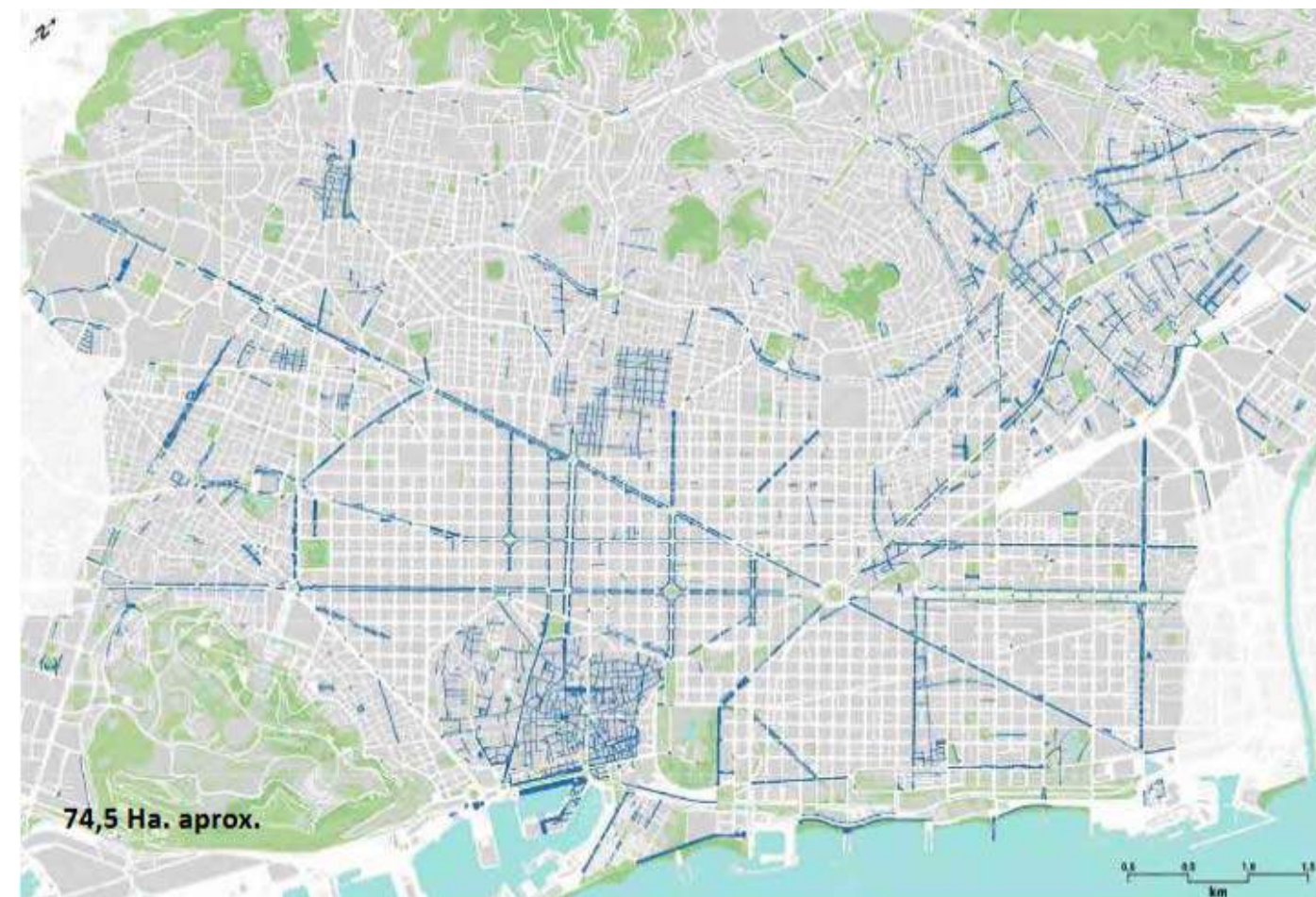
- 1.2.1. Promoure el **Camí Escolar** i la mobilitat sostenible i segura als centres educatius

#### 1.3. EL VIANANT

- 1.3.1. Potenciar la figura del vianant: revisió normatives, ordenances i altres actuacions
- 1.3.2. Revaloritzar la figura del vianant: divulgació, comunicació i promoció

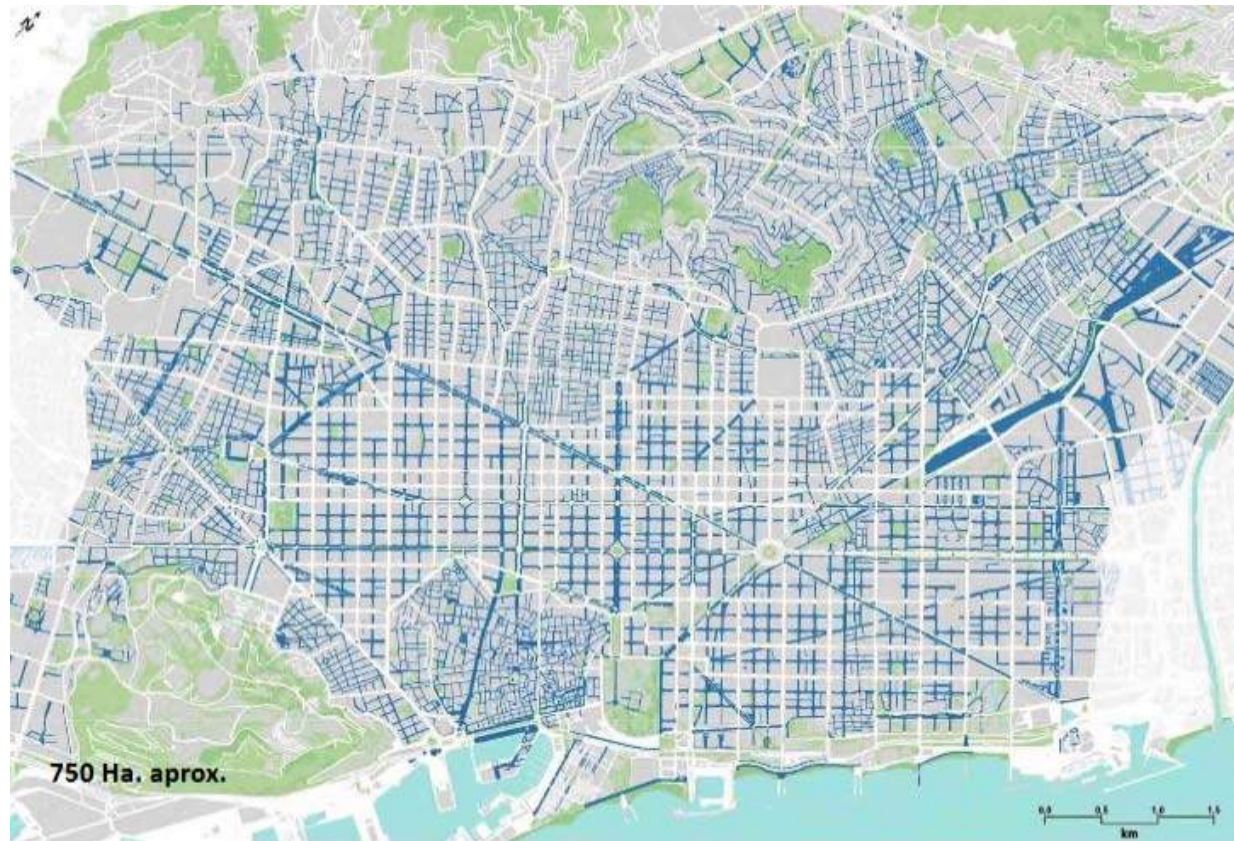
Com es desprèn dels plànols corresponents a les zones pacificades actual y proposada, existeix la voluntat clara d'incrementar els espais per a vianants, de les aproximadament 74,5 Ha. existents en l'any de redacció del PMU a les 750 Ha. proposades al conjunt de la ciutat.

Figura 22. Zones de vianants actuals (gran espai per vianants o zones pacificades)



Font: PMU de Barcelona 2013-2018 (versió Gener 2015)

Figura 23. Zones de vianants proposta (gran espai per vianants o zones pacificades. Més enllà del PMU



Font: PMU de Barcelona 2013-2018 (versió Gener 2015)

#### 3.1.1.4. **Rambles**

Respecte a l'àmbit d'influència de les Rambles, destacar que el PMU proposa pel barri del Raval un grau de zones pacificades tan elevat com l'existent actualment al Gòtic. Per la seva banda, pel mateix eix de Rambles incrementa l'espai per vianants.

#### 3.1.2. **La mobilitat en bicicleta**

##### 3.1.2.1. **Aspectes a millorar**

- Seguretat. Fragilitat. Màxima exposició del ciclista en cas d'accident.
- Infraestructura. Hi ha una important mancança de connectivitat i continuïtat als diferents trams de carrils bici.
- Manca de tradició. La ciutat de Barcelona encara no té una tradició d'utilització de la bicicleta i no té la simbologia d'estatus que pot tenir el vehicle motoritzat. Manca de massa crítica suficient per fer sentir la seva veu.
- Robatoris. Els robatoris de bicicletes a la ciutat poden actuar com a element dissuasori en l'ús habitual d'aquest mode de transport. Sovint no existeix l'opció d'ancorar la bicicleta a l'interior de les finques.

##### 3.1.2.2. **Punts forts**

- Demanda. La mobilitat ciclista és el mode que mostra l'increment més notable. Entre els anys 2004 i 2011 hi ha hagut un augment continuat.
- Infraestructura. 181 quilòmetres de carril bici. L'augment en els darrers anys ha estat regular.
- Servei de bicicleta pública ben consolidat (121.800 abonats que realitzen més de 14 milions de viatges l'any). El volum de bicicletes del bicing a la ciutat s'aproxima al 40% del total de bicicletes.
- Bona cobertura d'equipaments públics i connexió amb els intercanviadors de tramvia, metro, bus, i estacions modals.
- Promoció. Es realitzen anualment una gran varietat de campanyes en favor de la bicicleta.
- Creació del Registre de bicicletes com a mesura de dissuasió del robatori.

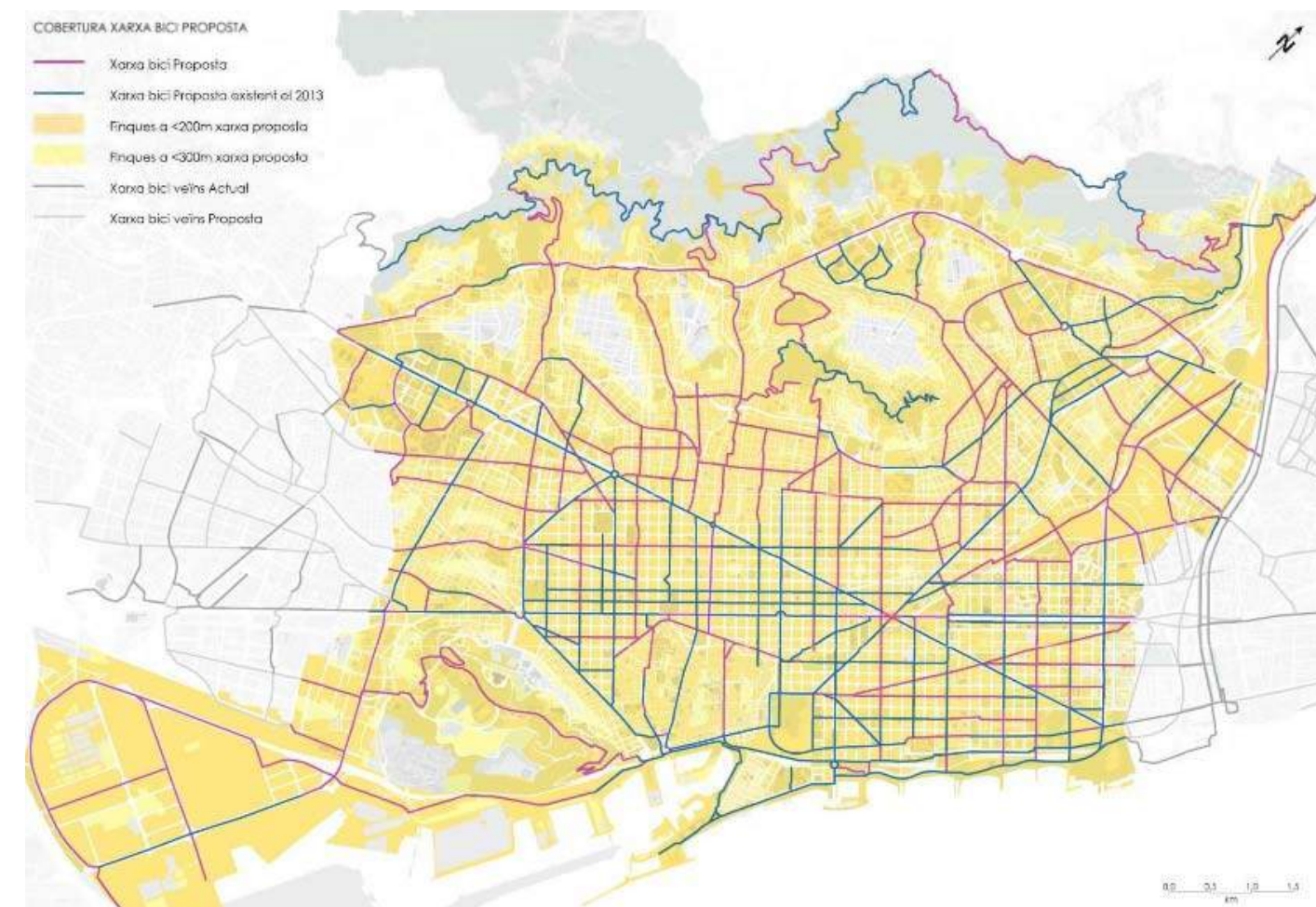
### 3.1.2.3. Proposta

- SG ST EQ EF**
- 2.1. XARXA BICICLETA**
- 2.1.1. Ampliar i millorar la **xarxa** d'itineraris de bicicleta
  - 2.1.2. Augmentar l'oferta d'**aparcaments** de bicicletes a la via pública
  - 2.1.3. Revisar i millorar els punts conflictius amb més **sinistralitat**
- 2.2. MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS**
- 2.2.1. Promoure la creació de places d'**aparcament segur** de bicicletes
  - 2.2.2. Reactivar el registre i marcatge de bicicletes i altres serveis vinculats
  - 2.2.3. Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal
- 2.3. INTERMODALITAT BICICLETA-TRANSPORT PÚBLIC**
- 2.3.1. Fomentar la millora de l'**adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes**
  - 2.3.2. Fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic
- 2.4. BICICLETA PÚBLICA I/O COMPARTIDA**
- 2.4.1. Millorar l'**eficiència del servei de bicicletes públiques** de la ciutat
  - 2.4.2. Afavorir l'ús de la bici per part de col·lectius privats
- 2.5. REGULACIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA A LA CIUTAT**
- 2.5.1. Adaptar la **normativa existent** a la realitat de la bicicleta i altres ginyis
- SG ST EQ EF**
- 2.6. BICICLETA ELÈCTRICA**
- 2.6.1. Promoure l'ús de la **bicicleta elèctrica**
- 2.7. PROMOCIÓ DE LA BICICLETA**
- 2.7.1. Revaloritzar la bicicleta: divulgació, i

### 3.1.2.4. Rambles

El PMU inclou les Rambles dins la "Xarxa Bici Proposta existent el 2013". D'altra banda, el Pla incorpora com a noves vies de la xarxa de bicicletes, tant Via Laietana com l'eix que connecta la Rambla del Raval fins Drassanes (C. St. Oleguer i Av. Drassanes) i fins Universitat (C. Maria Aurèlia Capmany i Joaquín Costa).

Figura 24. Proposta de xarxa global de bicicleta. Cobertura xarxa proposada



Font: PMU de Barcelona 2013-2018 (versió Gener 2015)

### 3.1.3. La mobilitat en transport públic

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona té l'objectiu d'incrementar els desplaçaments en transport públic per al 2018 en un 3,5% respecte els valors de 2011, el que suposa passar d'una quota de repartiment modal del 39,92% al 41,31%. En etapes de viatge, seria un augment de 109.438 etapes en dia laborable mig (de 3.126.796 etapes a 3.236.234).

Per aconseguir aquest repte el PMU preveu com a grans línies d'actuació:

- Aconseguir la implantació de la nova xarxa ortogonal d'autobusos.
- Millora del transport públic urbà.
- Millora del transport públic interurbà.

Com apunta el PMU, degut en gran mesura a la conjuntura actual, la paralització de les obres de la L9 del metro, juntament amb la impossibilitat de realitzar l'extensió les línies L2, L4 i L5, la connexió dels FGC de la Plaça Espanya a la Plaça Catalunya, i la connexió del Trambaix amb el TramBesòs, planejat tot al PDI 2001-

2010, sembla que deixa fora de joc al mode ferroviari i fa recaure tot el pes del transport públic sobre la Xarxa d'autobusos.

### 3.1.3.1. Proposta

SG	ST	EQ	EF	
■	■	■	■	<b>3.1. FERROVIARI</b>
■	■	■	■	3.1.1. Coordinar les administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU
■	■	■	■	<b>3.2. AUTOBÚS</b>
■	■	■	■	3.2.1. Implantar la <b>Nova Xarxa Bus</b>
■	■	■	■	3.2.2. Millorar el servei de les línies d'autobús
■	■	■	■	3.2.3. Millorar la connexió amb la resta de <b>línies interurbanes</b>
■	■	■	■	3.2.4. Fomentar la <b>regulació de les línies interurbanes en estacions d'autobusos</b>
■	■	■	■	3.2.5. Revisar els recorreguts de les línies interurbanes de bus dins la ciutat
■	■	■	■	3.2.6. Impulsar les infraestructures interurbanes de transport d'autobusos
■	■	■	■	3.2.7. Fomentar els carrils BUS-VAO d'entrada a Barcelona
■	■	■	■	3.2.8. Utilitzar <b>vehicles (autobusos) més sostenibles</b>
■	■	■	■	<b>3.3. DISCRECIONAL</b>
■	■	■	■	3.3.1. Optimitzar l'oferta/demanda i ocupació del transport públic discrecional
■	■	■	■	3.3.2. Estudiar la revisió de la normativa vigent per preveure espai d'encotxament i desencotxament d'autocars discrecionals en equipaments
■	■	■	■	3.3.3. Ampliar la <b>xarxa de Zona Bus</b> i incorporar <b>noves tecnologies</b> per millorar la gestió i la informació als usuaris del servei Zona Bus
■	■	■	■	3.3.4. Elaborar i implementar el <b>Pla de Mobilitat Turística</b>
■	■	■	■	<b>3.4. TAXI</b>
■	■	■	■	3.4.1. <b>Disminuir els km en buit</b> de circulació de taxis
■	■	■	■	3.4.2. Fomentar l'ús de vehicles (taxis) sostenibles i accessibles
■	■	■	■	3.4.3. Facilitar noves tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat
■	■	■	■	<b>3.5. ACCESSIBILITAT</b>
■	■	■	■	3.5.1. Garantir l'accessibilitat al transport públic
■	■	■	■	<b>3.6. XARXA INTEGRAL DE TRANSPORT COL·LECTIU I ALTERNATIU</b>
■	■	■	■	3.6.1. Fomentar la implantació de la <b>T-Mobilitat</b> : únic títol de transport públic
■	■	■	■	3.6.2. Fomentar la integració, dins de la T-Mobilitat, dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament fora de calçada per vehicles alternatius i Park&Ride

Figura 25. Proposta de nova xarxa de bus (a data de Novembre 2013)



Font: PMU de Barcelona 2013-2018 (versió Gener 2015)

### 3.1.4. **Distribució urbana de mercaderies (DUM)**

#### 3.1.4.1. **Proposta**

SG	ST	EQ	EF	
■	■	■	■	<b>4.1. EFICIÈNCIA I GESTIÓ DE LA DUM</b>
■	■	■	■	4.1.1. Assignar operatives pròpies a cada context (DUM)
■	■	■	■	4.1.2. Estudiar la regulació específica zonificada de la DUM: Carril C/D i <b>finestres temporals</b>
■	■	■	■	4.1.3. Estudiar la implantació d'Àrees de Proximitat i <b>Centres de Distribució</b>
■	■	■	■	4.1.4. Promocionar el repartiment DUM amb <b>mitjans de baix impacte</b>
■	■	■	■	4.1.5. Analitzar la gestió de la DUM en funció de paràmetres ambientals: etiquetatge Generalitat. Coordinació amb l'AMB
■	■	■	■	4.1.6. Establir mesures DUM per a la gran distribució
■	■	■	■	<b>4.2. MILLORA DE LA INFORMACIÓ DISPONIBLE</b>
■	■	■	■	4.2.1. Millorar la informació disponible (DUM)
■	■	■	■	4.2.2. Millorar el seguiment i control d'indisciplina i seguretat (DUM)
■	■	■	■	<b>4.3. NOVES TECNOLOGIES</b>
■	■	■	■	4.3.1. Incorporar <b>noves tecnologies</b> per millorar la gestió (de la DUM)

El desplegament de l'areaDUM s'emmarca dins dels eixos del PMU, que té com un dels objectius la millora de la Distribució Urbana de Mercaderies mitjançant una millor gestió de l'eficiència i l'eficàcia de la càrrega i la descàrrega a Barcelona.

La gestió de l'estacionament a través del mòbil és un pas més per avançar mitjançant l'ús de les noves tecnologies en el concepte d'Smart City. L'aplicació permet a l'Ajuntament de Barcelona comptar amb més informació sobre el repartiment de la càrrega i descàrrega i alhora facilita l'ús d'aquestes places a les empreses distribuïdores i permet ajustar l'oferta a les necessitats dels diferents col·lectius. Està previst que, en un futur, també s'informi de la disponibilitat de places, per evitar haver de donar voltes buscant lloc i que l'usuari estalvi temps i diners, mentre es redueix la contaminació atmosfèrica o acústica.

### 3.1.5. **La mobilitat en vehicle privat**

- La calçada representa el 57% de l'espai viari, però la mobilitat en vehicle privat només el 26,7% de la mobilitat.
- La mobilitat en vehicle privat a la ciutat de Barcelona (i en conseqüència el trànsit) té una tendència a la baixa. El repartiment modal del vehicle privat ha disminuït del 29,1% al 26,7% entre el 2007 i el 2011 (reducció del 8,4%). El nombre de veh. x km ha passat de 14.520.000 el 2007 a 13.160.000 el 2011.
- La mobilitat en vehicle privat representa el 17,8% dels desplaçaments interns, però fins el 42,4% dels desplaçaments de connexió.
- Entre el 1999 i el 2012 el carburant ha més que duplicat el preu (quasi triplicat en el cas del gasoil), i entre el 2009 i el 2012 l'augment ha estat del 50%. S'espera que el preu del carburant segueixi la tendència actual.

- L'anàlisi dels sentits de les vies bàsiques fa veure que alguns vehicles es poden veure obligats a fer recorreguts excessius per fer determinats girs.
- El factor d'ocupació del cotxe continua sent molt baix (1,21).
- La mobilitat en motocicleta representa el 17,4% de la mobilitat en vehicle privat.
- L'aparcament en calçada ha passat de 167.000 places el 1980 (189.000 el 2004) a 150.000 el 2010. L'aparcament fora de calçada ha passat de 250.000 places el 1980 (579.000 el 2004) a 640.000 places el 2010. La proporció aparcament en calçada/fora de calçada ha passat del 40-60% el 1980 al 19-81% el 2010.
- La creació de l'Àrea Verda d'aparcament ha disminuït el trànsit paràsit de vehicles buscant aparcament gratuït i és un element dissuasori en la utilització del cotxe. S'ha aconseguit millorar la fluïdesa del trànsit, millorar la qualitat mediambiental (emissions de fums i sorolls), i aconseguir una millor ordenació de l'espai públic.

#### 3.1.5.1. **Proposta**

SG	ST	EQ	EF	
■	■	■	■	<b>5.1. XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ</b>
■	■	■	■	5.1.1. Definir i estudiar l'eficiència del sistema amb canvis de sentits
■	■	■	■	5.1.2. Millorar la senyalització informativa
■	■	■	■	5.1.3. Gestionar el trànsit amb criteris ambientals
■	■	■	■	5.1.4. Actuar intensivament sobre els punts de risc d'accidents de trànsit a la ciutat
■	■	■	■	5.1.5. Adaptar el disseny urbà per millorar la seguretat
■	■	■	■	<b>5.2. CANVI MODAL I AUGMENT ÍNDEX D'OCUPACIÓ DE VEHICLES</b>
■	■	■	■	5.2.1. Fomentar el canvi modal vehicle privat a transport públic o vehicle compartit
■	■	■	■	5.2.2. Fomentar sistemes de sharing / pooling de vehicles
■	■	■	■	5.2.3. Estudiar la possibilitat de fer servir alguns carrils específics per vehicles sostenibles i d'alta ocupació
■	■	■	■	5.2.4. Millorar informació en temps real i possibilitat de modes de transport alternatiu aplicant noves tecnologies

SG ST EQ EF



### 5.3. VEHICLES SOSTENIBLES I SEGURS

- 5.3.1. Promoure vehicles més eficients, més segurs, i més nets. Fomentar el vehicle elèctric i l'ús d'altres combustibles com GLP, GNC, biogàs, H<sub>2</sub>...
- 5.3.2. Estudiar incentius per afavorir aquests vehicles (sostenibles) dintre de l'àmbit municipal
- 5.3.3. Augmentar el control del soroll i emissions contaminants (dels vehicles)

### 5.4. GESTIÓ DE L'ESTACIONAMENT



- 5.4.1. Revisar i millorar la gestió de l'estacionament en superfície
- 5.4.2. Revisar el Pla d'aparcaments municipals en subsòl
- 5.4.3. Estudiar la possible revisió de les normes urbanístiques i adaptar el rati d'estacionament d'edificis a la realitat del territori

### 5.5. DIVULGACIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA



- 5.5.1. Fer divulgació de la mobilitat sostenible i segura

### 5.6. MOTO



- 5.6.1. Estudiar la regulació de l'estacionament en superfície de les motos
- 5.6.2. Revisar i redissenyar les zones ZAM

### 3.1.6. Definició d'escenaris

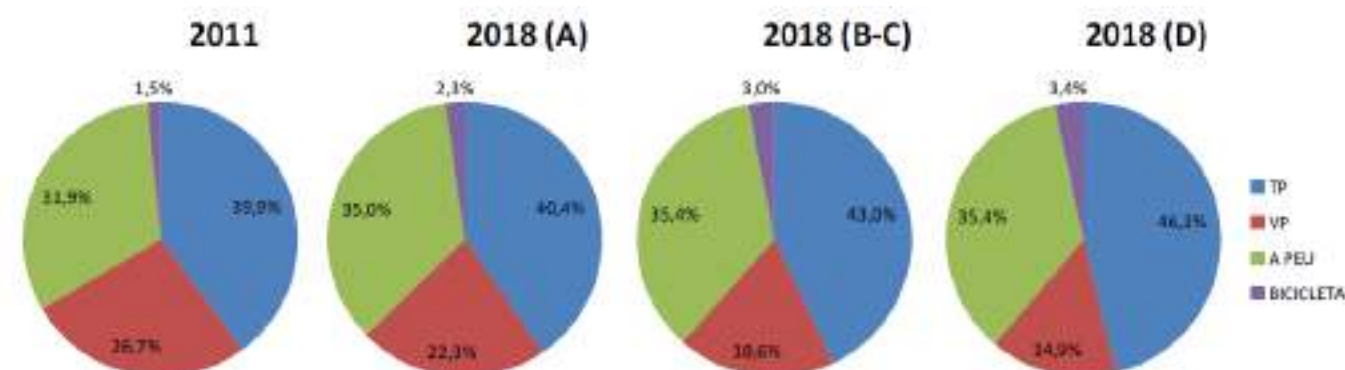
El PMU de Barcelona contempla quatre escenaris tendencials (A-B-C-D) pel que fa a l'ús dels modes de transport. Tots ells preveuen un increment dels desplaçaments amb mitjans no motoritzats, a peu i en bicicleta (+3,9 / +5,4%) i en transport públic (+0,5% / +6,4%) en detriment dels desplaçaments en vehicle privat, turisme i motocicleta (-4,4% / -11,8%).

### Definició d'escenaris Etapas totals de viatges

ESCENARI	ACTUAL I DADES MOBILITAT EXISTENTS					ESCENARI A	ESCENARI B	ESCENARI C	ESCENARI D
	2007	2008	2009	2010	2011				
TP	3.148.519	3.146.085	3.072.831	3.099.286	3.126.796	3.166.620	3.365.700	3.365.700	3.624.759
VP	2.308.337	2.227.403	2.156.460	2.146.537	2.088.348	1.746.293	1.457.873	1.457.873	1.169.445
A PEU	2.400.266	2.368.561	2.396.983	2.447.050	2.500.200	2.742.499	2.773.099	2.773.099	2.773.099
BICICLETA	85.406	108.924	102.824	106.521	118.151	178.082	236.822	236.822	266.192
TOTAL	7.943.528	7.850.973	7.729.096	7.799.394	7.833.495	7.833.495	7.833.495	7.833.495	7.833.495
VEHICLES TRANSCAD	2.668.732	2.575.162	2.493.143	2.481.671	2.414.397	2.018.938	1.778.588	1.778.588	1.419.905

### Definició d'escenaris Repartiment modal

ESCENARI	ACTUAL I DADES MOBILITAT EXISTENTS					ESCENARI A	ESCENARI B	ESCENARI C	ESCENARI D
	2007	2008	2009	2010	2011				
TP	39,64%	40,07%	39,76%	39,74%	39,92%	40,42%	42,97%	42,97%	46,27%
VP	29,06%	28,37%	27,90%	27,52%	26,80%	22,29%	18,61%	18,61%	14,93%
A PEU	30,22%	30,17%	31,03%	31,37%	31,92%	35,01%	35,40%	35,40%	35,40%
BICICLETA	1,09%	1,39%	1,33%	1,37%	1,51%	2,27%	3,02%	3,02%	3,40%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%





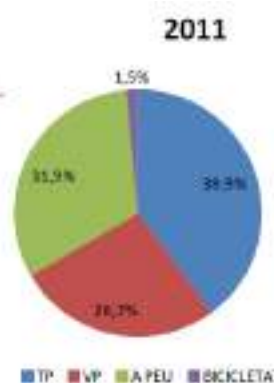
## Definició d'escenaris

### 0. Escenari Actual

- Escenari de partida. Recull les últimes dades de mobilitat disponibles (2011)

### A. Escenari Tendencial.

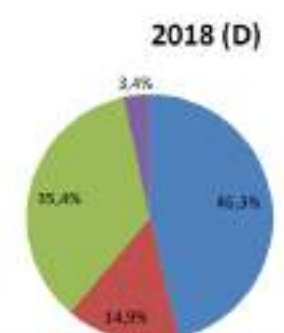
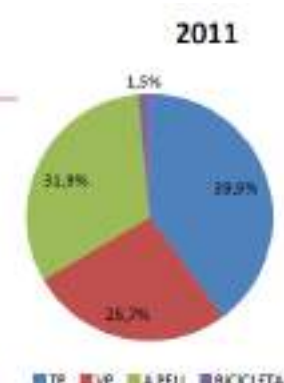
- Continuitat del procés de pacificació actual.
- 2018: Extrapolar la tendència d'etapes 2007-2011, degut a:
  - Recuperació econòmica feble.
  - Es manté la tendència alcista de l'increment del preu del carburant (segons previsions de la OCDE).
- Extrapolar la tendència 2007-2011 faria modificar el nombre total d'etapes. Donat que se suposa que el nombre total d'etapes no variarà, s'ajusta el tendencial per mode en base a respectar el repartiment modal resultant del tendencial pur.
- 2018-2024: Estabilitat mobilitat total i per mode.



## Definició d'escenaris

### D. Escenari Superilles alta eficiència

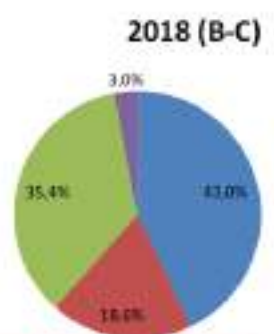
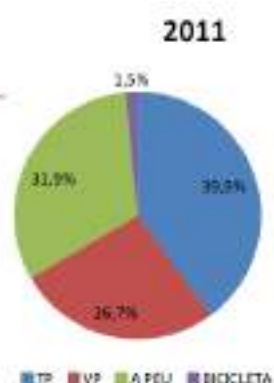
- Mantenir la pacificació de l'espai viari de l'escenari C amb un nivell de servei de trànsit millor que l'actual.
- Compliment dels paràmetres normatius de qualitat ambiental i de les recomanacions de la OMS (recomanacions que estan en estudi en aquests moments a la UE). (valors límit de mitjana anual:  $\text{NO}_2$ :  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $\text{PM}_{10}$ :  $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $\text{PM}_{2.5}$ :  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).
- Reduir el soroll del trànsit rodat en el 60% de l'espai públic.
- Reduir les víctimes de trànsit.
- Incrementar fins el 58% l'espai viari destinat als vianants.
- Reducció del nombre de vehicles privats circulant fins el 14,9% de quota de repartiment modal en el total de desplaçaments.



## Definició d'escenaris

### B. Evolució de l'escenari de pacificació actual

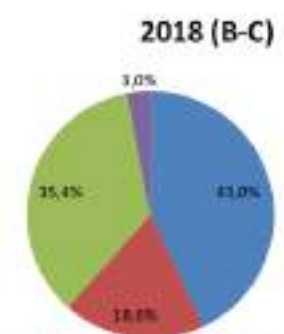
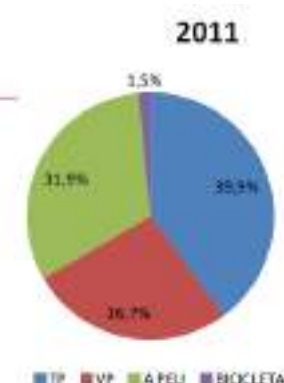
- Aconseguir la pacificació amb un nivell de servei de trànsit similar a l'actual.
- Compliment paràmetres normatius de qualitat ambiental: directiva UE, Kyoto, etc. (valors límit de mitjana anual:  $\text{NO}_2$ :  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $\text{PM}_{10}$ :  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $\text{PM}_{2.5}$ :  $25\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).
- Reduir el soroll del trànsit rodat en el 30% de l'espai públic.
- Reduir les víctimes de trànsit.
- Incrementar fins el 50% l'espai viari destinat als vianants.
- Reducció del nombre de vehicles privats circulant fins el 18,6% de quota de repartiment modal en el total de desplaçaments.



## Definició d'escenaris

### C. Escenari Superilles

- Aconseguir una major pacificació que en l'escenari B amb un nivell de servei de trànsit similar a l'actual.
- Compliment paràmetres normatius de qualitat ambiental: directiva UE, Kyoto, etc. (valors límit de mitjana anual:  $\text{NO}_2$ :  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $\text{PM}_{10}$ :  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $\text{PM}_{2.5}$ :  $25\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).
- Reduir el soroll del trànsit rodat en el 60% de l'espai públic.
- Reduir les víctimes de trànsit.
- Incrementar fins el 58% l'espai viari destinat als vianants.
- Reducció del nombre de vehicles privats circulant fins el 18,6% de quota de repartiment modal en el total de desplaçaments.



### 3.2. Pla Cor-Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla (2012-2018)

El Pla Cor es planteja com un projecte d'intervenció integral per a la Rambla amb l'ambició de fer d'aquest passeig un eix de referència per als barcelonins. Un projecte basat en els orígens per construir la Rambla del segle XXI des d'una perspectiva cosmopolita, catalana i veïnal.

La metodologia plantejada per portar-ho a terme es va basar en la gestió integral i transversal de la Rambla a partir de la definició de sis eixos d'actuació i sis àmbits de treball: persones, activitat, medi físic i natural, transport, cultura i lleure i governança.

Es va enfocar com un projecte a llarg termini que arrencava amb la voluntat de transformar de forma progressiva la percepció de la Rambla, a través de petites i grans intervencions que en modifiquessin aquells aspectes que la fan inhòspita per als barcelonins, amb la intenció de fer estimada la Rambla. Aspirant, a la vegada, a perdurar en el temps i a adaptar-se a les necessitats d'intervenció futures i actualment imprevisibles, atès que la Rambla és un passeig viu, dinàmic i en permanent transformació.

El Pla Cor, es va definir en cinc grans línies estratègiques, que inclouen les següents qüestions:

#### 1. Pla Inspector de la Rambla

- Exercici de les funcions de control i inspecció com a competència del Districte (regulació de l'ocupació de l'espai per part de terrasses, parades i quioscos) i reordenació de les activitats de la Rambla.

#### 2. Marc normatiu específic per a la Rambla

- Ordenament específic a nivell urbanístic i de les activitats de l'entorn de la Rambla.

### 3. Elements del paisatge urbà

- L'ordenació de l'espai públic per fer de la Rambla un espai inclusiu, sostenible, segur i agradable.

#### 4. Mobilitat

- Millores en el transport públic, repensar la circulació de vehicles privats, la mobilitat a peu i les connexions de La Rambla.

#### 5. Foment de l'estil identitari de la Rambla

- Recuperar l'estil de la Rambla apostant pels aspectes patrimonials i culturals del passeig.

#### 3.2.1. Jornades participatives. Anàlisi DAFO

Pel que respecta a la mobilitat, les principals amenaces resulten de les servituds i necessitats de les pròpies activitats que tenen cabuda al llarg de la Rambla. Tanmateix, la centralitat de l'eix i el reclam turístic generen una congestió de la via que incideixen negativament, principalment sobre la mobilitat a peu. La singularitat de l'eix i la bona connexió amb les xarxes de transport públic propicien un escenari immillorable per a la implantació de nous models que afrontin una regulació racional del trànsit rodat i que millorin l'eficiència del transport públic actual, amb l'horitzó d'assolir un eix cívic de major qualitat tant per als barcelonins com per als visitants.

Figura 26. Jornades participatives. Anàlisi DAFO

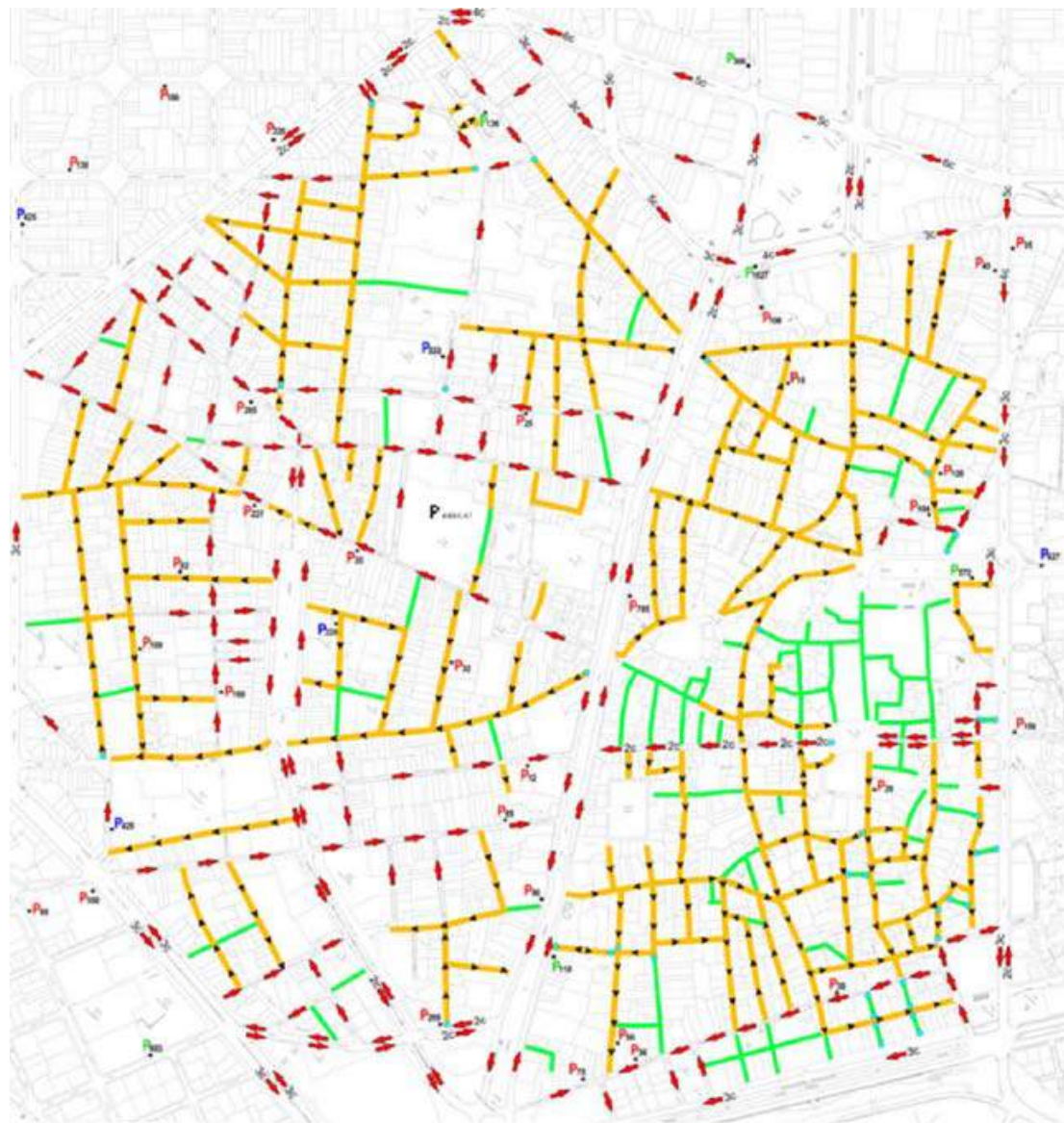
ASPECTES INTERNES	ASPECTES EXTERNES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ús intensiu de les calçades per part de la circulació rodada tot diferenciant-se entre les dues vies.</li> <li>• Gran afluència de trànsit de vehicles lligat a les activitats comercials presents a la Rambla.</li> <li>• En especial, el Mercat de la Boqueria genera una elevada concentració de vehicles pesats en zona de càrrega/descàrrega</li> <li>• Els serveis de recollida de neteja generen una certa afecció sobre el trànsit de vehicles i, en alguns llocs, fins i tot dels vianants.</li> <li>• Els serveis d'emergència generen una certa afecció de forma esporàdica en el trànsit de vehicles i fins i tot dels vianants.</li> <li>• La congestió del trànsit rodat afecta de manera important al transport públic de superfície.</li> <li>• Incoherència entre la secció i el trànsit existent.</li> <li>• Creuaments transversals poc marcats pels obstacles existents. Desconnexió semafòrica entre ambdós costats de la calçada. Tot tenint en compte les persones amb mobilitat reduïda.</li> <li>• Distorsió funcional entre vehicle rodat i vianants.</li> <li>• Manca de connectivitat entre els nodes Plaça Catalunya i Colón amb la Rambla.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gran demanda d'aparcaments per a motocicletes en la via pública que sobrepassa l'oferta actual, provocant d'invasió per part d'aquelles de l'espai adreçat als vianants.</li> <li>• Gran afluència turística que, junt amb l'ocupació que se'n fa del passeig central (tots els elements existents al passeig central) origina una congestió elevada del flux dels vianants, dificultant-ne la mobilitat a peu.</li> <li>• Dificultat dels serveis d'emergència per circular amb celeritat degut a la congestió i a la impossibilitat, en molts trams, de deixar-los pas obert.</li> <li>• Una restricció del trànsit a la Rambla podria provocar greus distorsions (increments) als barris del costat (Raval i Gòtic)</li> <li>• La creació de noves activitats a la Rambla podria dificultar més la mobilitat.</li> </ul>
<b>DEBILITATS</b>	<b>AMENACES</b>
<b>FORTALESES</b>	<b>OPORTUNITATS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Singularitat de la via pel que fa a la seva morfologia i la ubicació dins la ciutat.</li> <li>• Bona connectivitat amb la xarxa de transport públic, tant a nivell urbà com a nivell metropolità.</li> <li>• La Rambla com a eix cívic de referència, arrelat en l'imaginari col·lectiu dels barcelonins i barcelonines, i alhora, reclam turístic.</li> <li>• Té un veïnat de dos barris amb forta tradició de cultura d'anar a peu i en bicicleta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicació de nous models per assolir una regulació més racional del trànsit del transport comercial que els actuals.</li> <li>• Possibilitat de regulació del trànsit rodat mitjançant l'ús d'elements dissuasoris.</li> <li>• Racionalització del transport públic.</li> <li>• Millorar la qualitat com a eix cívic, amb els vianants com a principals protagonistes.</li> <li>• Creació de camins escolars.</li> <li>• Resoldre la mobilitat en les façanes Gòtic i Raval (voreres laterals).</li> </ul>

Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

### 3.2.2. Vialtat

S'observa la gran quantitat de carrers exclusius per vianants al marge dret de la Rambla en relació amb el marge esquerre, cosa que ens indica que el sentit baixada de la Rambla tindria més possibilitat de suportar talls intermedis.

Figura 27. Caracterització de la vialtat



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

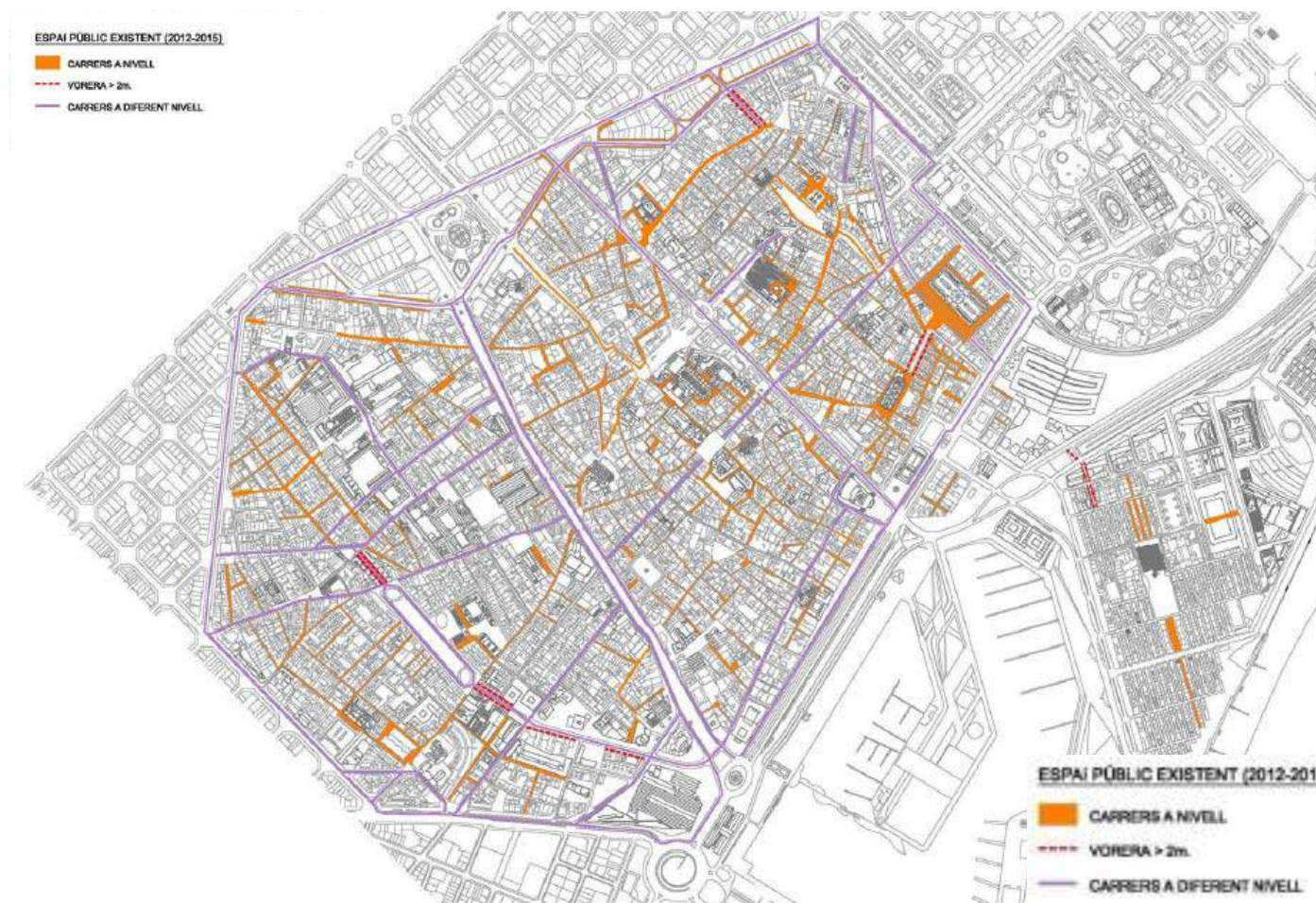


La Rambla de baixada és accessible des del Raval, garantint-se tots els moviments.

### 3.2.3. Vianants

Al plànol següent es mostren els carrers de l'àmbit d'estudi, amb diferenciació de carrers al mateix nivell, com són carrers de prioritat invertida o carrers de vianants, o per contra carrers convencionals a diferent nivell amb voreres segregades i calçada de circulació. Aquesta estructura dels carrers i les seves seccions tipus condicionaran la possibilitat o no de ser possibles itineraris de bicicletes.

Figura 28. Espai públic existent

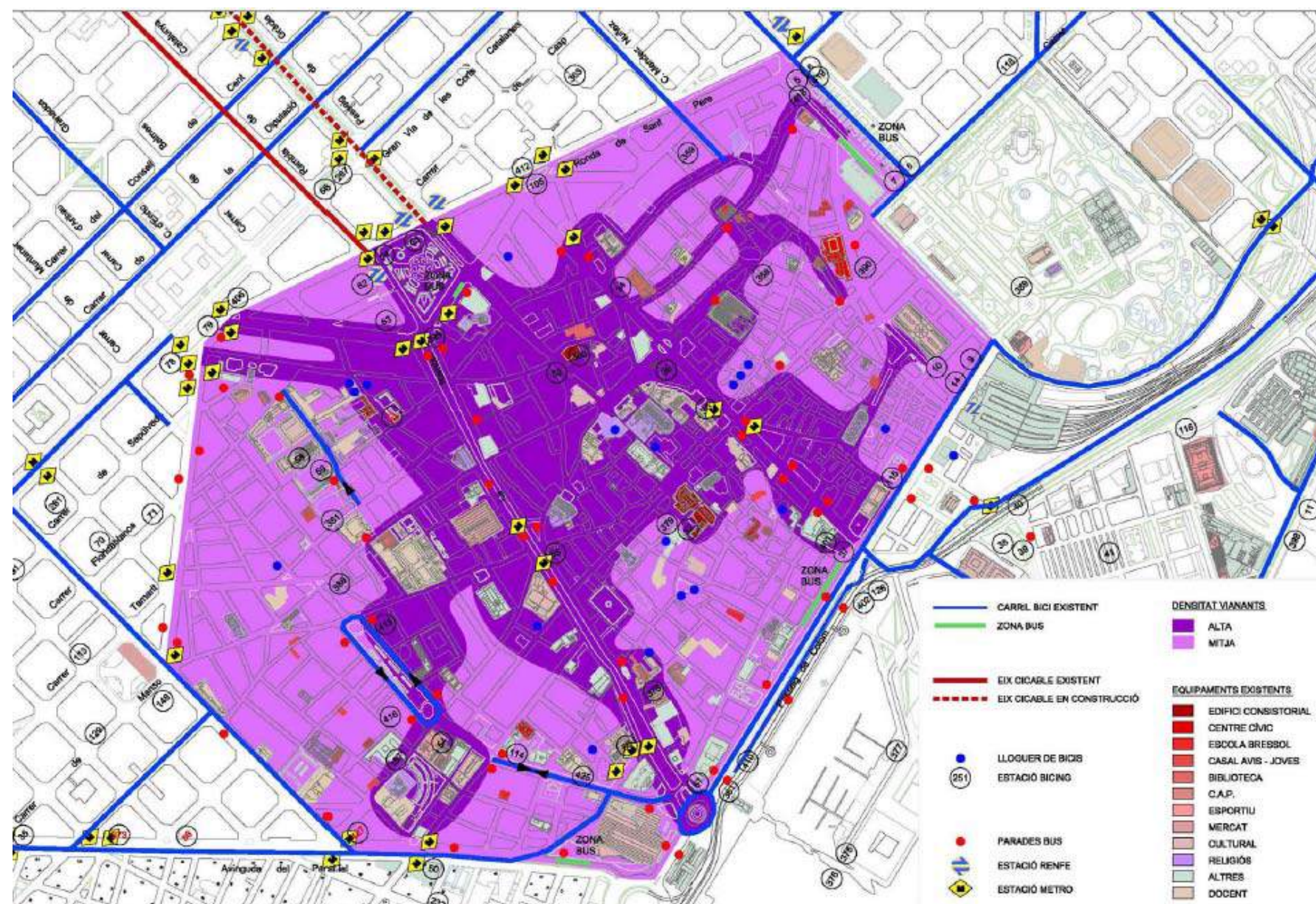


Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

### 3.2.4. Bicicleta

#### 3.2.4.1. Proposta

Figura 29. Xarxa de carrils bici actual i densitat de vianants



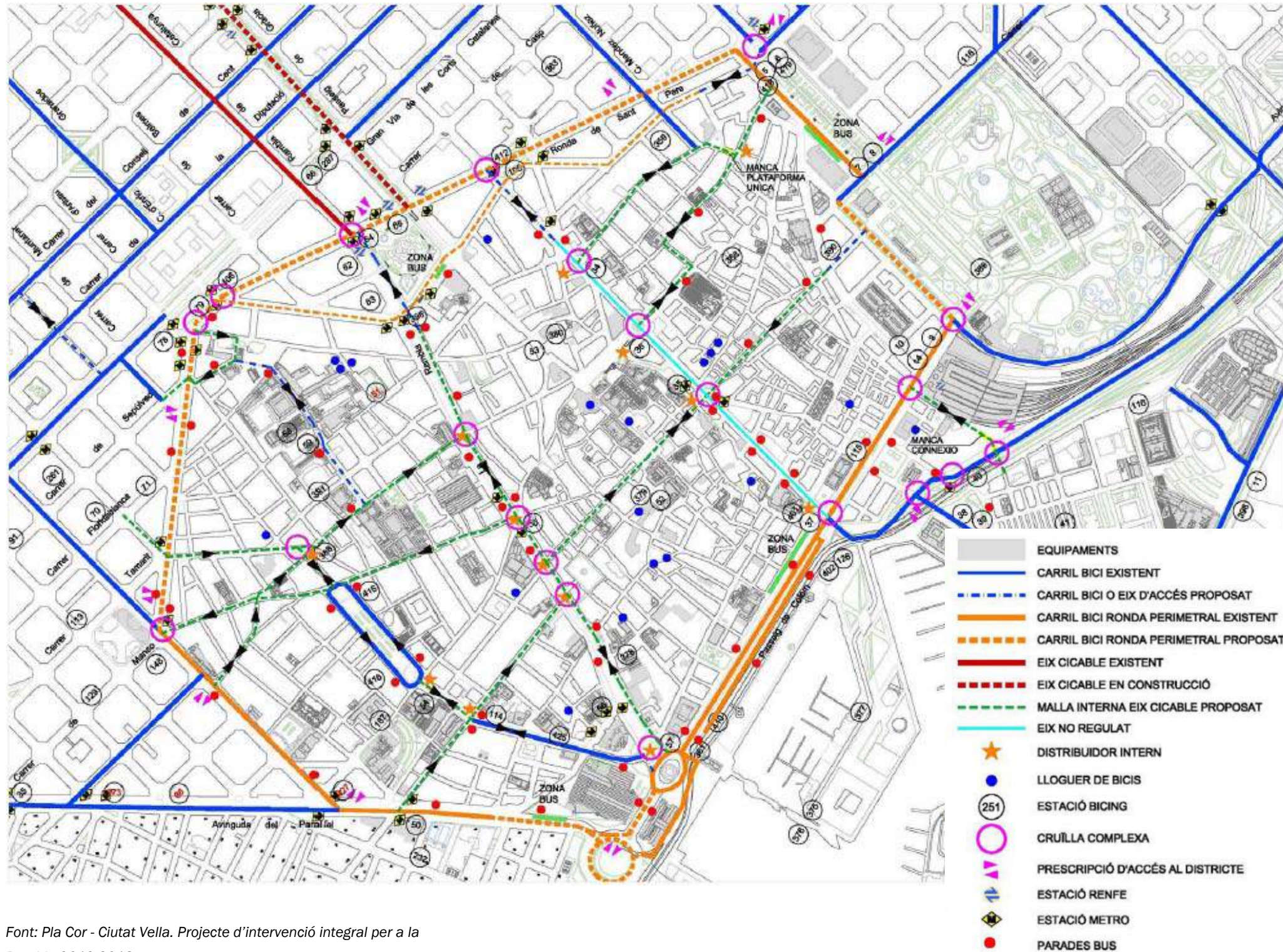
Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

- Es proposa una malla interna que configuri els itineraris de bicicletes al districte de Ciutat Vella, que es concretarà a nivell de detall en un estudi i/o projecte.
- Les Rambles han de ser un vial de pas per les bicicletes, dins de la solució global per la secció d'aquest carrer.
- Es planteja l'estudi de la Via Laietana com itinerari de bicicletes dins de la solució global per la secció d'aquest carrer.
- Es proposa un distribuïdor perimetral, ja existent en algunes parts, que es concretarà a nivell de detall en un estudi i/o projecte amb les adaptacions i millores necessàries dels trams existents així com de la implantació d'un itinerari.

La proposta contempla les Rambles com a nou eixos ciclable de doble sentit:

- Ronda perimetral proposada de connexió:
  - Ronda Universitat.
  - Carrer Pelai.
  - Carrer de Fontanelles.
- Malla interna d'eixos ciclables proposada de connexió:
  - Carrer del Carme (sentit Rambles).
  - Carrer Hospital (sentit Rambla del Raval).
  - Carrer Ferran (sentit Via Laietana).
  - Carrer Nou de la Rambla (Rambles).

Figura 30. Proposta de xarxa de carrils bici



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

### 3.2.4.2. **Manca solucionar**

- Ordenar la mobilitat relacionada amb els itineraris de les bicicletes de lloguer turístic.
- Incloure un pla de circulació de tricicles elèctrics de microdistribució de mercaderies, que restringeixi el seu transit a carrers que disposin d'una segregació de vorera amb calçada o una amplada mínima de pas o una regulació temporal, etc.
- Completant el tema dels tricicles, també caldrà regular la circulació de tricicles de transport de persones i altres elements de transport personal com patinets, patins, seaways, etc.

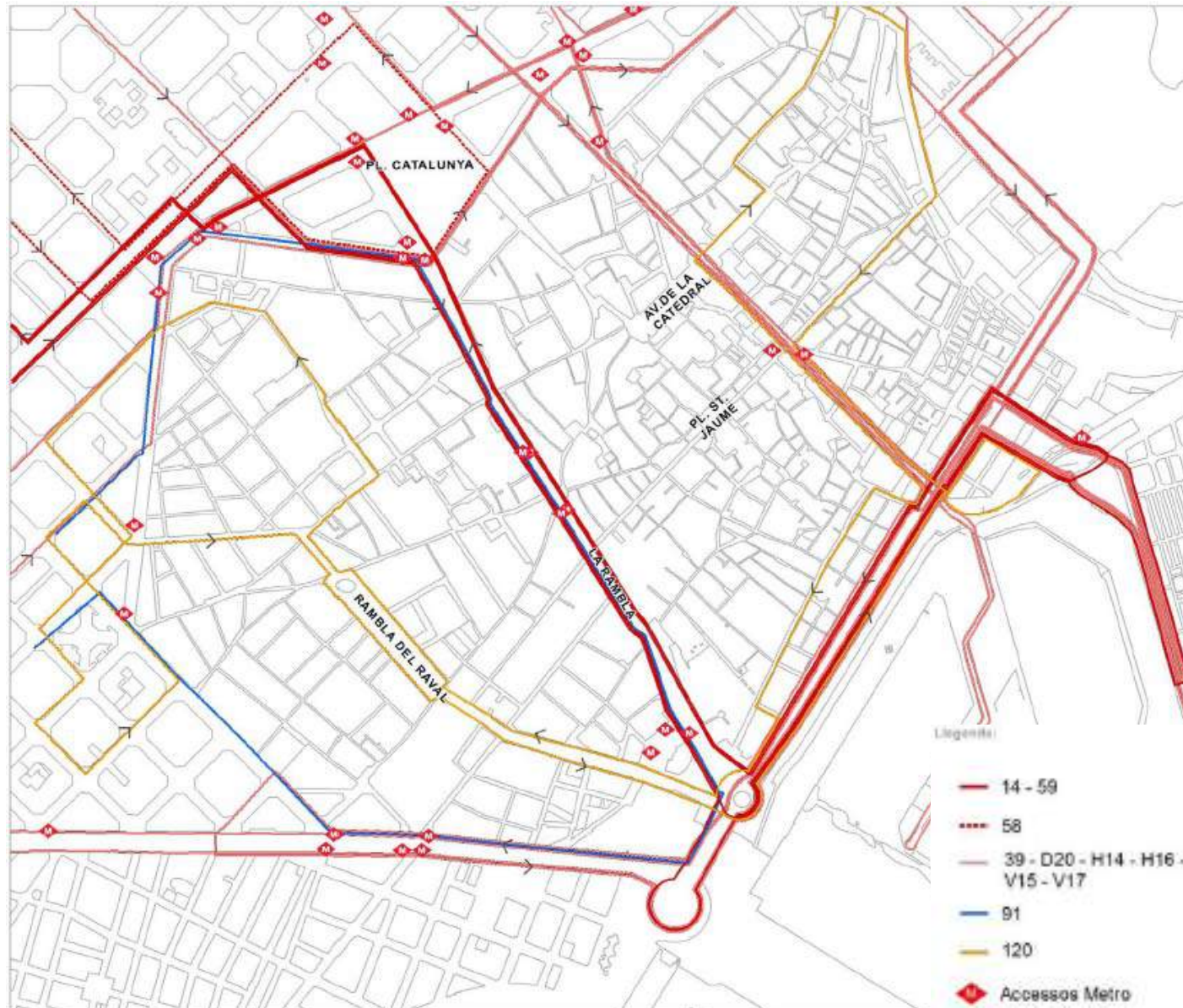
### 3.2.5. **Bus**

#### 3.2.5.1. **Oferta**

Al moment de redacció del Pla Cor circulaven per la Rambla tres línies de ciutat:

- Línia 14: Pla de Palau - Bonanova
- Línia 59: Pg. Marítim - R.M. Cristina
- Línia 91: Rambla - la Bordeta

Figura 31. Línies actuals de transport públic diürn a Ciutat Vella



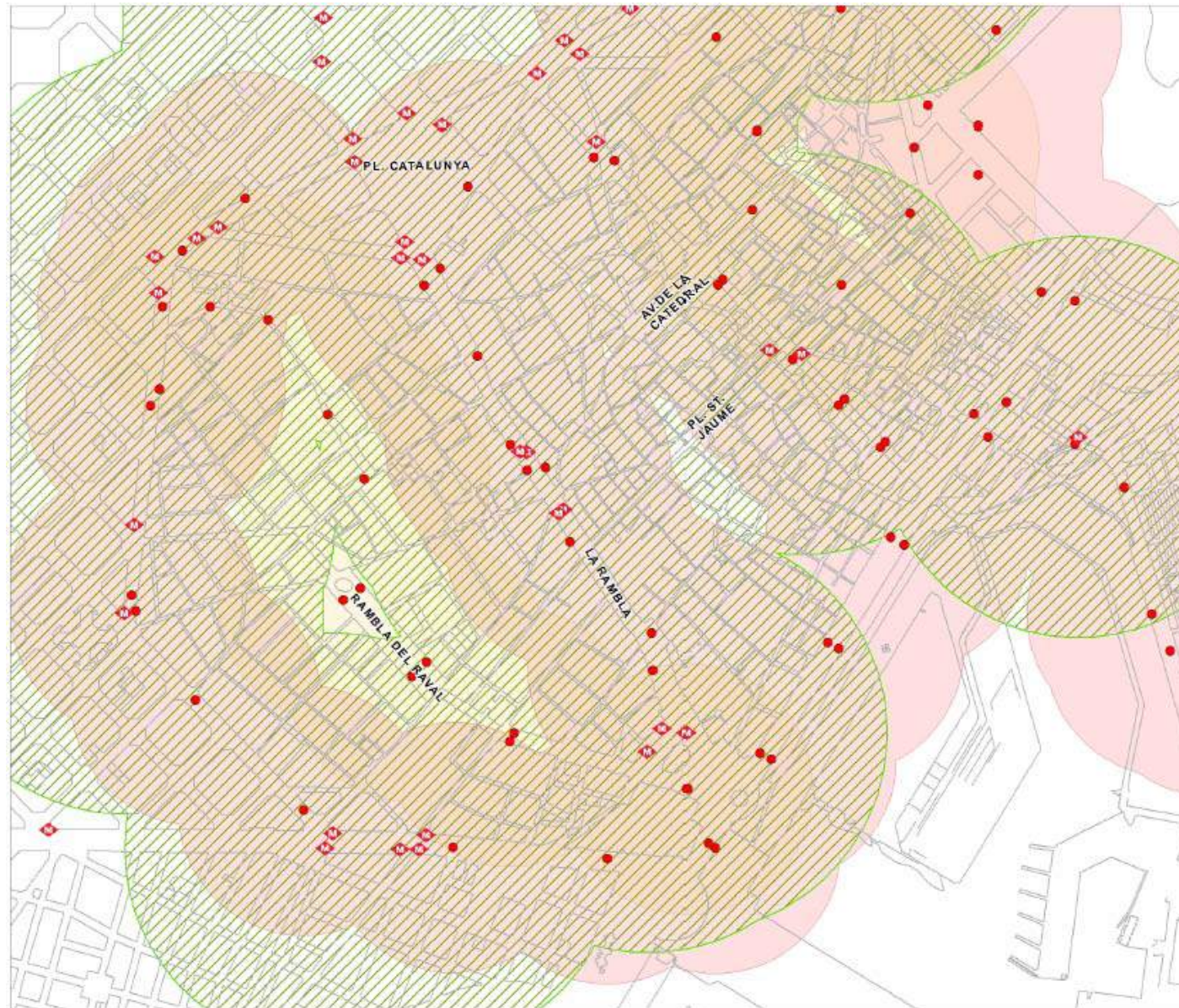
Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

Figura 32. Línies actuals de transport públic nocturn a Ciutat Vella



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

Figura 33. Àrea d'influència del transport públic al Districte de Ciutat Vella

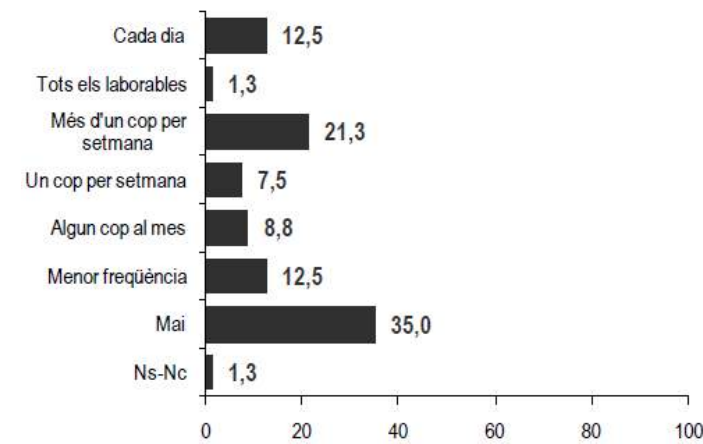


Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

### 3.2.5.2. Demanda

L'estudi sociològic de la Rambla posa de manifest que al voltant del 40% dels residents de la Rambla fan ús dels autobusos que passen per la Rambla com a mínim un cop per setmana.

Ús dels autobusos que passen per La Rambla  
Font: Enquesta / Base: 80 entrevistes



### 3.2.5.3. Conclusions

El Pla conclouïa que, després d'explorar les alternatives de xarxa de transport públic es podia comprovar com, sigui quina fos la solució adoptada per la secció de la Rambla, hi havia diferents possibilitats de xarxa d'autobús tant amb línies passant per la Rambla com sense passar-hi.

### 3.2.5.4. Alternativa al pas del bus per les Rambles

Les línies 14 i 59, que se solapaven en el tram Pla de Palau-Hospital Clínic, de manera que transcorrien juntes pel Pg. de Colom, la Rambla, Ronda Universitat (Pelai), Pl. Universitat, Gran Via i Casanova (Villarroel).

El disseny complet de la Nova Xarxa Bus contemplava dues línies mar-muntanya pendents d'implementar al voltant de Ciutat Vella:

- Línia V11, pel carrer Villarroel de baixada i Urgell-Casanova de pujada (similar a l'actual línia 14), amb final al moll del WTC.
- Línia V13, pel carrer Muntaner de baixada i Aribau de pujada (com l'actual línia 58), amb possibles finals al llarg de l'eix del Passeig de Colom.

Per tant, atès que l'evolució natural de la línia 14 seria cap a la línia V11, en cas de desviar-la caldria fer-ho per l'eix de la Ronda de Sant Pau-Paral·lel.

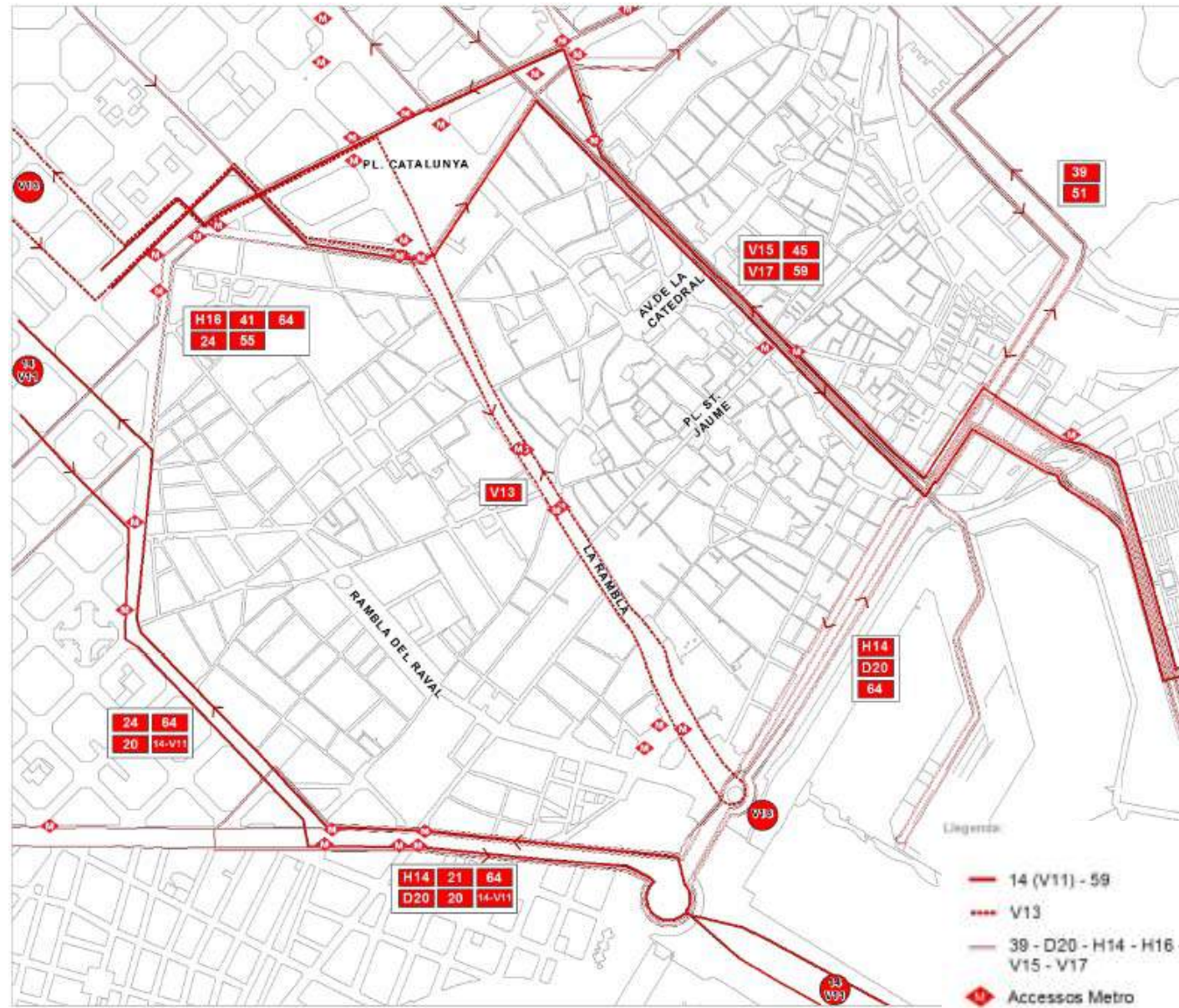
Complementàriament, i ja que la línia 59 és força coincident amb la línia 14, en cas de desviar-la de la Rambla el més congruent seria fer-ho per la Via Laietana.

Finalment, la nova línia V13 tindria tres alternatives:

- Circulació per la Rambla amb final a Colom.
- Circulació per Ronda Sant Antoni, Ronda Sant Pau, Paral·lel i final a Colom, el que equilibraria el sistema amb 2 línies verticals pel Paral·lel (V11 i V13) i 2 línies per la Via Laietana (V15 i V17).
- Circulació per Pl. Catalunya i Via Laietana amb final al Pla de Palau, el que suposaria que 3 línies verticals passessin per la Via Laietana (V13, V15 i V17), cosa que desequilibraria el sistema. A més, tres línies d'alta capacitat passant per la Via Laietana suposaria una alta probabilitat de coincidència entre elles i el trobar fins a tres grans autobusos en cua, amb el necessari disseny d'un carril bus en doble sentit en aquesta avinguda.

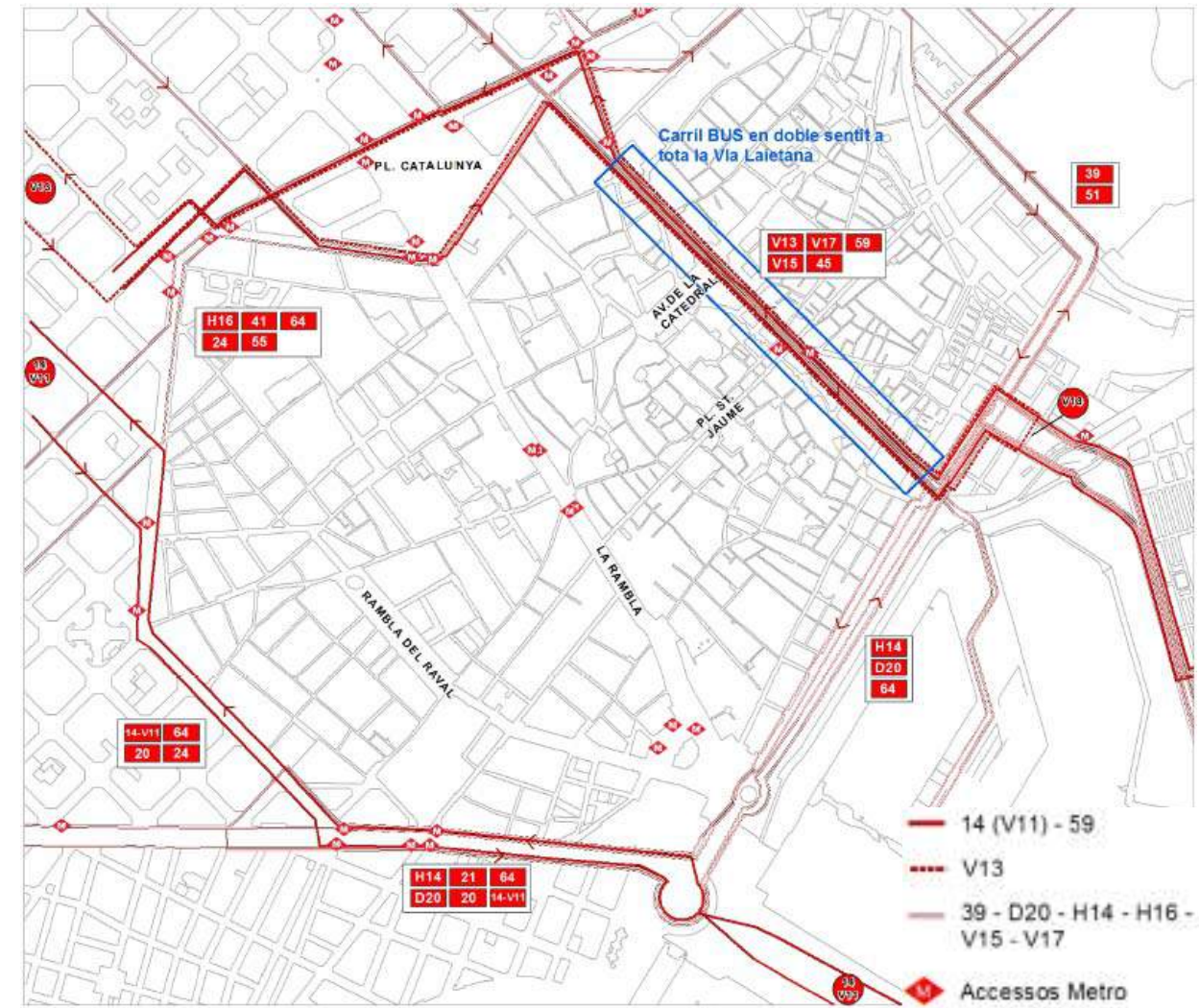
Els mapes que segueixen mostren les tres opcions d'itinerari de la línia V13, la coincidència i complementaritat amb la resta de línies verticals de la Nova Xarxa Bus i el desviament proposat per a les línies 14 i 59.

Figura 34. Proposta de TMB. Autobús de ciutat passant per la Rambla



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

Figura 35. Proposta de TMB. Autobús de ciutat sense passar per la Rambla

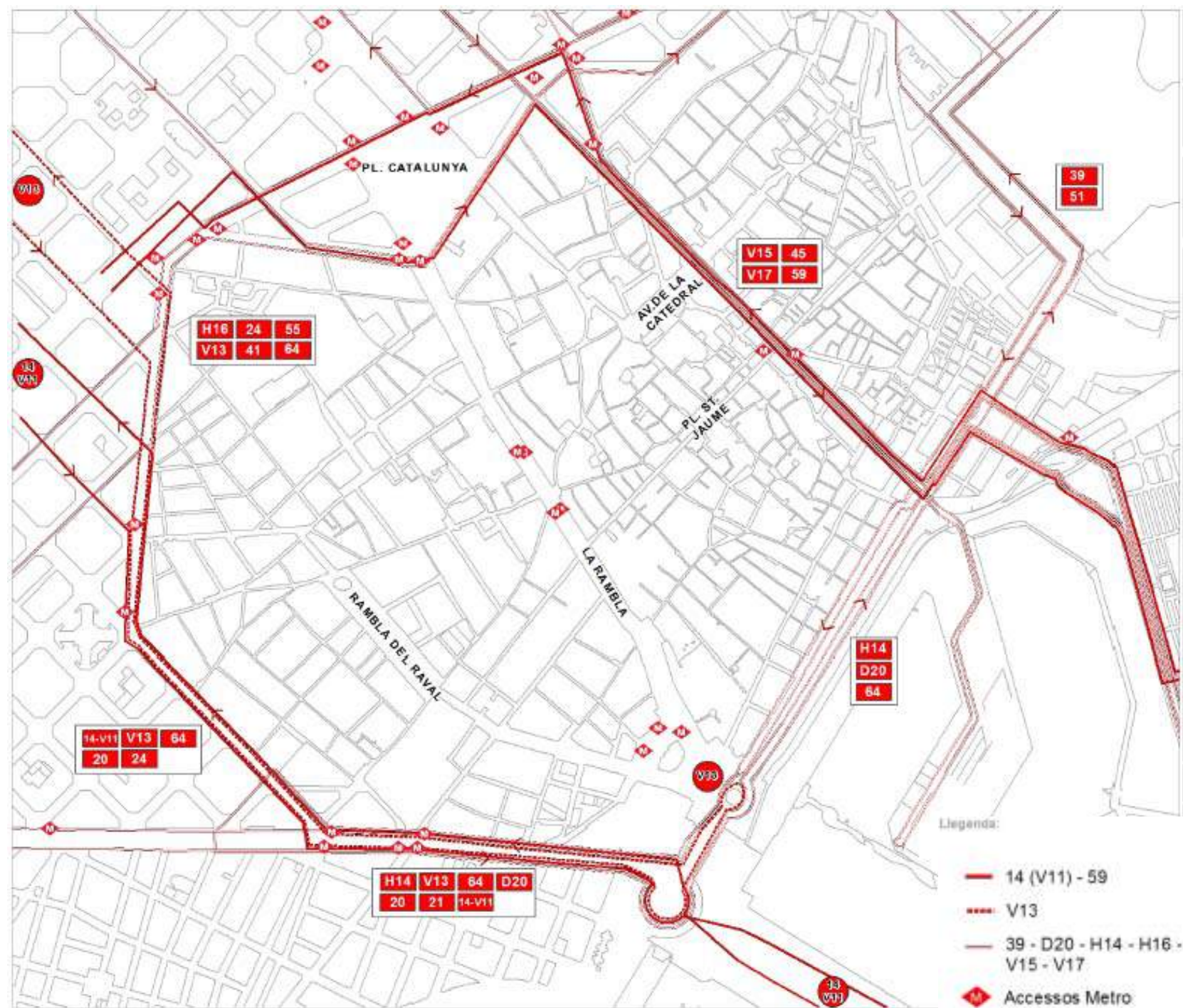


Notes:  
 Aquesta solució implica 1 línia vertical pel Paral·lel i 3 per la Via Laietana, el que desequilibra el servei.  
 L'interval de pas serà de 2' cosa que obliga a construir un carril bus per cada sentit i a eliminar gir a l'esquerra a Via Laietana.  
 La probabilitat de trobar a tres busos en cadena és molt elevada.

Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018



Figura 36. Proposta alternativa. Autobús de ciutat sense passar per les Rambles



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

### 3.2.5.5. Cobertura de transport públic segons alternatives analitzades

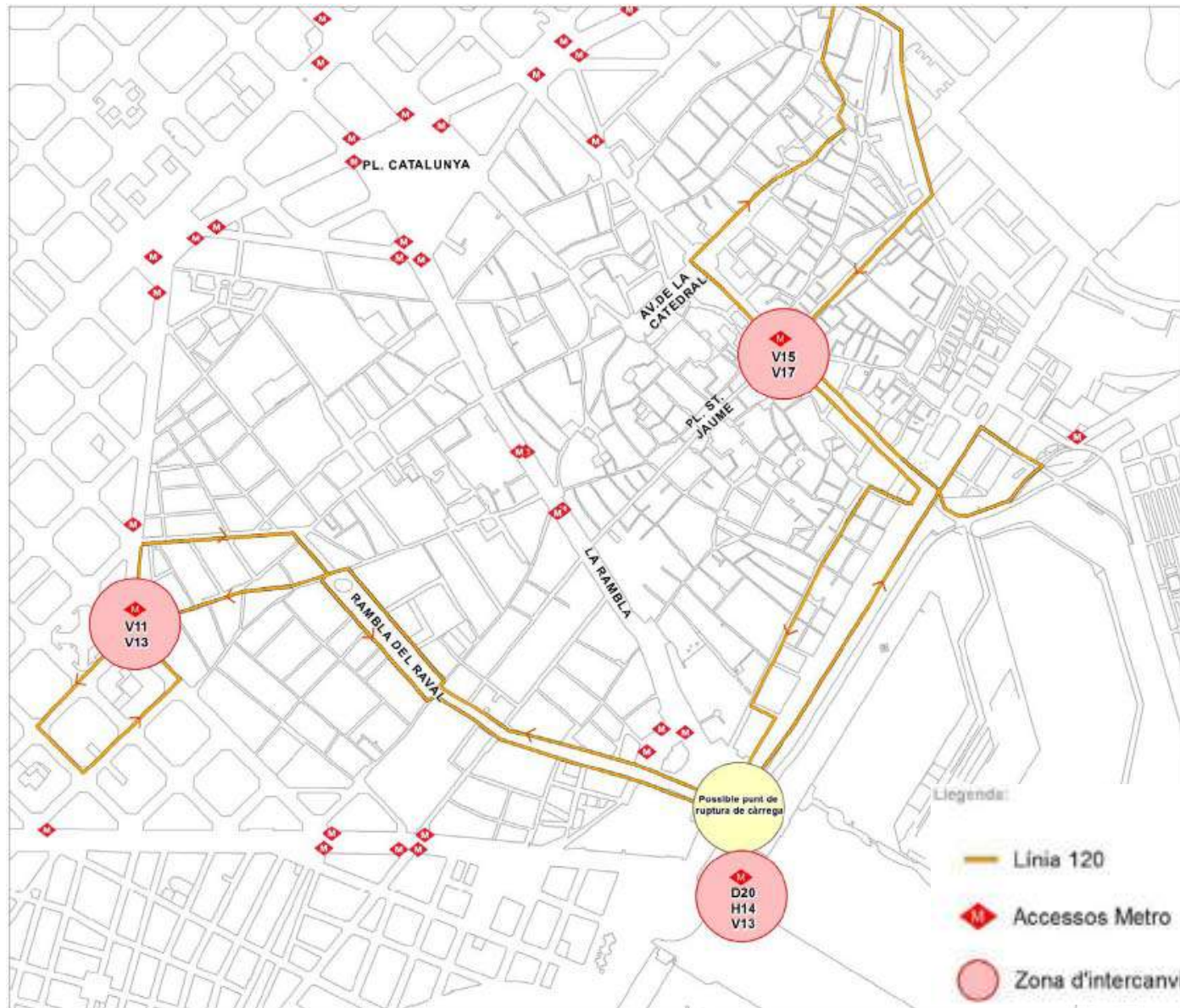
Anàlisi de com queda la situació amb els canvis proposats a la xarxa d'autobús:

Línies 14 i 59 desviades (una per les Rondes i l'altra per la Via Laietana), i línia V13 per la Rambla. Es mantindria la cobertura actual (moment de redacció del Pla):

- Línies 14 i 59 desviades, línia V13 per les Rondes o la Via Laietana, i sense la línia 91 (ni per la Rambla ni pel carrer del Carme-Hospital): apareix una franja desatessa per l'autobús al Gòtic que va de la Rambla fins a la plaça de Sant Miquel i el Call, alhora que abasta des del carrer Canuda fins a més avall d'Escudellers.
- Línies 14 i 59 desviades, línia V13 per les Rondes o la Via Laietana, i línia 91 pel carrer del Carme-Hospital: l'àmbit que queda desatès al Gòtic es redueix respecte de l'anterior i té forma de L, seguint per una banda l'eix del carrer de Sant Domènec del Call allargat fins a Canuda per dalt i la plaça George Orwell per baix, que després prossegueix pel carrer d'Escudellers fins pràcticament la Rambla.

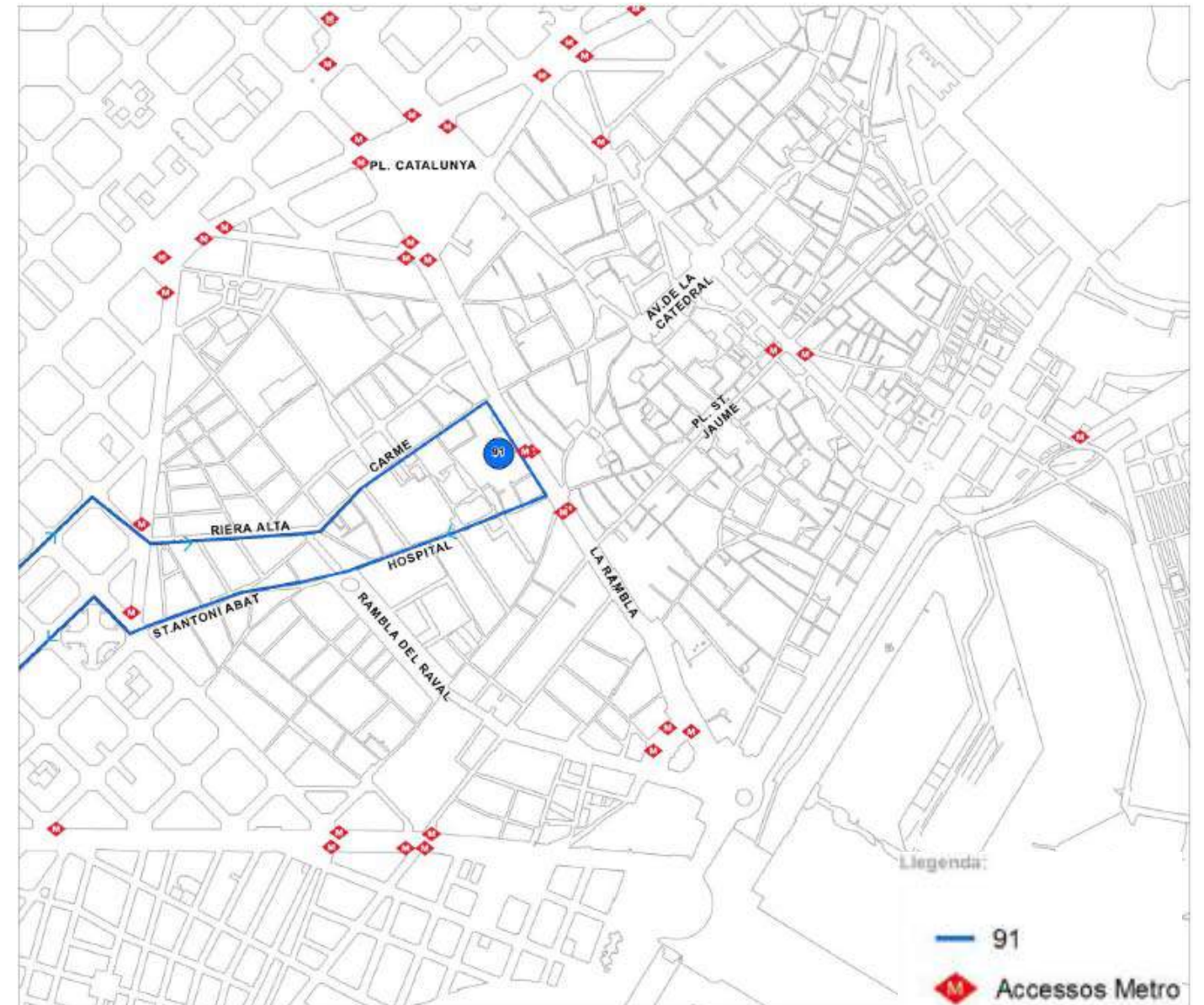
Aquesta major cobertura de la darrera opció s'ha associat a línies de Barri, en tenir la línia 91 una funcionalitat intermèdia entre una línia de barri i una de ciutat.

Figura 37. Proposta d'itineraris de línies d'autobús de barri



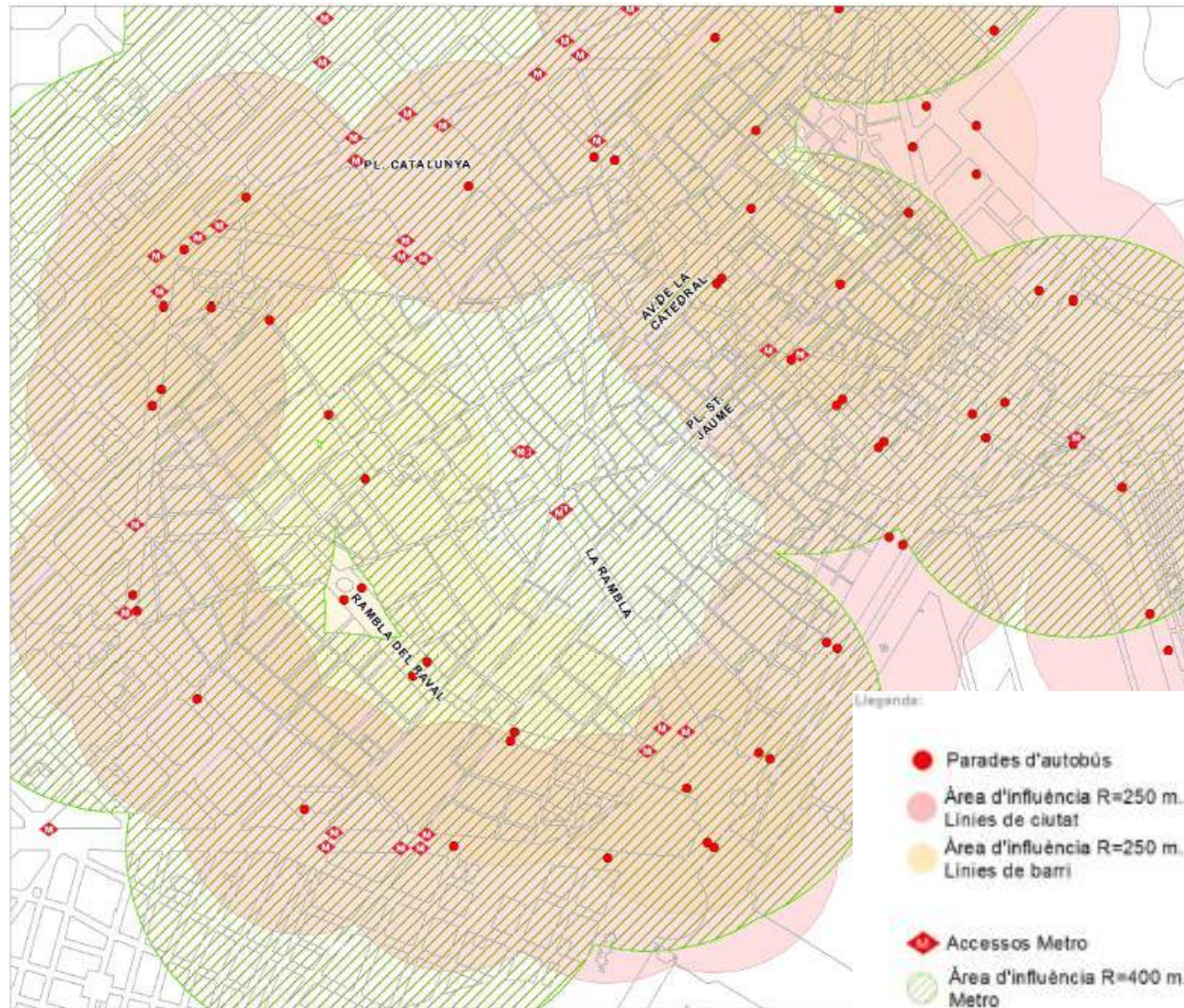
Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

Figura 38. Proposta de línia d'autobús convencional al Raval



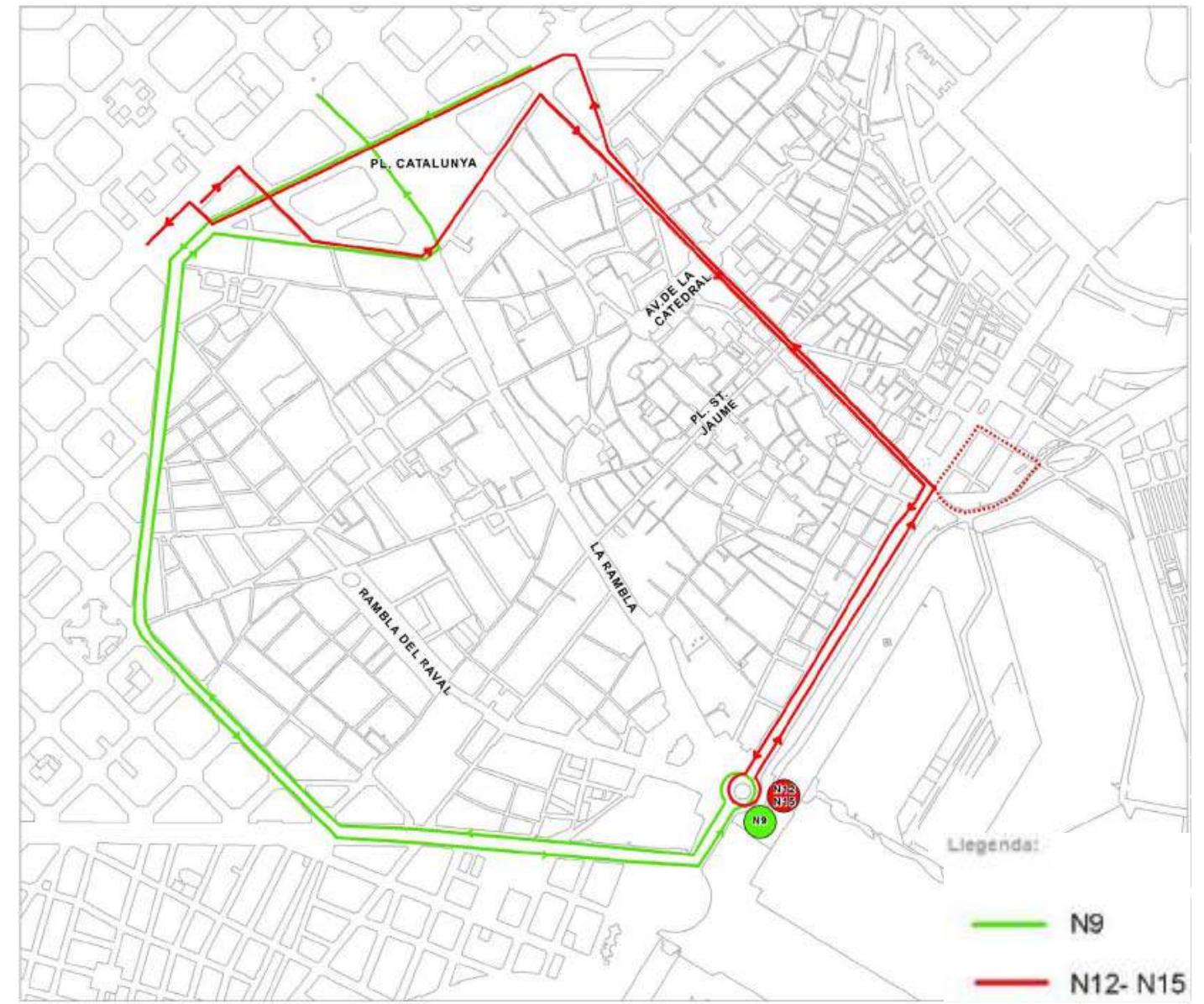
Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

Figura 39. Àrea d'influència del transport públic sense autobusos per les Rambles



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

Figura 40. Proposta de línies nocturnes d'autobús sense passar per la Rambla

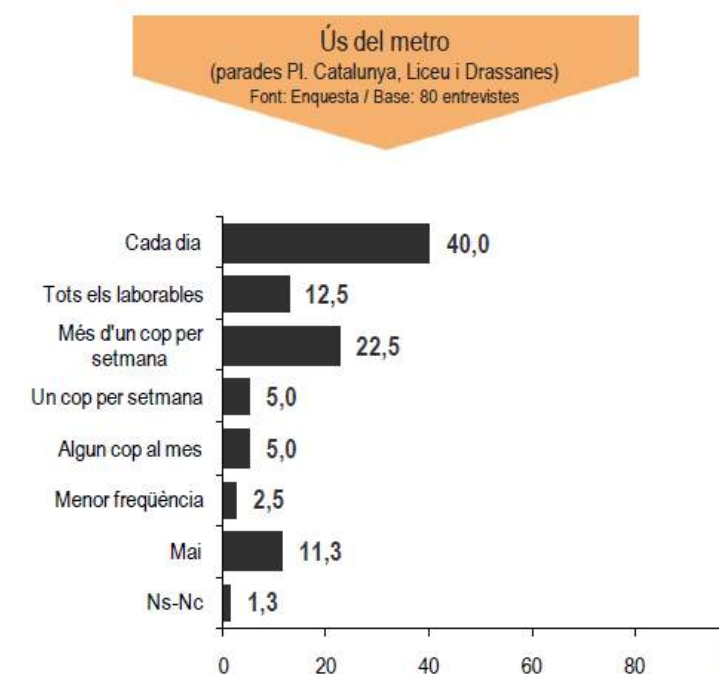


Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

### 3.2.6. Metro

#### 3.2.6.1. Demanda

L'estudi sociològic de la Rambla posa de manifest que el 40% dels residents de la Rambla fan ús dels de les parades de metro que passen per la Rambla com a mínim un cop al dia.



### 3.2.7. Vehicle privat

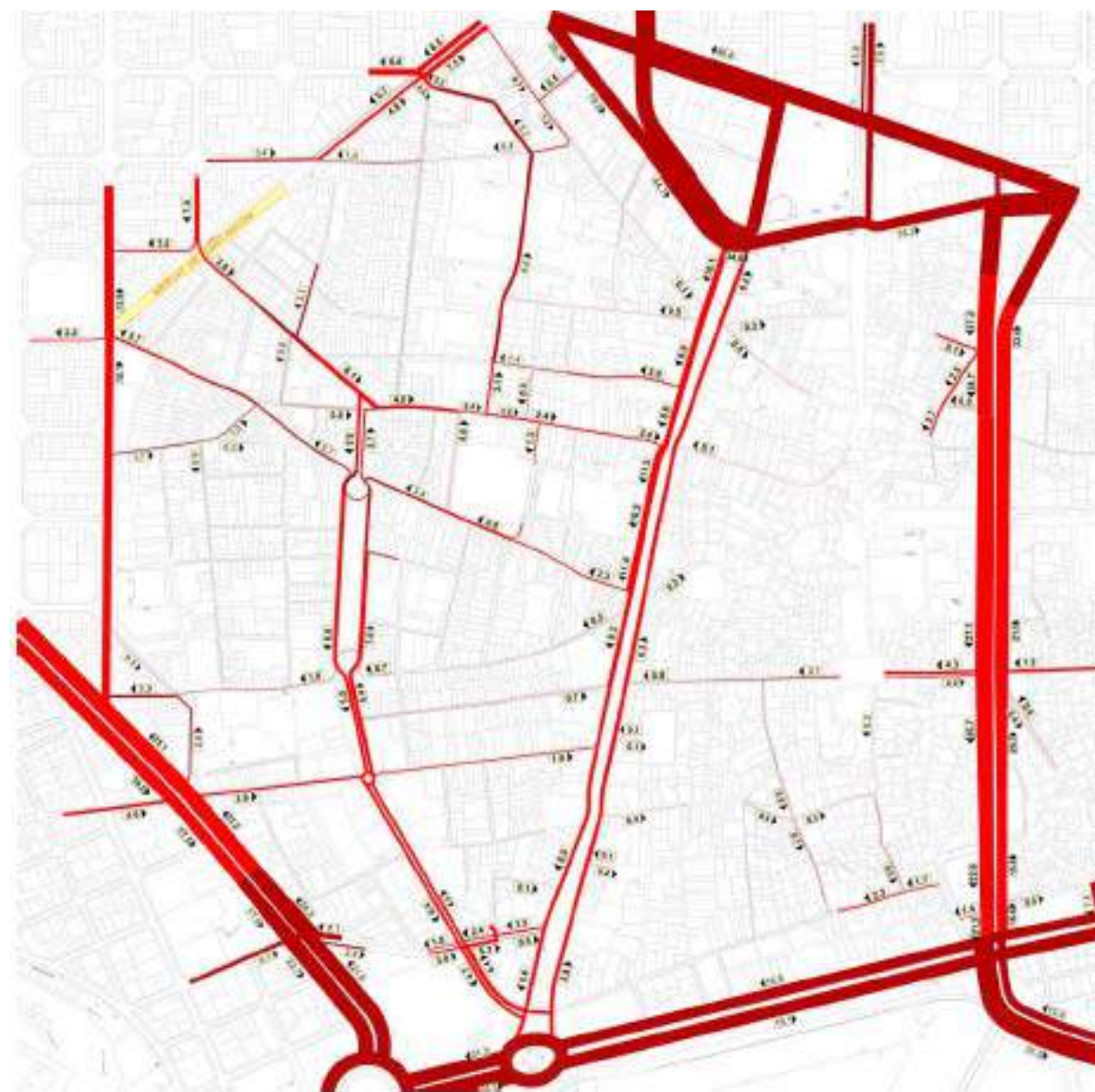
Cada dia creuen el perímetre de l'àmbit d'estudi uns 90.000 vehicles, 45.000 entrant i 45.000 sortint. Per les Rambles entren uns 15.000 vehicles al dia.

El Pla quantifica que el trànsit de pas per les Rambles es del 50% en sentit baixada i del 95% en sentit pujada. Respecte a aforaments realitzats al 2010-2011, el trànsit ha baixat als accessos a l'àmbit d'estudi més d'un 40%.

Al plànol següent es grafia la intensitat mitjana de vehicles en milers durant un dia laborable, el gruix de la línia és proporcional a la intensitat que passa per cada tram. Es pot veure com les vies que tenen

segregació de calçada/vorera són les que canalitzen el trànsit.

Figura 41. IMD en dia laborable a l'àmbit d'influència de les Rambles



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

#### 3.2.7.1. Reflexió general

La funció de la Rambla de pujada és diferent a la de baixada. Per això mateix la intensitat no és simètrica: mentre que la pujada està regulada temporalment i limitada al trànsit de veïns, aparcaments i taxis, la baixada suporta bona part de trànsit de pas (50%), taxis, motos i C/D durant les 24 hores.

Per accedir a la Rambla en sentit pujada no hi ha més remei que accedir per baix o pel carrer Ferran, però el carrer Ferran té una pylona a la Plaça San Jaume i és impossible accedir. La seva IMD és d'uns 5.800 vehicles al dia.

Per accedir a la Rambla en sentit baixada hi ha moltes alternatives:

- Per la mateixa Rambla (tot el dia).
- Pel carrer Tallers (en determinades hores).
- Pel carrer del Carme (tot el dia).
- Pel carrer de l'Unió (tot el dia).
- Pel carrer Nou de la Rambla (tot el dia).
- Pel Portal de Santa Madrona (tot el dia).

Així doncs, els més de 10.000 vehicles al dia que es mouen en sentit baixada (50% de pas) tindrien altres alternatives per arribar a les activitats que es localitzen a l'interior de la Rambla.

Val a dir també que la Rambla no connecta res amb res, cosa que reforça la idea d'acabar amb el trànsit de pas.

Aquest segon tram, és un dels dos únics eixos que creua el districte transversalment (Rambla i Via Laietana), cosa que obliga a bona part de la mobilitat en vehicle motoritzat a utilitzar aquesta via per arribar al cor del districte.

En aquest sentit, la potenciació de la Ronda a Ciutat Vella és una condició fonamental per poder actuar a la Rambla:

- Pla de senyalització de les Rondes de Ciutat Vella i de les entrades al Raval.
- Acabament de l'ocupació de la Ronda Sant Antoni i obertura al trànsit habitual.
- Pla de regulació semafòrica específic per la Ronda.
- La potenciació de la Ronda (Sant Pere, Sant Antoni, Universitat, Sant Pere, Lluís Companys, Pujades, Picasso, Colom ...) juntament amb la potenciació de la mobilitat de baixada per Via Laietana (3 carrils) permetria creuar el districte de sortida cap al mar, realitzant-se la pujada per la zona de ronda.

Al plànol següent es veuen els itineraris bàsics per donar capacitat a la mobilitat mar-muntanya i com la baixada està millor servida que la pujada, cosa que recolza la idea de pacificar la baixada per la Rambla, una pacificació que garanteixi la mobilitat essencial: veïns i serveis 24 hores, regulació C/D, taxis i evitar el trànsit privat de pas.

Figura 42. Itineraris bàsics de vehicles sentit mar i muntanya



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

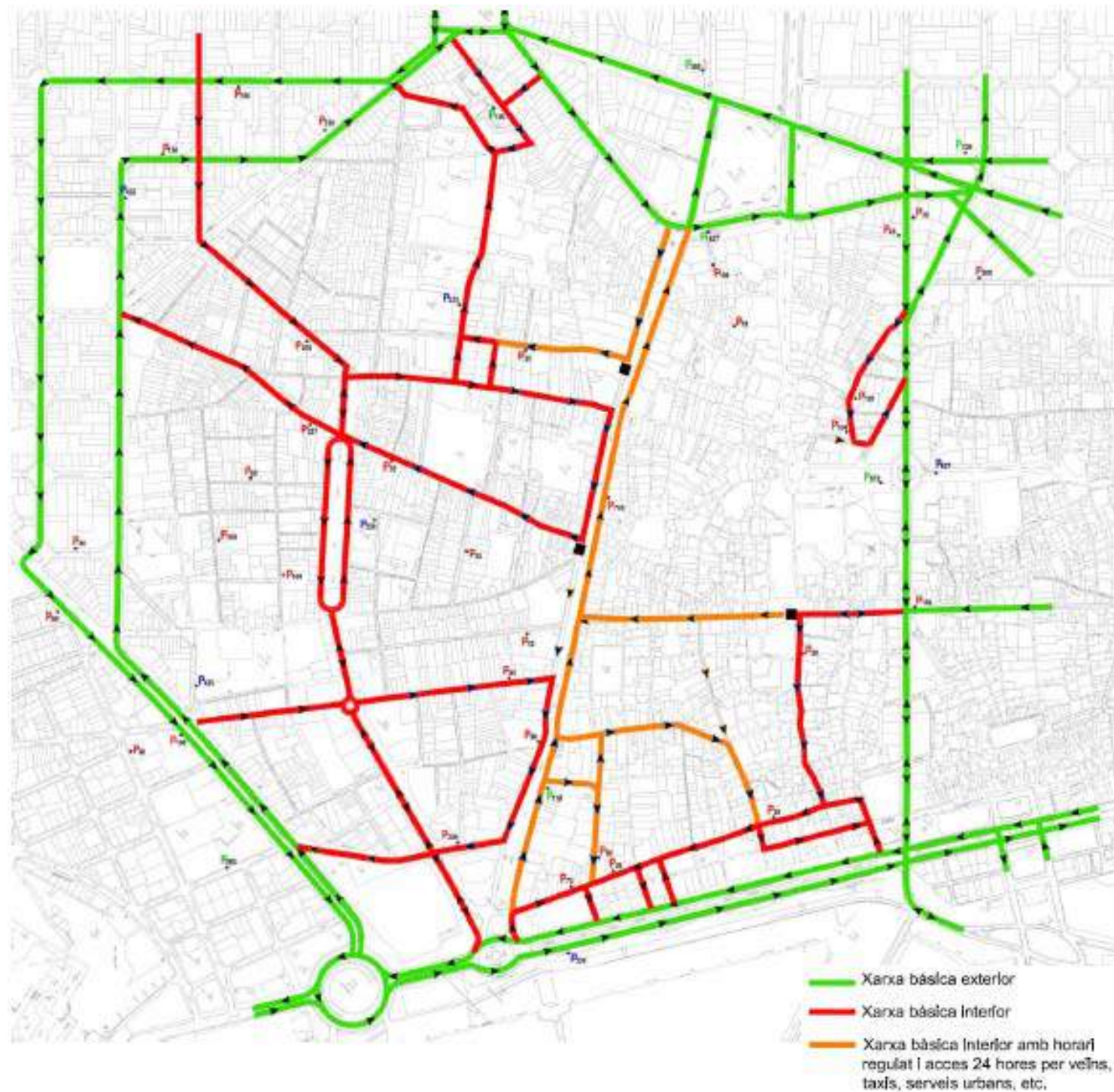
### 3.2.7.2. Proposta per al vehicle privat

Reflexió prèvia:

- Igual que la regulació del trànsit de pujada per la Rambla es realitza amb una càmera de control de matrícules, per coherència tècnica, comprensió i comunicació ciutadana, seria lògic plantejar un sistema semblant pel trànsit de baixada.
- El trànsit a l'eix de pujada no té alternatives a l'entrada i sortida per la mateixa Rambla. El Gòtic no té vies alternatives reals per arribar a la Rambla, així que el trànsit autoritzat que entra a la Rambla per baix ha de sortir per dalt.
- El trànsit a l'eix de baixada sí té alternatives, pel que es factible evitar el trànsit que entra per dalt i surt per baix a determinades hores.
- Les entrades controlades a la Rambla podrien permetre arribar a determinats trams durant tot el dia i evitar el pas per determinats trams de la Rambla durant unes hores.
- Evitar el pas de vehicles durant unes hores a determinats trams de la Rambla permetria alliberar uns espais molt potents urbanísticament, permetent millorar realment la relació de la Rambla amb el vianant, ja sigui veí de la ciutat, visitant o turista.

Jerarquia viària i període de regulació: a l'interior de l'àmbit d'estudi existeixen dos tipologies de vies bàsiques per la circulació del trànsit privat, les vermelles, que són imprescindibles per garantir la mobilitat durant les 24 hores i les taronges, que són primàries tot i que és possible restringir la circulació dels vehicles privats durant algunes franges horàries.

Figura 43. Jerarquia viària i període de regulació



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

Punt de regulació dels accessos a les Rambles:

El sistema de regulació proposat permet gestionar el trànsit amb un esquema de circulació pràcticament idèntic al de la situació actual.

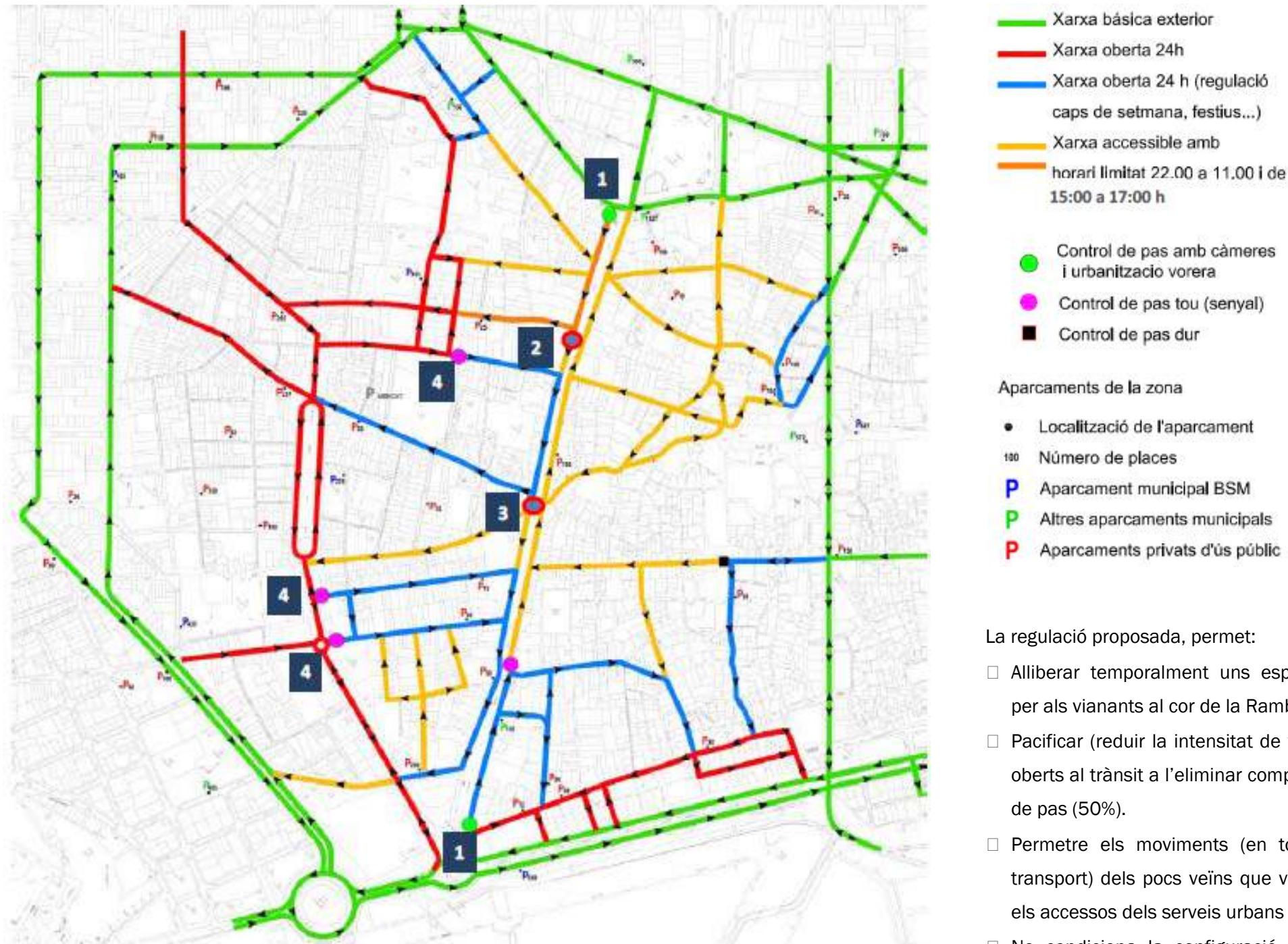
El sistema de control s'inicia al mateix temps a totes les portes. A l'inici del període de regulació s'activen les càmeres (1) i es pugen les pilones (2 i 3), la senyalització vertical (4)

indica l'entrada a una zona especialment sensible i els períodes de regulació establerts per la Direcció de Serveis de Mobilitat com dies especials, on no es podrà circular excepcionalment.

Els punts de regulació (1 a 6), filtrarien el trànsit en determinades franges horàries.

- Punt 1: Control d'accessos amb càmera durant el període de regulació. En aquest punt es planteja la mateixa gestió que s'està fent a la pujada de Rambla, la única diferència és que la Rambla es podria creuar de pujada però no de baixada.
- En aquest punt, la urbanització de la porta no ha de convidar a entrar a la Rambla de baixada.
- Punt 2 i 3: Control de pas amb piona o urbanització que impedeixi el pas en determinades hores.
- Punts 4: Control de pas amb senyalització vertical i horitzontal d'entrada a zona de vianants.

Figura 44. Punt de regulació dels accessos a les Rambles



Font: Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018

La regulació proposada, permet:

- Alliberar temporalment uns espais molt valuosos per als vianants al cor de la Rambla.
- Pacificar (reduir la intensitat de vehicles) als trams oberts al trànsit a l'eliminar completament el trànsit de pas (50%).
- Permetre els moviments (en tots els modes de transport) dels pocs veïns que viuen a la Rambla i els accessos dels serveis urbans de la ciutat.
- No condiciona la configuració final de la secció transversal de la Rambla.

#### 4. Conclusions i visió de futur

Existeixen diversos factors que apunten a la necessitat de modificar els patrons de mobilitat que es donen avui en dia a les Rambles, amb la voluntat, d'una banda de reduir l'excessiva contaminació existent (atmosfèrica i acústica) i el volum d'accidents amb víctimes causats pels vehicles i, d'altra banda dotar de nou a les Rambles d'una centralitat i d'un atractiu que permeti recuperar aquest passeig tant emblemàtic als seus residents i al conjunt de la ciutadania barcelonina. En aquest sentit, cal estimular aquelles activitats quotidianes que permetin fer més habitable el barri, posant en valor la història i la singularitat de l'espai.

Pel que respecte a la mobilitat, es posa de manifest que cal disminuir de manera notable el trànsit de vehicles motoritzats i millorar les condicions de desplaçament dels vianants, que representen en l'actualitat al voltant del 90% dels usuaris del passeig i de les vies adjacents.

L'ampliació de les voreres laterals és inqüestionable ja que existeixen diversos trams excessivament estrets. Tenint en compte l'arbrat i la secció existent, sembla inevitable plantejar a priori, d'una banda la reducció a un únic carril de circulació de vehicles per sentit i, d'altra banda, la supressió de places d'estacionament en vorera i en calçada. Caldrà estudiar, a la vegada, si l'oferta d'aparcament es pot reubicar en aparcaments públics i privats del Gòtic i del Raval.

Per la seva banda, s'evidencia la necessitat d'esponjar el passeig central de les Rambles, les connexions a peu als extrems i la necessitat de millorar els encreuaments per a vianants que comuniquen el passeig amb els carrers adjacents, de connexió amb els costats Gòtic i Raval, i analitzar la idoneïtat de les

fases semafòriques que a dia d'avui no prioritzen suficientment als vianants. En aquest sentit, cal prestar especial atenció als atropellaments que, durant el darrer any 2016 han representat el 36% dels accidents amb víctimes de la via. Se n'han comptabilitzat 15, la xifra més elevada des de 2010.

La seguretat de les Rambles precisa d'un plantejament de "Smart Space", que permeti optimitzar i fer més segurs tots els desplaçaments, tant de vehicles com de vianants. Cal prioritzar l'accessibilitat i el confort dels desplaçaments a peu, també d'aquelles persones amb mobilitat o visió reduïda, sense oblidar la necessitat d'agilitzar la gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies.

Pel que fa al transport públic, tot l'eix de les Rambles es troba perfectament cobert tant per l'oferta del servei de bus urbà com pel metro.

El 40% dels residents manifesta utilitzar com a mínim un cop per dia el servei de metro. En el cas de l'autobús urbà, si bé és cert que el 40% dels residents manifesta utilitzar com a mínim un cop per setmana el servei, en xifres globals té un ús molt reduït que se situa al voltant de l'1% de la mobilitat d'accés a les Rambles. Tanmateix cal tenir present els problemes peculiars que té aquest servei en l'eix de les Rambles. La velocitat comercial de l'autobús és molt poc eficient (de l'entorn dels 12km/h.) i té una convivència difícil i perillosa amb la circulació de bicicletes per la calçada, que s'agreuja en cruïlles, també per la cohabitació amb taxis, turismes, motocicletes i altres vehicles mòbils. Per que fa al servei de metro, que també dona cobertura a tot l'eix de les Rambles

En l'actualitat, molts dels vehicles que circulen per les Rambles són vehicles de pas amb origen i/o destinació fora del barri. L'eliminació o reducció del volum d'aquests vehicles, així com l'eliminació de places

d'estacionament difícilment implicarà una millora en fluïdesa del servei del bus, ja que cal també tenir present que la reducció de la mateixa calçada i la millora dels encreuaments per permetre un millor confort als vianants, incrementarà el grau de pacificació de la via.

Resulta molt interessant l'anàlisi d'alternatives que fa el *Pla Cor - Ciutat Vella. Projecte d'intervenció integral per a la Rambla 2012-2018*, vigent en l'actualitat, pel que fa a diferents escenaris futuribles de mobilitat, mantenint i prescindint la circulació del bus per les Rambles. També la proposta de regulació del trànsit d'accés rodat.

Finalment, pel que fa a disseny del passeig, caldrà repensar l'espai per fer-lo més versàtil, sense perjudicar en cap cas a la seguretat de la via, apostant per la "Visió Zero accidents".







# AVANTPROJECTE\_ÍNDEX DE PLÀNOLS

## A. ANÀLISI MORFOLÒGICA FÍSICA

### 01. PLANTA DE CONJUNT\_ ESPAIS LLIURES

### 02. PLANTA ESTAT ACTUAL

### 03. PLANTA DE CONJUNT\_DEFINICIÓ D'UNITATS PAISATGÍSTIQUES

03.01	Planta de conjunt	1/2000	2A3
03.02	Canaletes	1/500	1A3
03.03	Santa Anna / Tallers	1/500	1A3
03.04	Pintor Fortuny	1/500	1A3
03.05	Portaferrissa / Carne	1/500	1A3
03.06	Mercat de la Boqueria	1/500	1A3
03.07	Pla de l'Os	1/500	1A3
03.08	Plaça Reial	1/500	1A3
03.09	Plaça del teatre	1/500	1A3
03.10	Santa Mònica	1/500	2A3
03.11	Colom	1/500	2A3

### 4. PLANTA DEFINICIÓ GEOMÈTRICA I ALTIMETRIA

04.01	Planta general Acotada	1/2000	2A3
04.02	Canaletes	1/500	1A3
04.03	Santa Anna / Tallers	1/500	1A3
04.04	Pintor Fortuny	1/500	1A3
04.05	Portaferrissa / Carne	1/500	1A3
04.06	Mercat de la Boqueria	1/500	1A3
04.07	Pla de l'Os	1/500	1A3
04.08	Plaça Reial	1/500	1A3
04.09	Plaça del teatre	1/500	1A3
04.10	Santa Mònica	1/500	2A3
04.11	Colom	1/500	2A3

### 5. ALTIMETRIA

05.01	Seccions transversals	1/2000	26A3
05.02	Perfil longitudinal	1/500	7A3
05.03	Perfil longitudinal	1/1000	4A3

## 6. OCUPACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

### Activitats

06.01	Planta distribució elements fixes i temporals: Quioscs, terrasses, fires, pintors, estàtues humanes	1/1000	4A3
06.02	Detalls de posició sistemàtics o singulars + fotografies	1/200	5A3
06.03	Documentació gràfica i fotogràfica: Antecedents	1/4000	1A3

### Mobiliari

06.04	Planta distribució de mobiliari	1/1000	4A3
06.05	Detalls de posició sistemàtics o singulars + fotografies	1/200	3A3
06.06	Documentació gràfica i fotogràfica: Antecedents	1/4000	1A3

## 7. ARBRAT

07.01	Planta general Estat de l'arbrat i espècies	1/1000	4A3
07.02	Arbrat_Planta tipus d'arbrat	1/1000	4A3

## 8. PAVIMENTS

08.01	Planta general estat actual	1/1000	4A3
08.02	Planta detall àmbits característics + fotografies	1/500	12A3
08.03	Documentació gràfica i fotogràfica: Antecedents	1/4000	1A3

## 9. ENLLUMENAT

09.01	Planta general estat actual	1/1000	4A3
09.02	Documentació fotogràfica		2A3
09.03	Enllumenat_façanes		1A3

## 10. ARQUITECTURA DE LA RAMBLA

10.01	Edificis catalogats i protegits. (BCIL/BCIN). Planta.	1/2000	2A3
10.02	Façanes. Costat Gòtic (ETSAB 1987)	1/500	6A3
10.03	Façanes. Costat Raval (ETSAB 1987)	1/500	6A3
10.04	Façanes. Costat Gòtic (Estanislau Roca 1987)	1/500	6A3
10.05	Façanes. Costat Raval (Estanislau Roca 1987)	1/500	6A3
10.06	Façanes. Costat Gòtic (Estat actual)	1/500	6A3
10.07	Façanes. Costat Raval (Estat actual)	1/500	6A3
10.08	Edificis catalogats i protegits. Fitxes patrimoni.	1/5000	4A3
10.09	Establiments emblemàtics. Fitxes catàleg de protecció.	1/5000	2A3
10.10	Elements d'especial interès (fonts-paviments-art).Fitxes	1/5000	2A3
10.11	Equipaments i Edificis Buits. Planta.	1/2000	2A3

## 11. ARQUEOLOGIA DE LA RAMBLA

11.01	Muralla de Barcelona / Refugis. Planta	1/2000	2A3
-------	----------------------------------------	--------	-----

## B. ANÀLISIS MORFOLOGIA DEL SUBSÒL. INSTAL·LACIONS I SERVEIS. ESTAT ACTUAL I PREVISIONS

### B1. ANÀLISIS DE LES INSTAL·LACIONS EXISTENTS I PREVISIONS

01.01	Anàlisi de les instal·lacions existents i previsions		
-------	------------------------------------------------------	--	--

### B2. INSTAL·LACIONS I SERVEIS EXISTENTS

02.01	Planta d'estat actual	1/500	
02.02	Planta d'infraestructura de metro	1/500	
02.03	Planta xarxa de clavegueram	1/500	
02.04	Planta xarxa d'electricitat de baixa tensió	1/500	
02.05	Planta xarxa d'electricitat de mitja tensió	1/500	
02.06	Planta xarxa d'aigua potable	1/500	
02.07	Planta xarxa de gas	1/500	
02.08	Planta xarxa d'enllumenat	1/500	
02.09	Planta xarxa de telefonia	1/500	
02.10	Planta xarxa d'Ono	1/500	
02.11	Planta xarxa de fibra òptica	1/500	
02.12	Planta xarxa de fibra òptica per clavegueram	1/500	
02.13	Planta xarxa de semàfors, càmeres CCTV i WI_FI	1/500	

## C. MOBILITAT

01	Accessibilitat peatonal	1/1000	4A3
02	Vehicles privats	1/100	4A3
03	Transport públic	1/1000	4A3
04	Localització d'accidents	1/1000	4A3
05	Anàlisi per àmbits	1/500	12A3



## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

## A. Anàlisi morfologia física

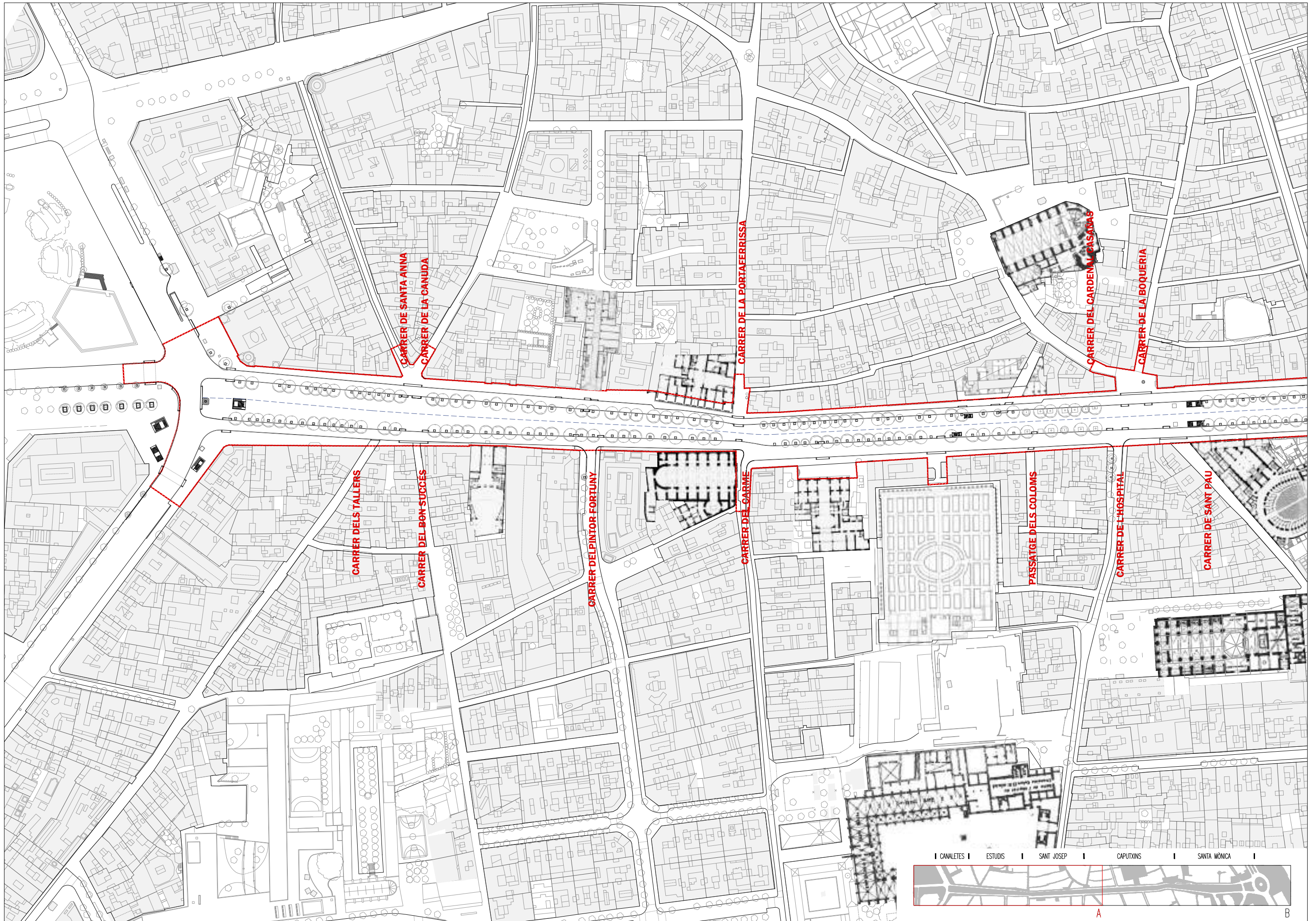


## **BLOC 2:**

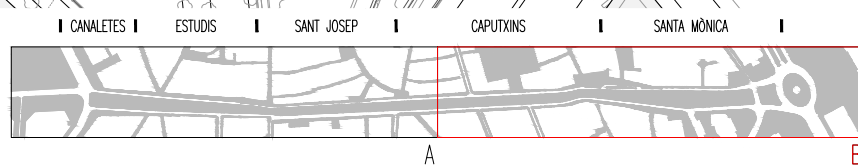
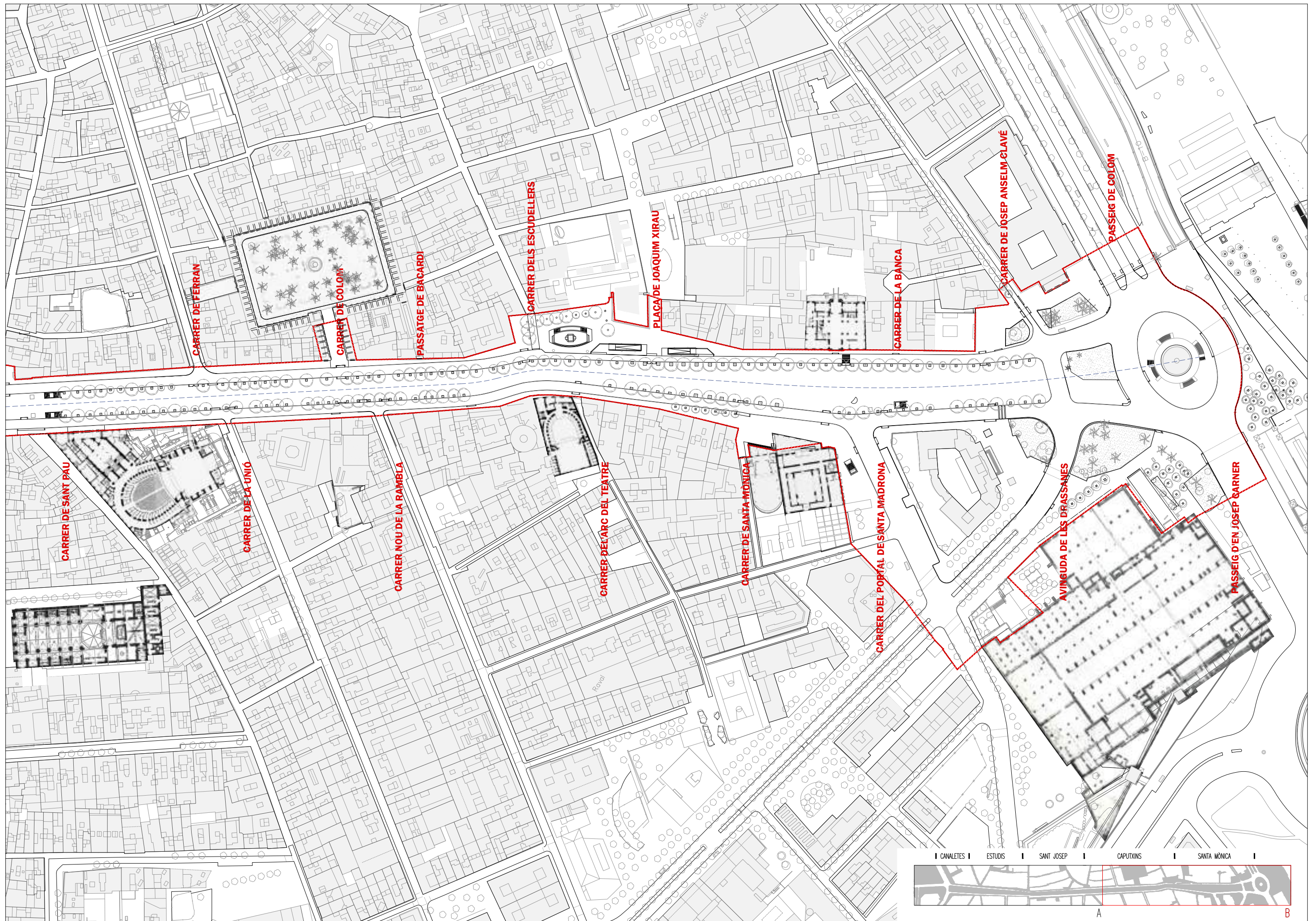
# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



## A. Anàlisi morfologia física







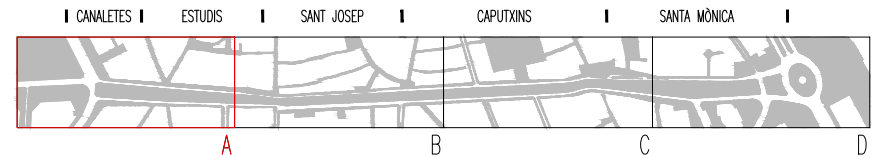
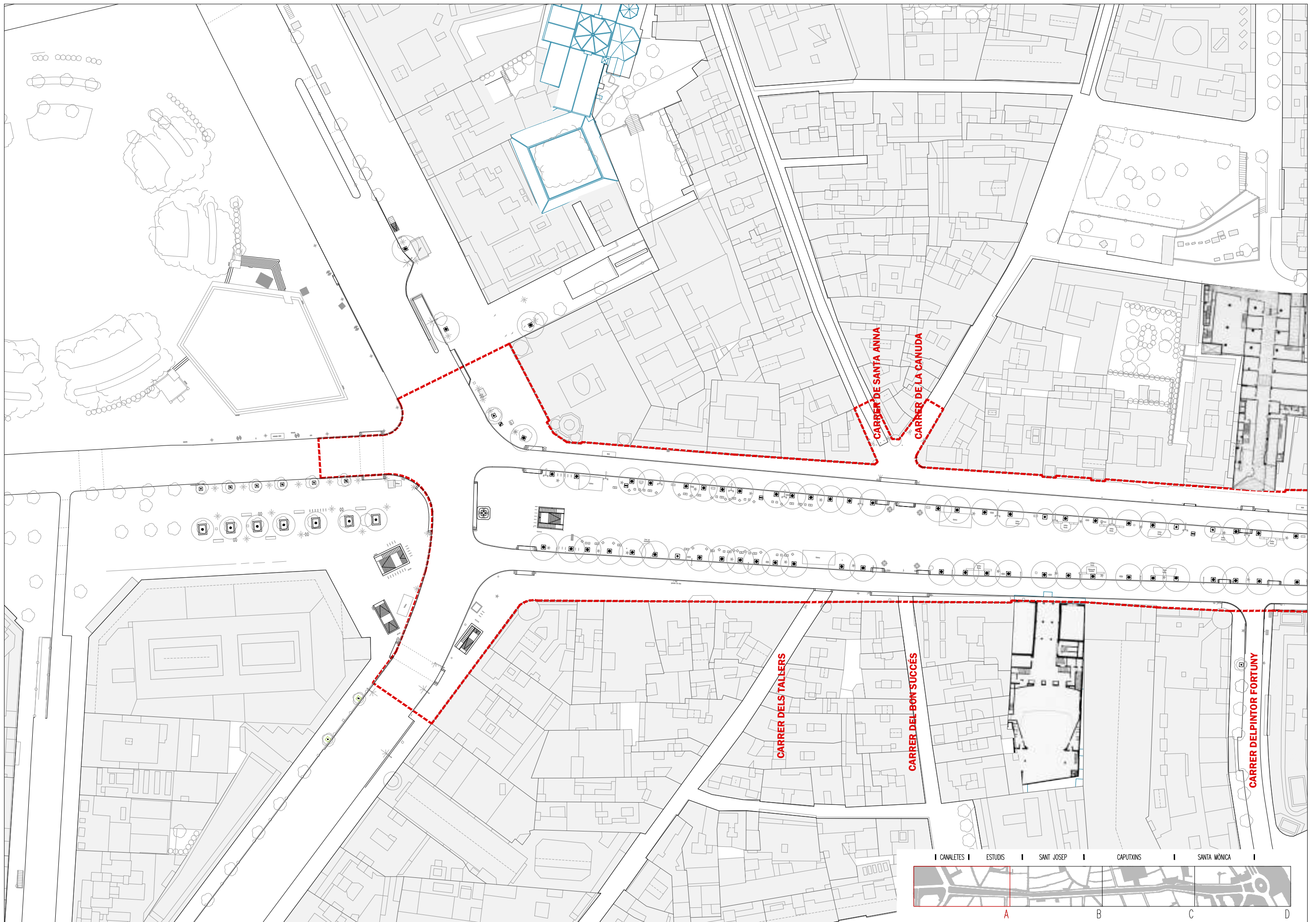


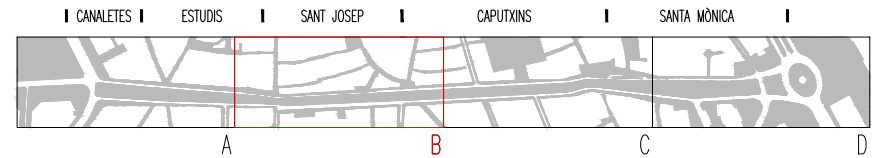
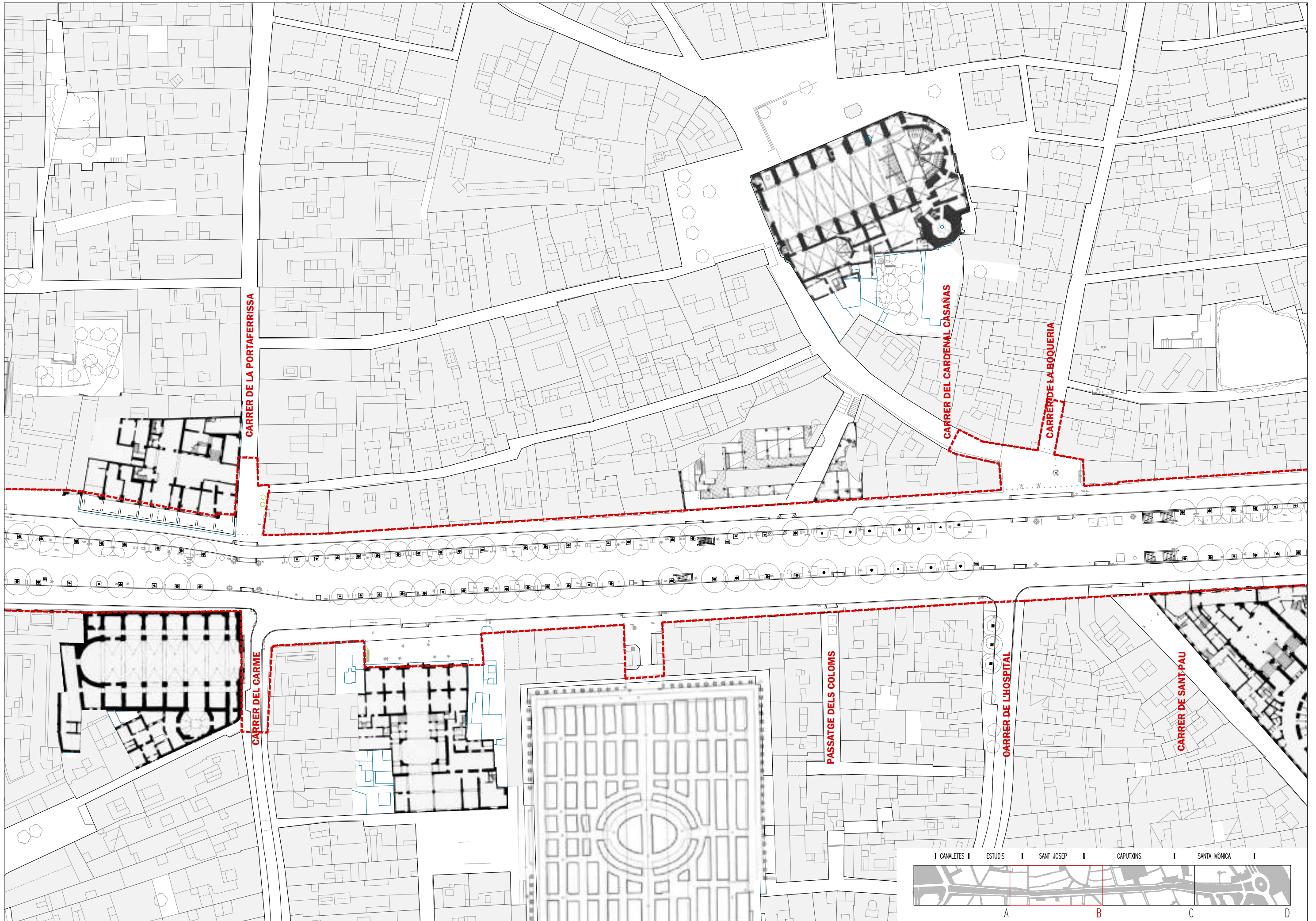
## **BLOC 2:**

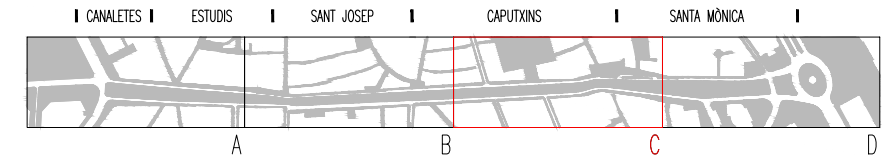
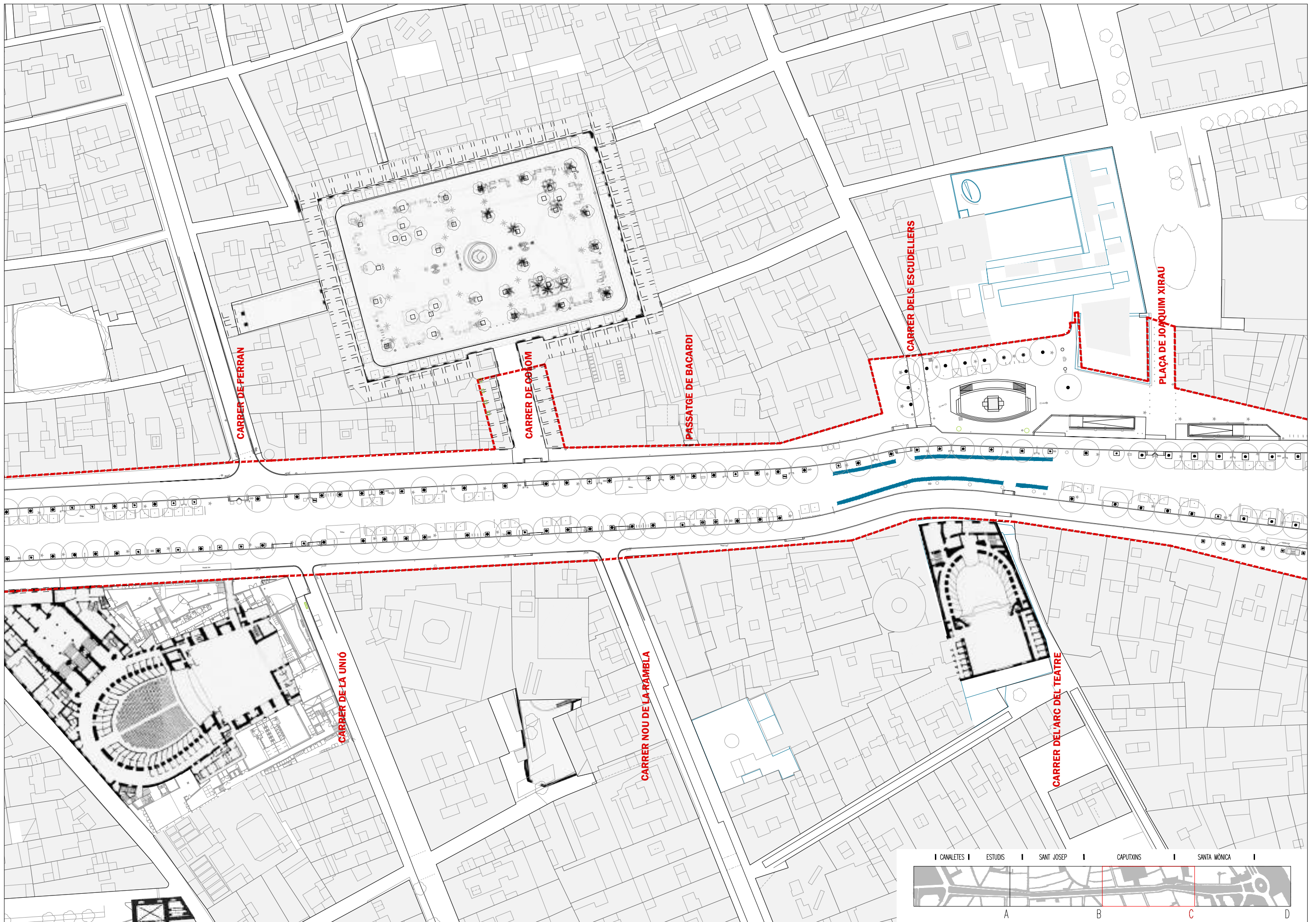
# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

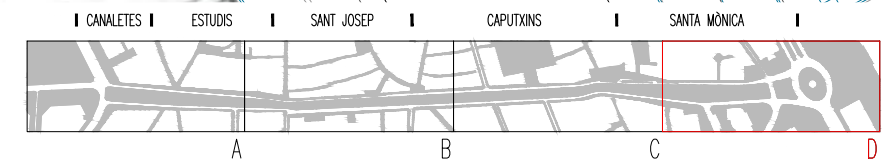
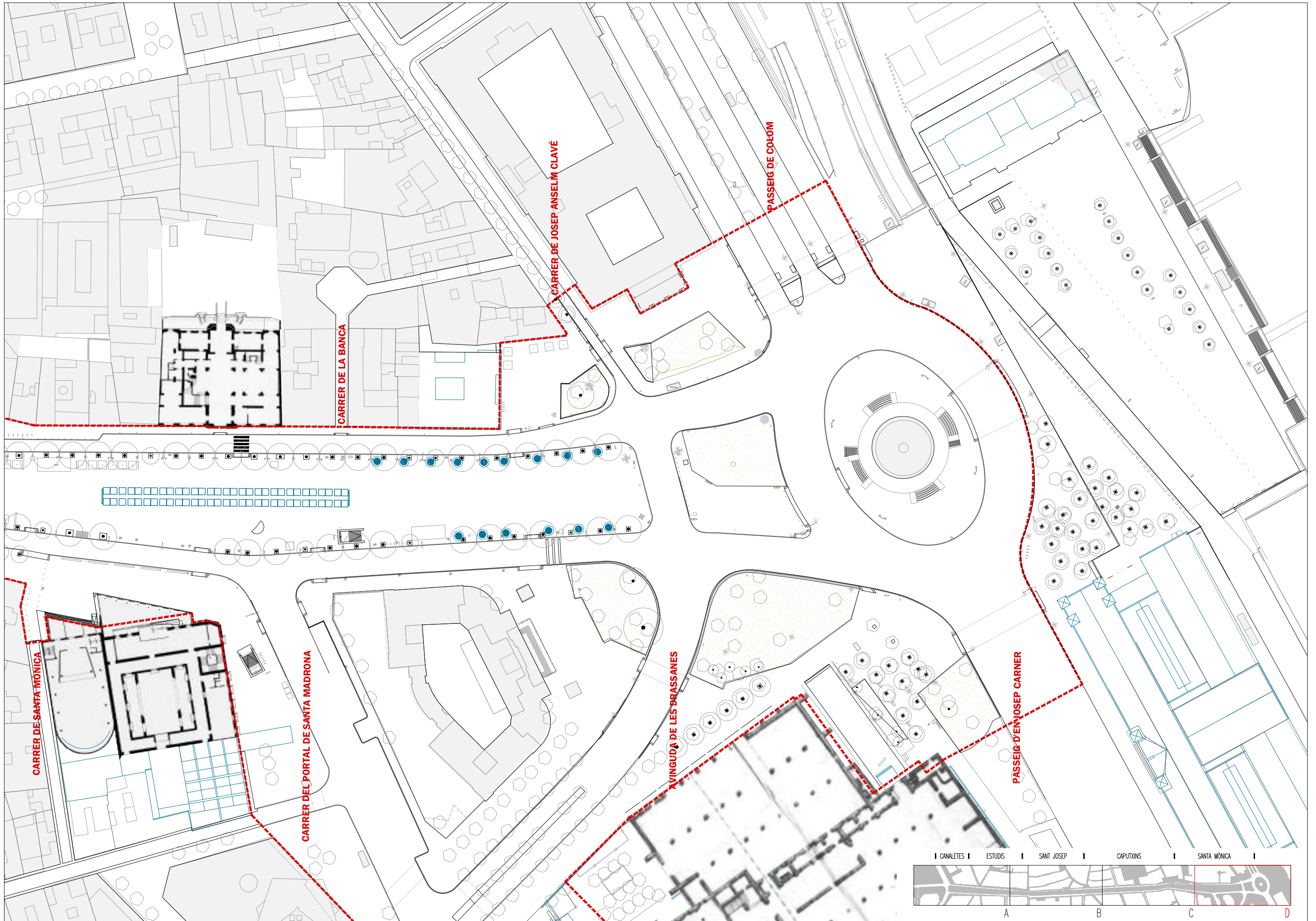


## A. Anàlisi morfologia física











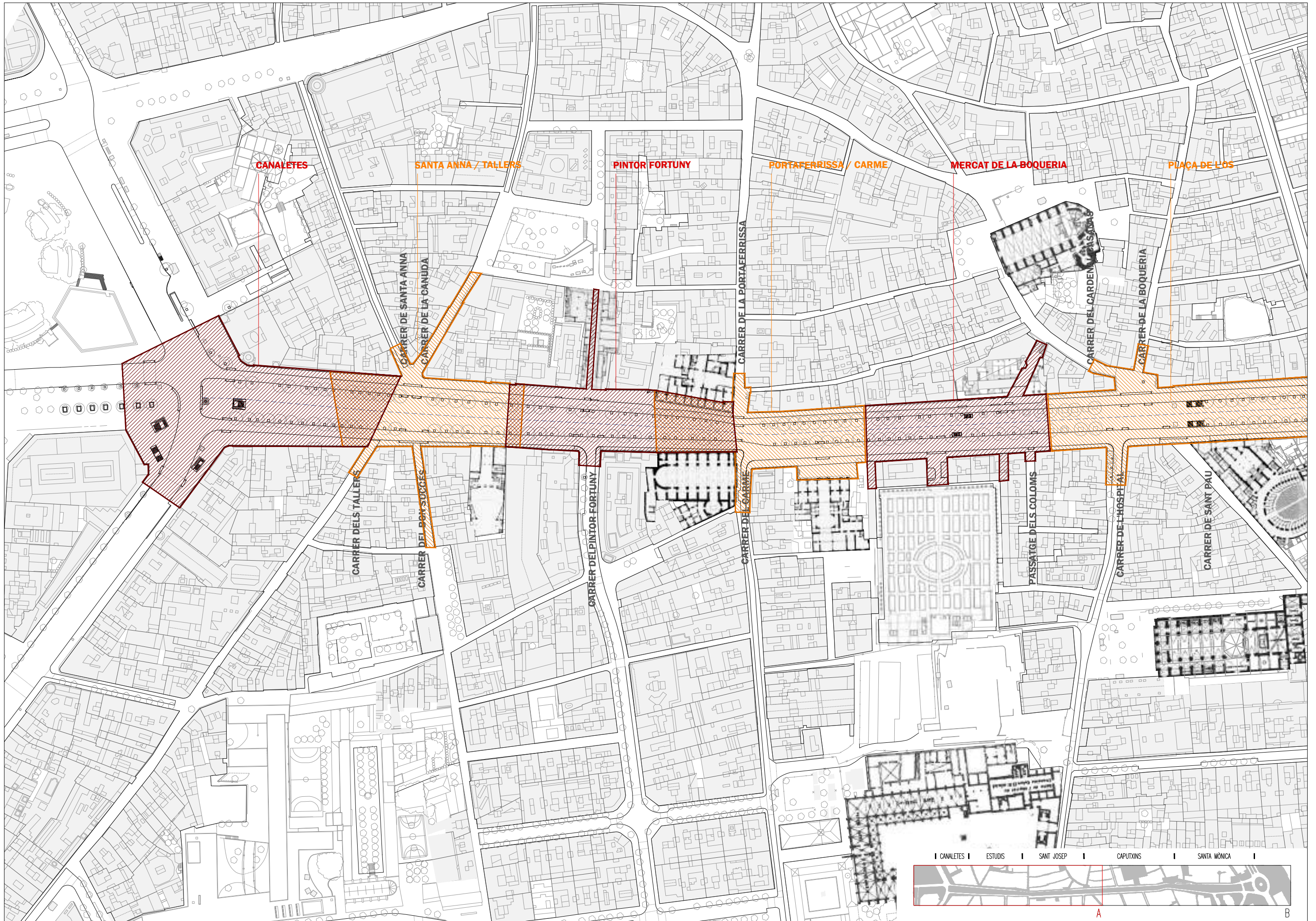


## **BLOC 2:**

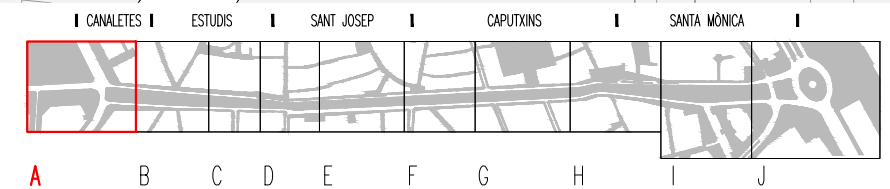
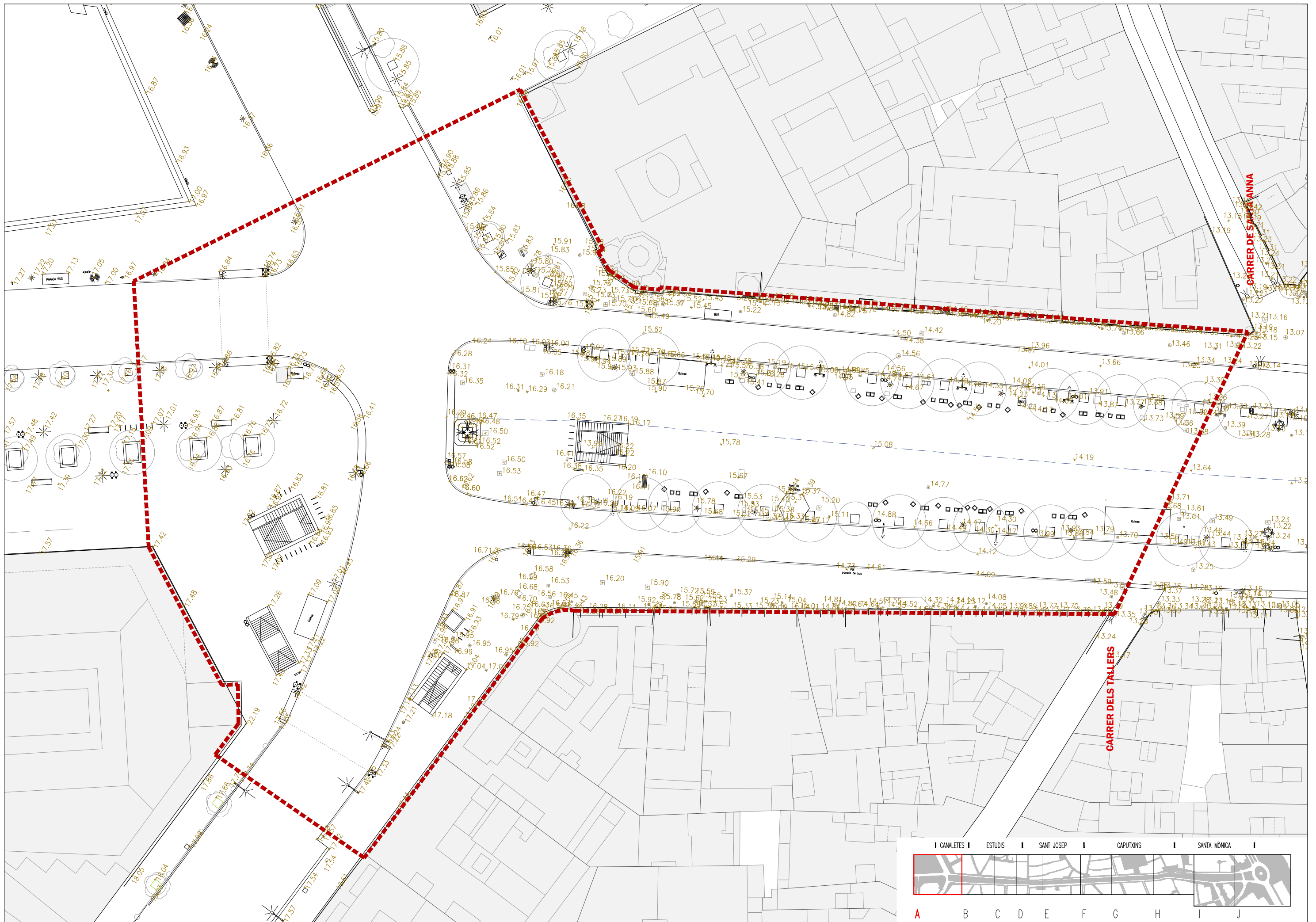
# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

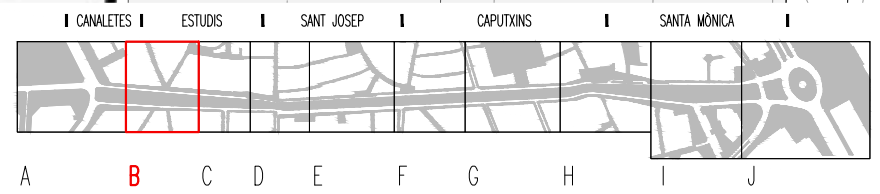
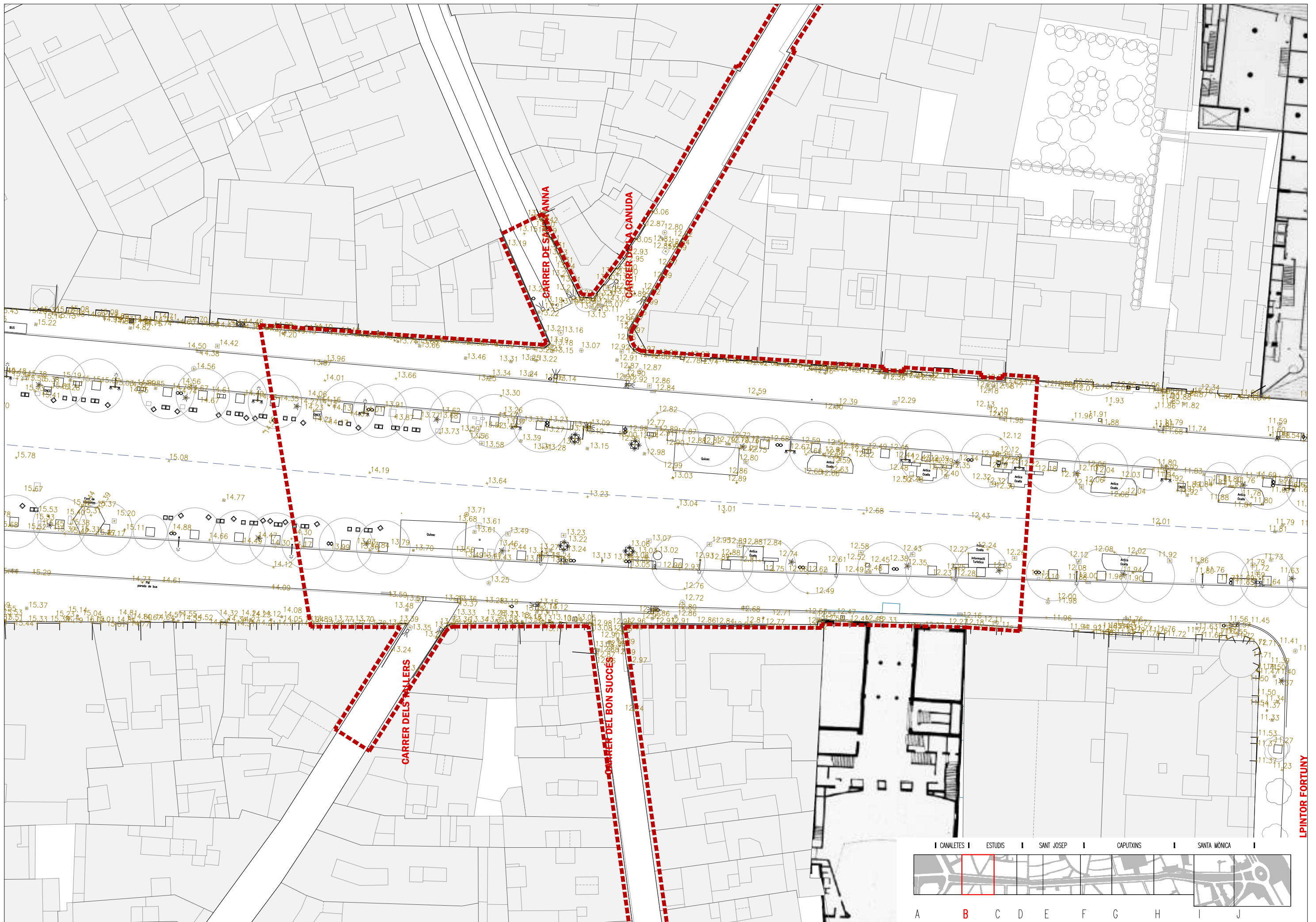


## A. Anàlisi morfologia física









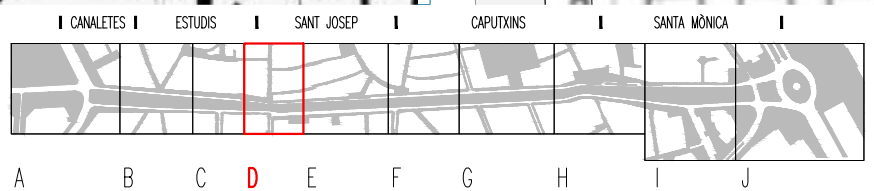


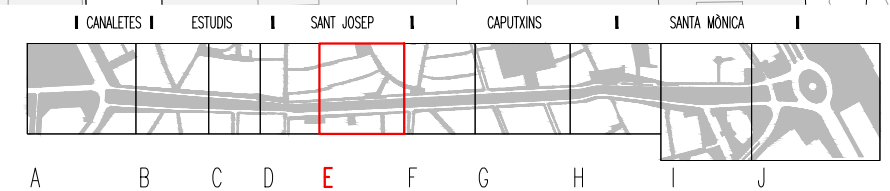
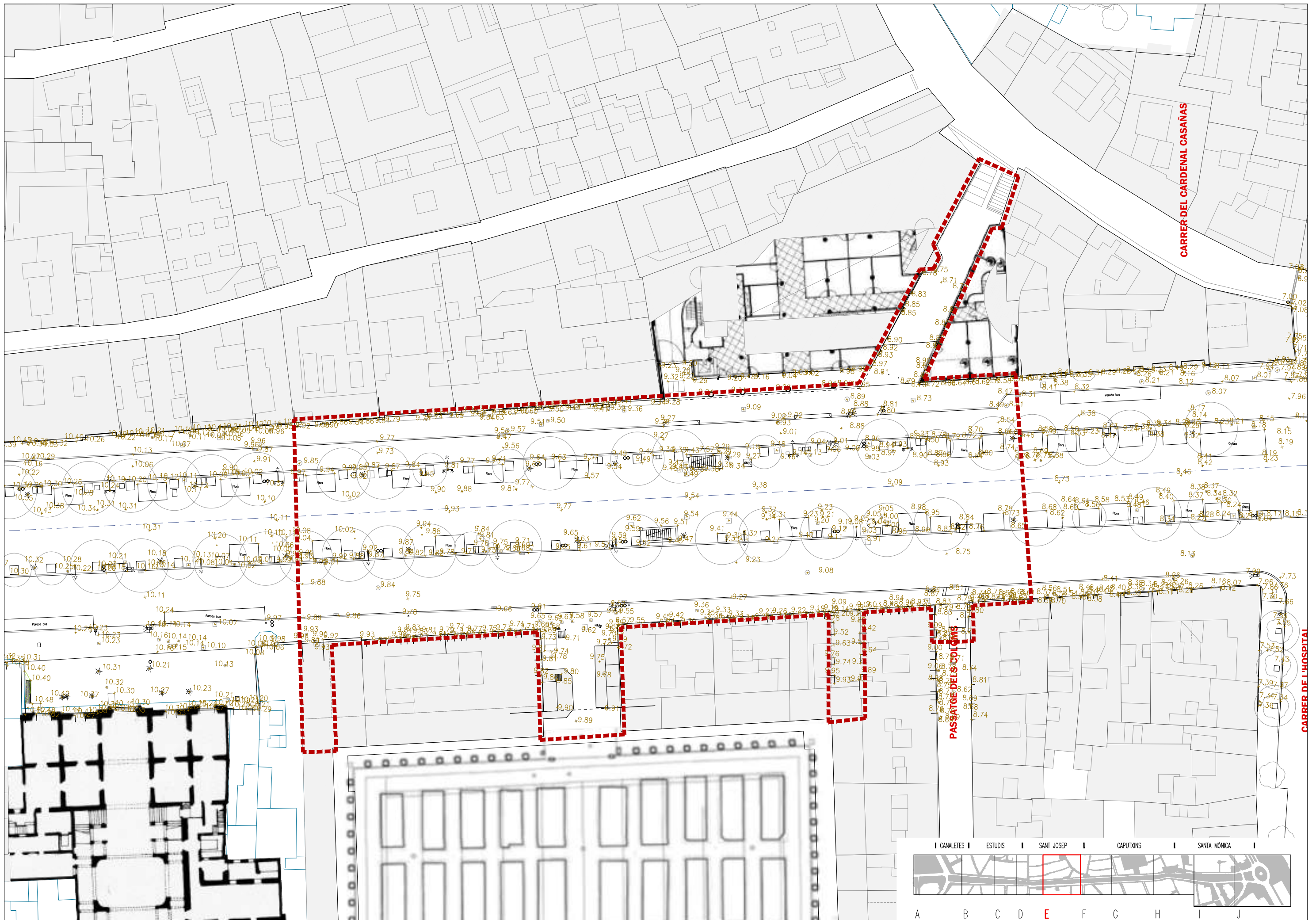


CARRER DEL PINTOR FORTUNY

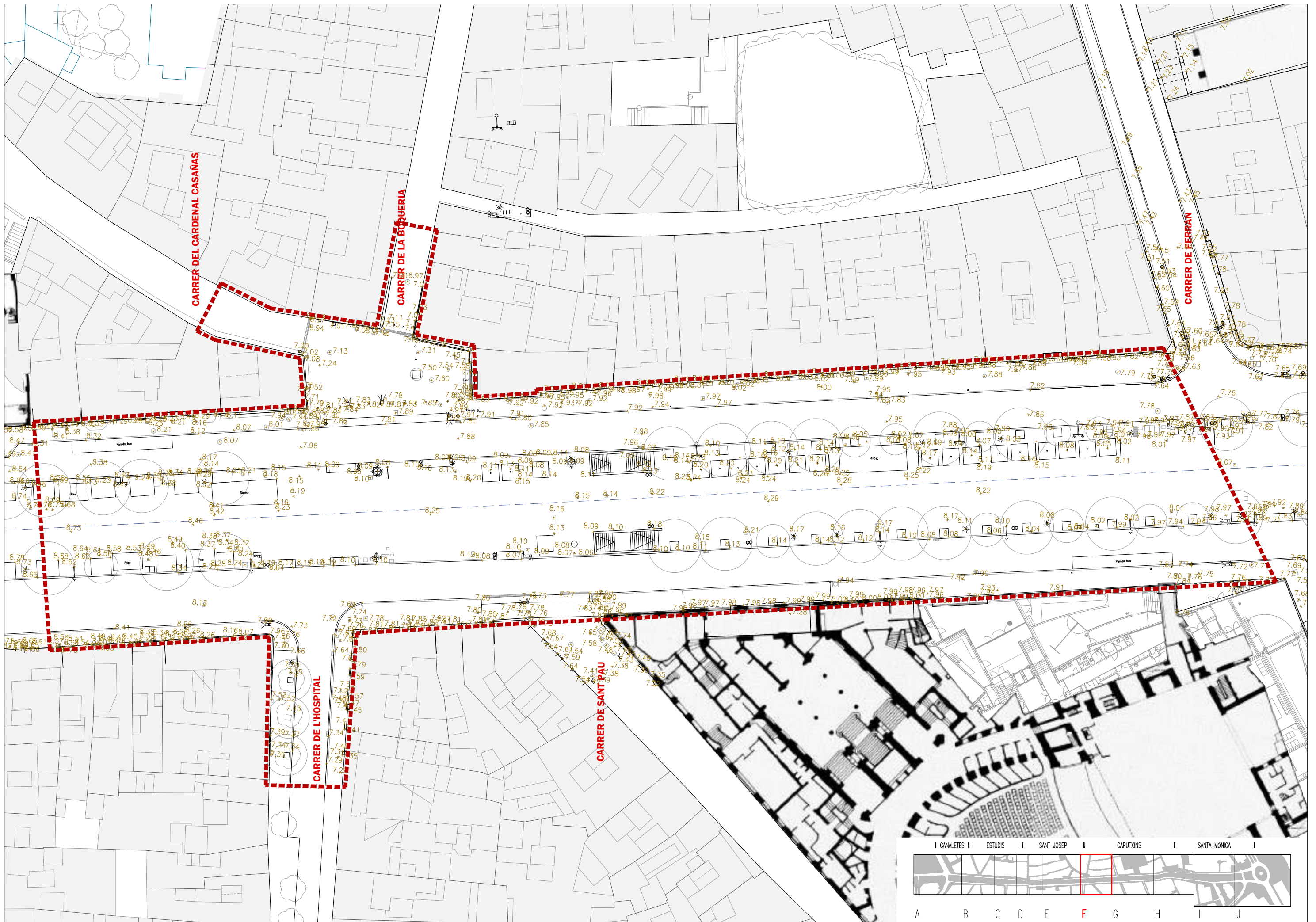
CARRER DE LA PORTAFERRISSA

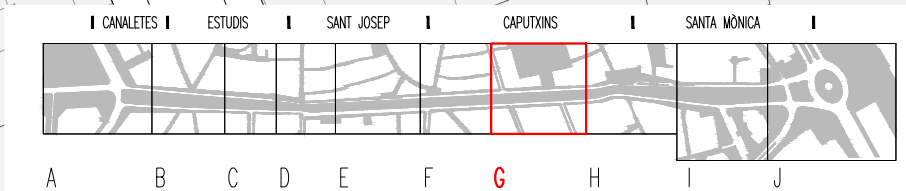
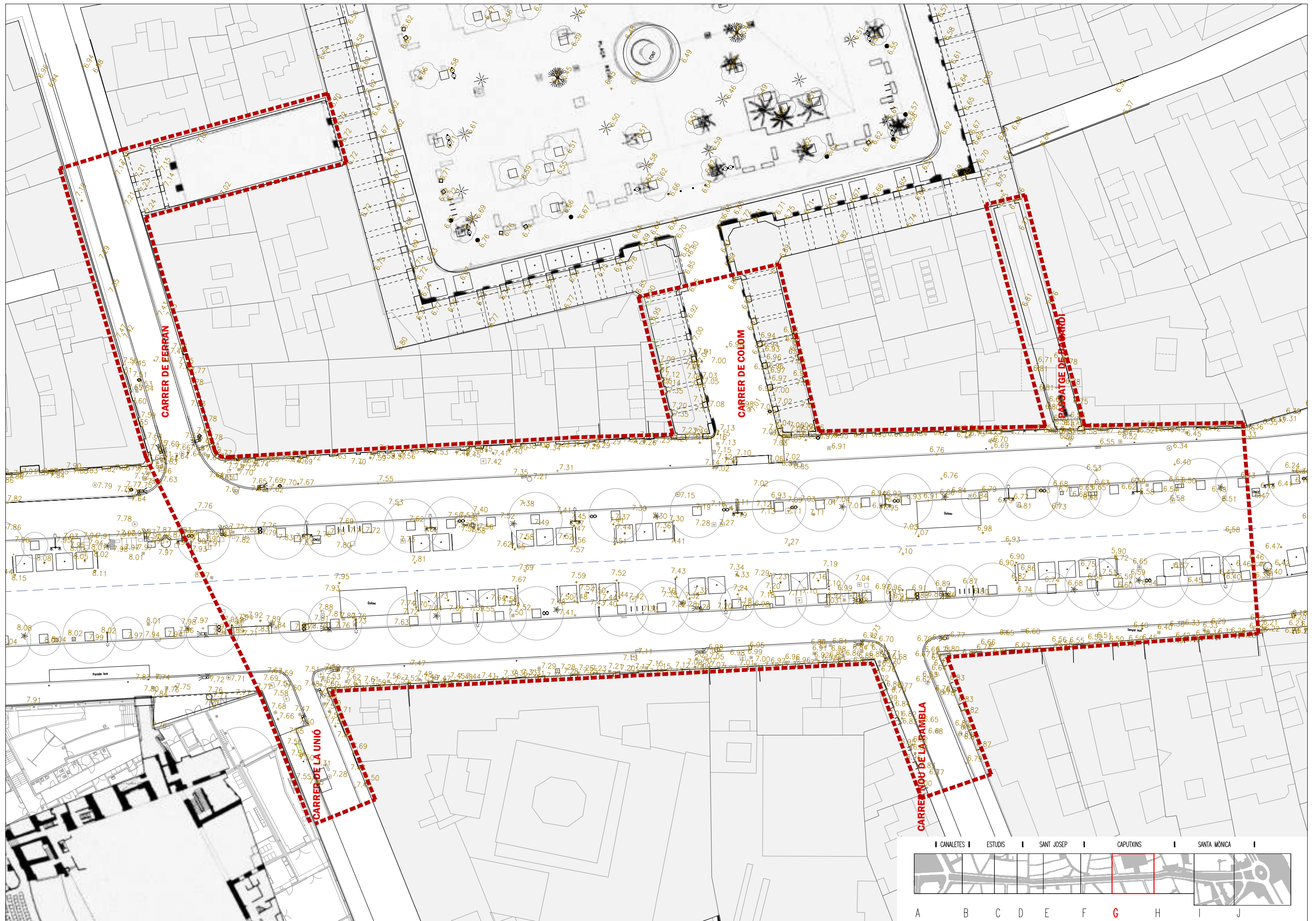
CARRER DEL CARME

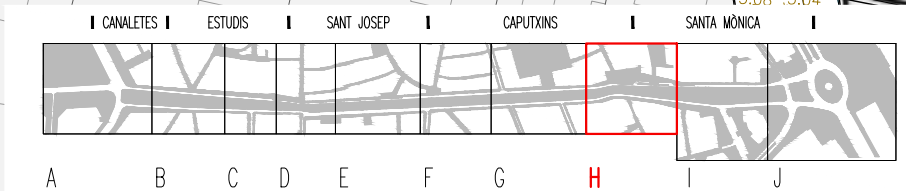
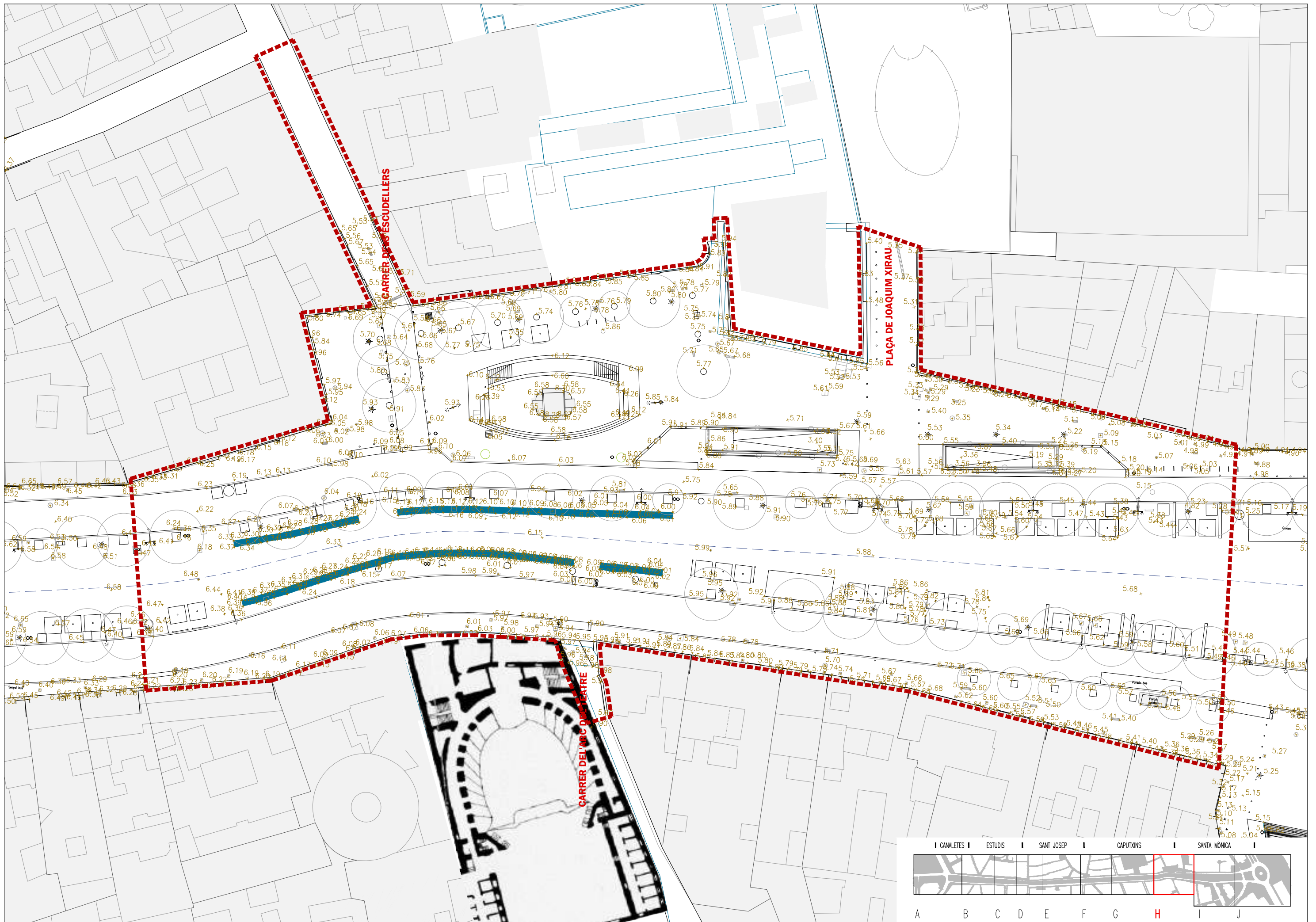


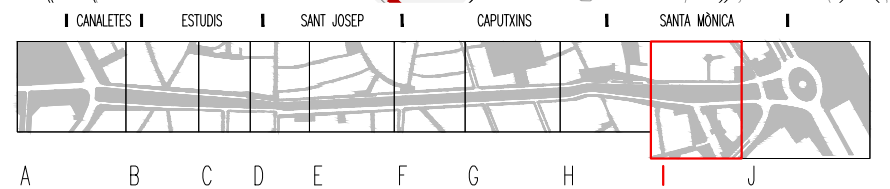
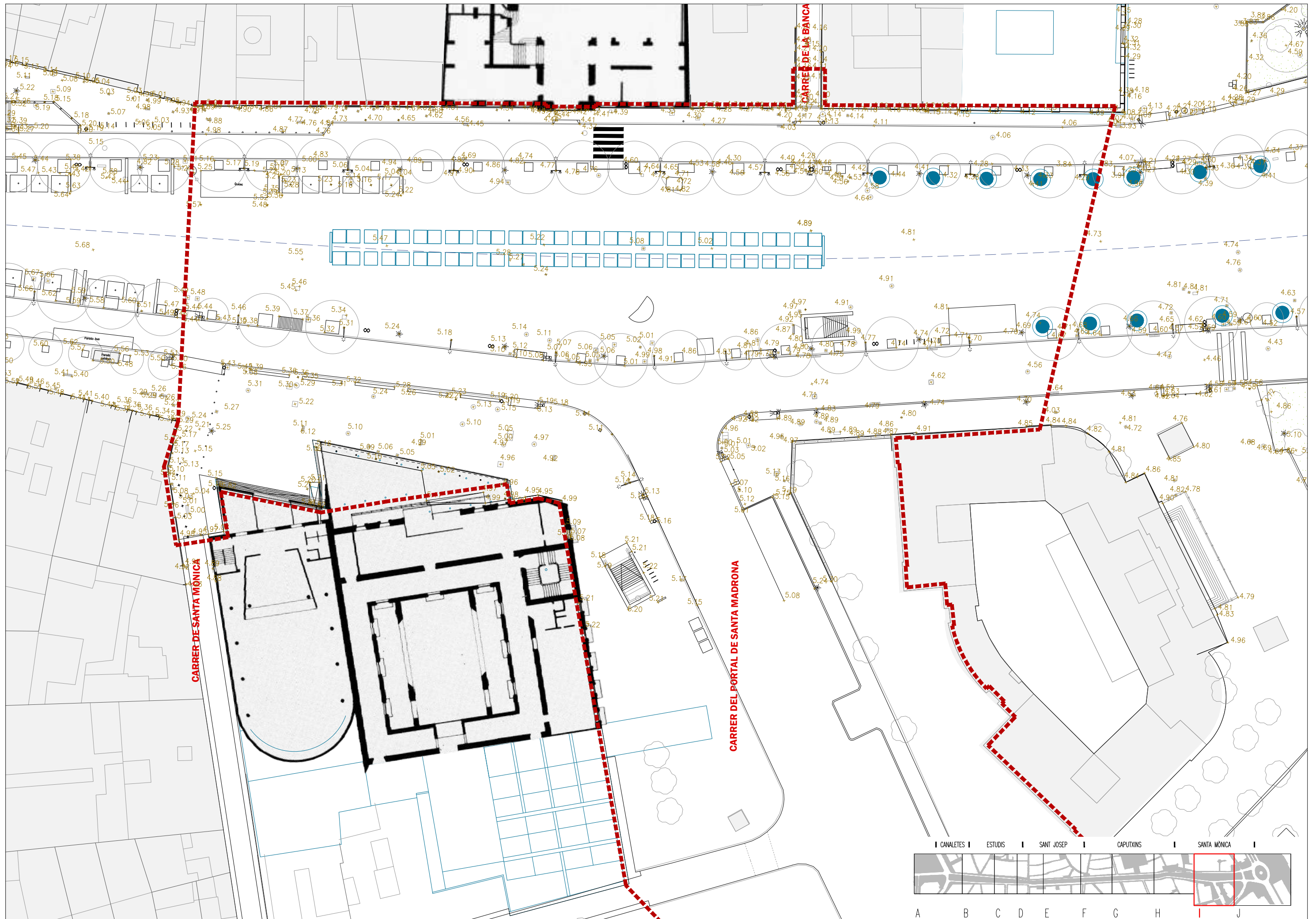


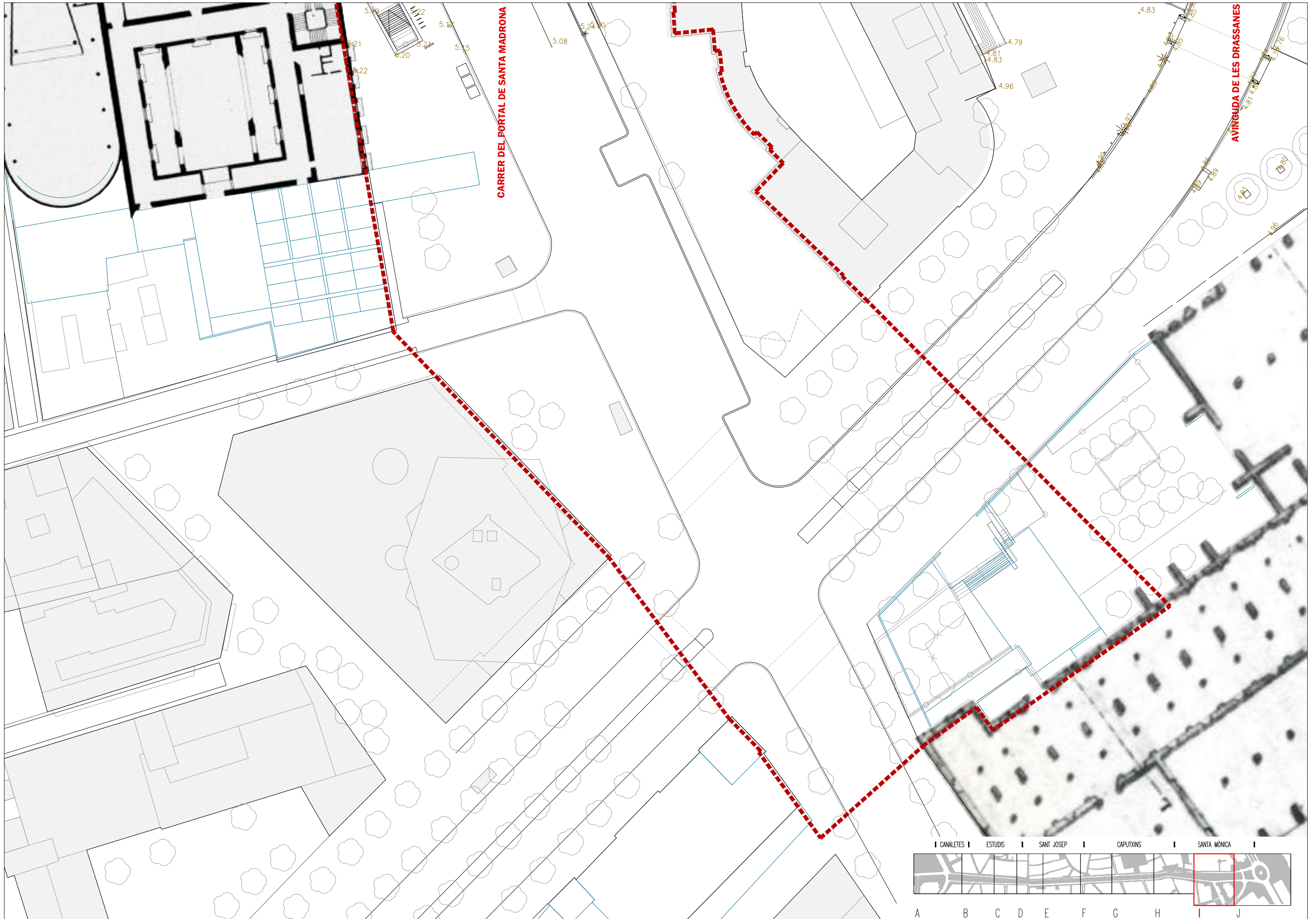


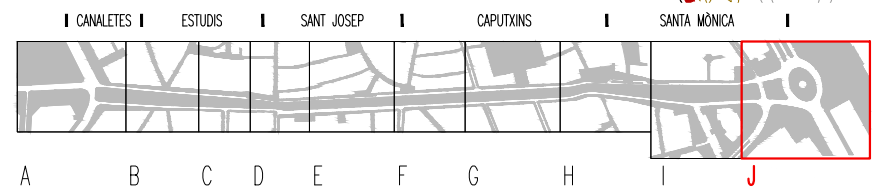
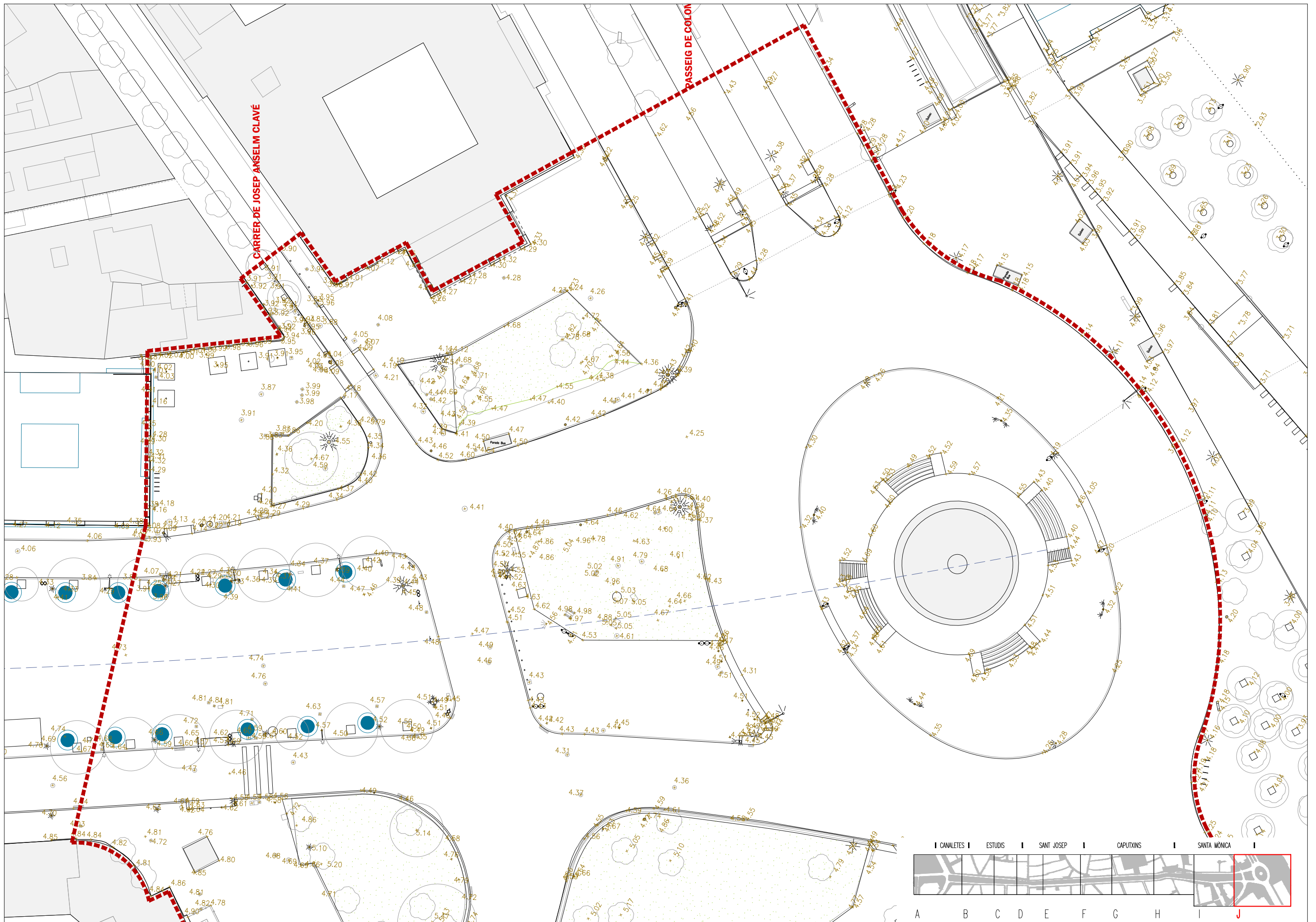


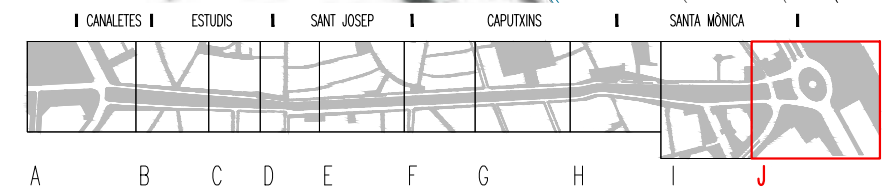














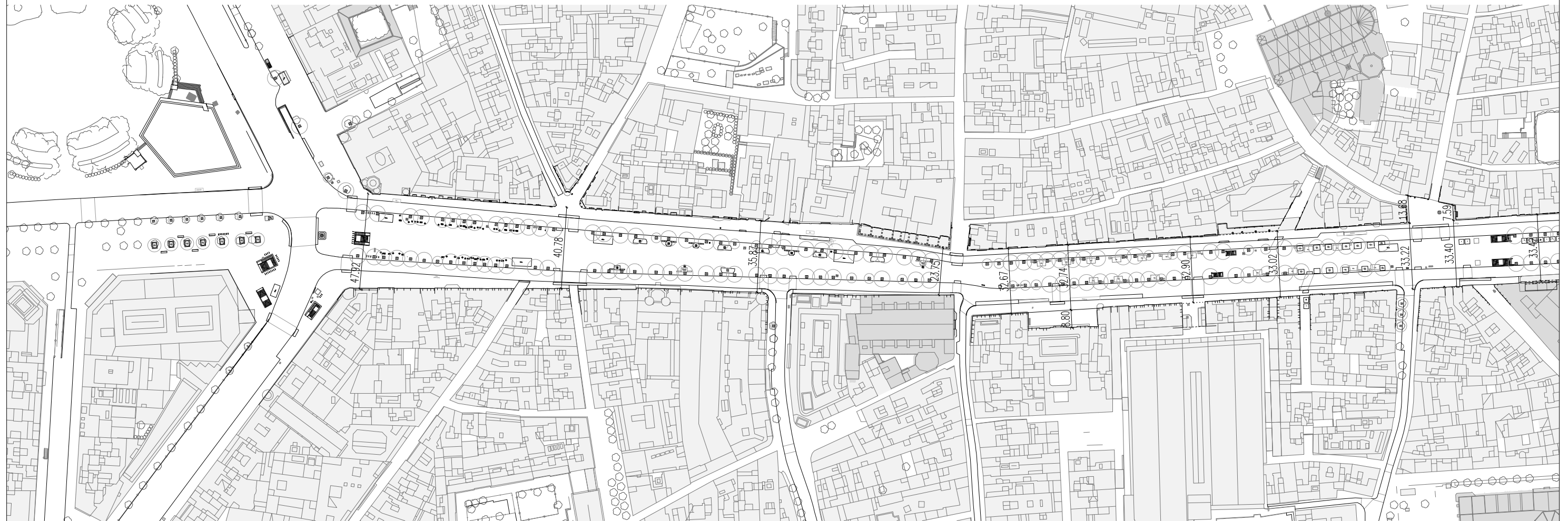
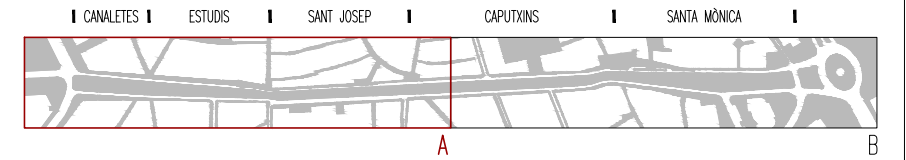


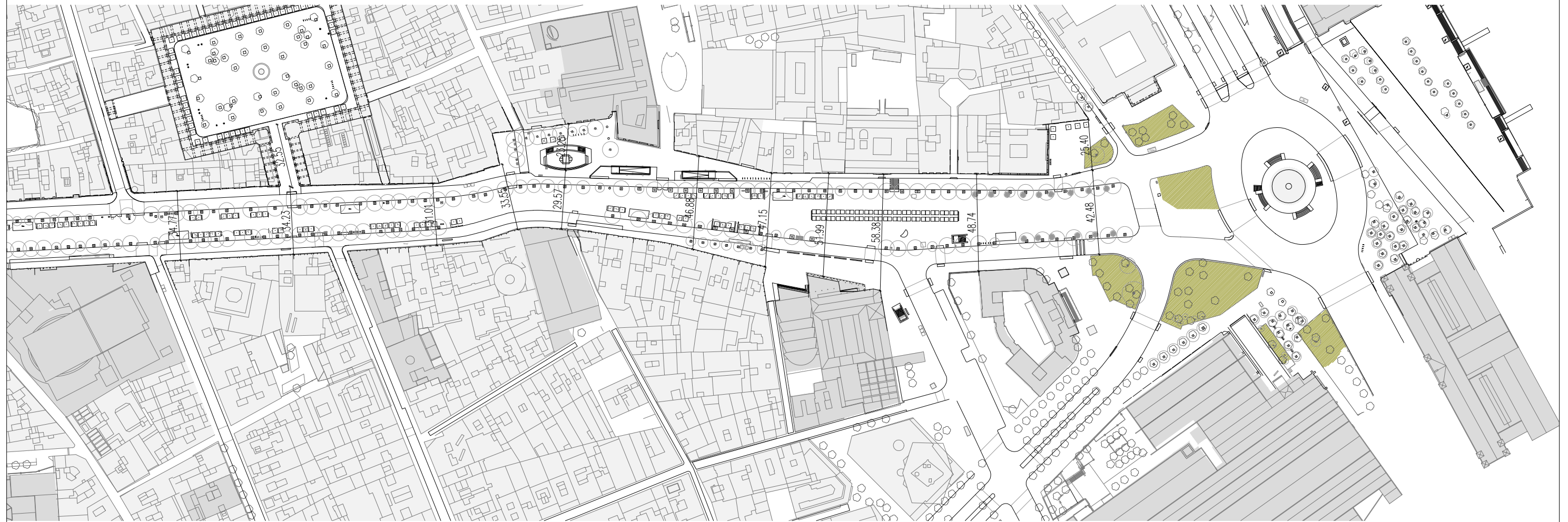
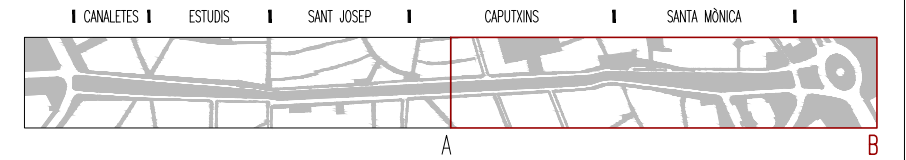
## **BLOC 2:**

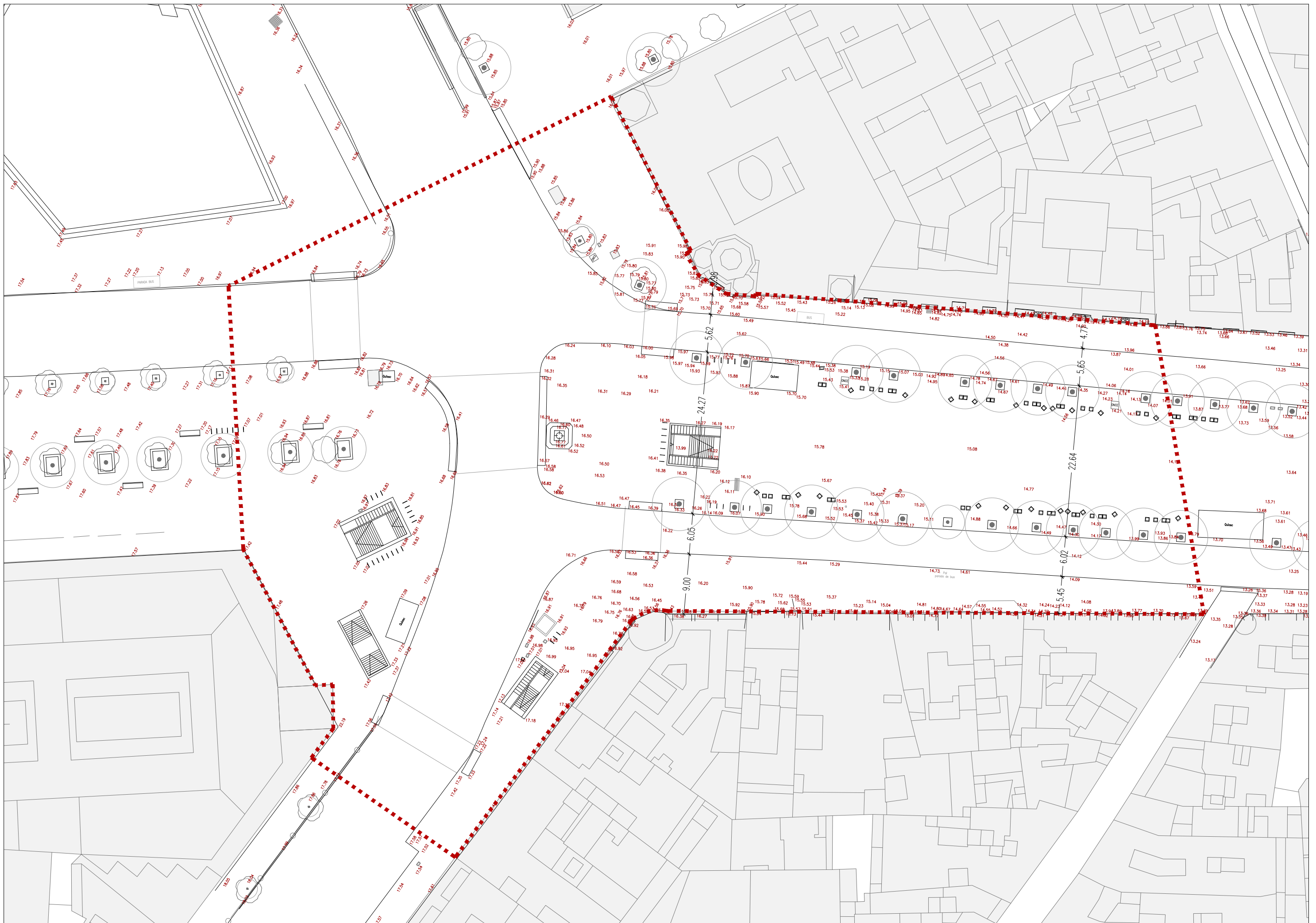
# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

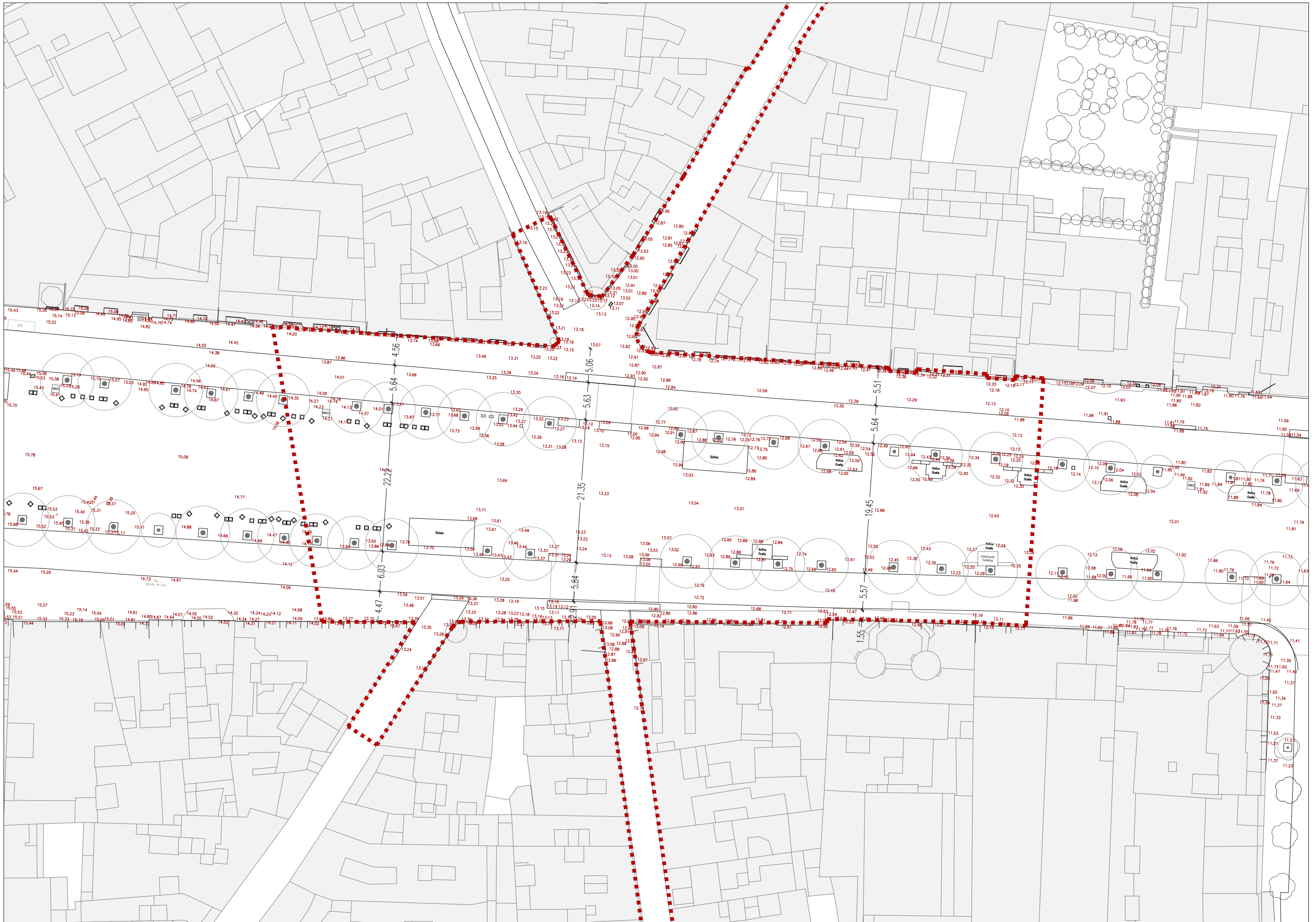


## A. Anàlisi morfologia física

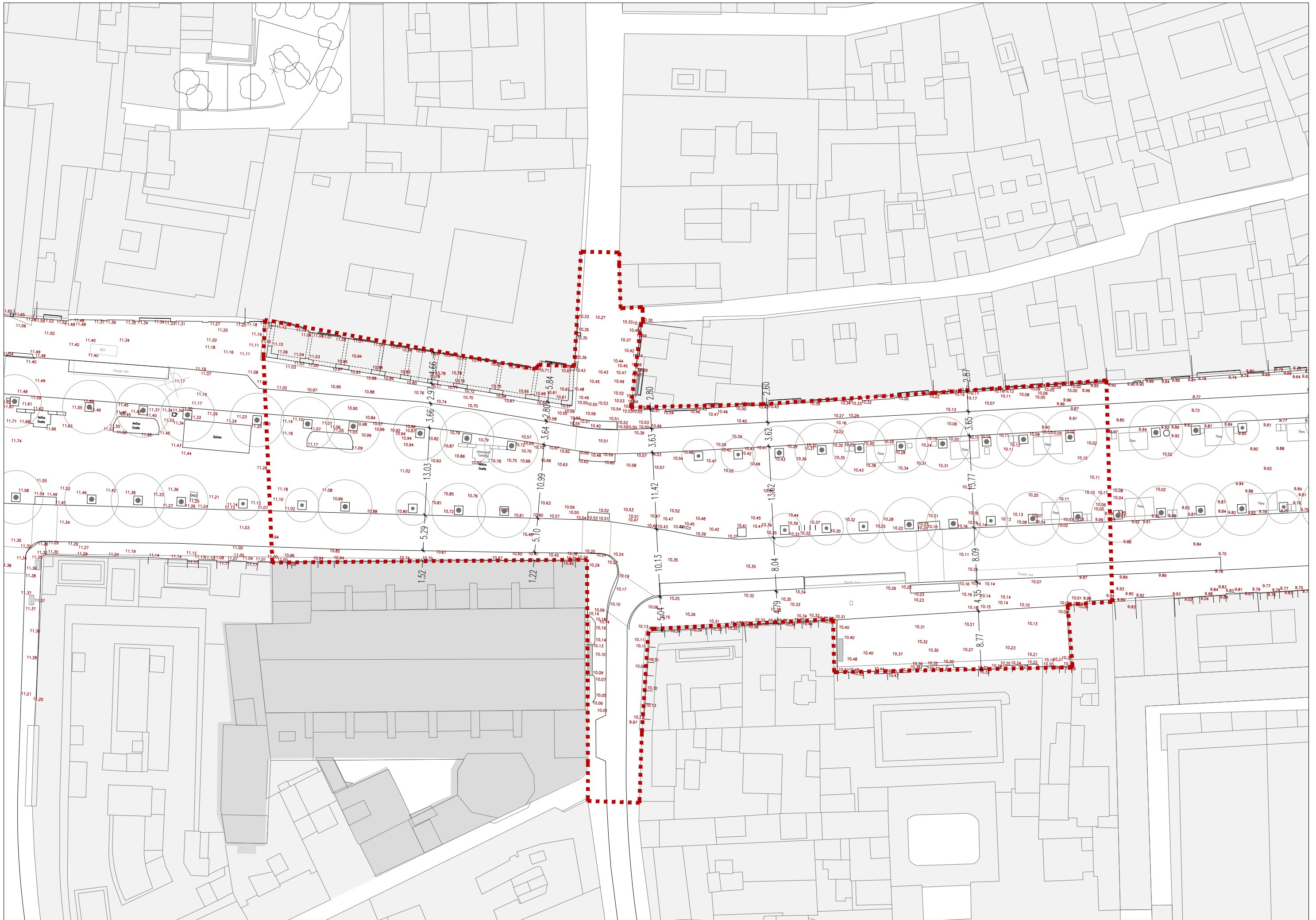


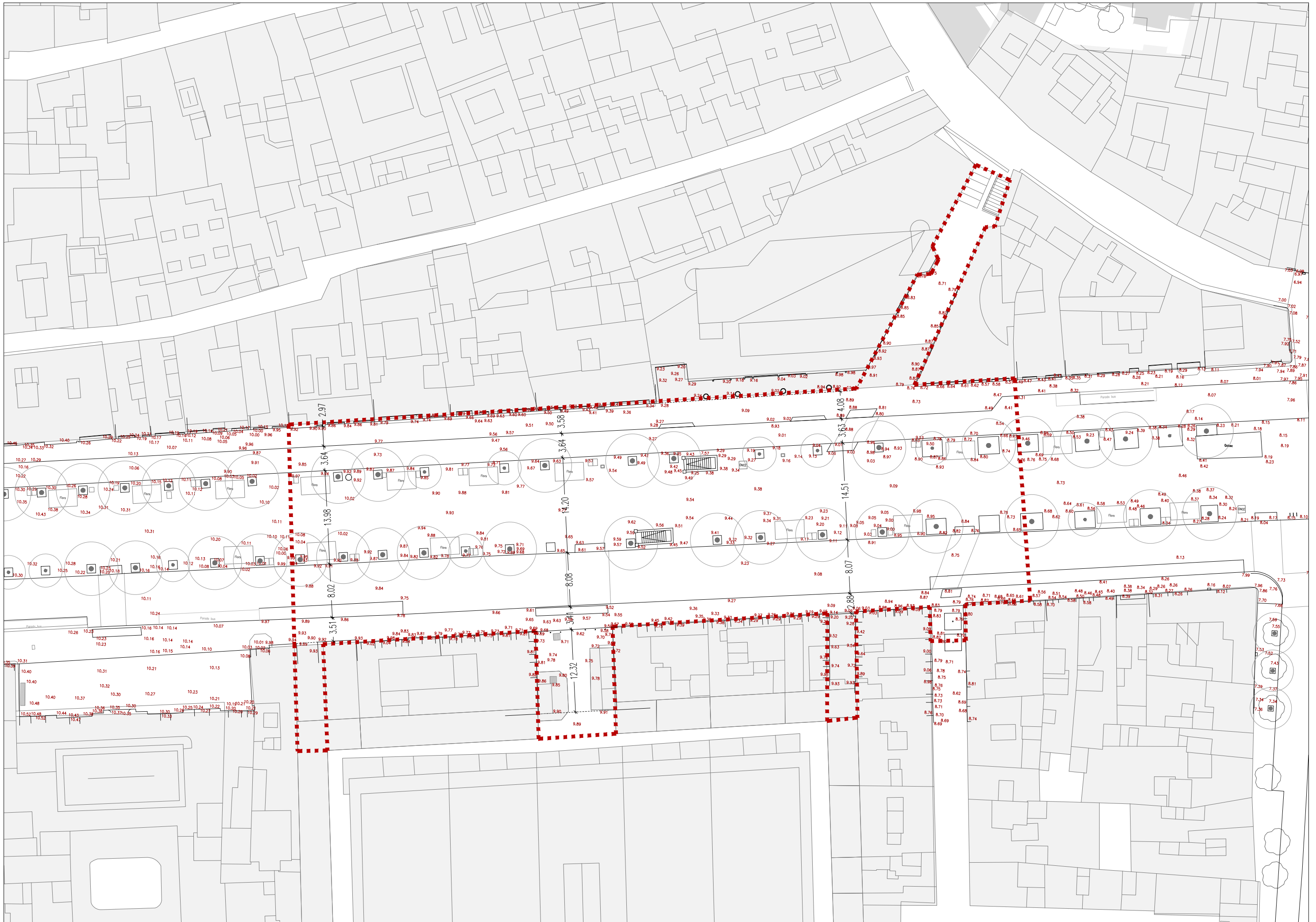




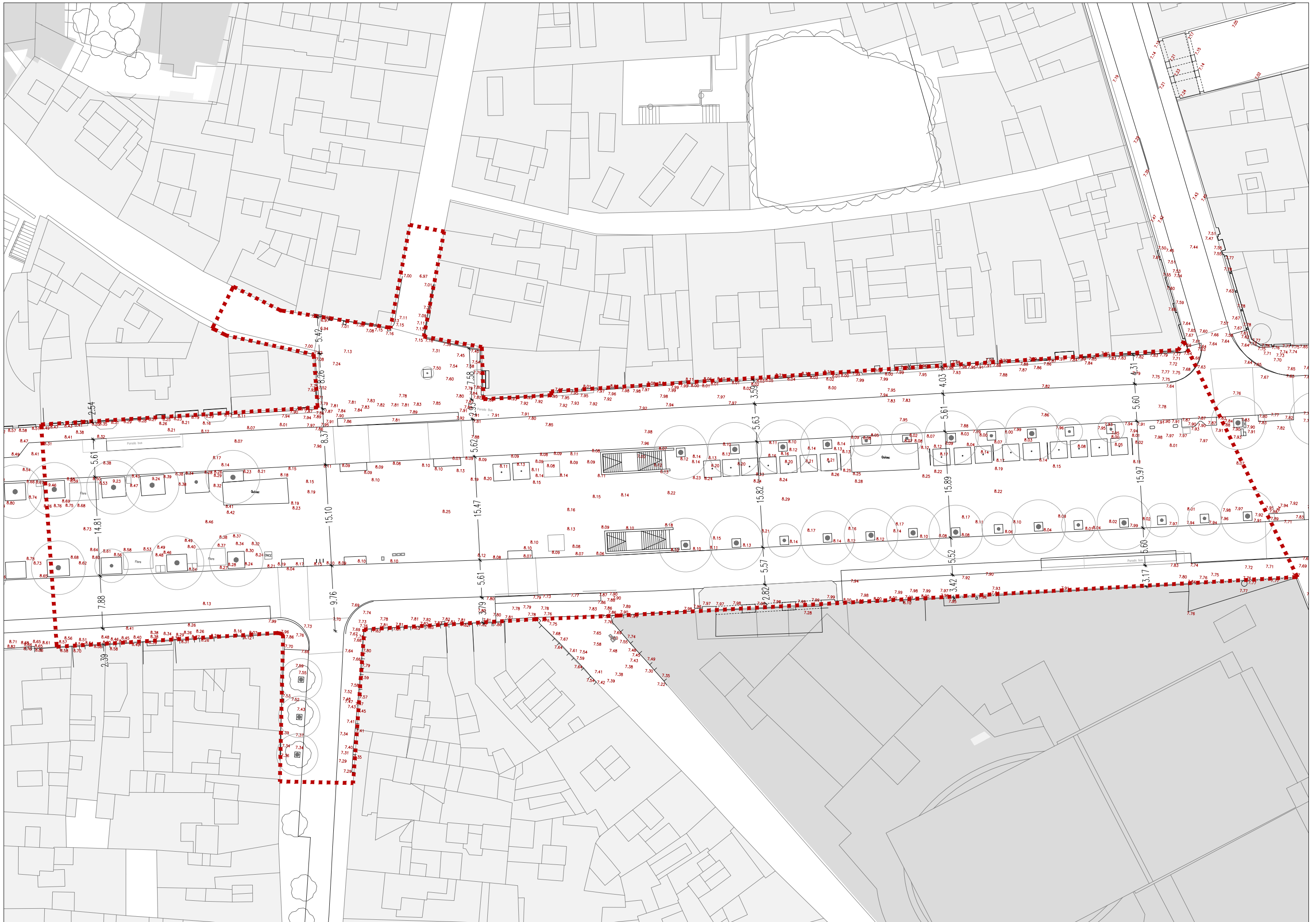


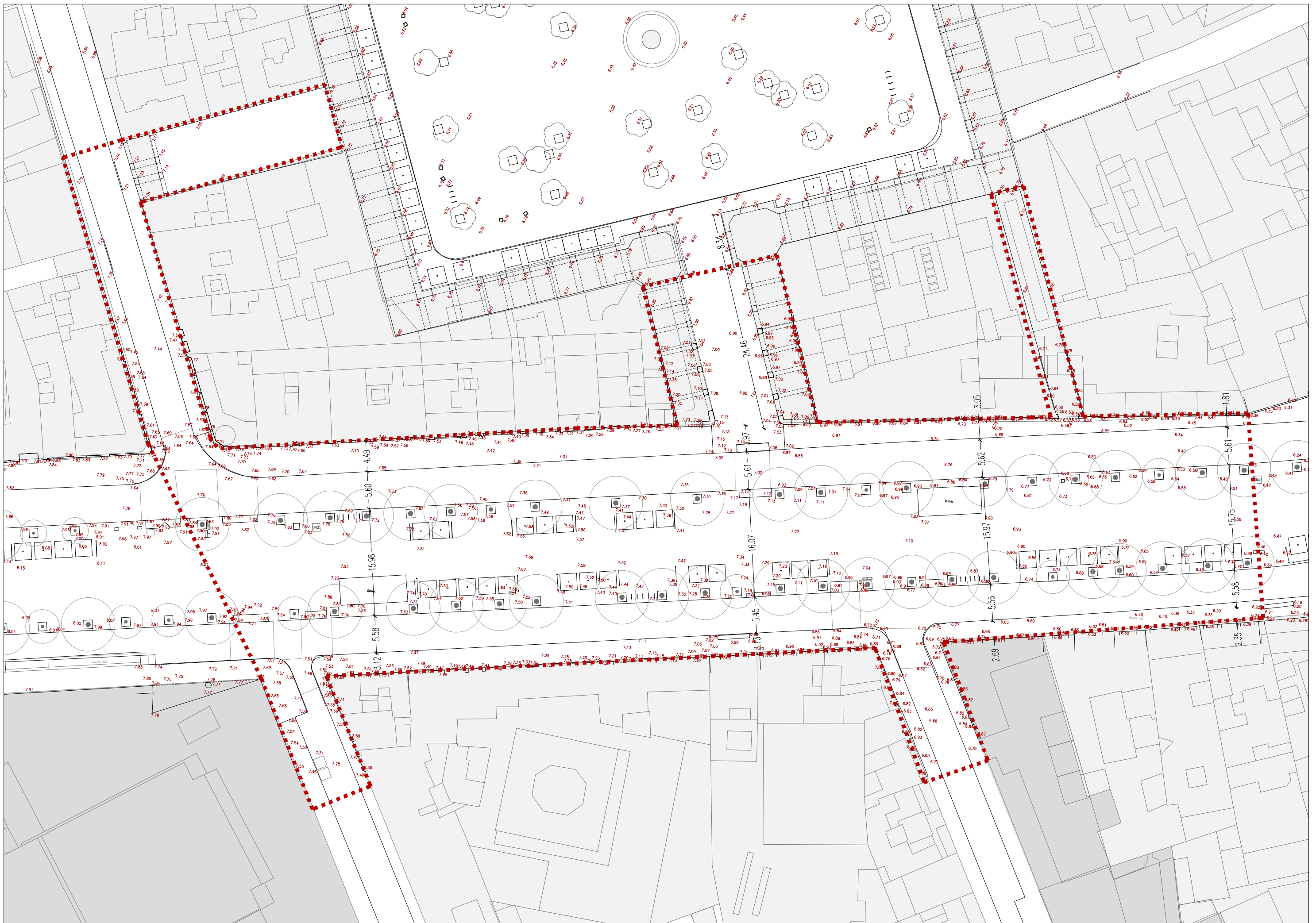


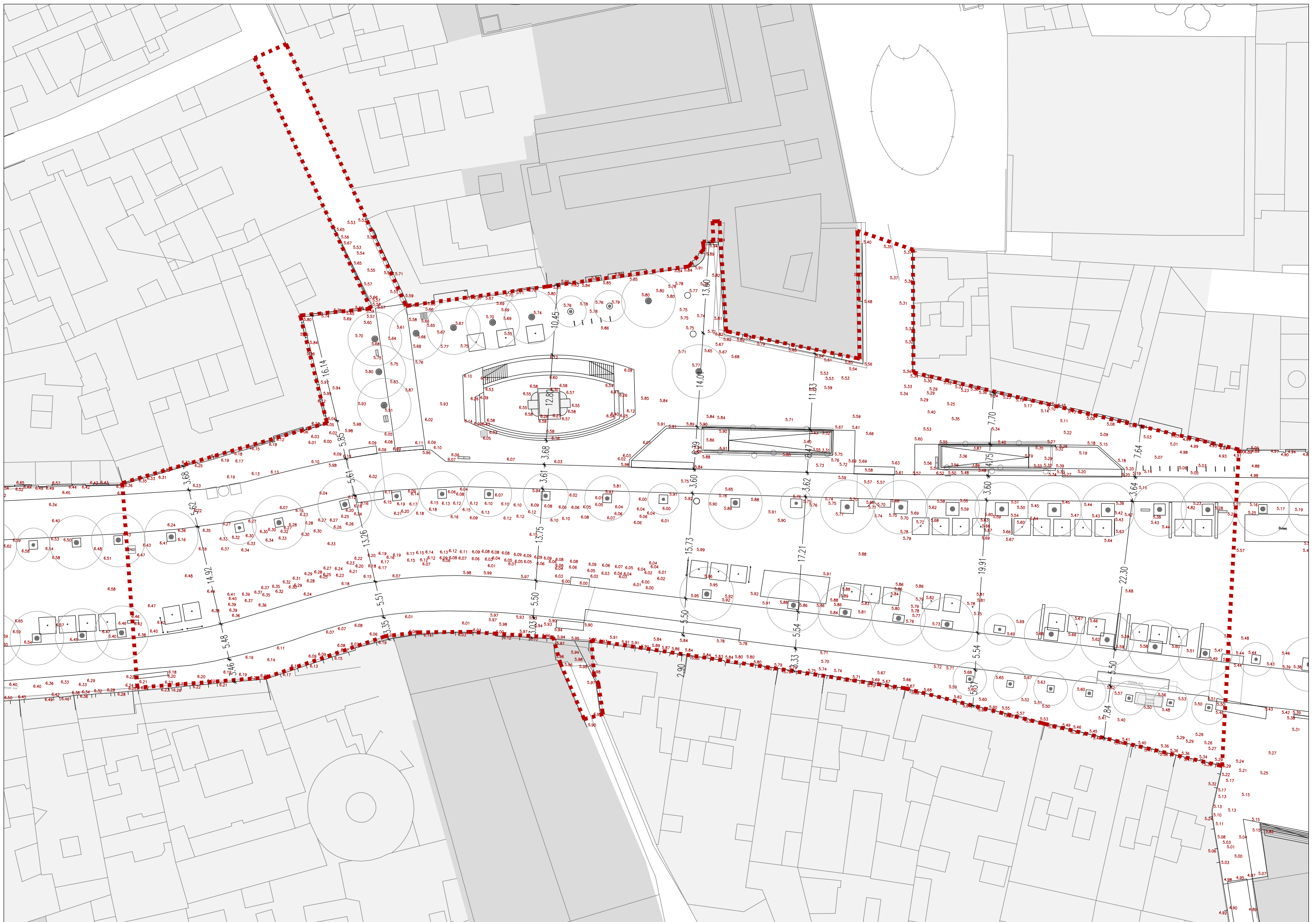


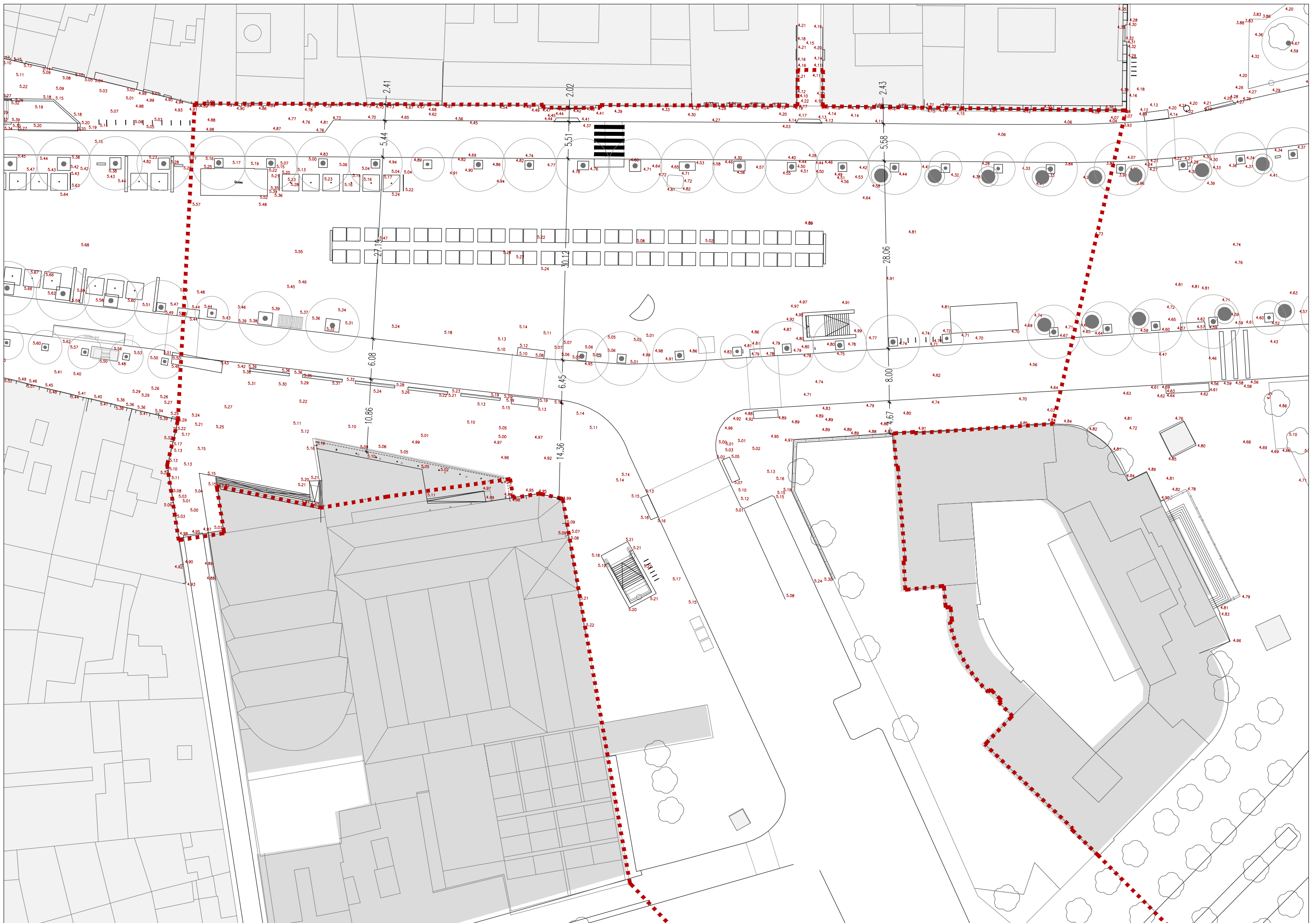


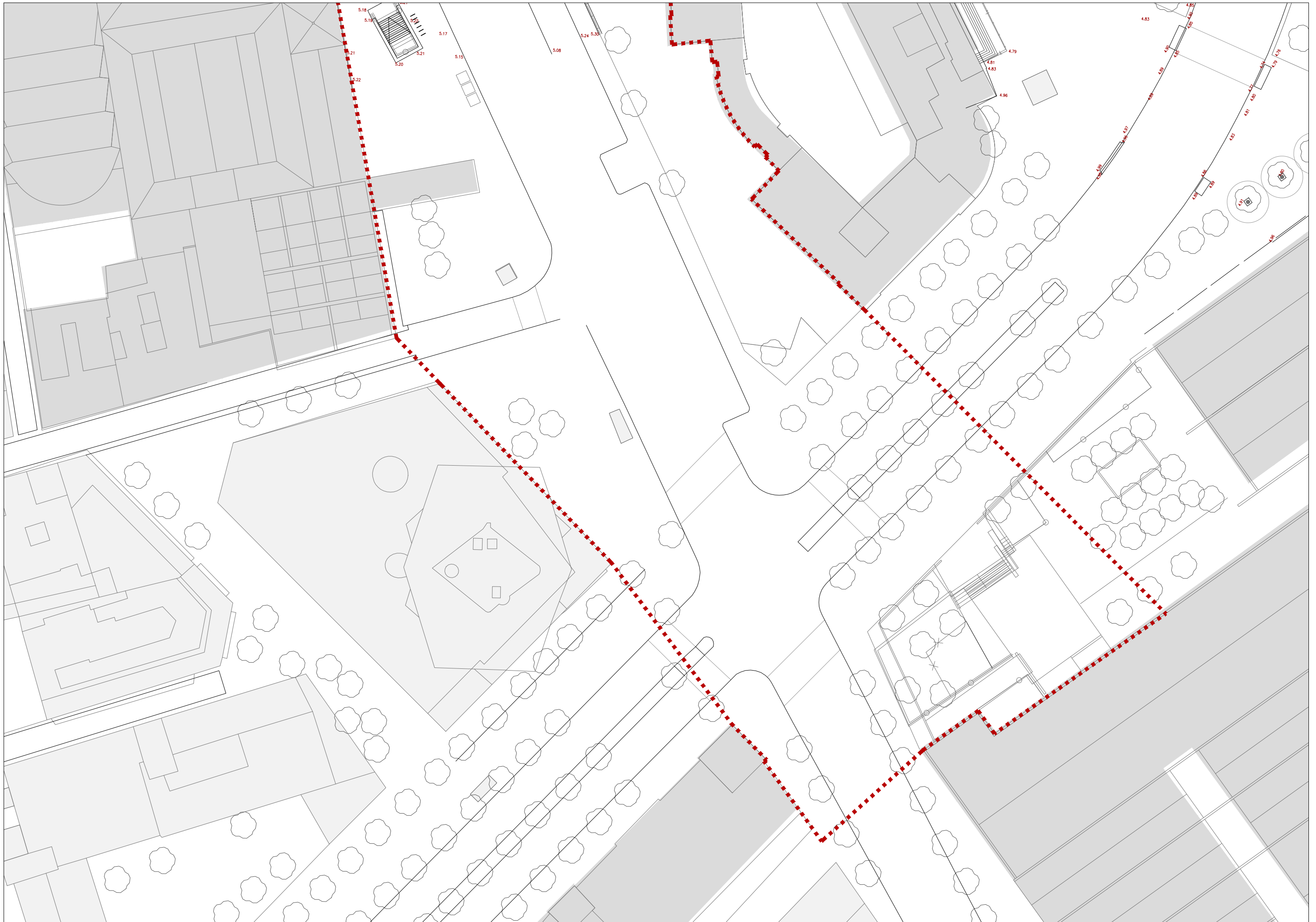




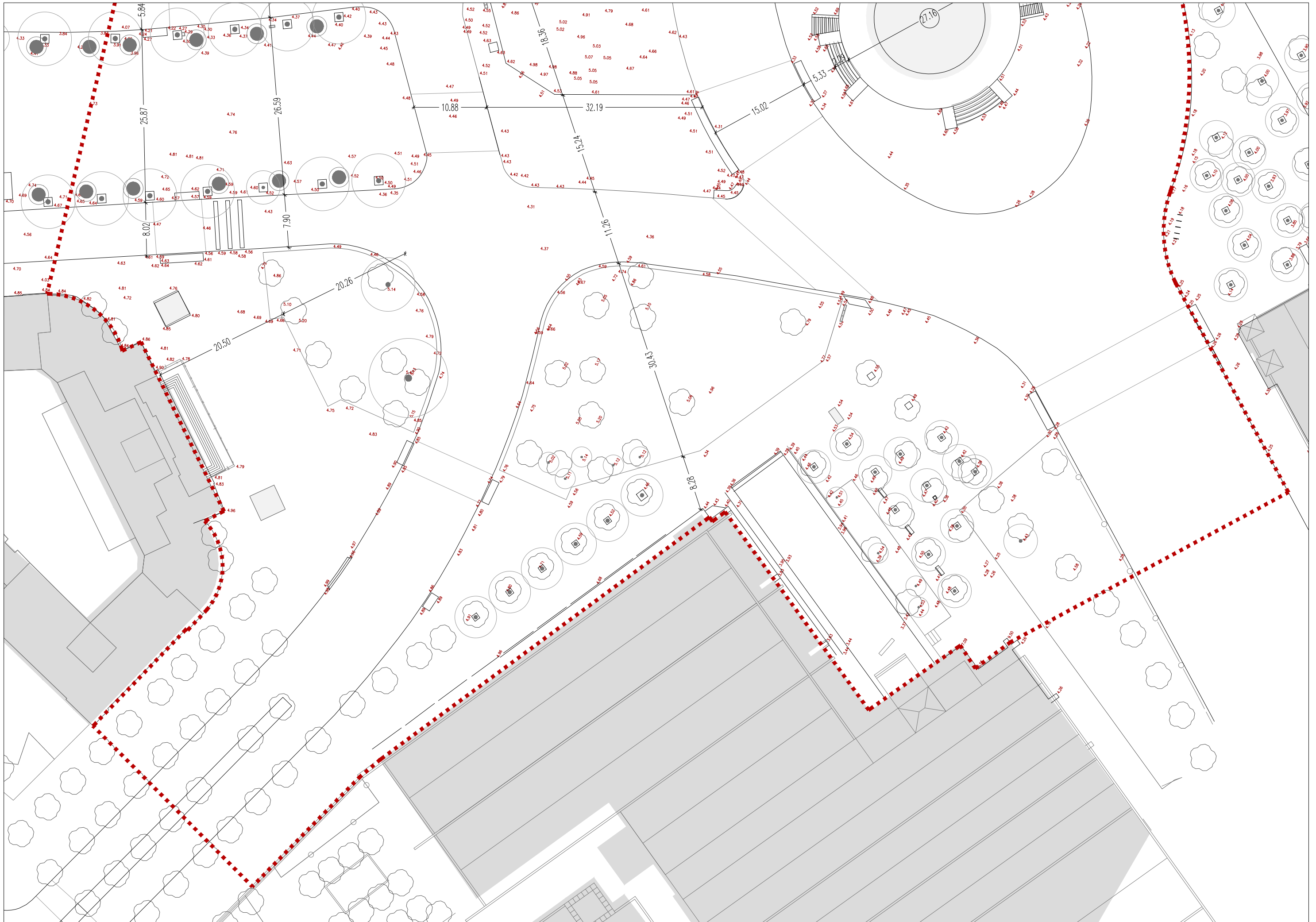














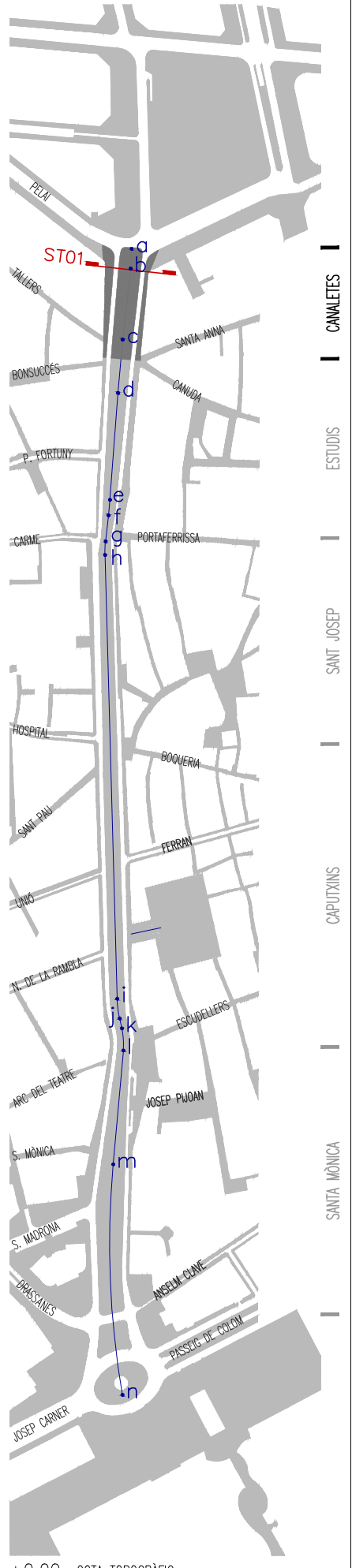
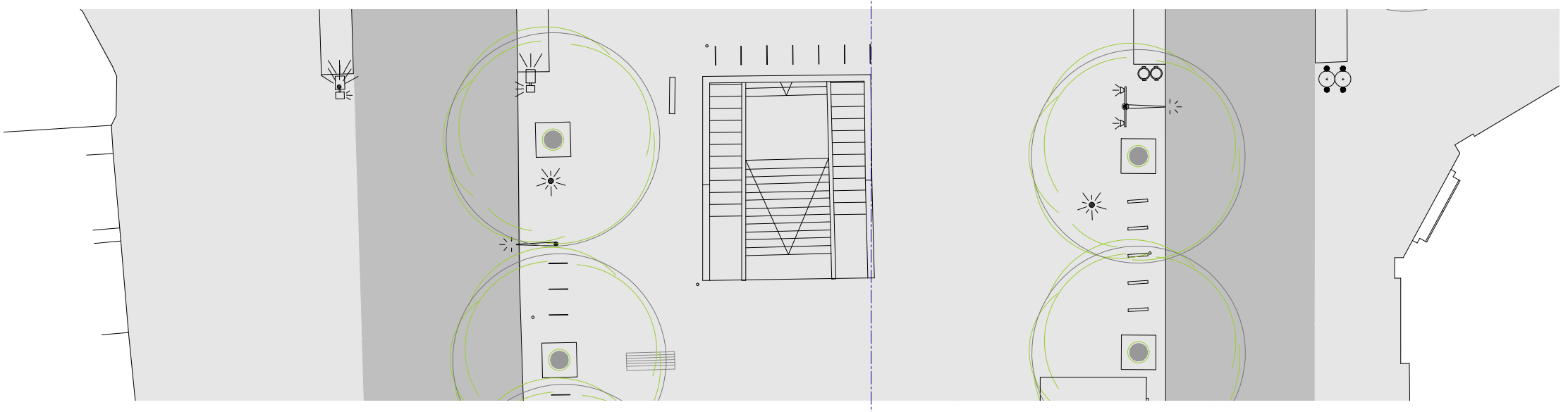
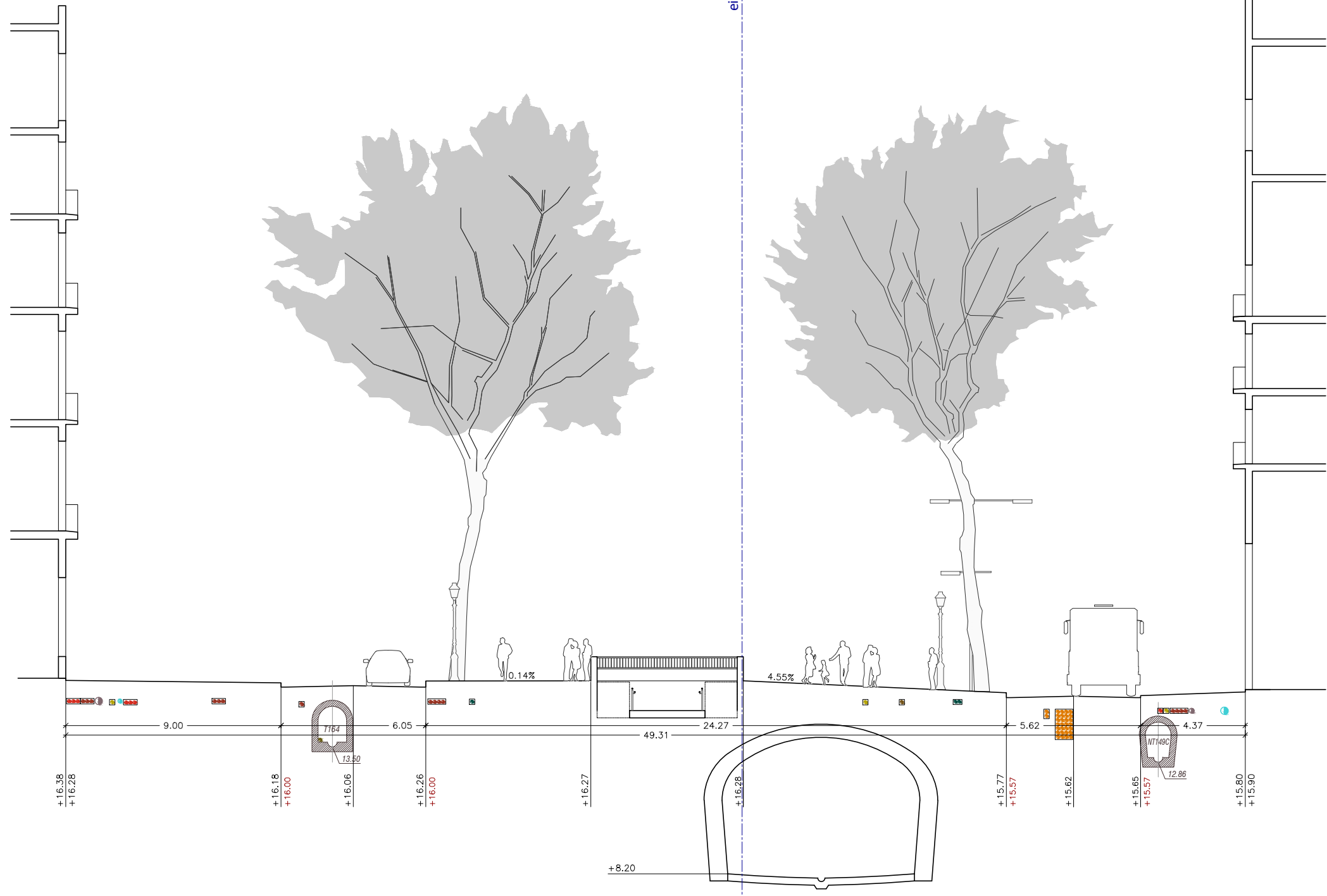


## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



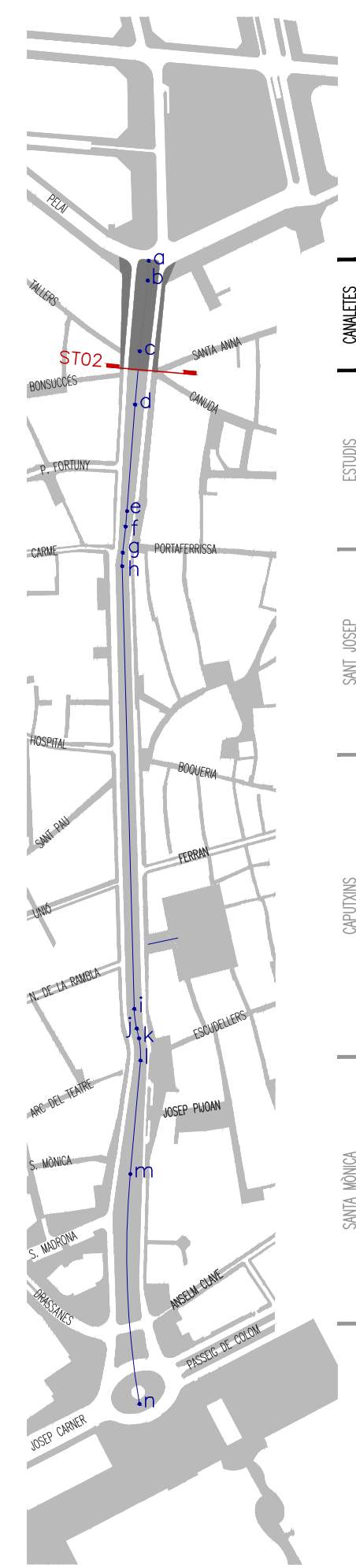
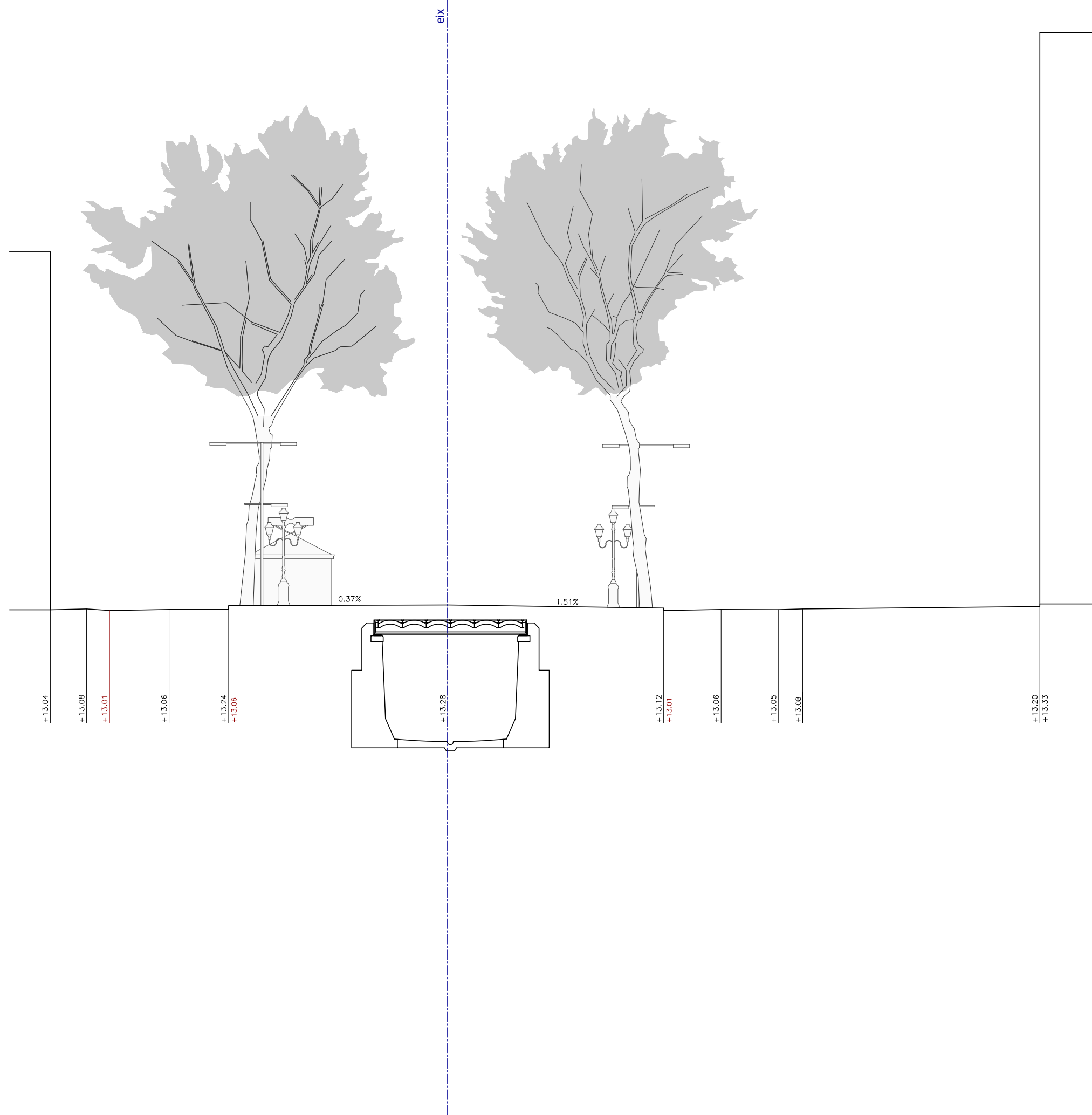
## A. Anàlisi morfologia física



- LLEGENDA INSTAL·LACIONS
- TELEFÒNICA
  - ENLLUMENAT
  - ONO
  - FIBRA ÒPTICA
  - AIGUA
  - GAS NATURAL
  - ENDESA MT
  - ENDESA BT
  - FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
 +0.00 COTA APROXIMADA

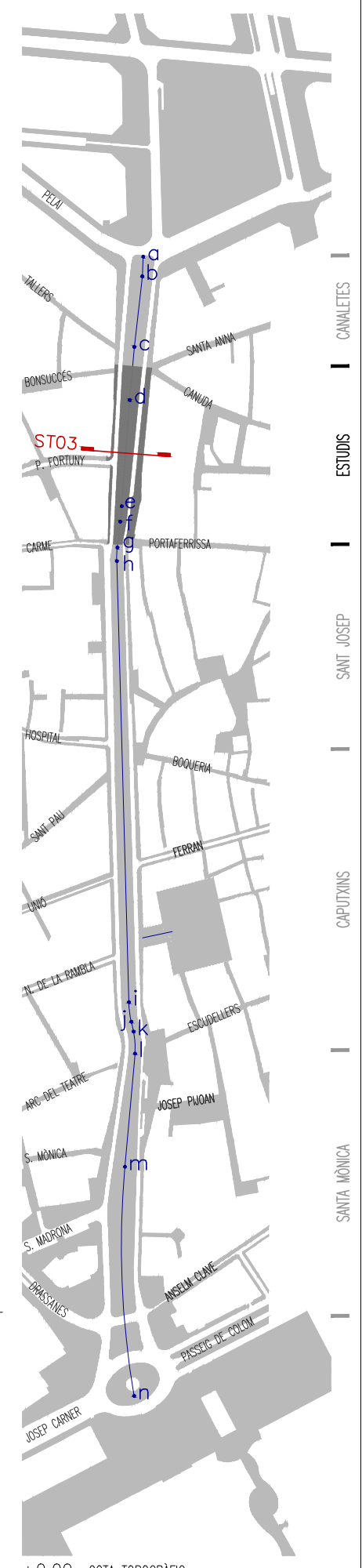


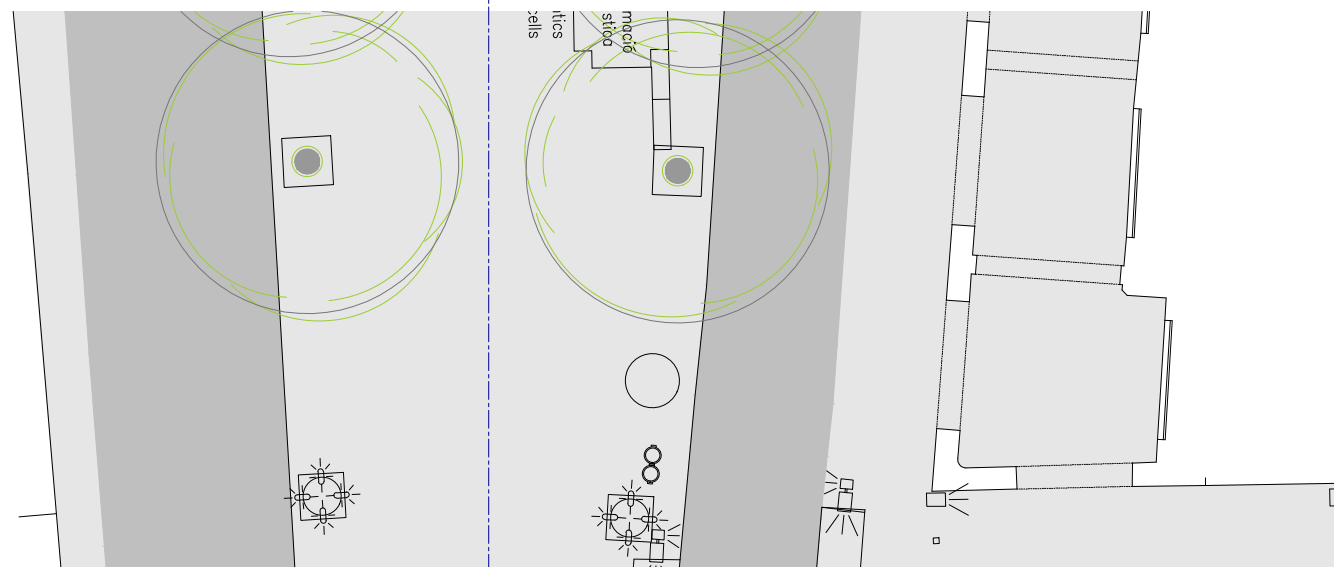
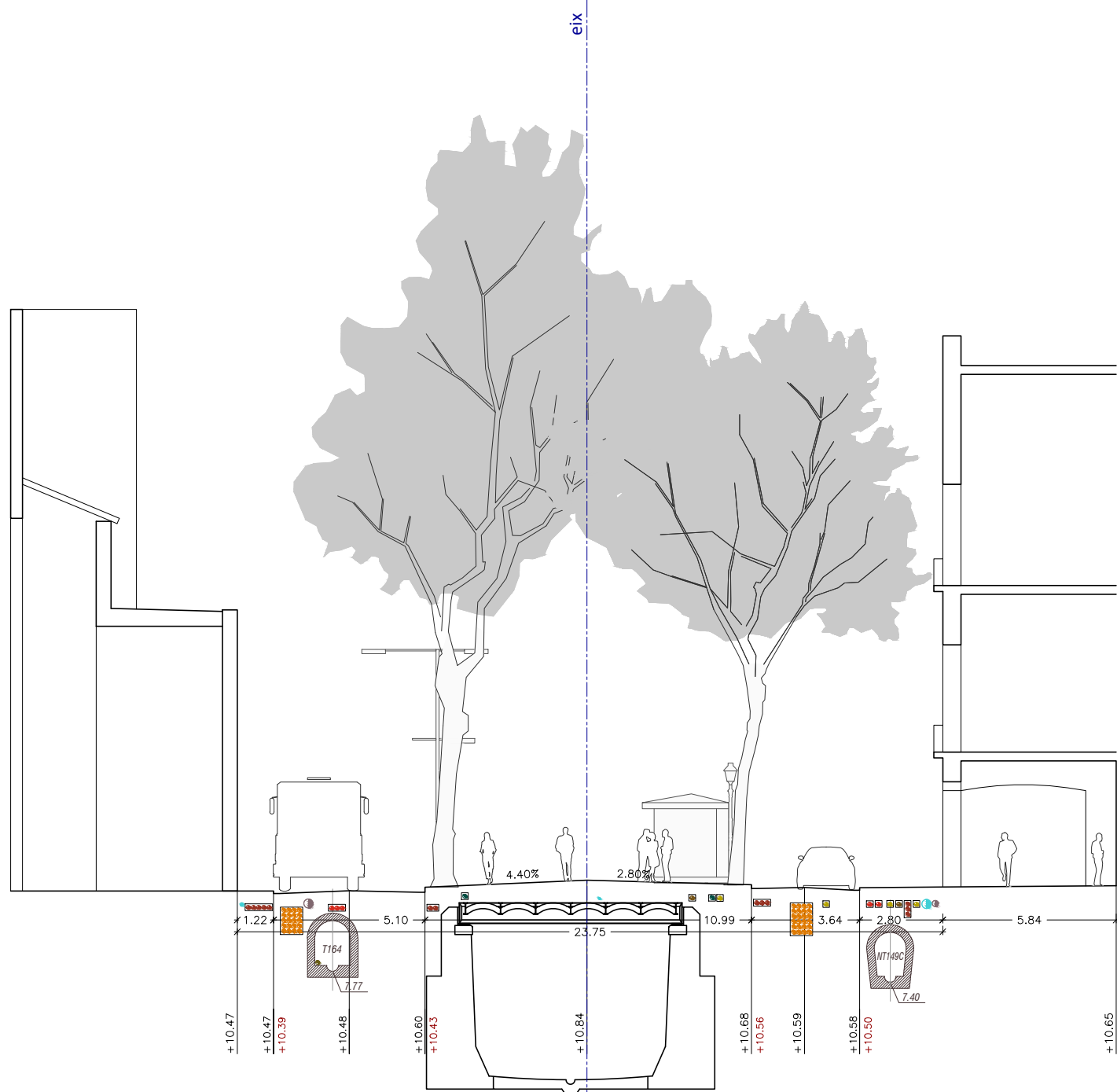


+0.00 COTA TOPOGRÀFIC

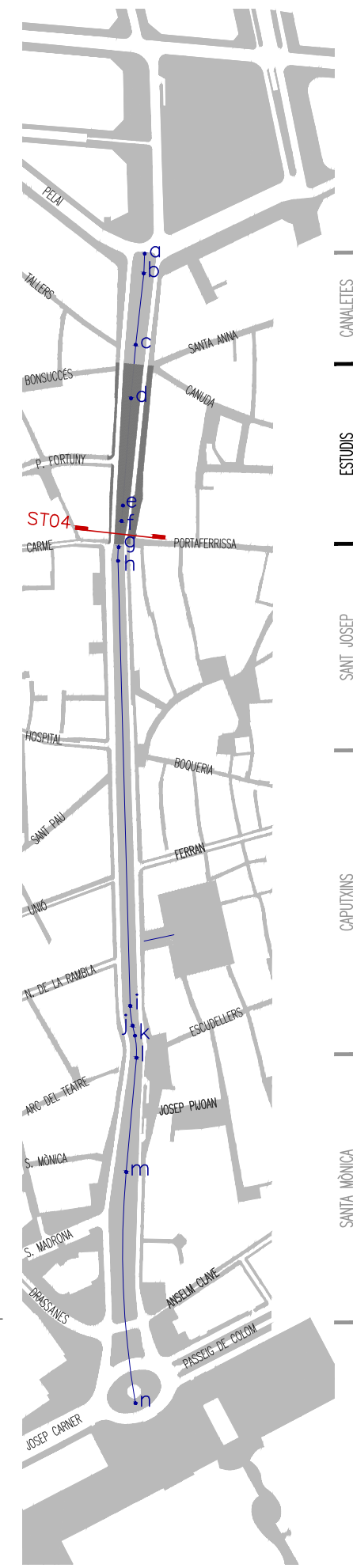
+0.00 COTA APROXIMADA

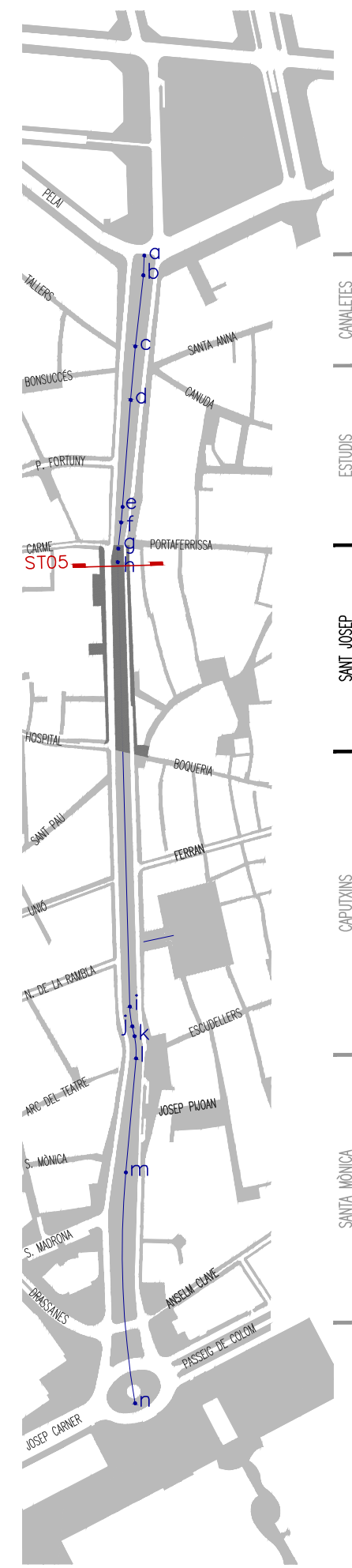
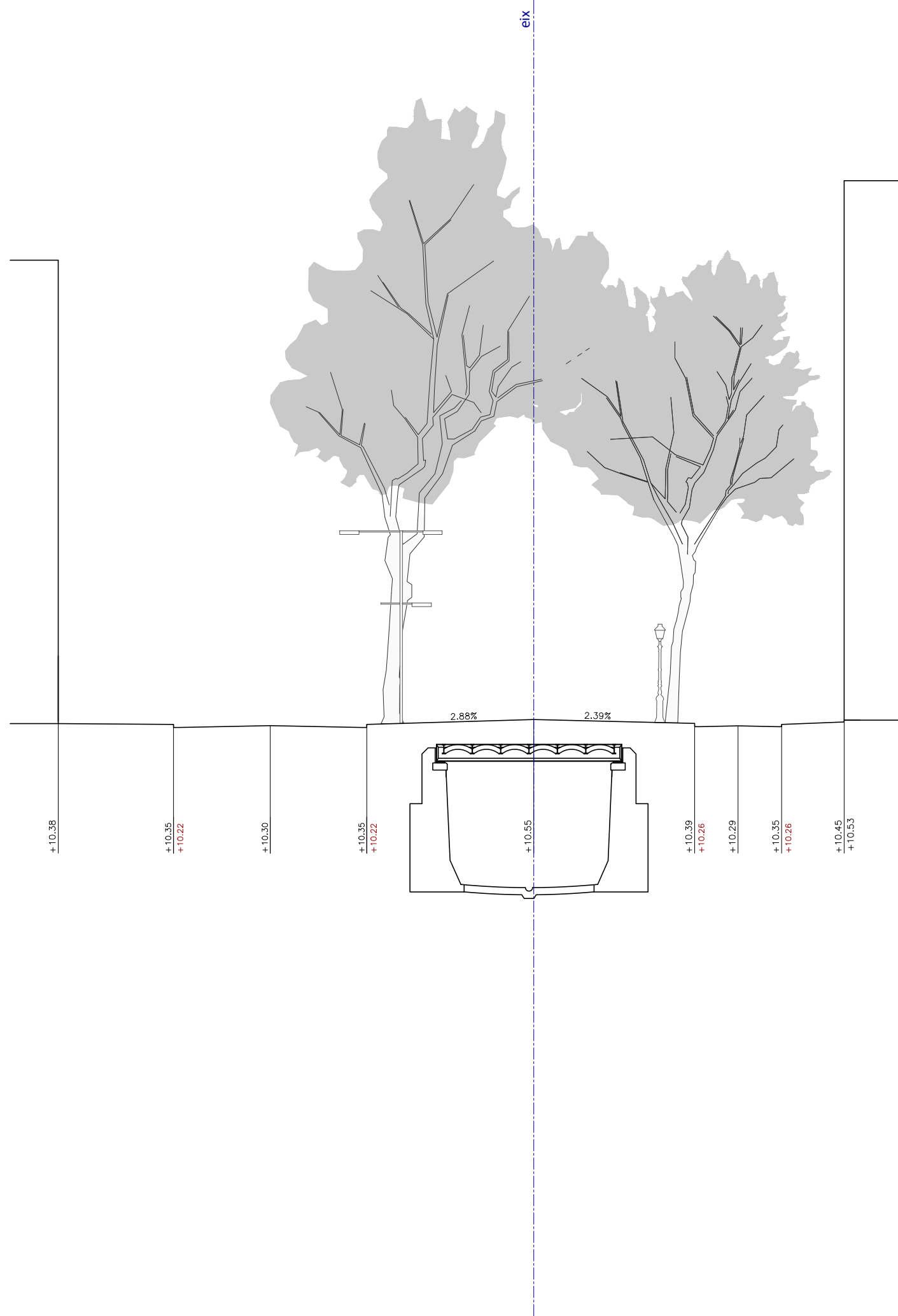






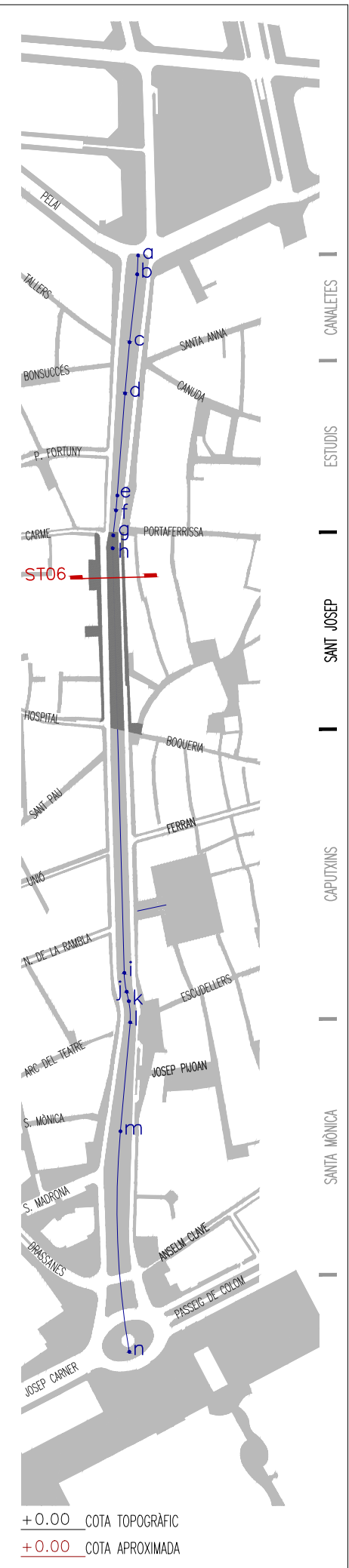
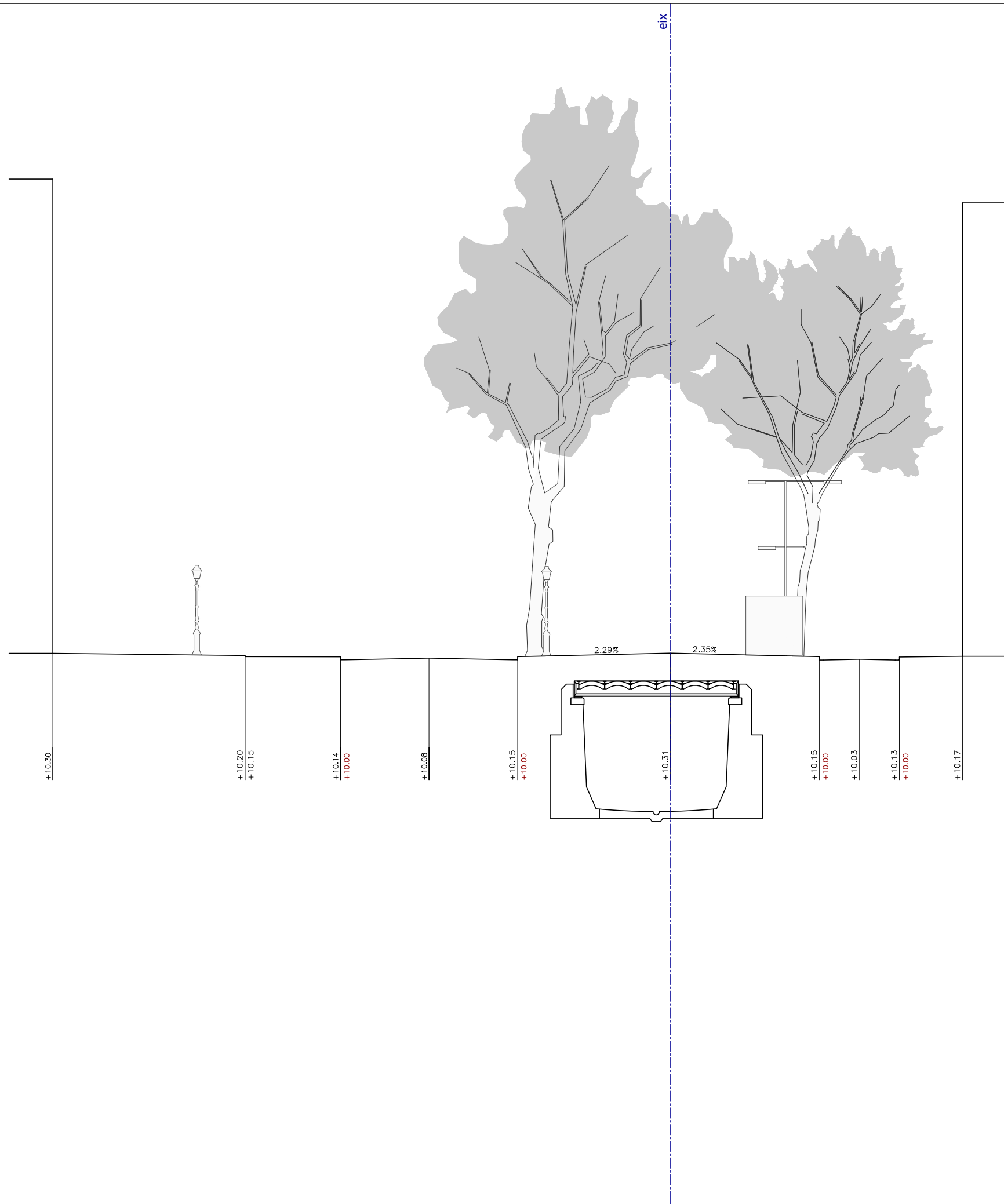
- LLEGENDA INSTAL·LACIONS
- TELEFÒNICA
  - ENLLUMENAT
  - ONO
  - FIBRA ÒPTICA
  - AIGUA
  - GAS NATURAL
  - ENDESA MT
  - ENDESA BT
  - FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM
- +0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA

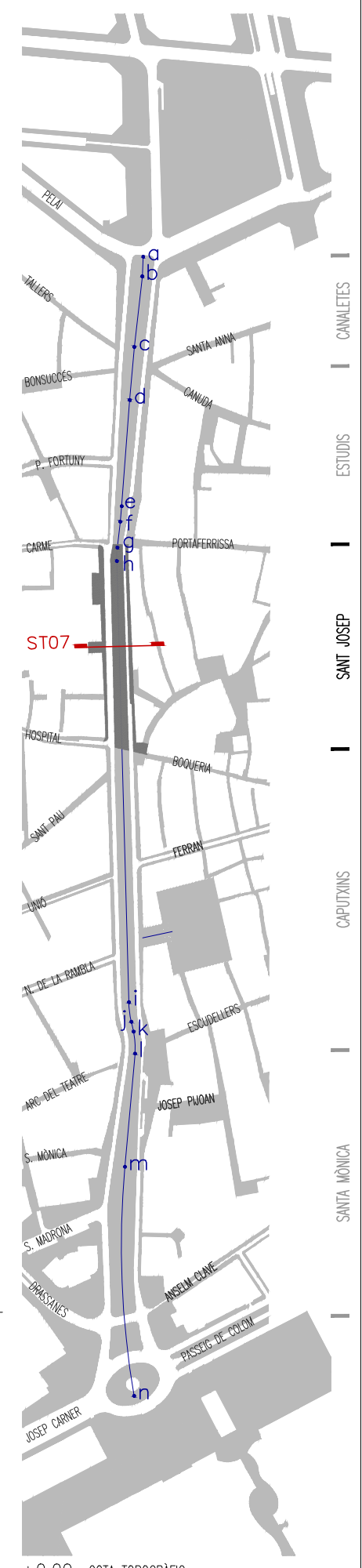
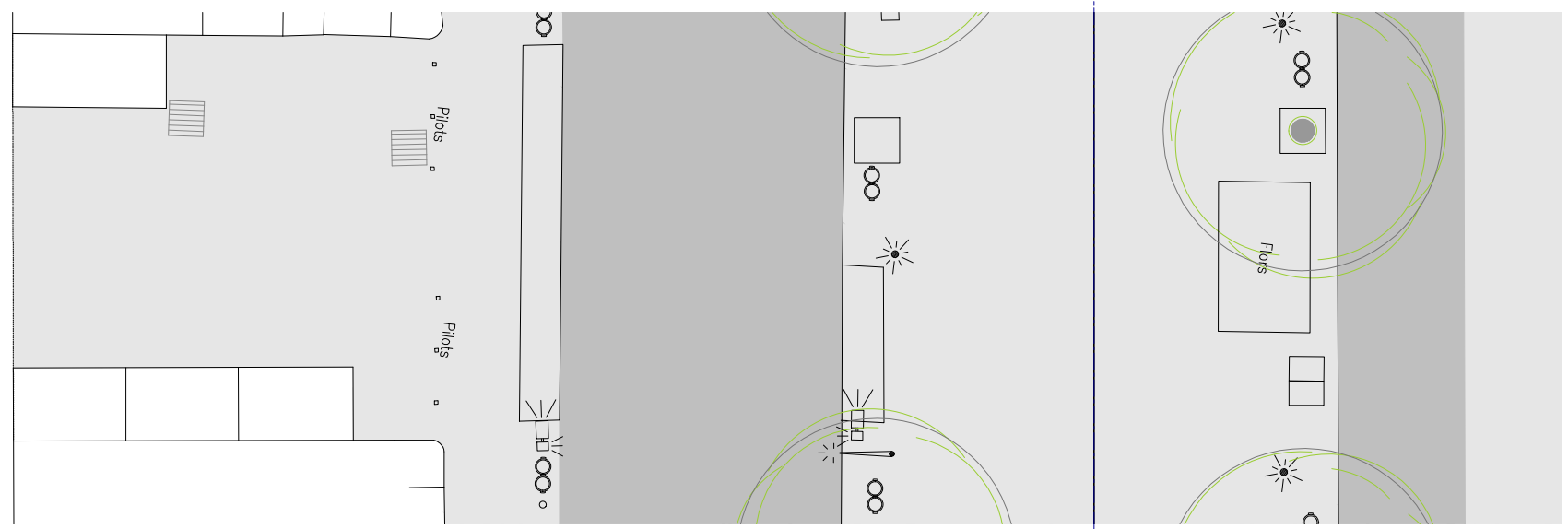
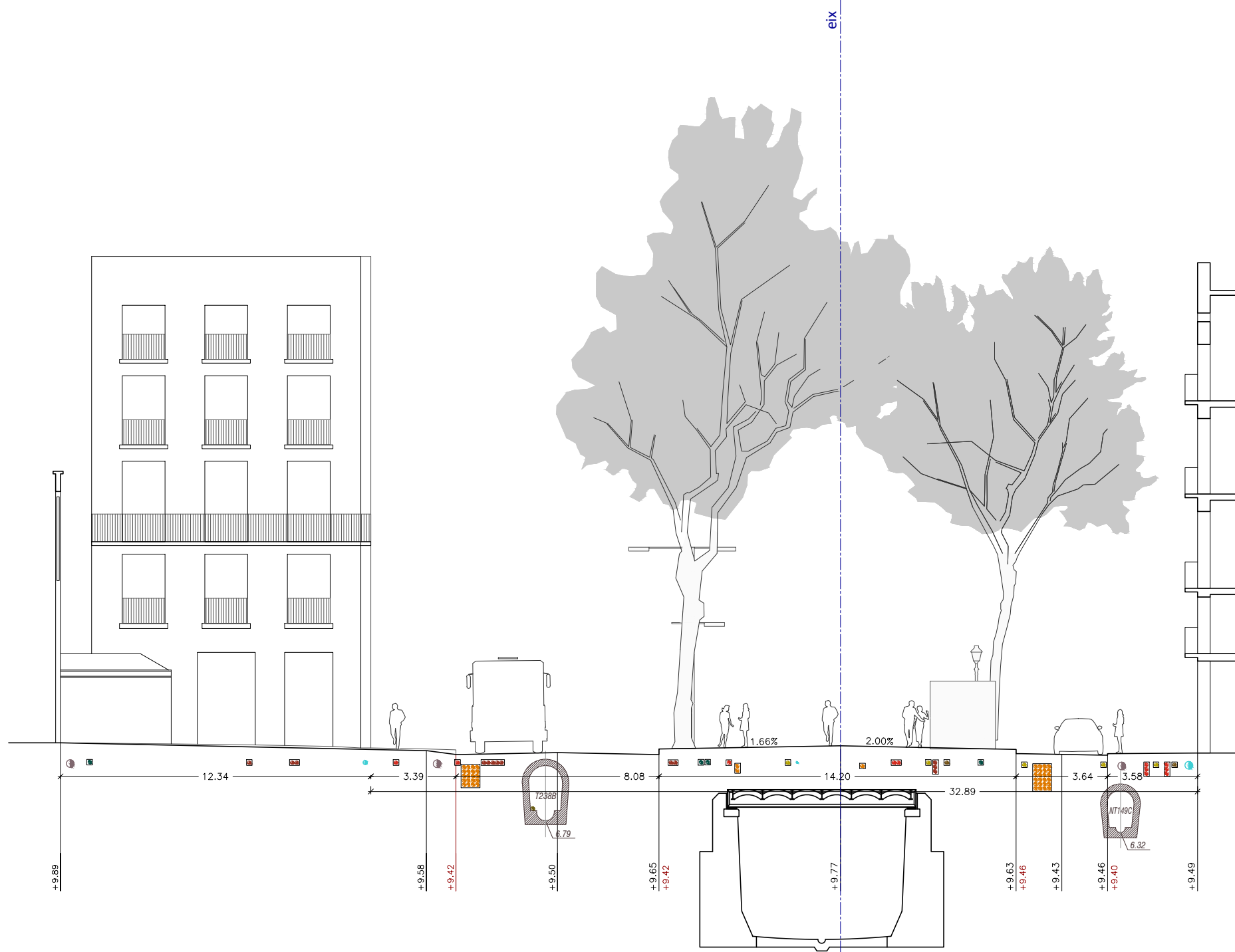




+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
 +0.00 COTA APROXIMADA

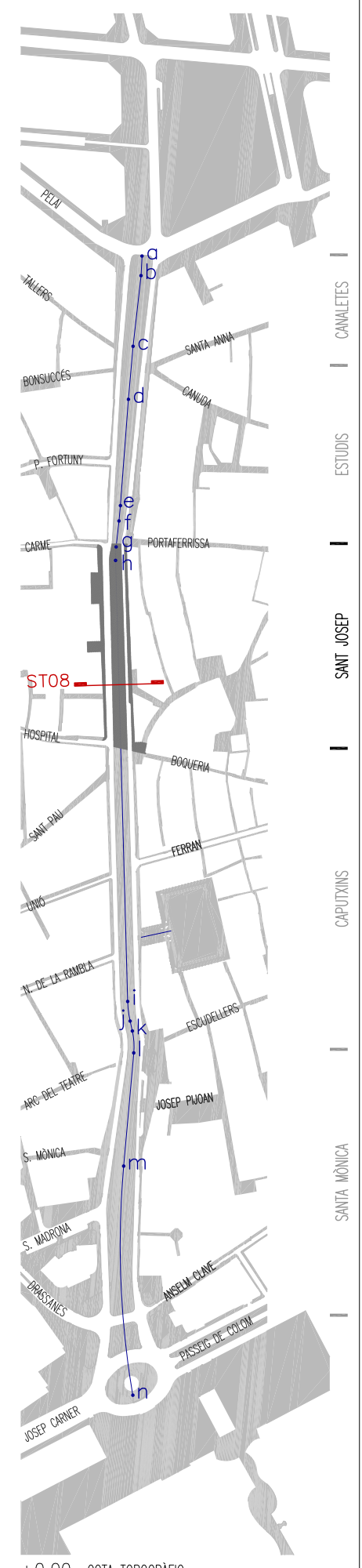
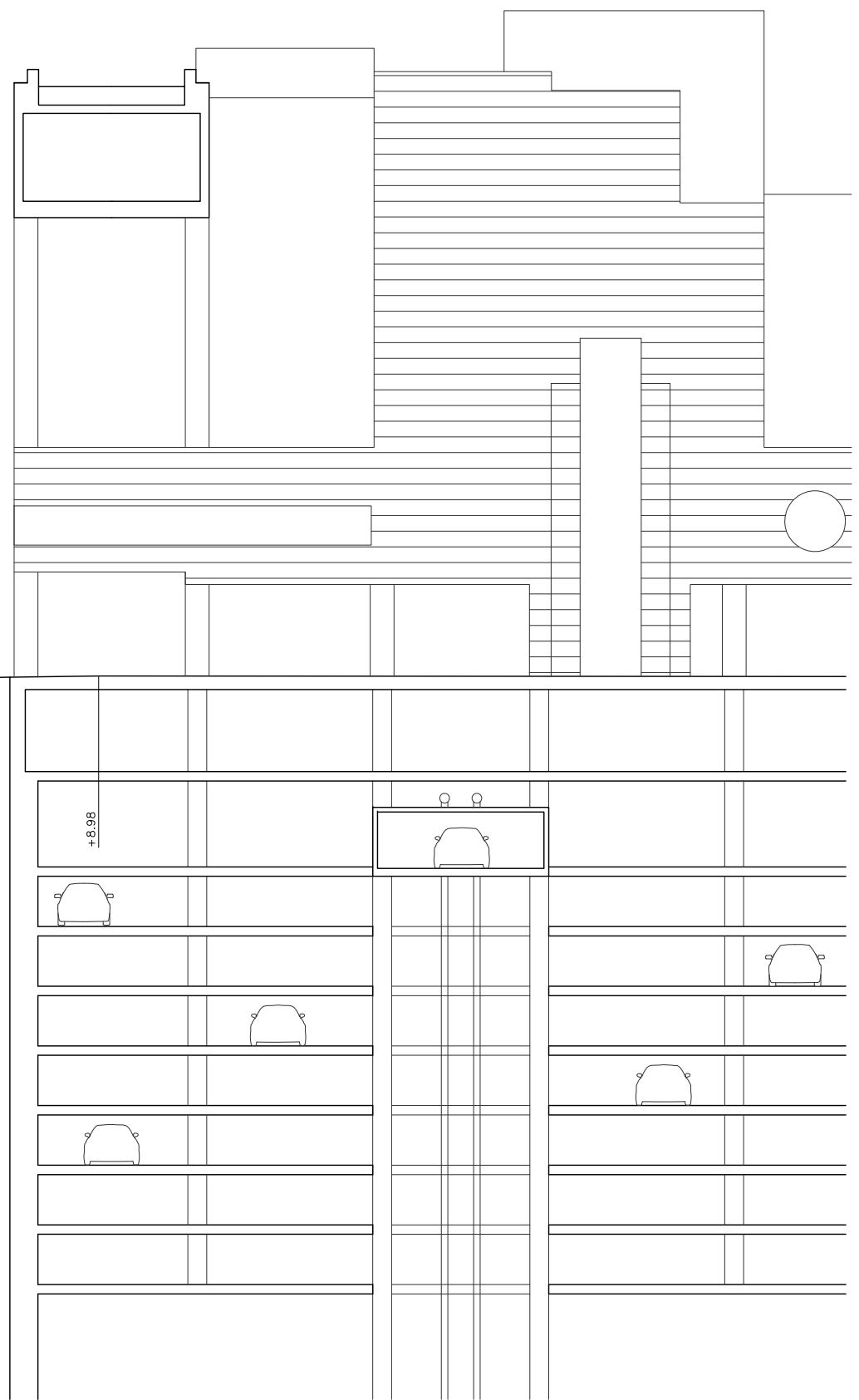
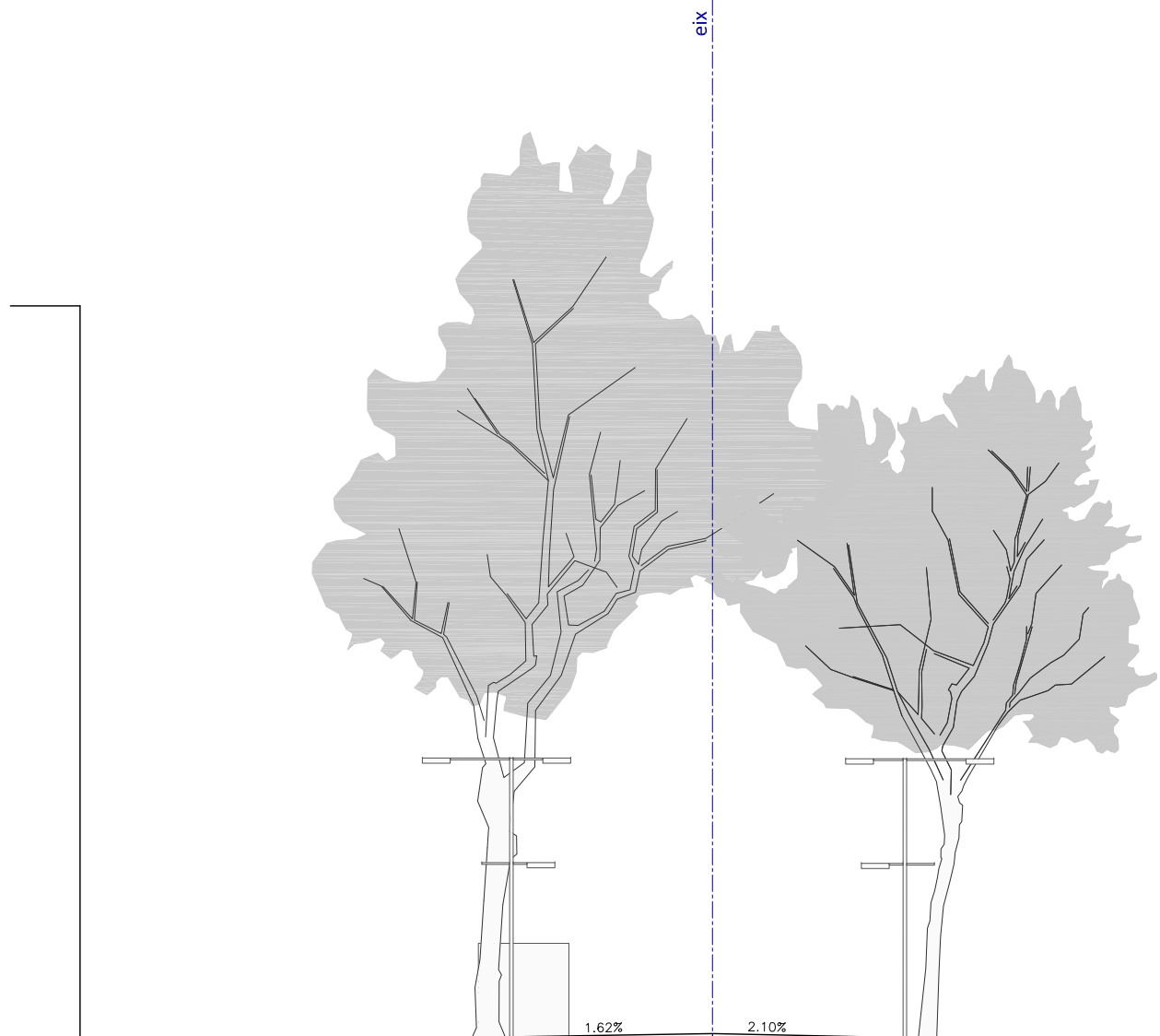




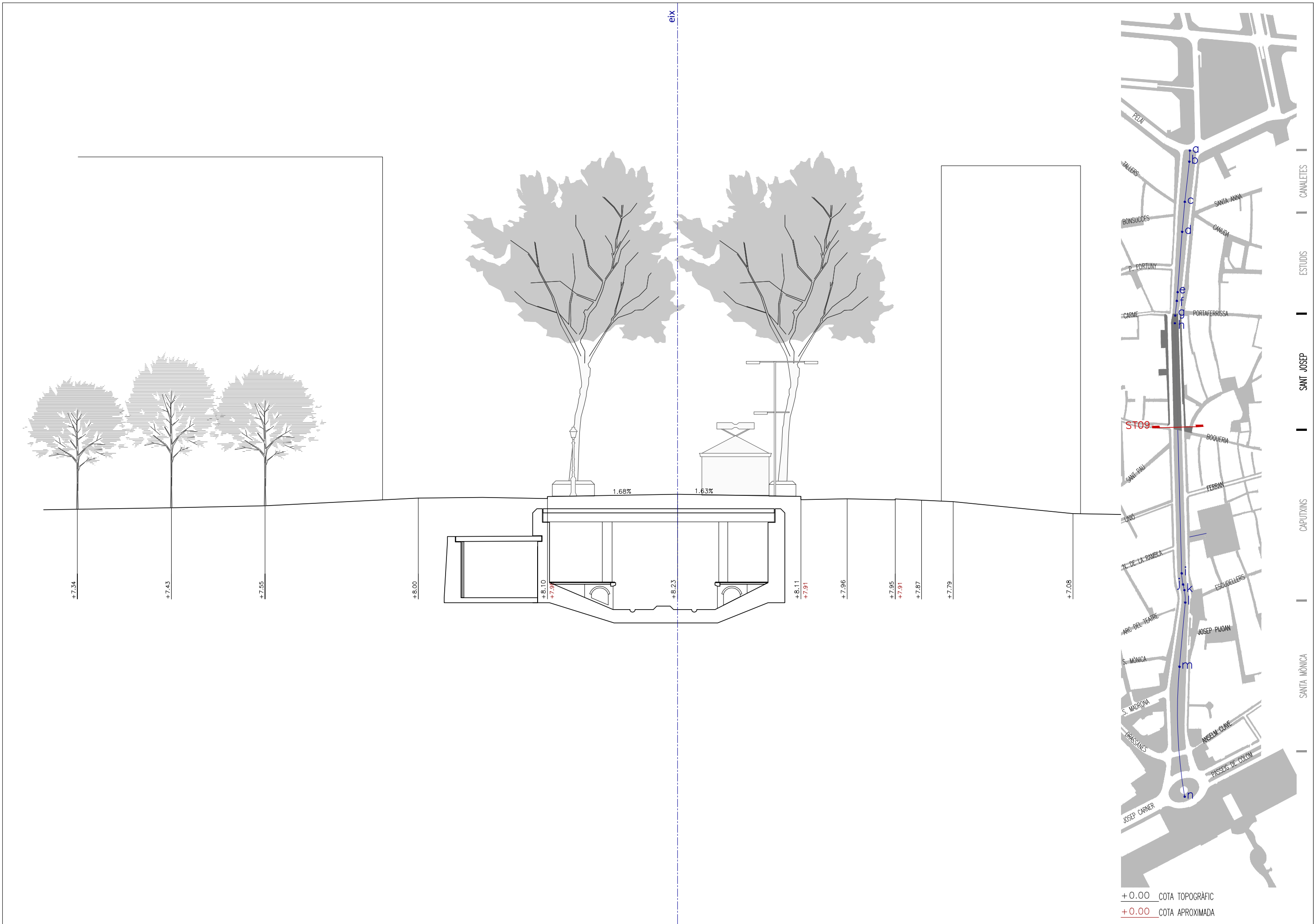


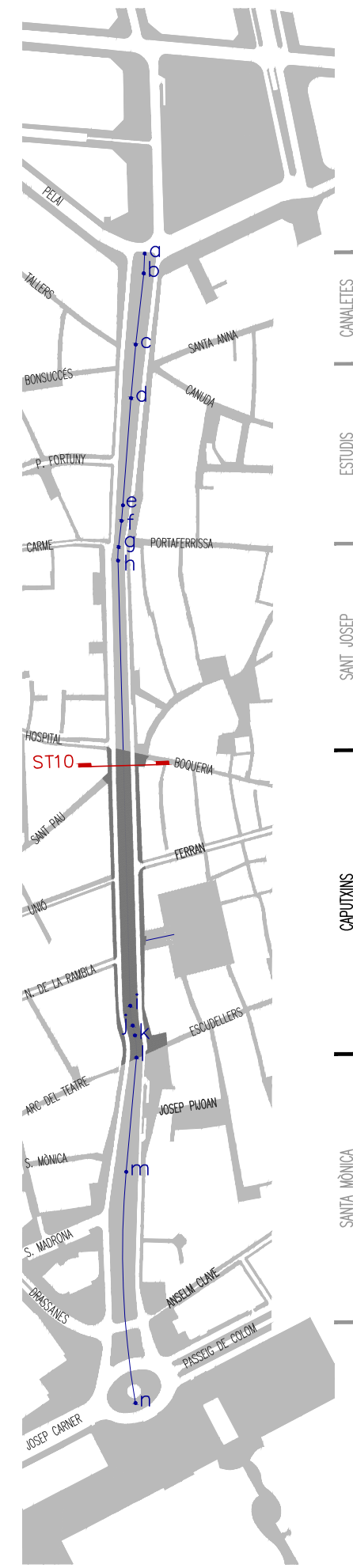
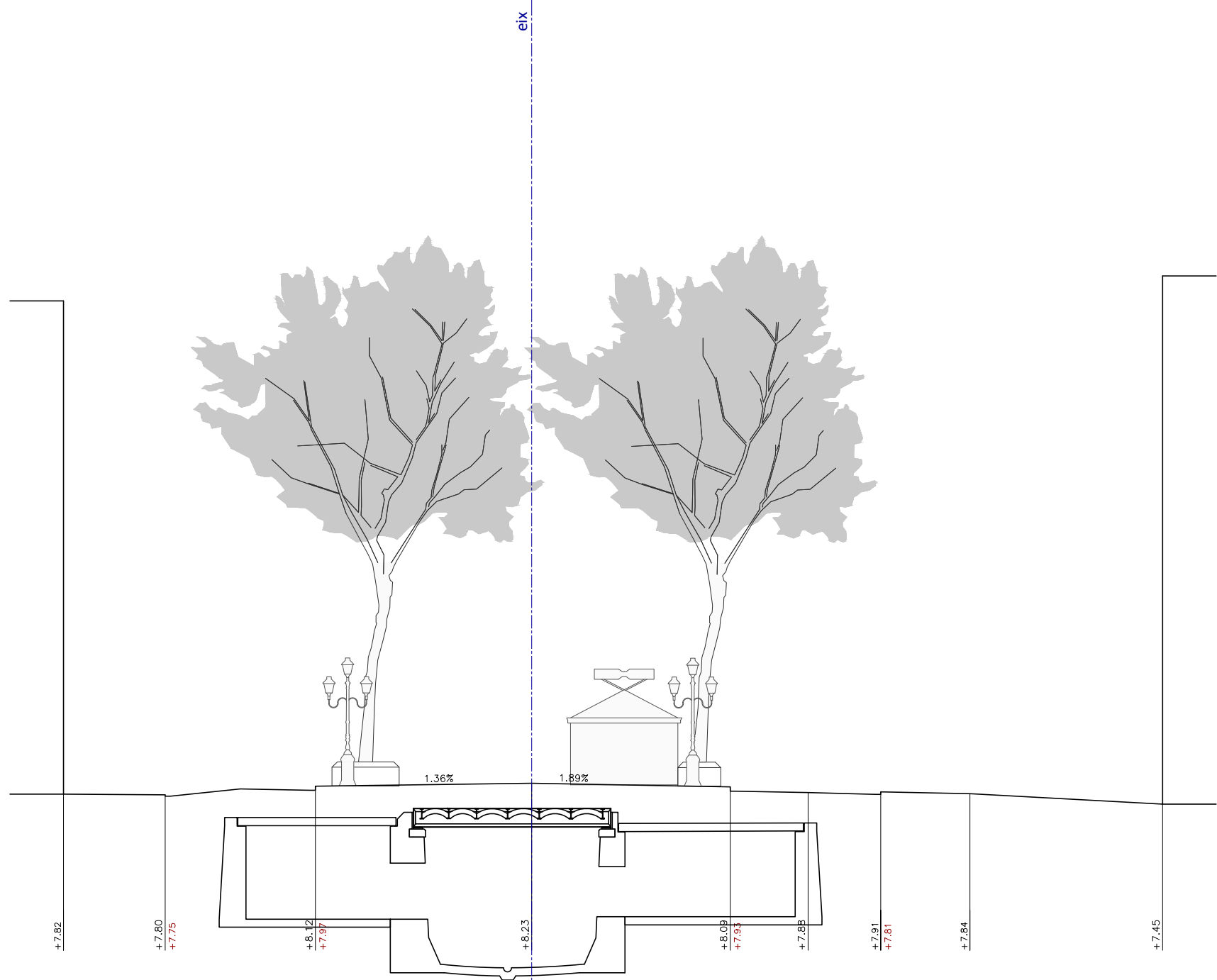
- LLEGENDA INSTAL·LACIONS
- TELEFÒNICA
  - ENLLUMENAT
  - ONO
  - FIBRA ÒPTICA
  - AIGUA
  - GAS NATURAL
  - ENDESA MT
  - ENDESA BT
  - FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM
- +0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA





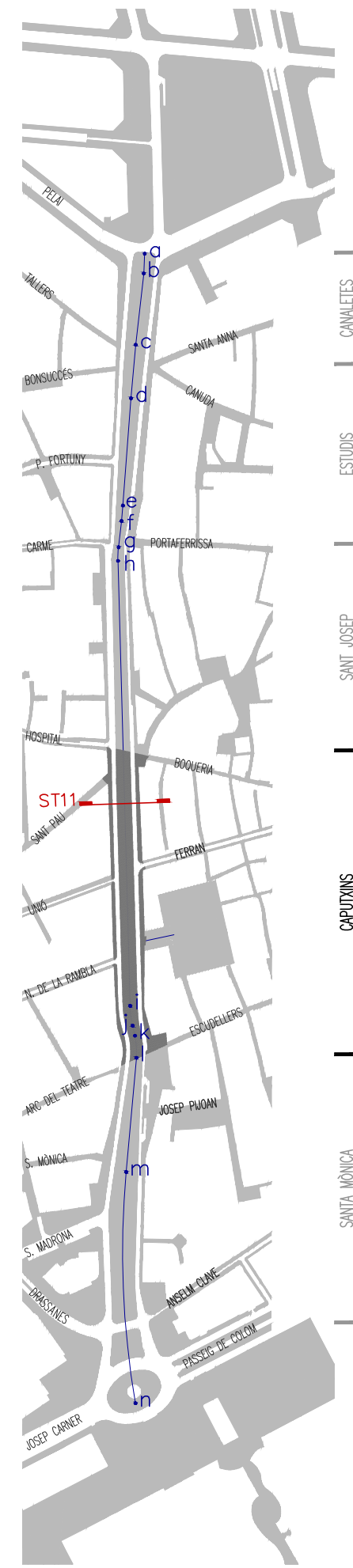
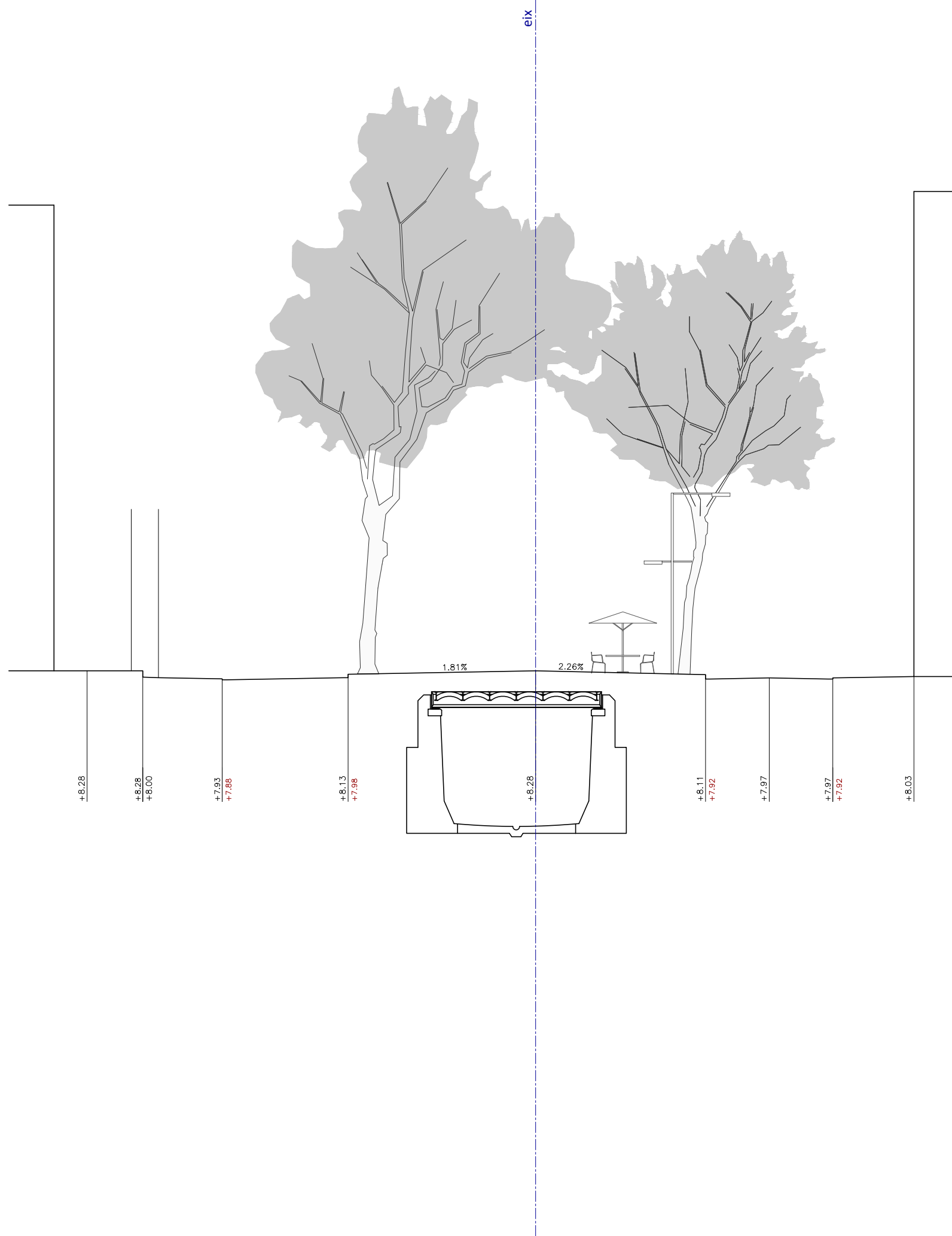
+ 0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
 + 0.00 COTA APROXIMADA





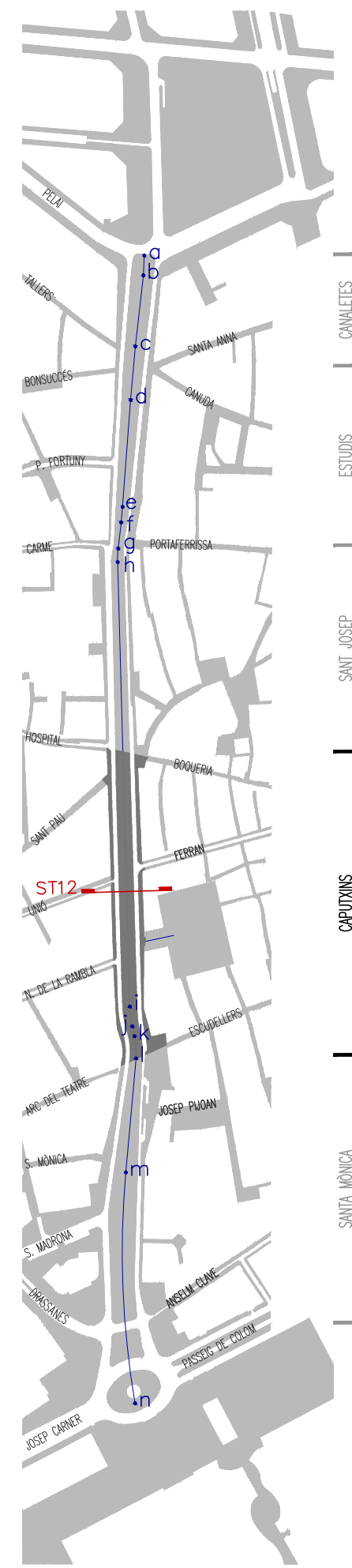
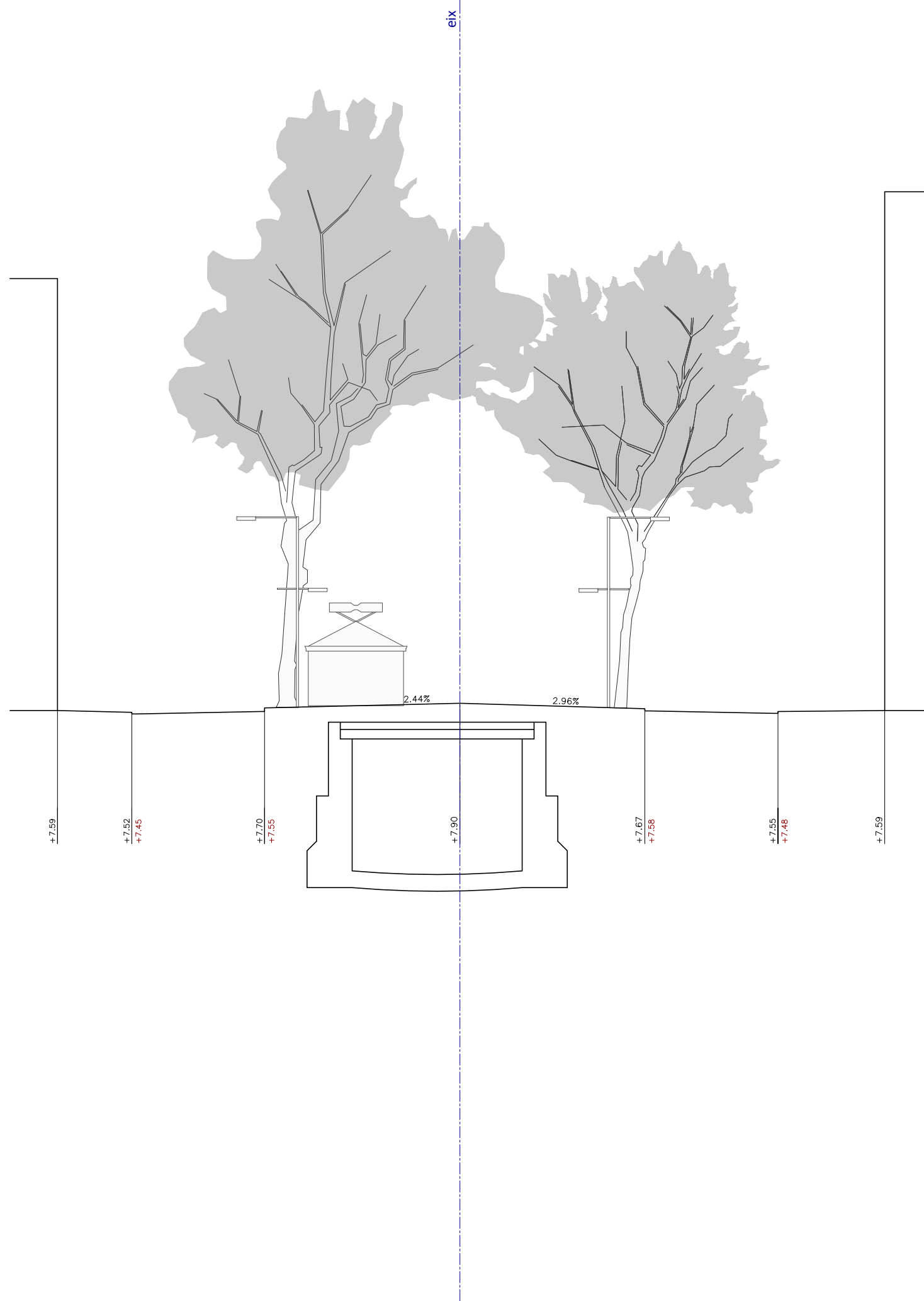
+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
 +0.00 COTA APROXIMADA





+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA

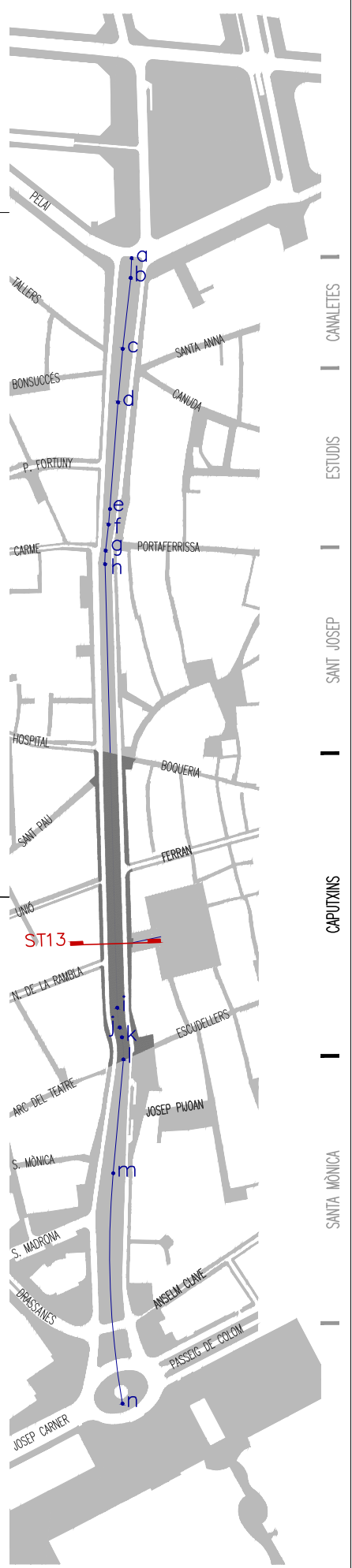




+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA

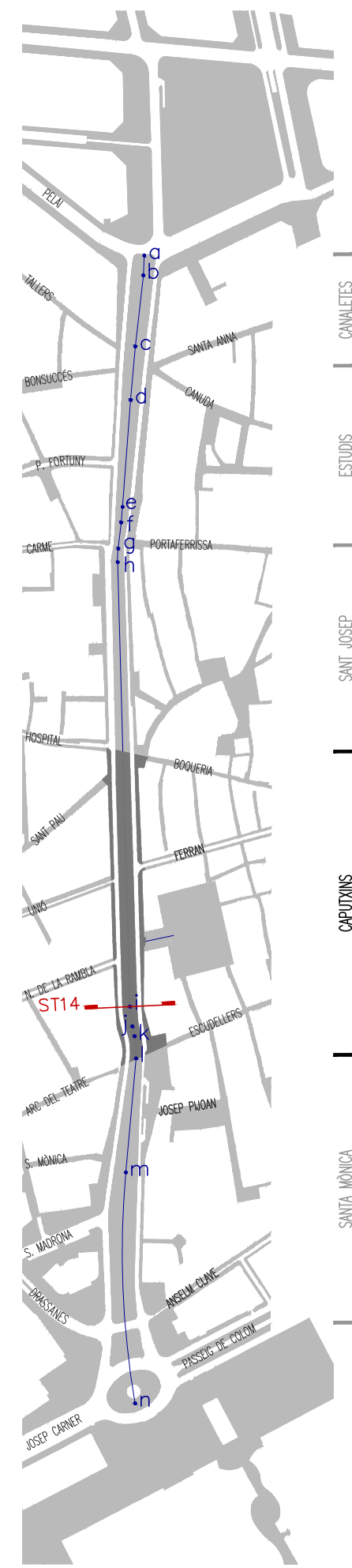
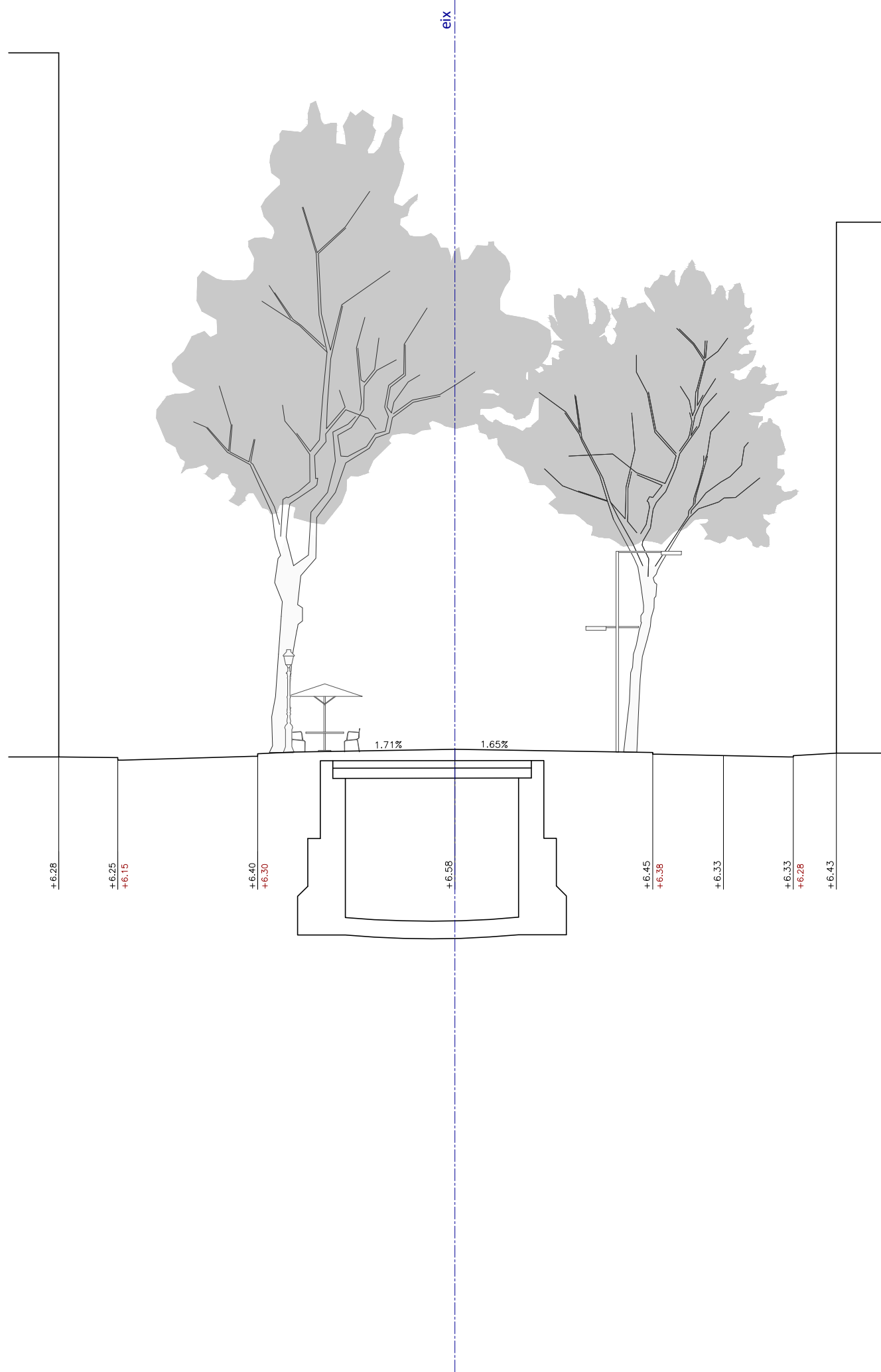


eix



- LLEGENDA INSTAL·LACIONS
- TELEFÒNICA
  - ENLLUMENAT
  - ONO
  - FIBRA ÒPTICA
  - AIGUA
  - GAS NATURAL
  - ENDESA MT
  - ENDESA BT
  - FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM
- +0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA

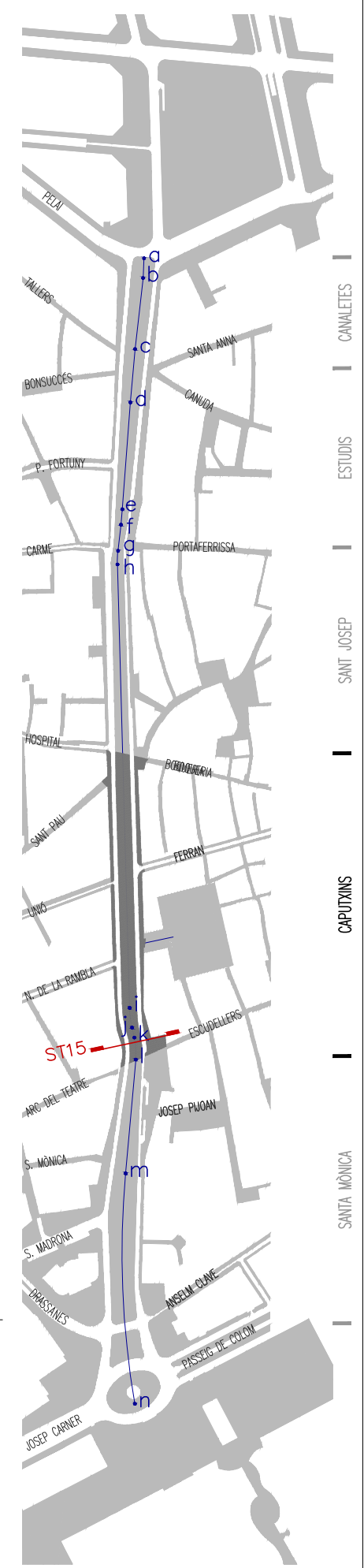
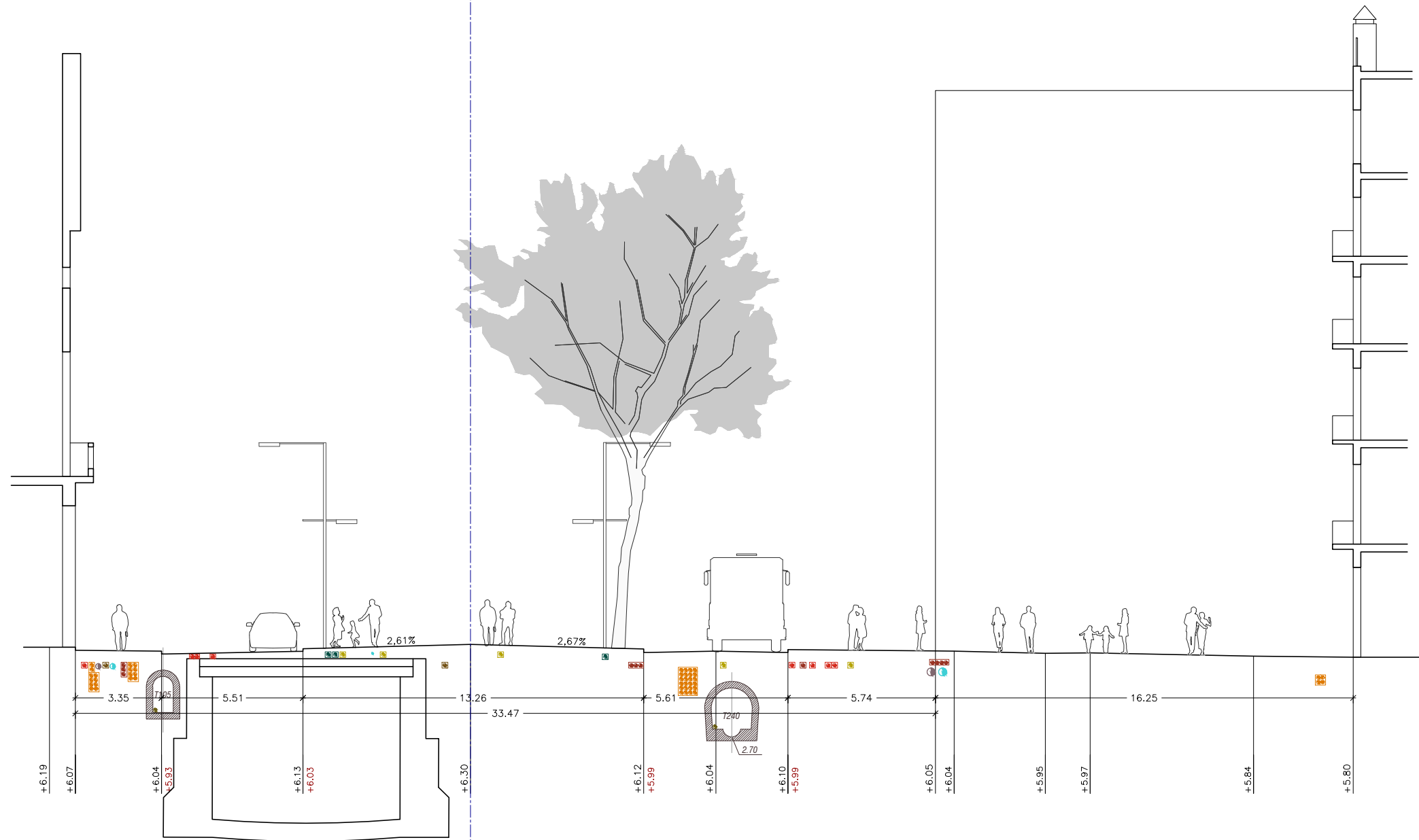




+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA



eix

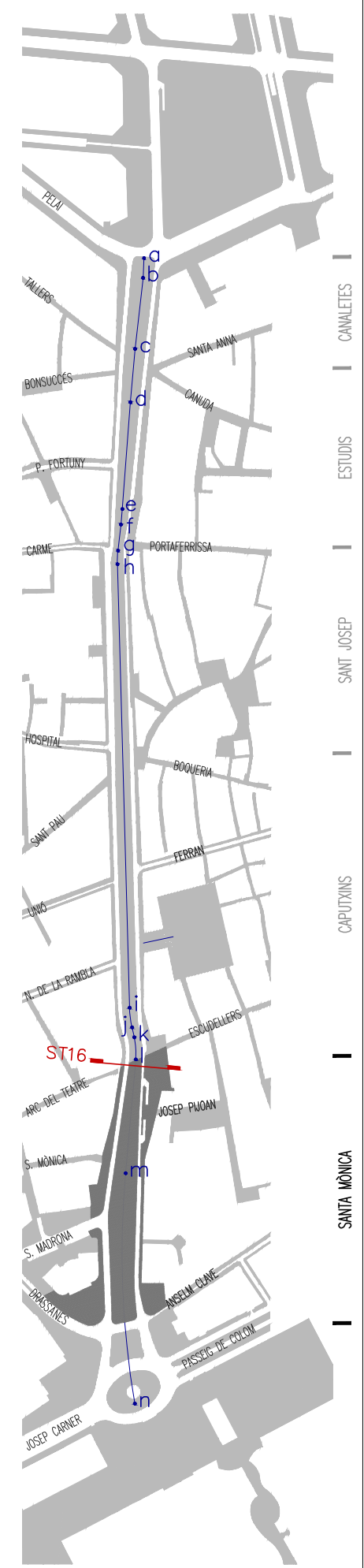
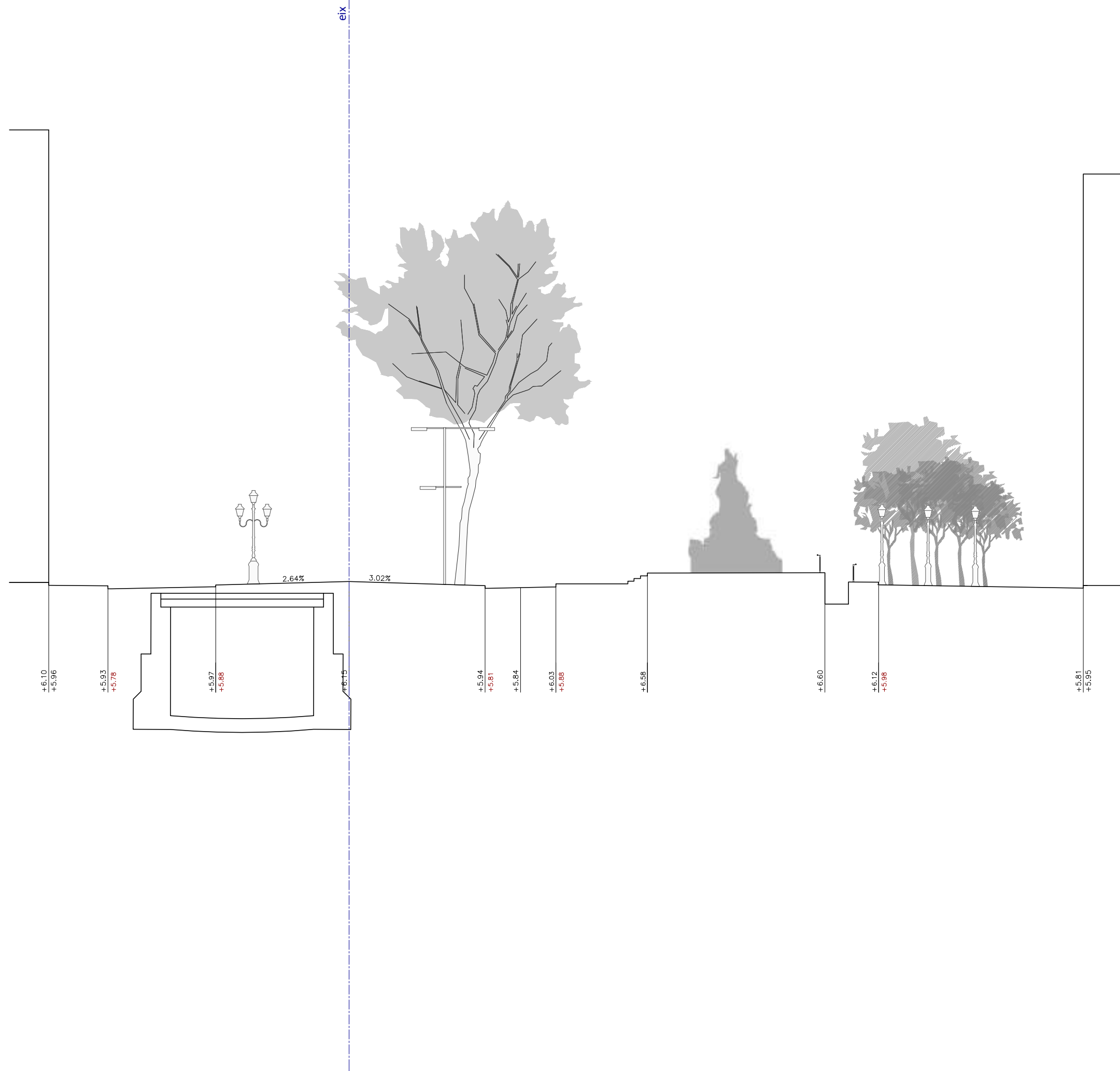


- LLEGENDA INSTAL·LACIONS
- TELEFÒNICA
  - ENLLUMENAT
  - ONO
  - FIBRA ÒPTICA
  - AIGUA
  - GAS NATURAL
  - ENDESA MT
  - ENDESA BT
  - FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
 +0.00 COTA APROXIMADA

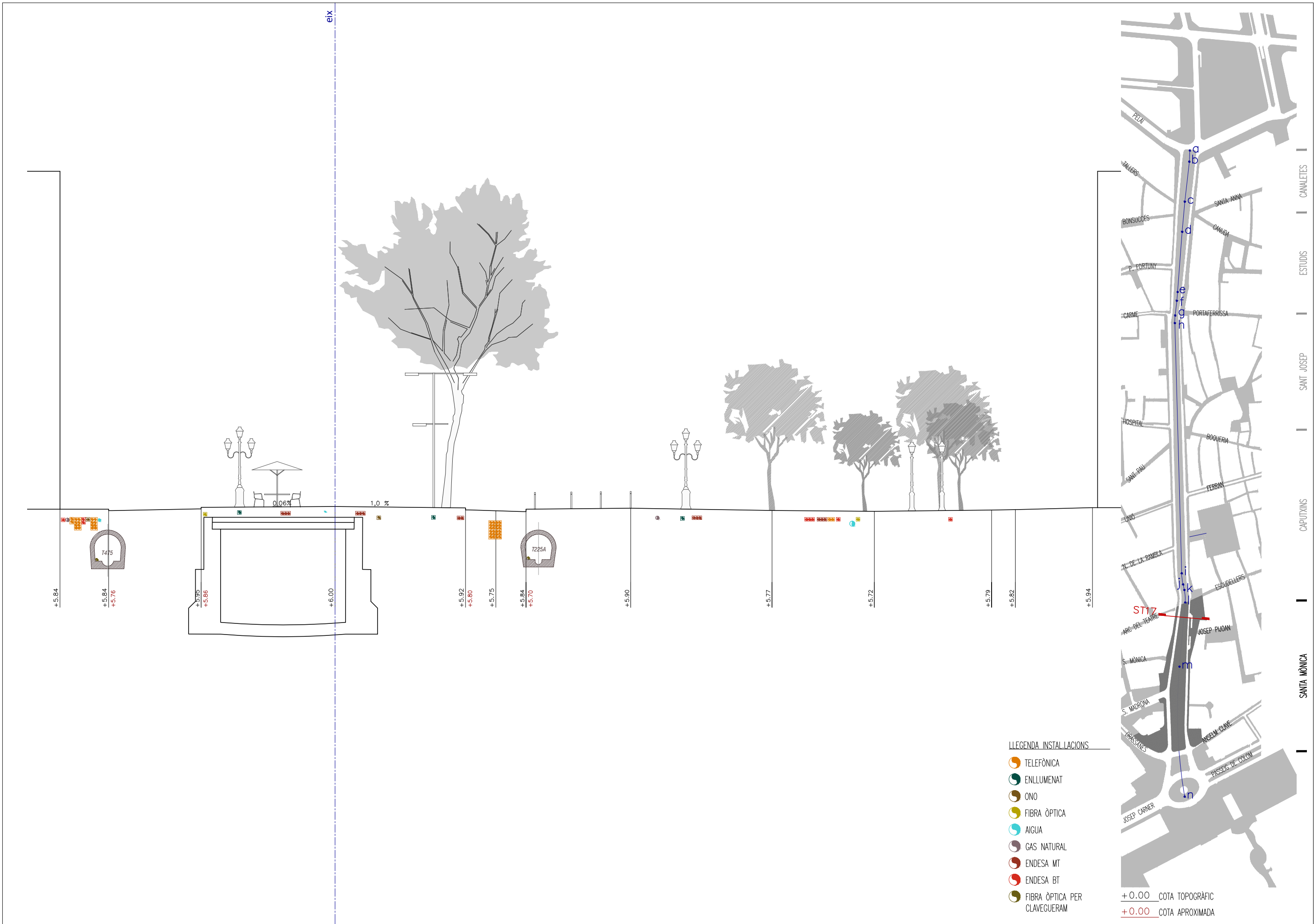


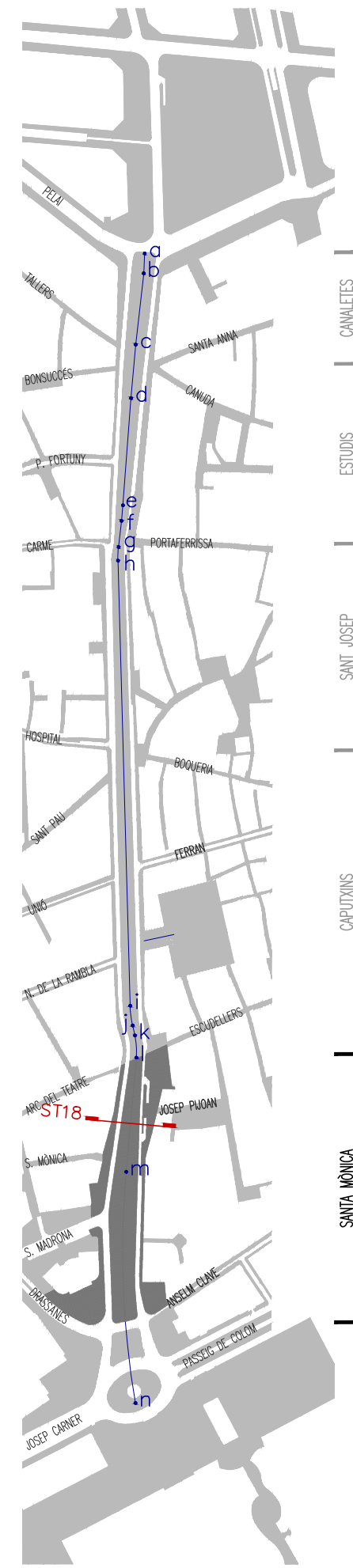
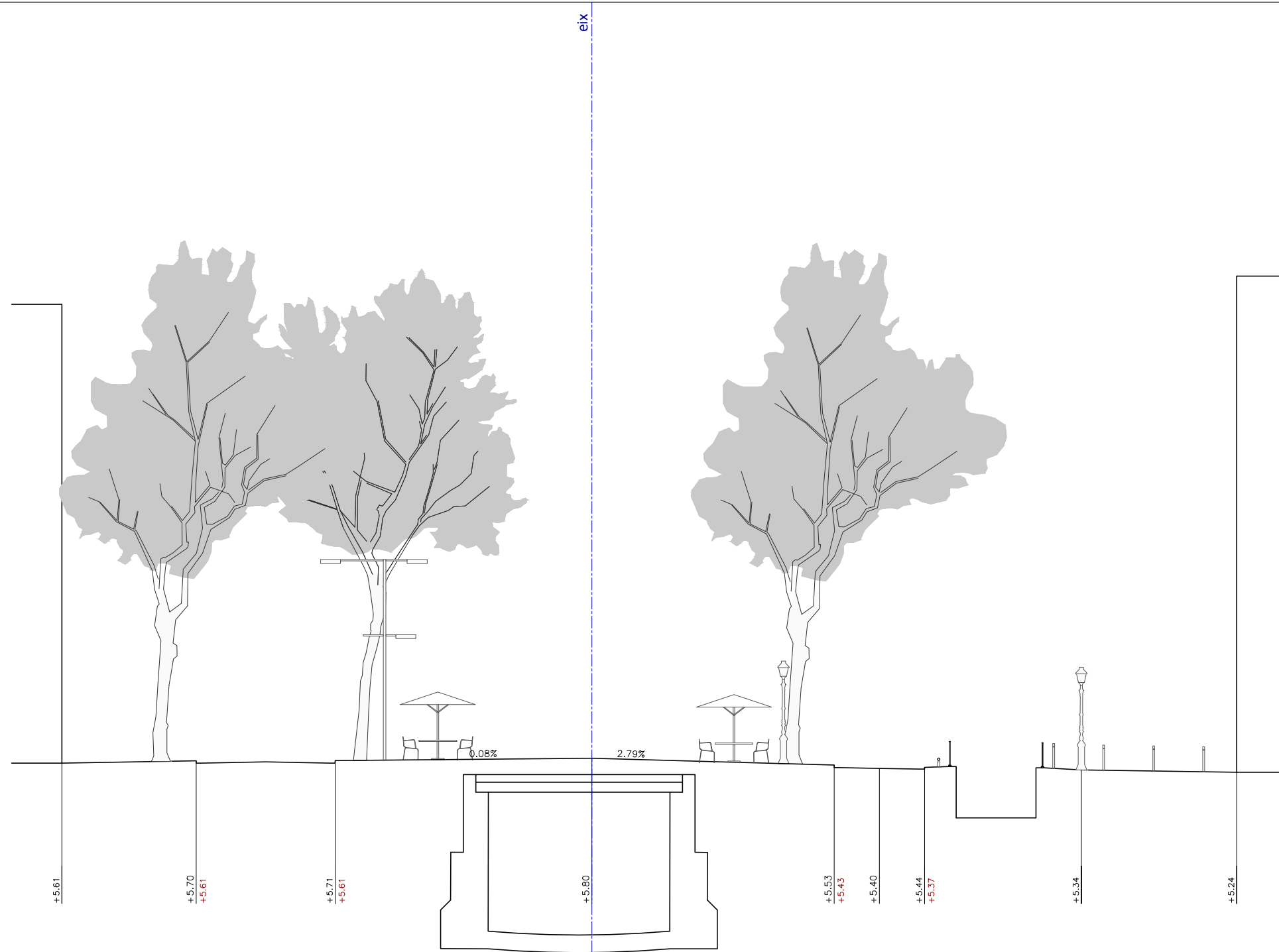




+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA

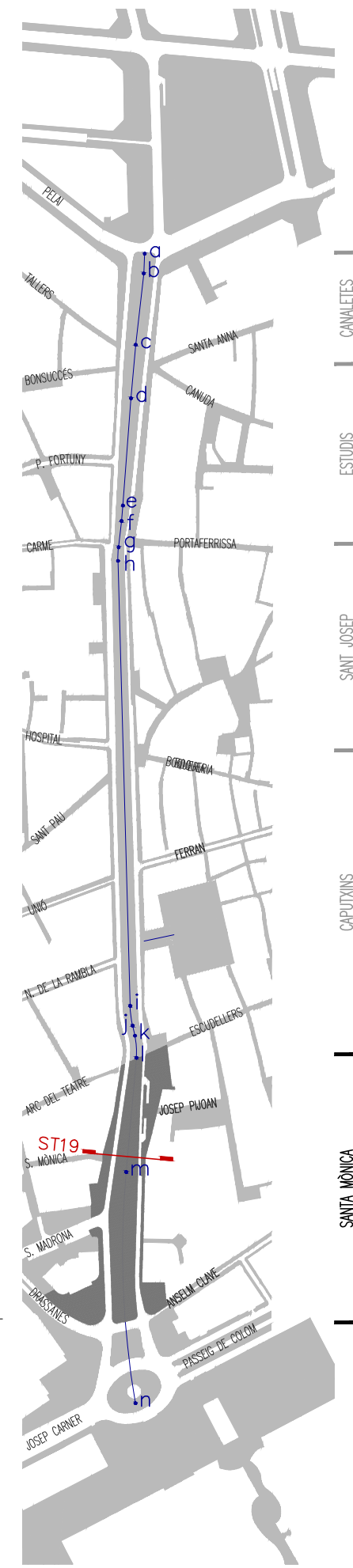
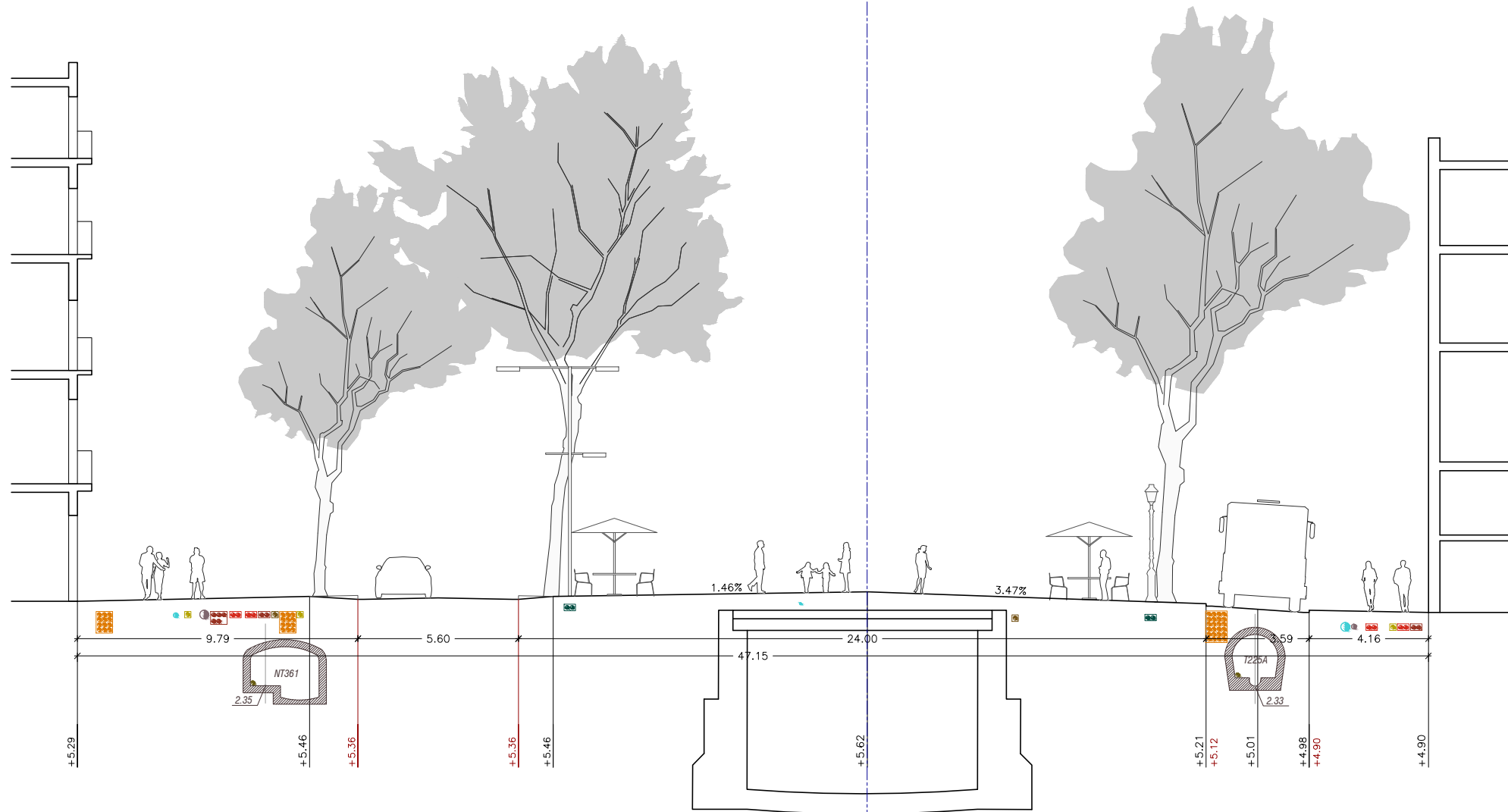






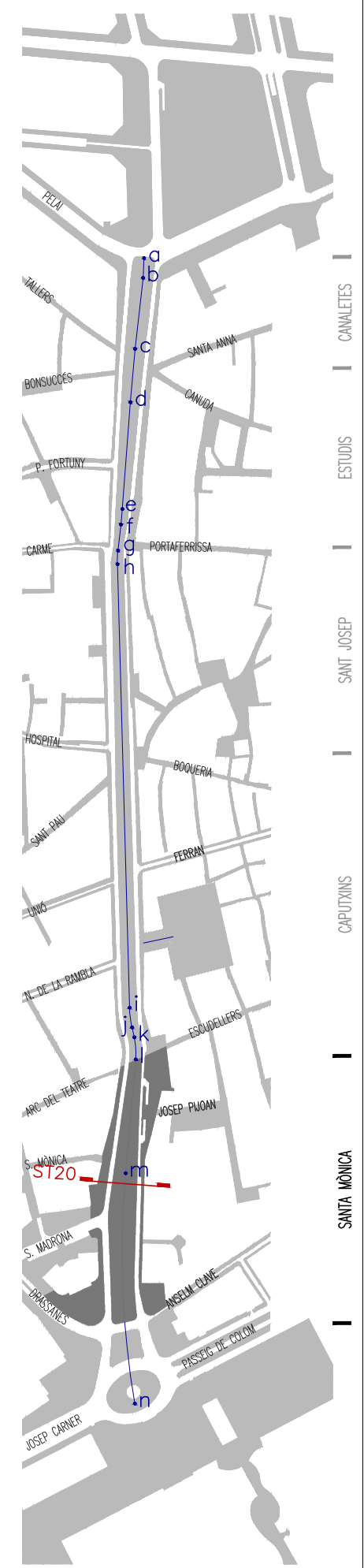
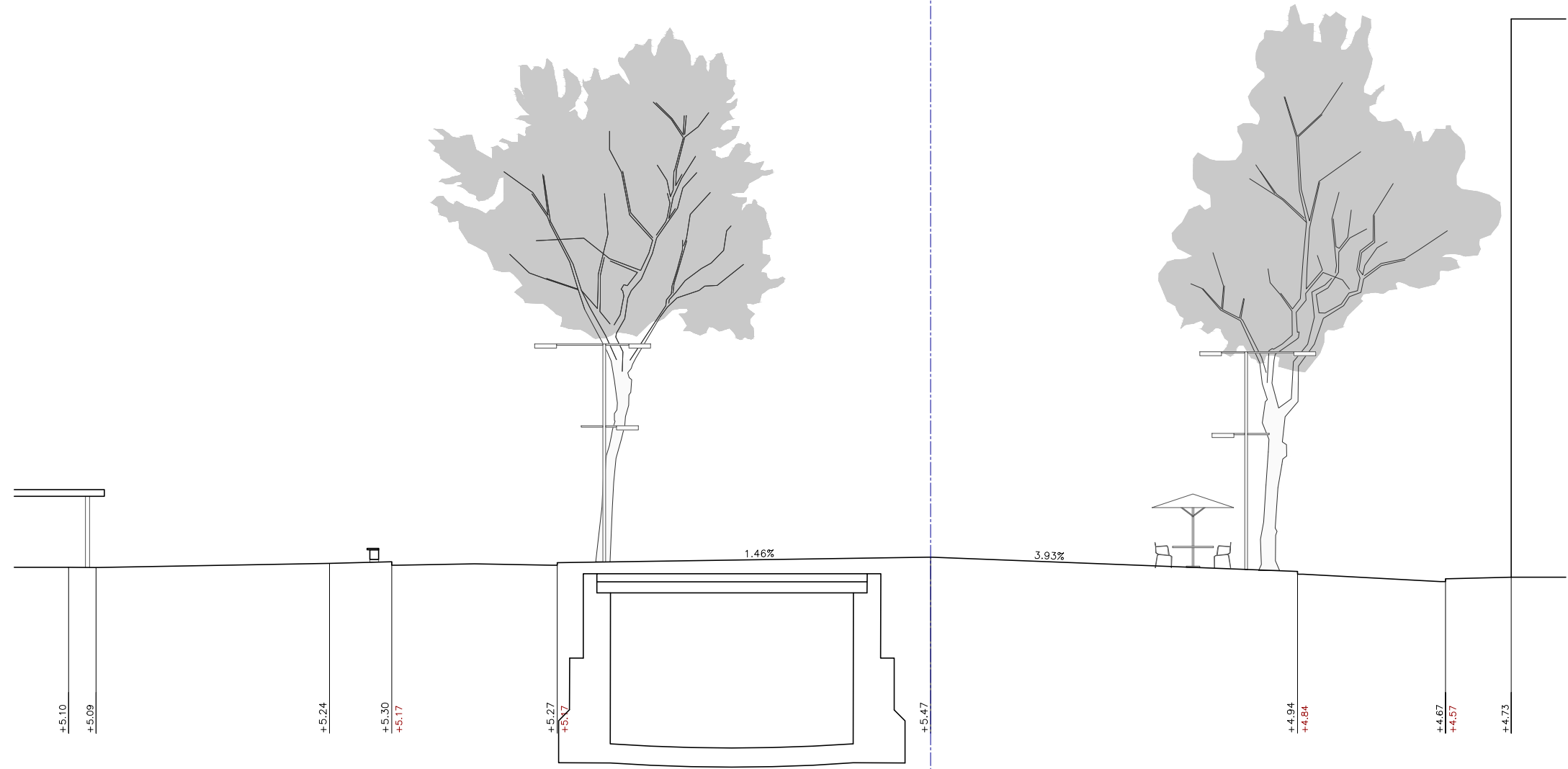
+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA





- LLEGENDA INSTAL·LACIONS
- TELEFÒNICA
  - ENLLUMENAT
  - ONO
  - FIBRA ÒPTICA
  - AIGUA
  - GAS NATURAL
  - ENDESA MT
  - ENDESA BT
  - FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM
- +0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA

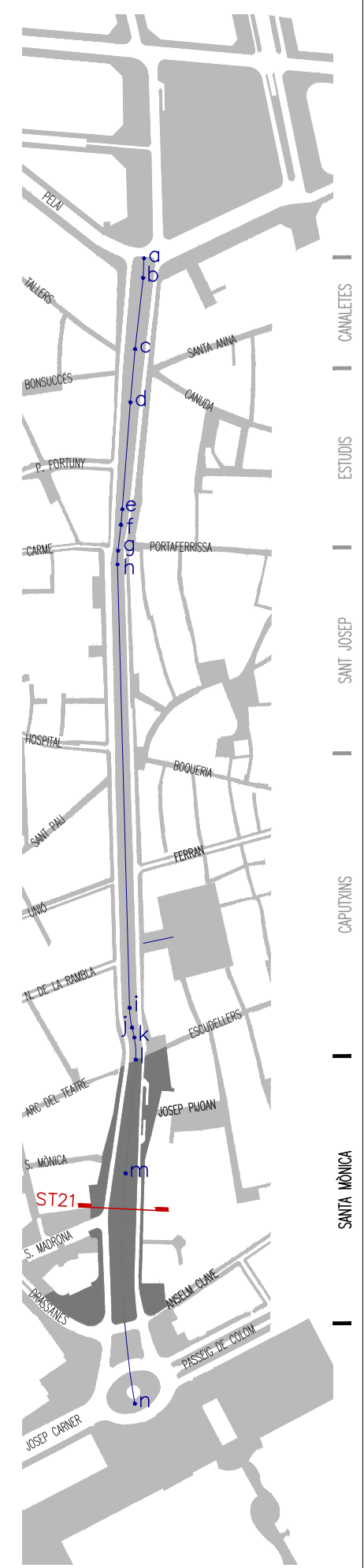
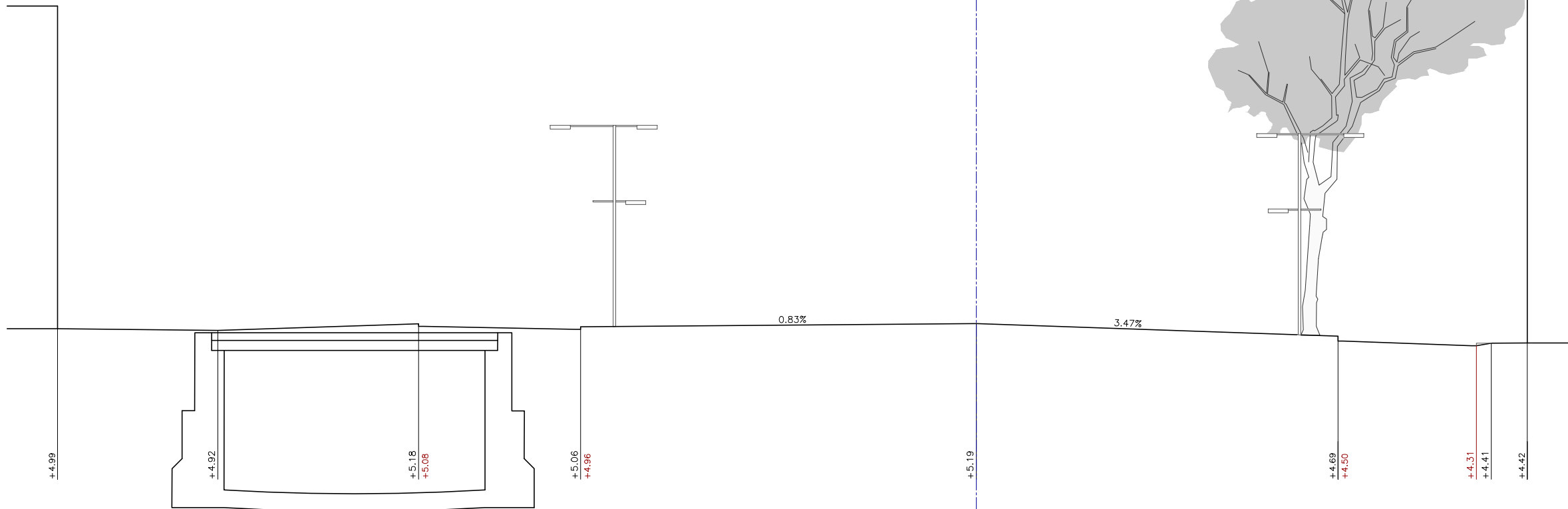




+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
 +0.00 COTA APROXIMADA

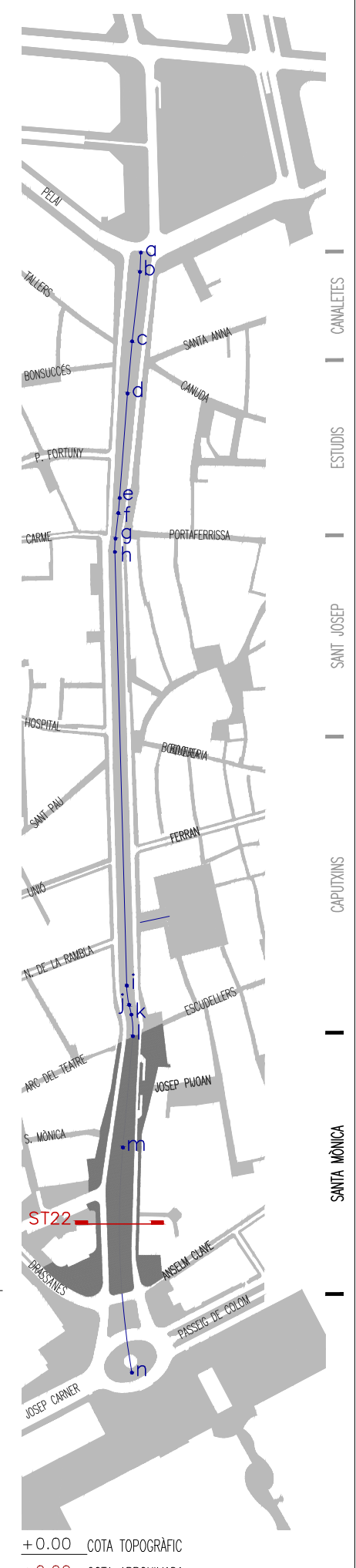
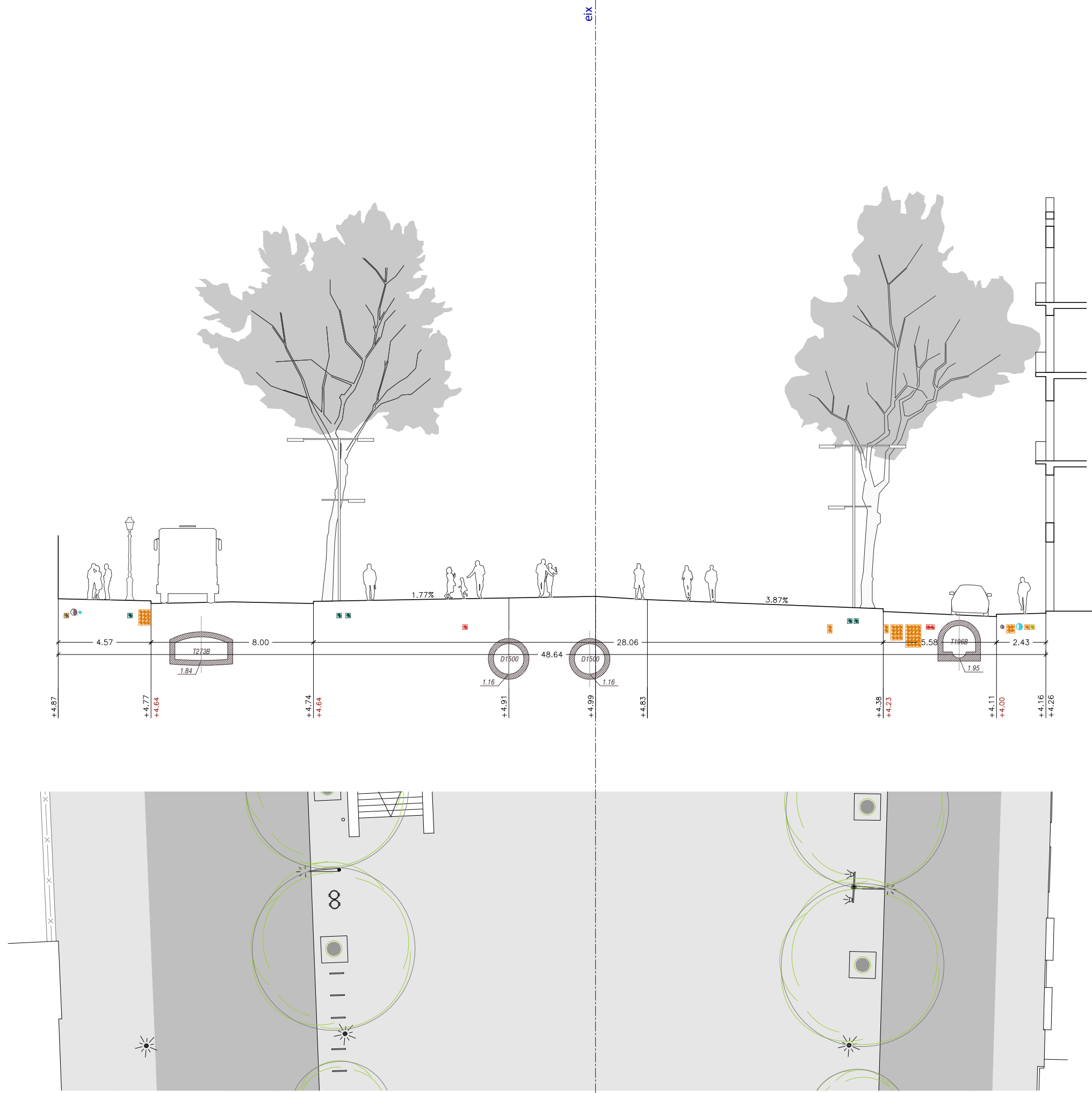


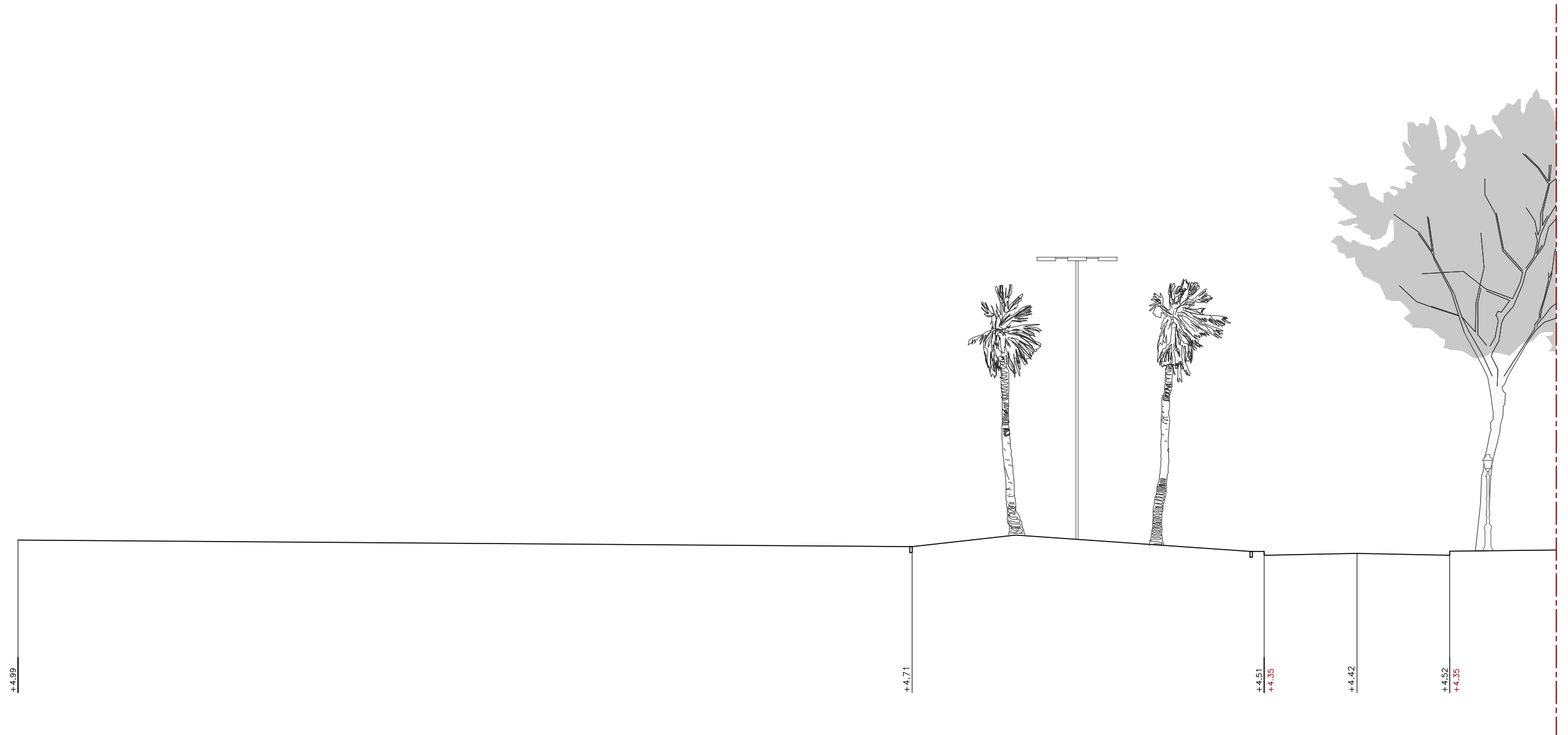
eix



+ 0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
 + 0.00 COTA APROXIMADA



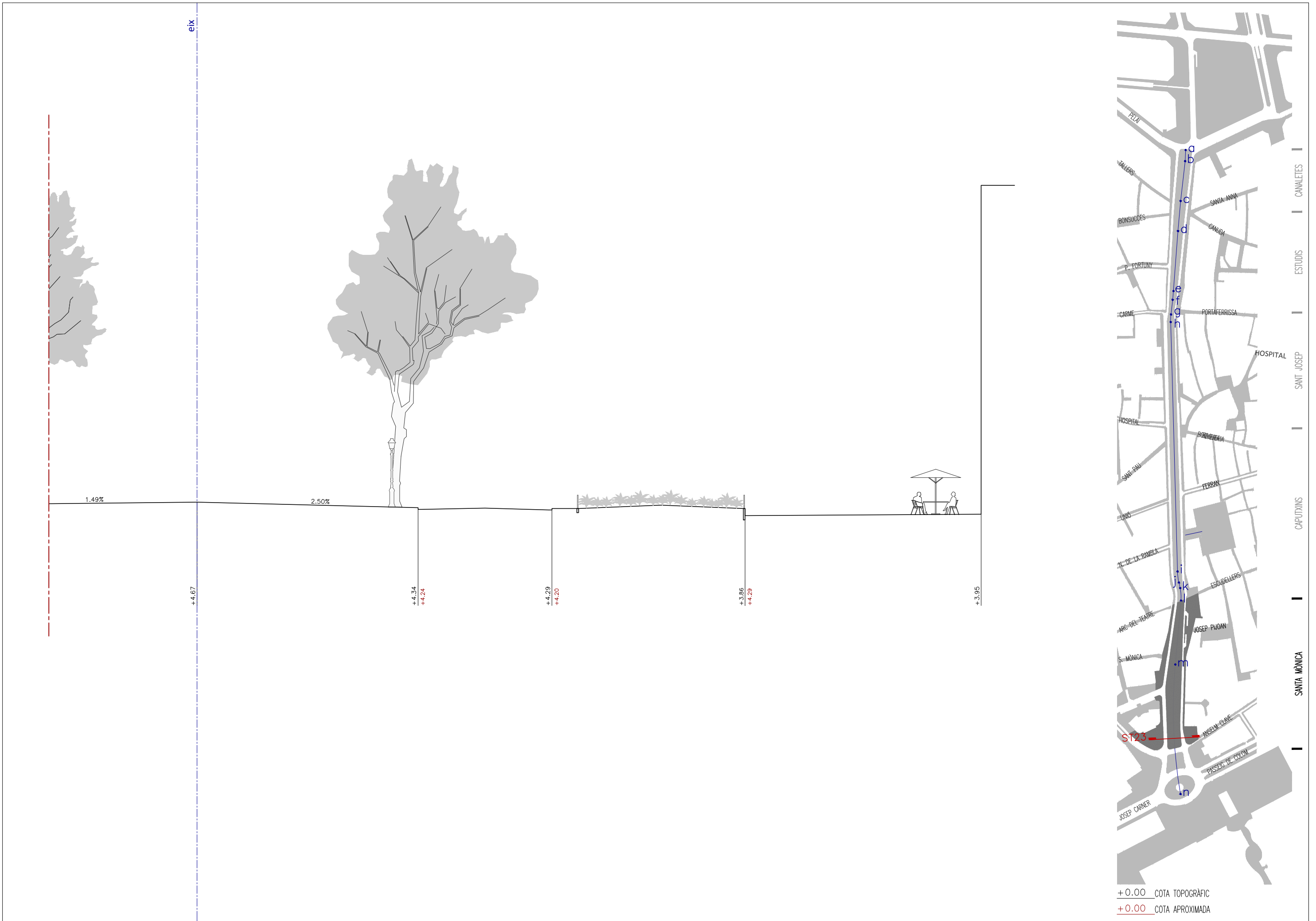




+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
 +0.00 COTA APROXIMADA

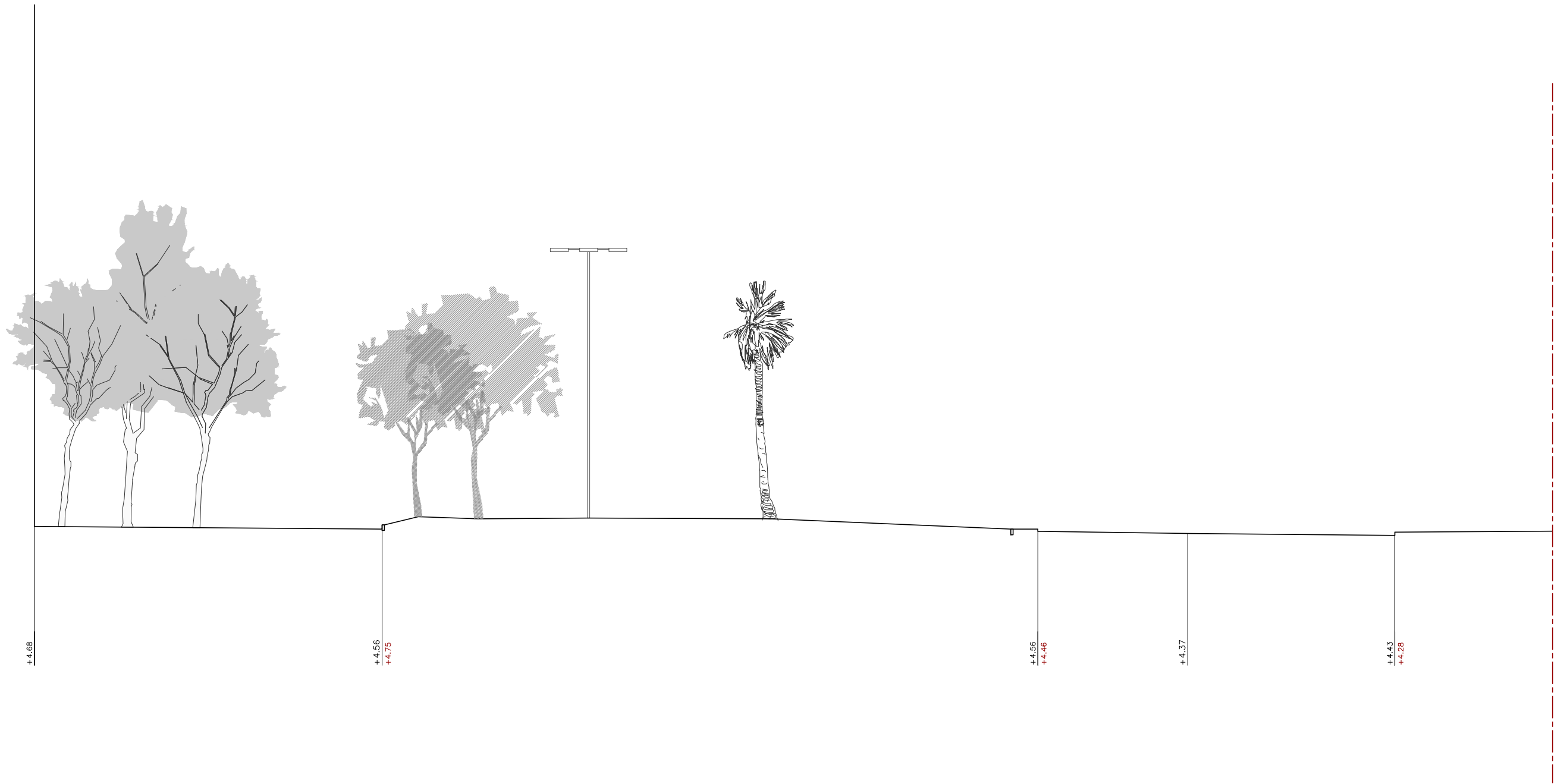






+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA





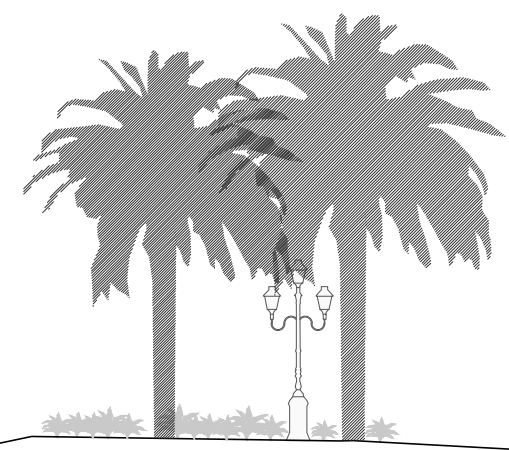
+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA



eix



+4.52  
+4.62



+4.63  
+4.49  
+4.35

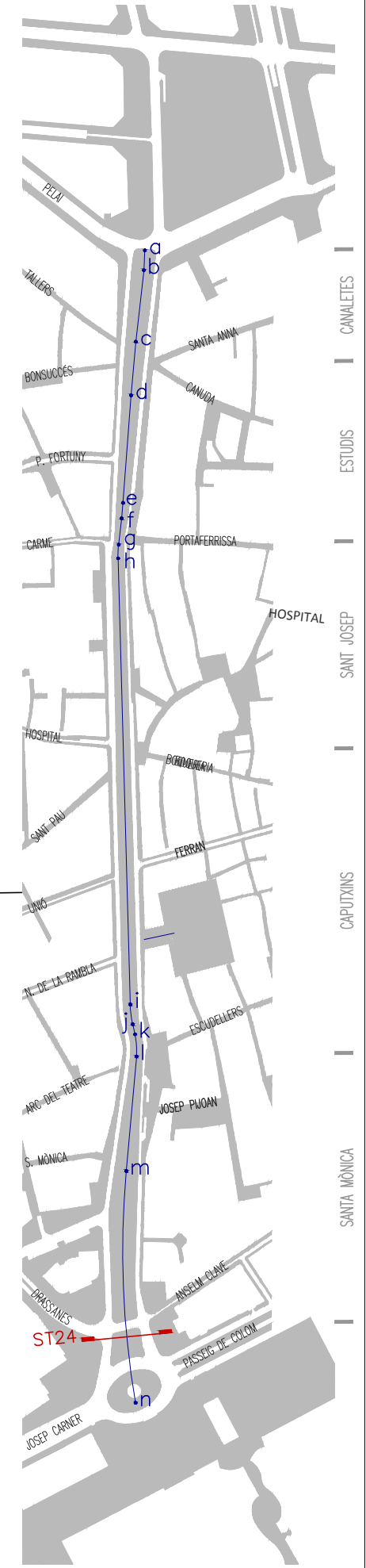
+4.47

+4.47  
+4.34

+4.40



+4.16  
+4.68

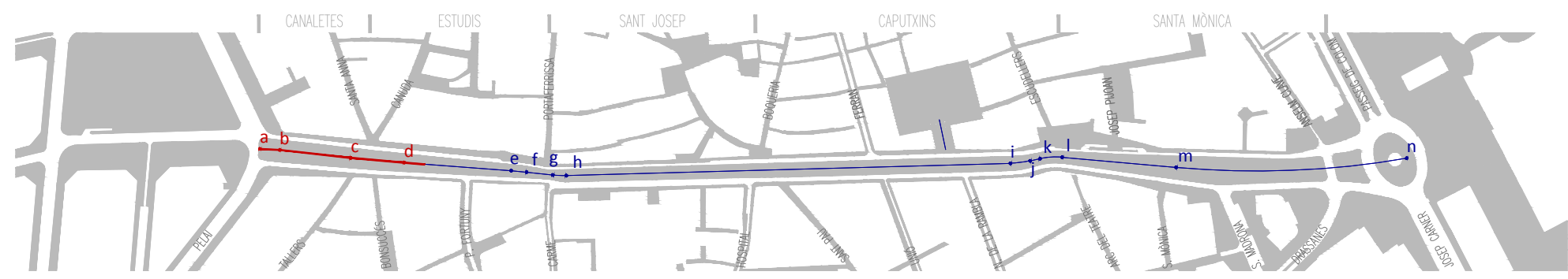


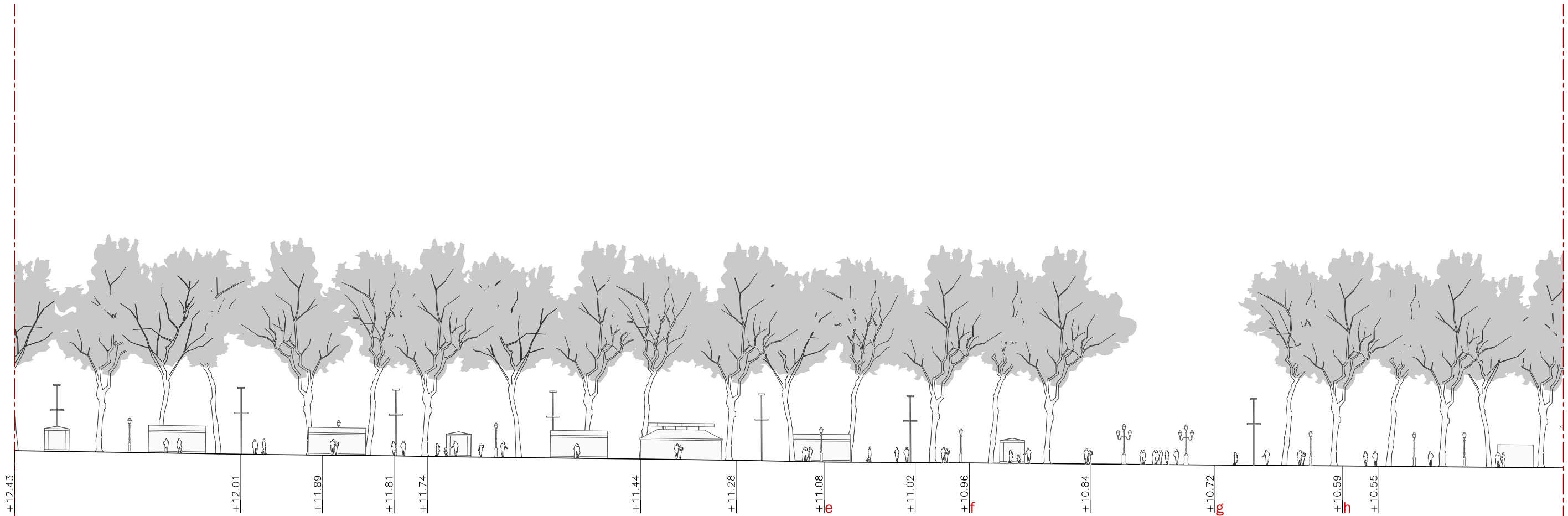
+0.00 COTA TOPOGRÀFIC  
+0.00 COTA APROXIMADA



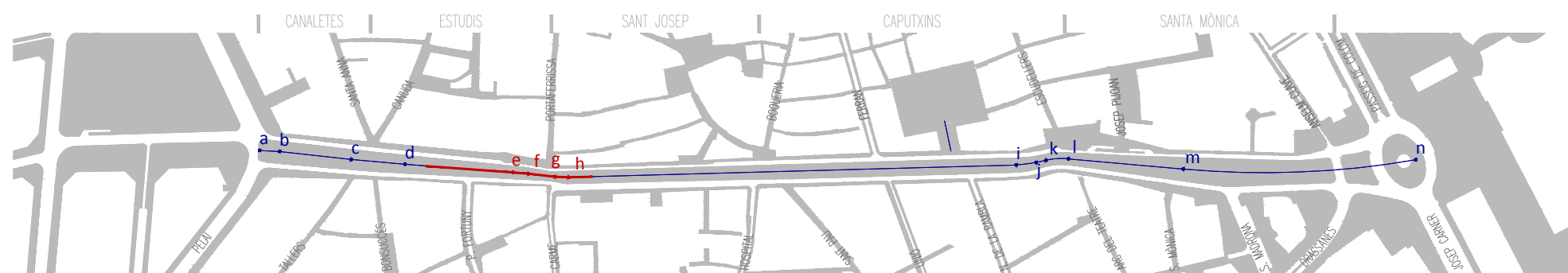


SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLAS  
 ESCALA 1/500



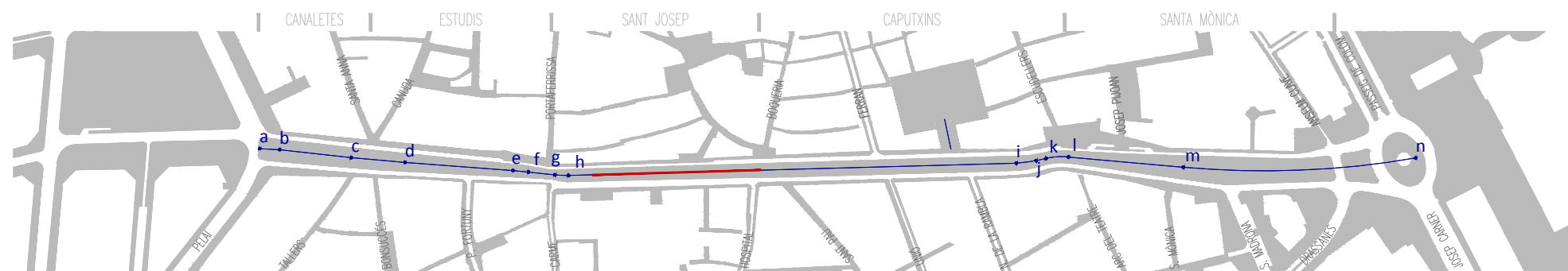


SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLAS  
ESCALA 1/500



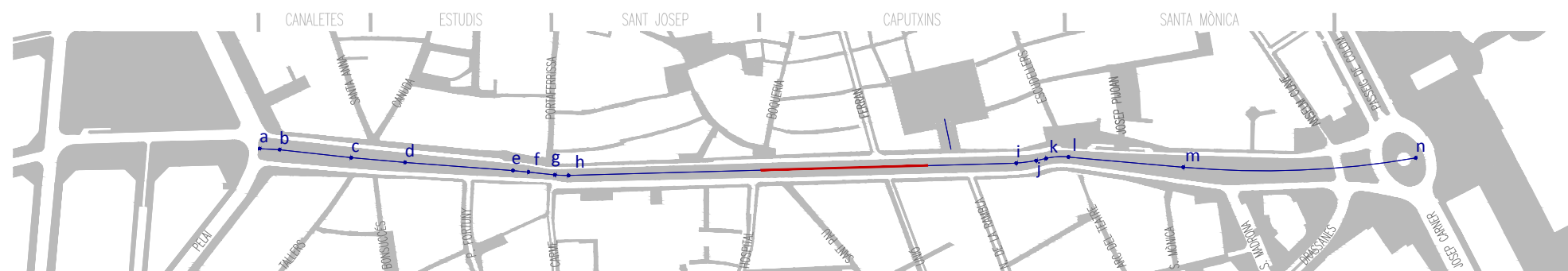


SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLES  
 ESCALA 1/500



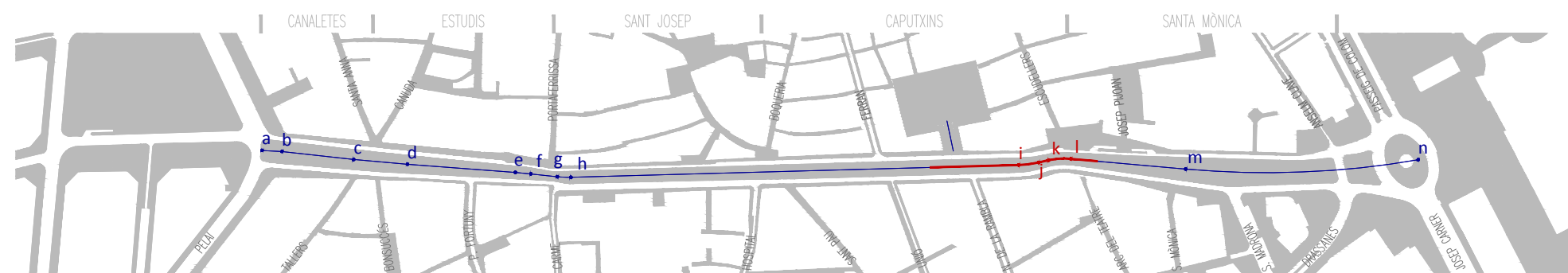


SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLES  
 ESCALA 1/500





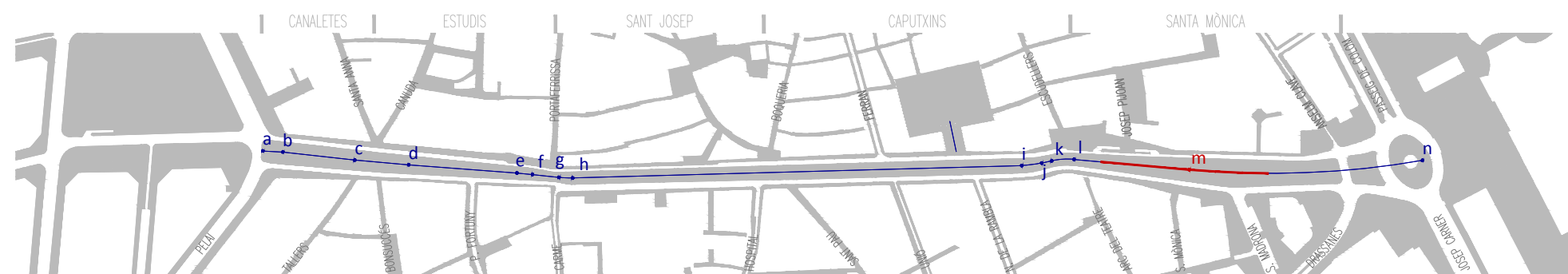
SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLES  
 ESCALA 1/500

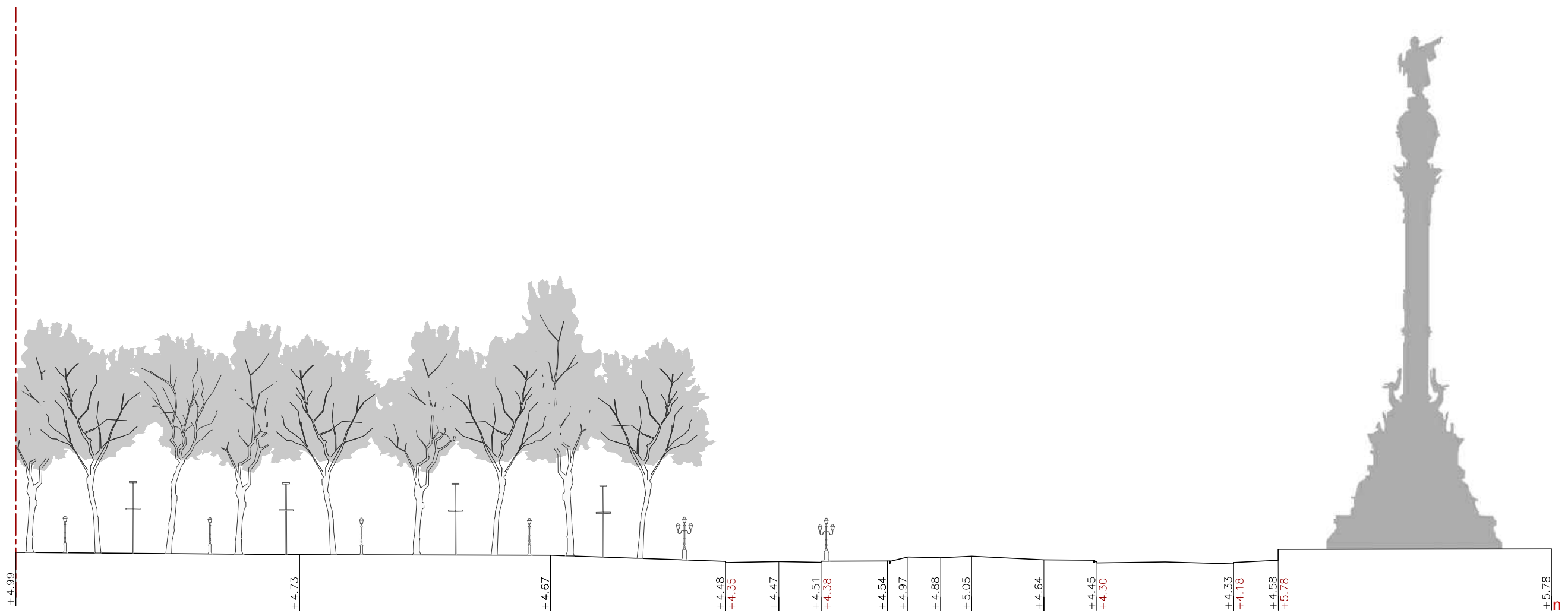




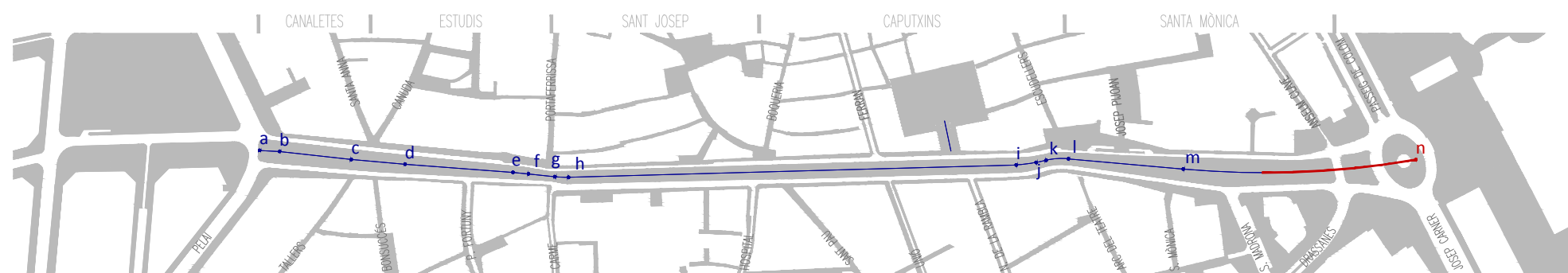


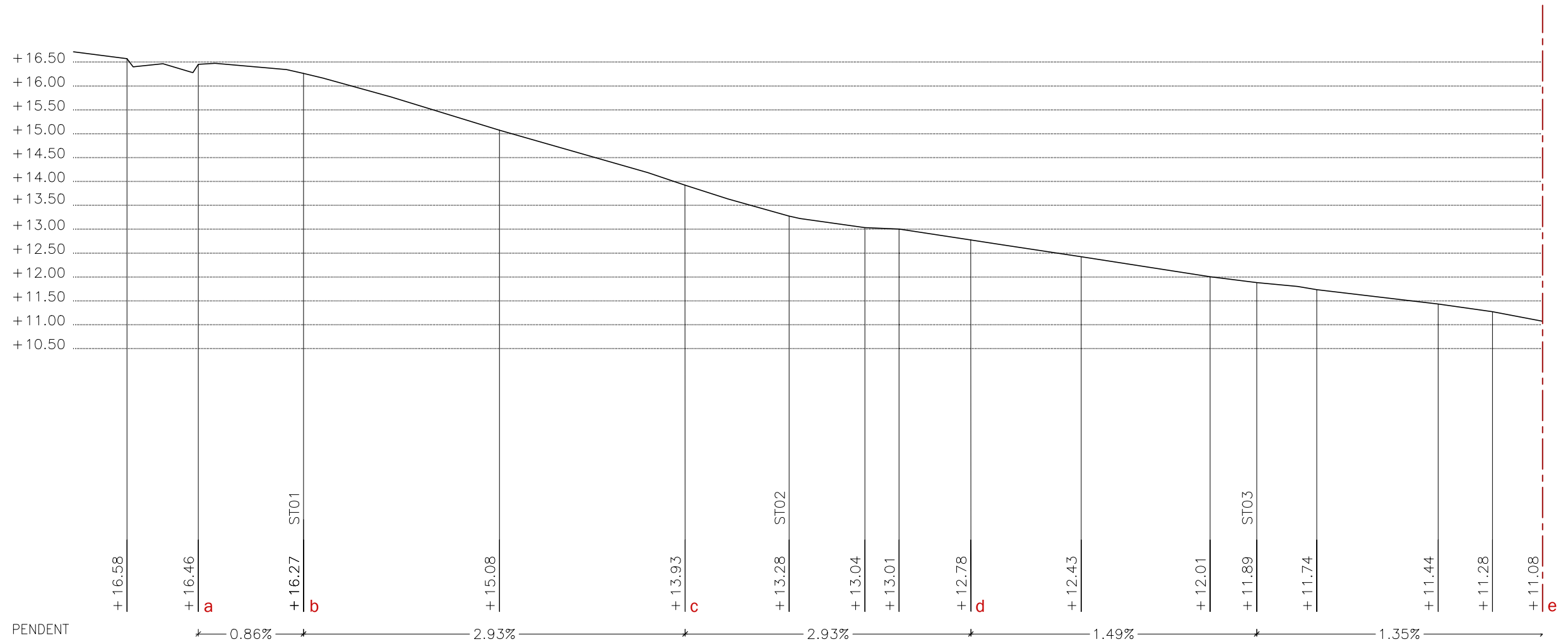
SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLES  
 ESCALA 1/500





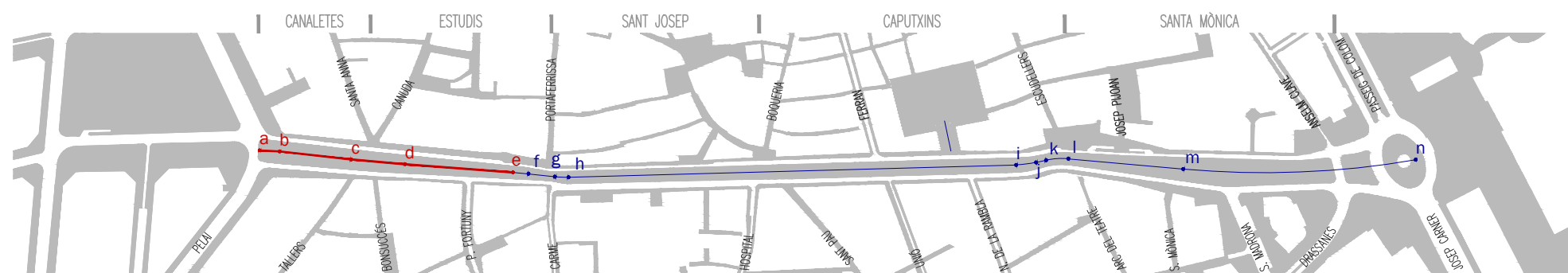
SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLAS  
 ESCALA 1/500

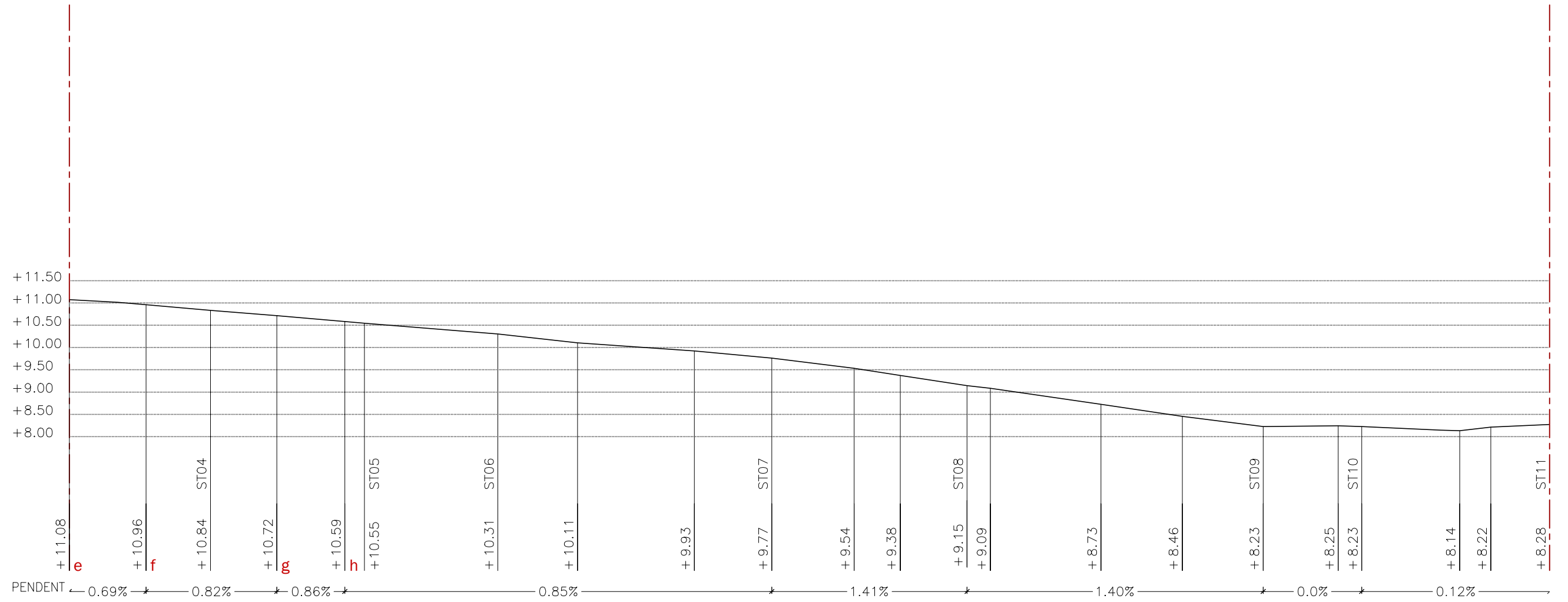




SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLES

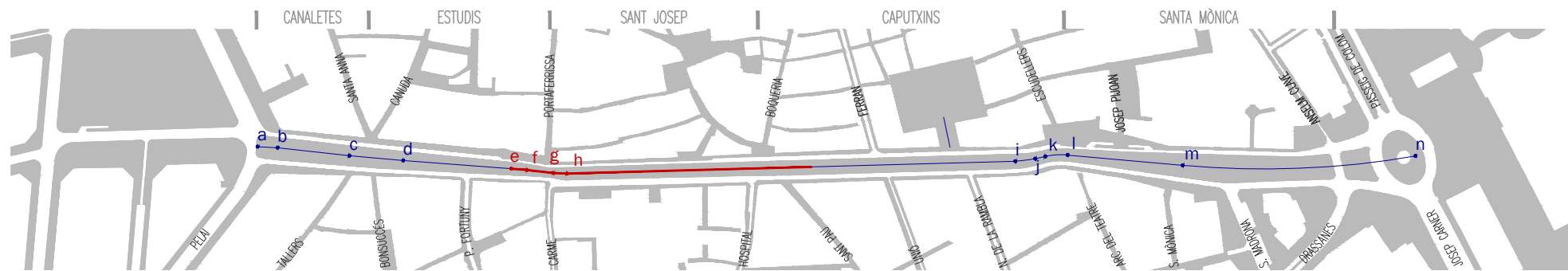
EV 1/100  
EH 1/1000

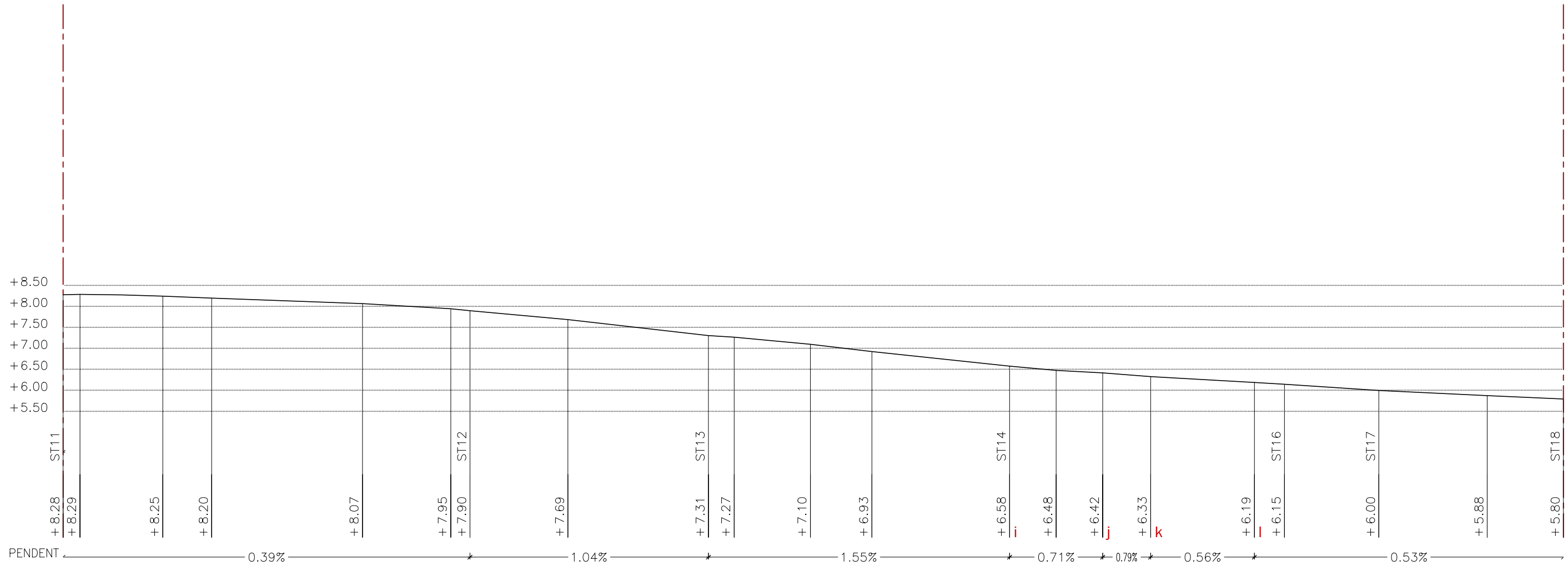




SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLES

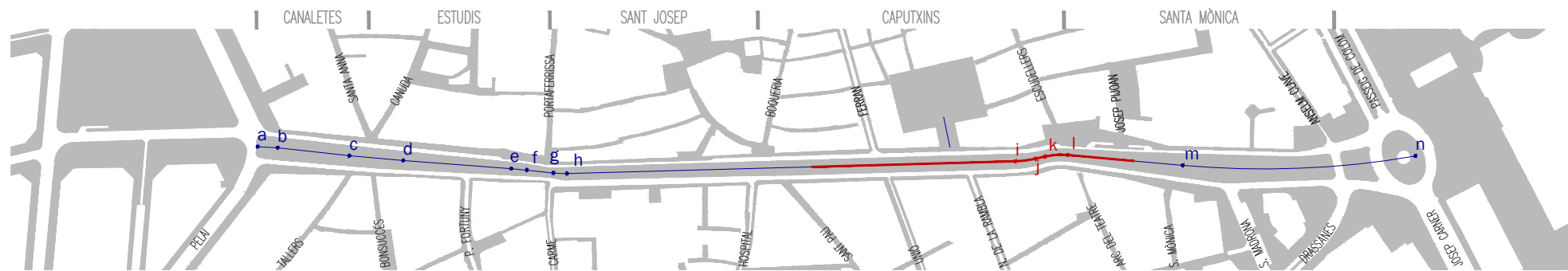
EV 1/100  
EH 1/1000

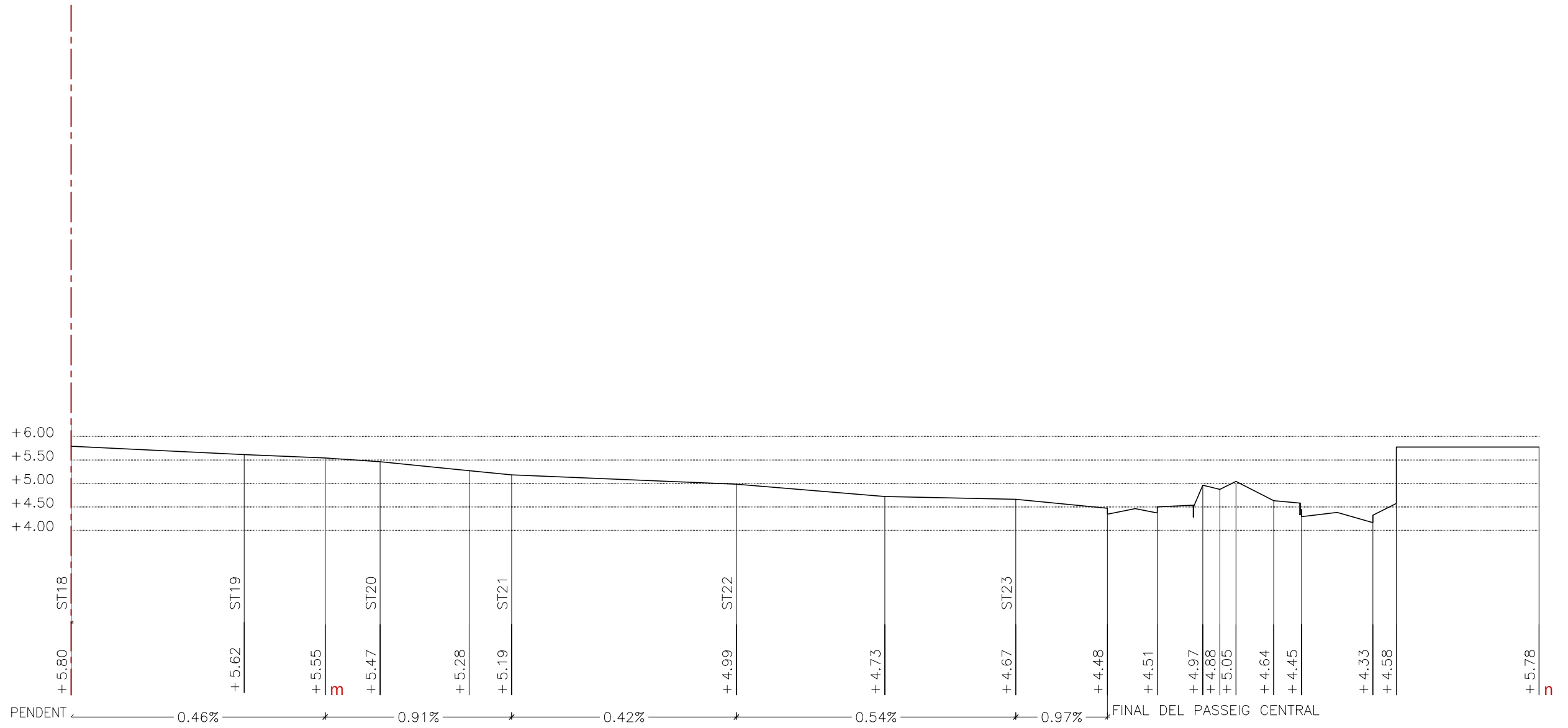




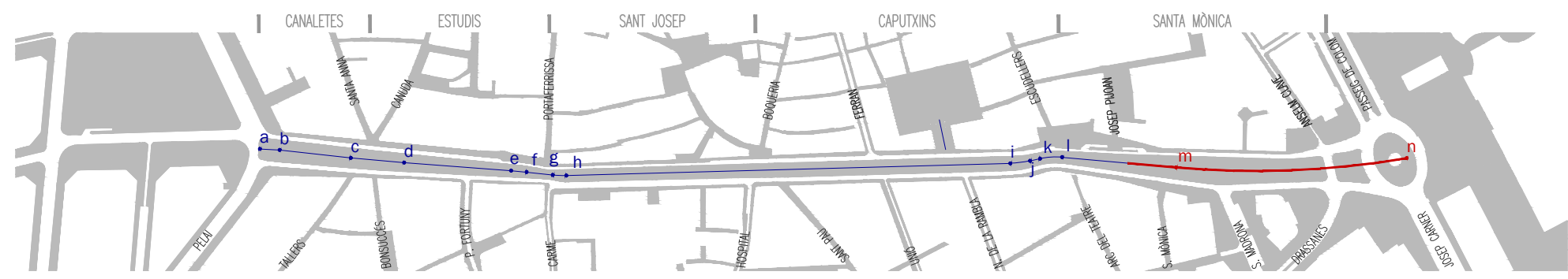
SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLES

EV 1/100  
EH 1/1000





SECCIÓ LONGITUDINAL\_EIX RAMBLES  
 EV 1/100  
 EH 1/1000







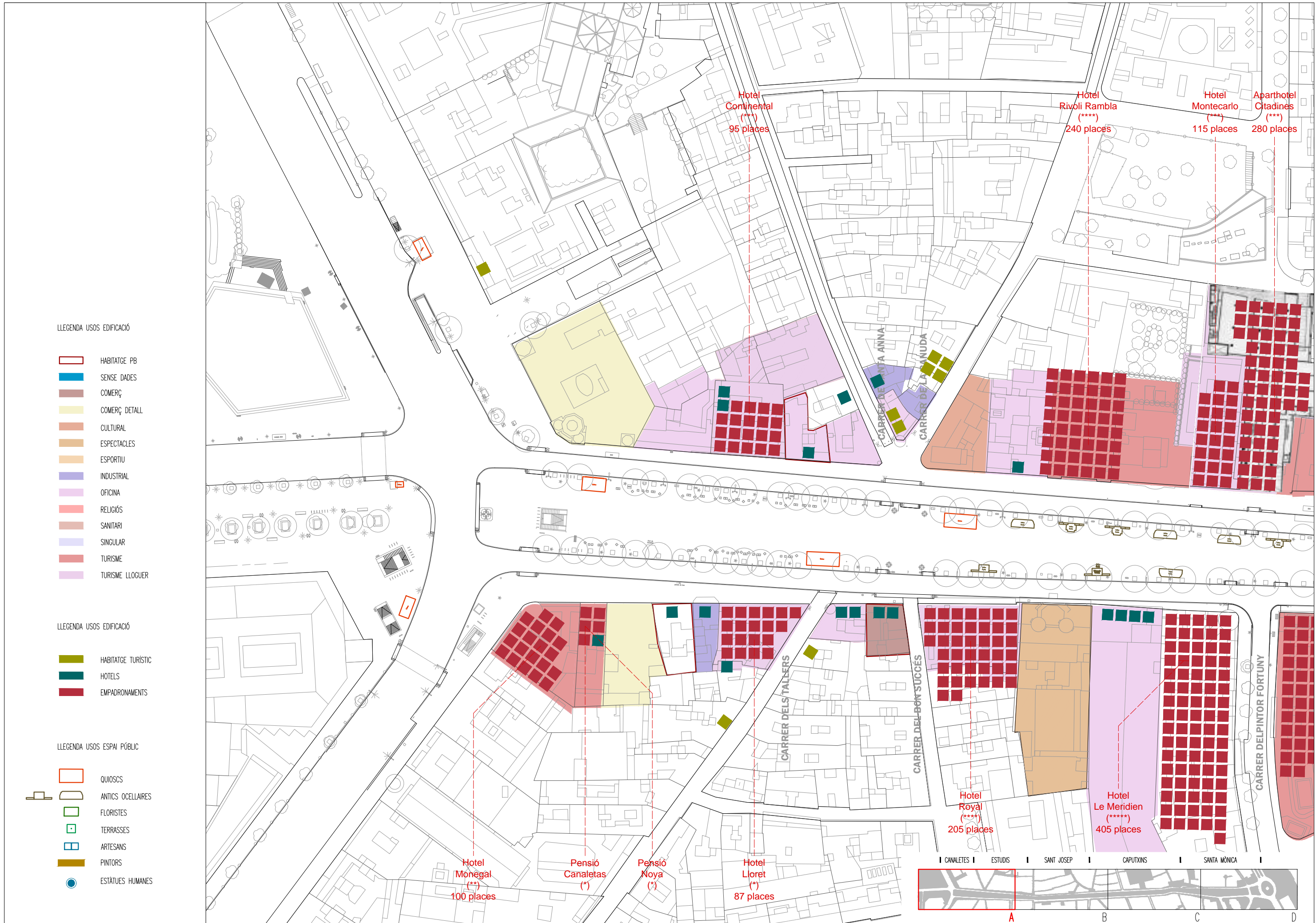


## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



## A. Anàlisi morfologia física



LLEGENDA USOS EDIFICACIÓ

- HABITATGE PB
- SENSE DADES
- COMERÇ
- COMERÇ DETALL
- CULTURAL
- ESPECTACLES
- ESPORTIU
- INDUSTRIAL
- OFICINA
- RELIGIÓS
- SANITARI
- SINGULAR
- TURISME
- TURISME LLOGUER

LLEGENDA USOS EDIFICACIÓ

- HABITATGE TURÍSTIC
- HOTELS
- EMPADRONAMENTS

LLEGENDA USOS ESPAI PÚBLIC

- QUIOSCS
- ANTICS OCELLAIRES
- FLORISTES
- TERRASSES
- ARTESANS
- PINTORS
- ESTÀTUES HUMANES

Hotel Continental (\*\*\*)  
95 places

Hotel Rivoli Rambla (\*\*\*\*)  
240 places

Hotel Montecarlo (\*\*\*\*)  
115 places

Aparthotel Ciudadines (\*\*\*\*)  
280 places

Hotel Monegal (\*\*)  
100 places

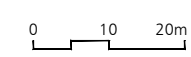
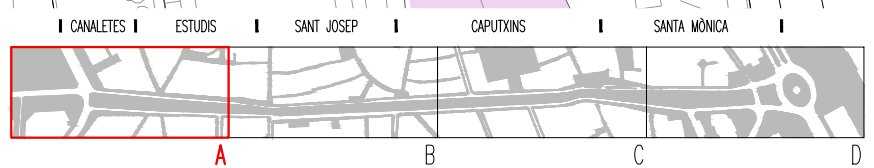
Pensió Canaletas (\*)

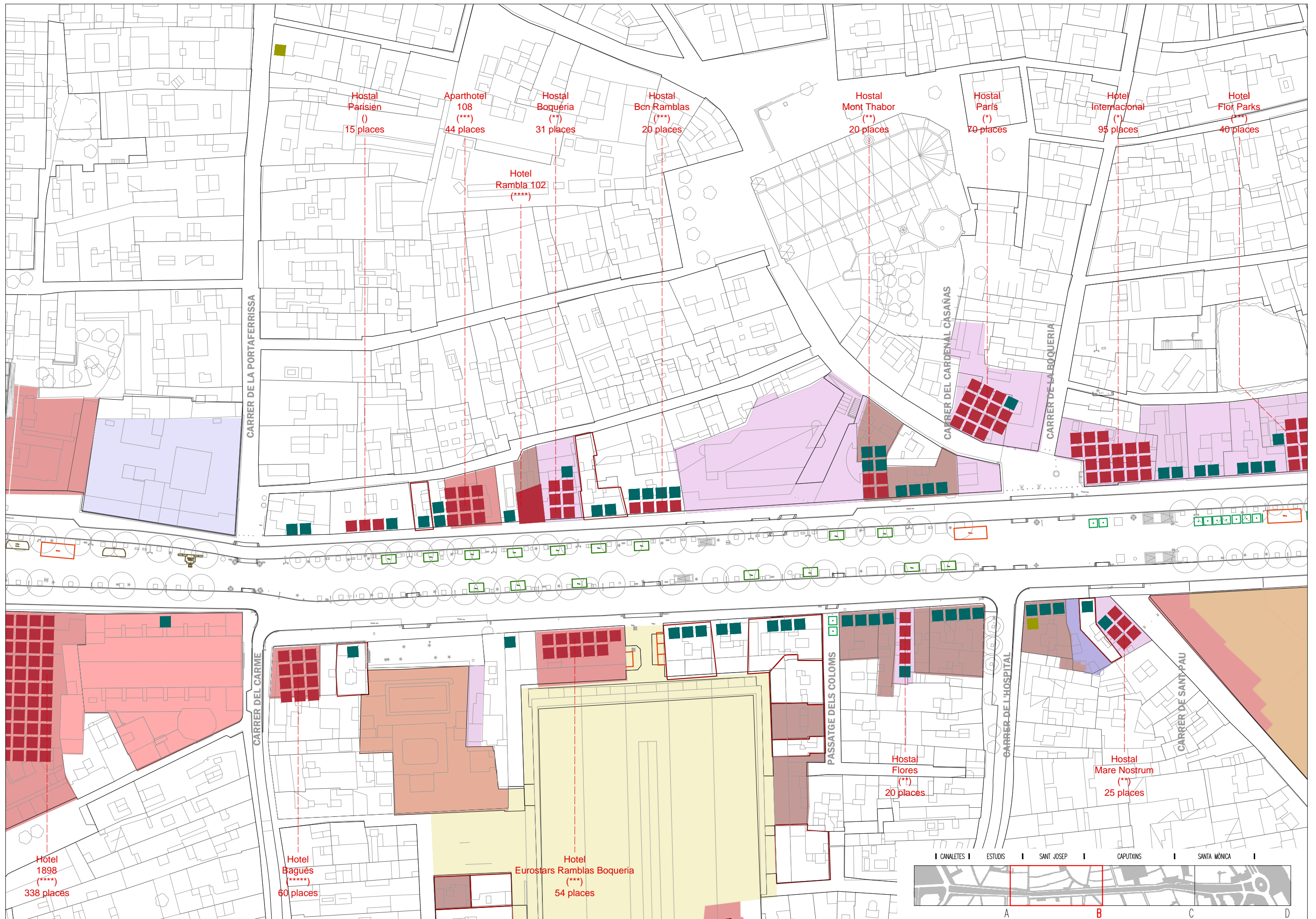
Pensió Noya (\*)

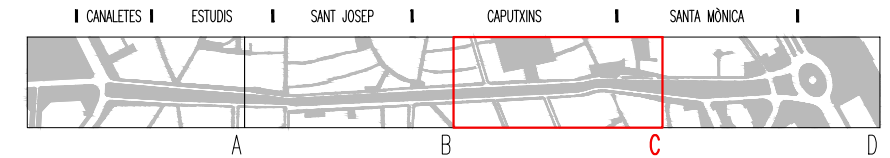
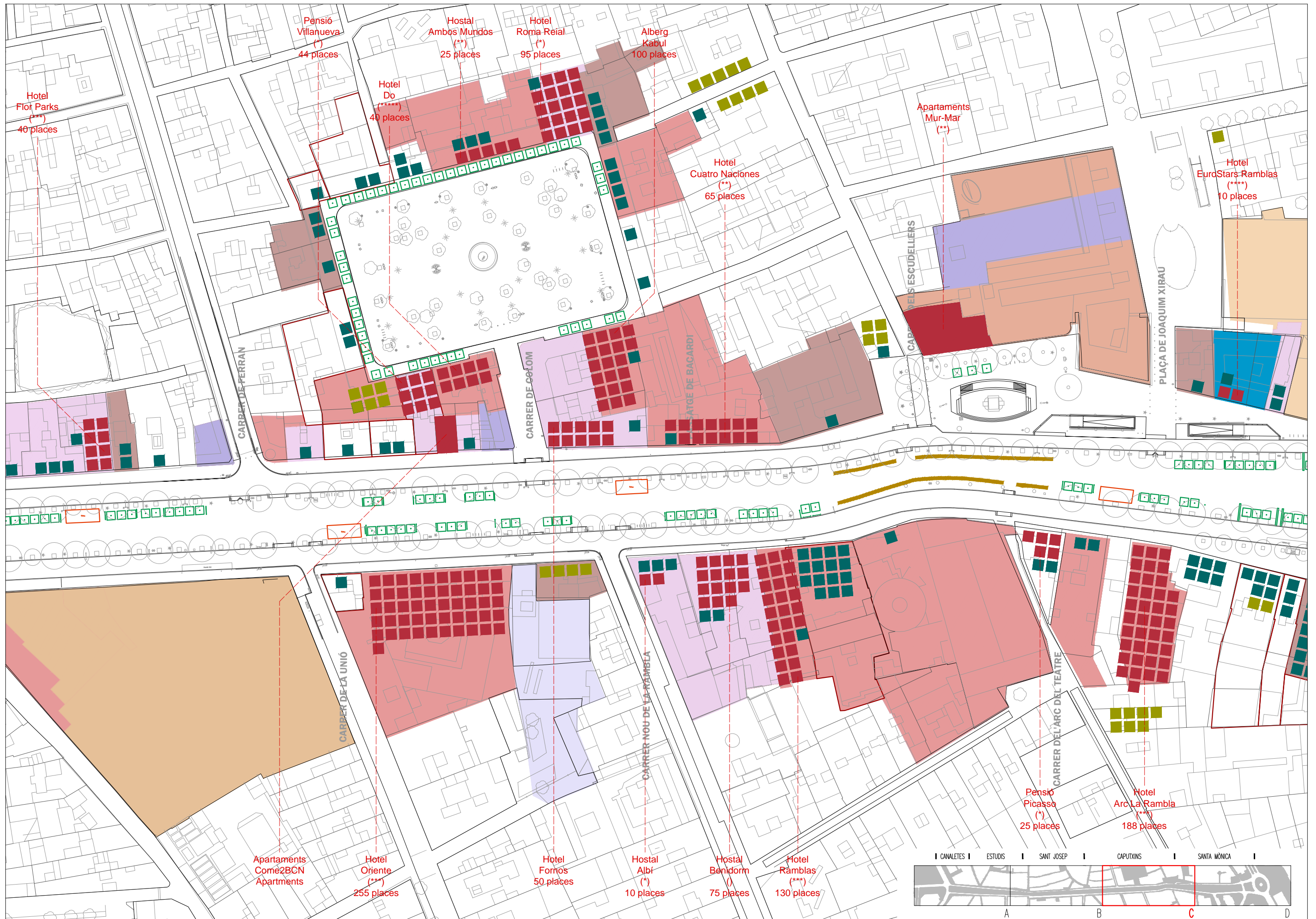
Hotel Lloret (\*)  
87 places

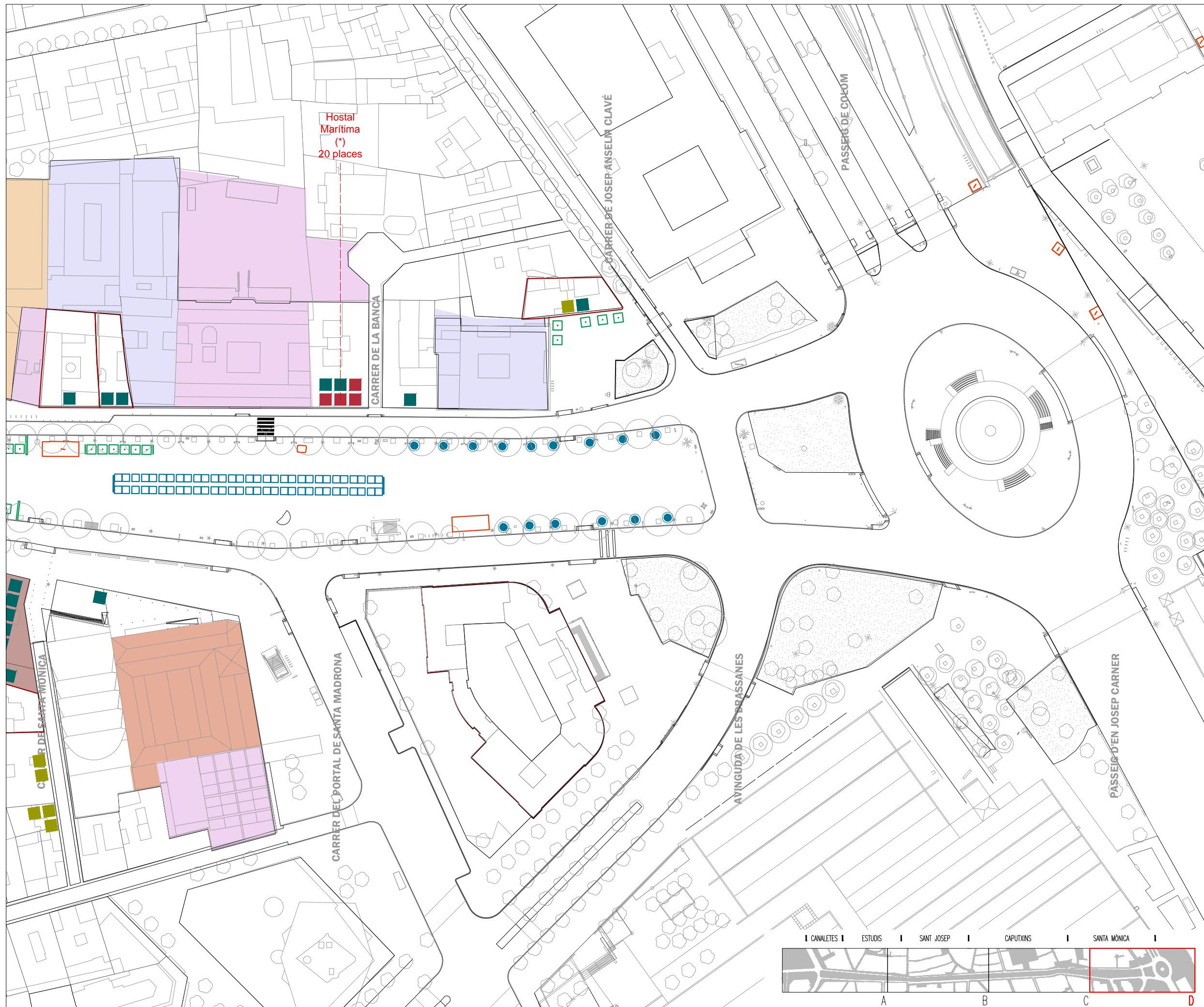
Hotel Royal (\*\*\*\*)  
205 places

Hotel Le Meridien (\*\*\*\*)  
405 places









LLEGENDA USOS EDIFICACIÓ

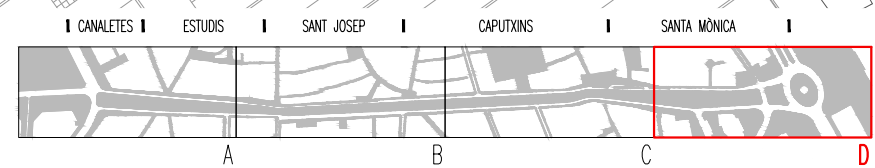
- ▭ HABITATGE PB
- ▭ SENSE DADES
- ▭ COMERÇ
- ▭ COMERÇ DETALL
- ▭ CULTURAL
- ▭ ESPECTACLES
- ▭ ESPORTIU
- ▭ INDUSTRIAL
- ▭ OFICINA
- ▭ RELIGIÓS
- ▭ SANITARI
- ▭ SINGULAR
- ▭ TURISME
- ▭ TURISME LLOGUER

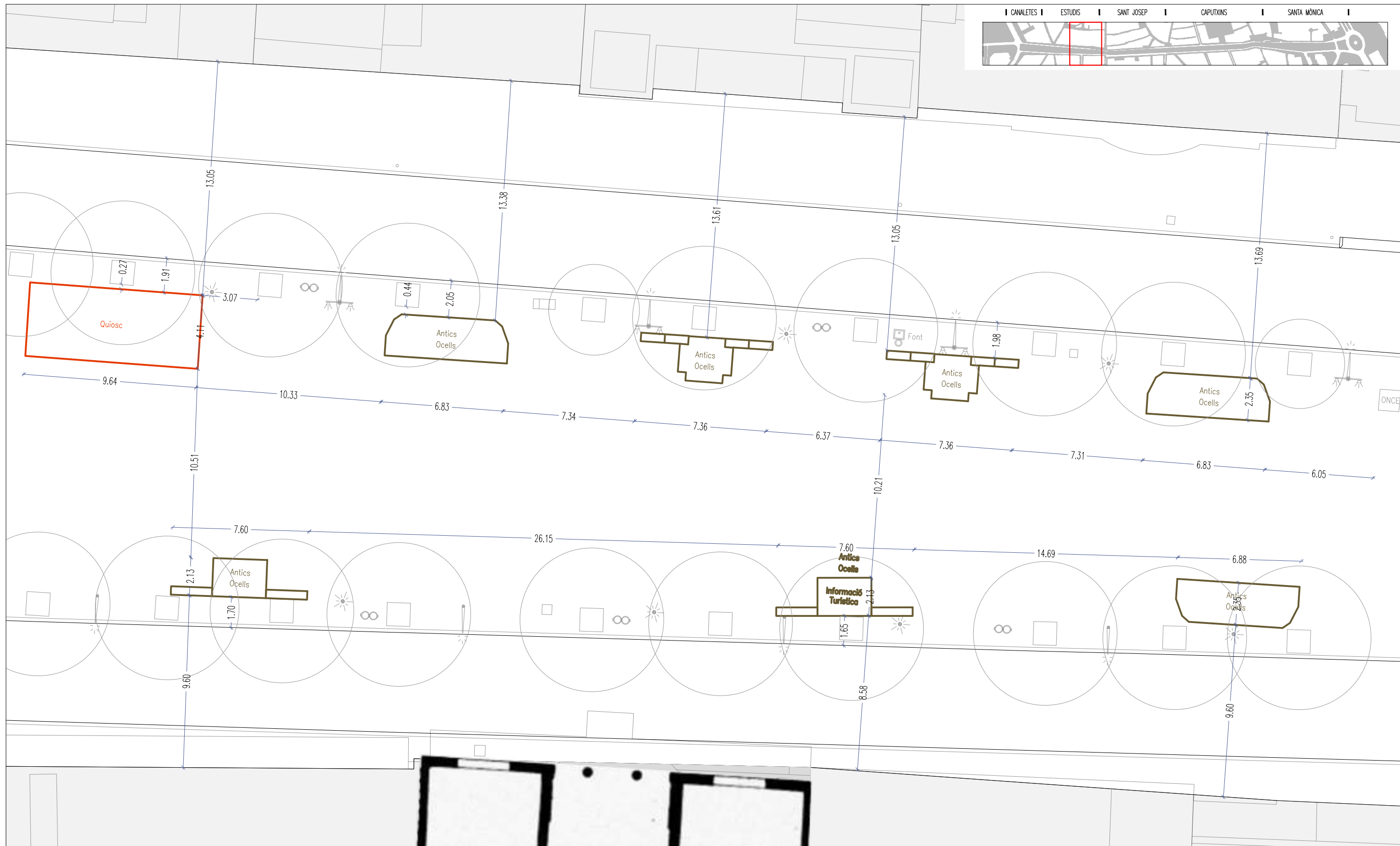
LLEGENDA USOS EDIFICACIÓ

- ▭ HABITATGE TURÍSTIC
- ▭ HOTELS
- ▭ EMPADRONAMENTS

LLEGENDA USOS ESPAI PÚBLIC

- ▭ QUIOSCS
- ▭ ANTICS OCELLAIRES
- ▭ FLORISTES
- ▭ TERRASSES
- ▭ ARTESANS
- ▭ PINTORS
- ESTATUES HUMANES

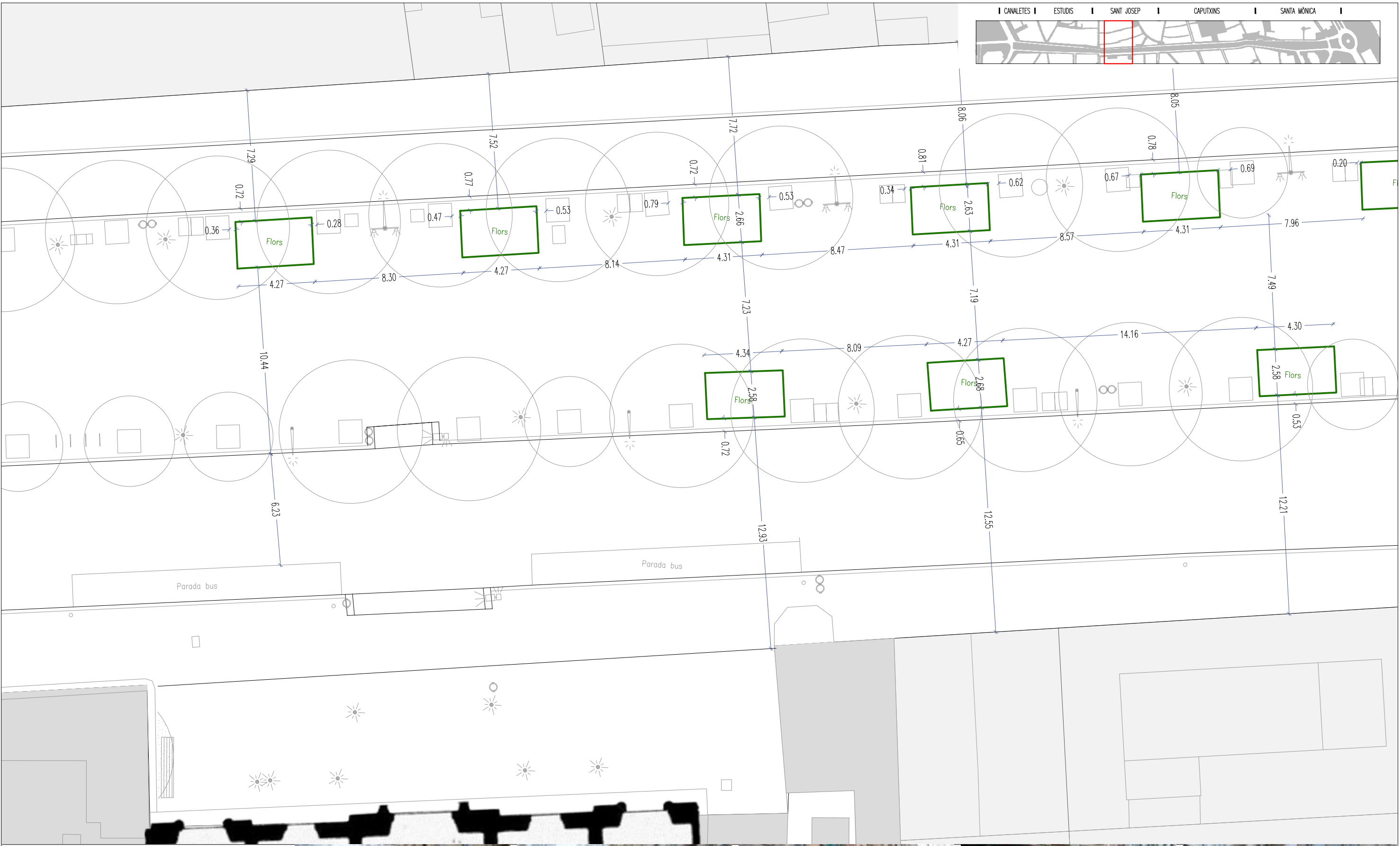




LLEGENDA

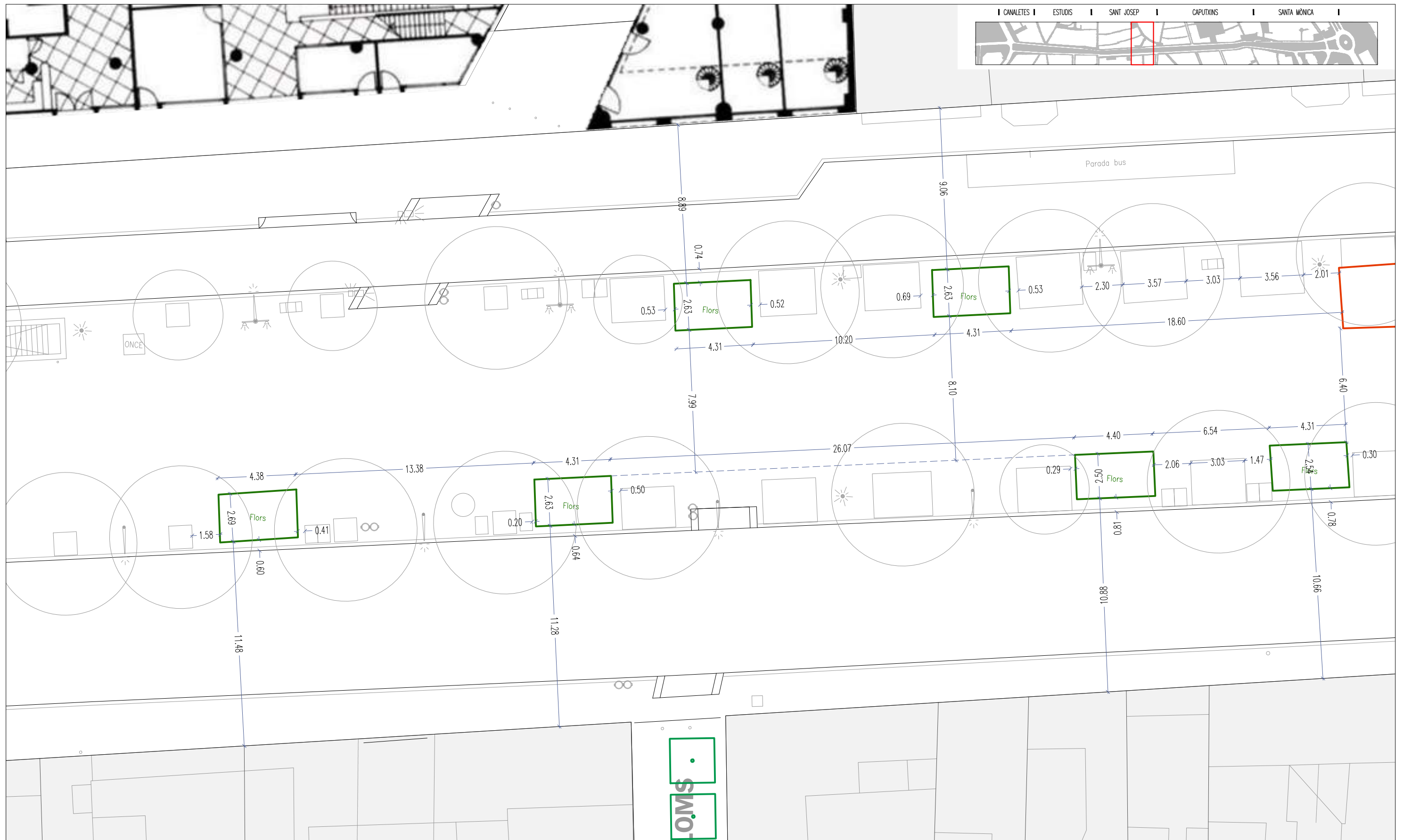
- QUIOSCS
- ANTICS OCELLAIRES
- FLORISTES
- TERRASSES
- ARTESANS
- PINTORS
- ESTÀTUES HUMANES





- LLEGGENDA
- QUIOSCS
  - FLORISTES
  - ARTESANS
  - PINTORS
  - ESTÀTUES HUMANES



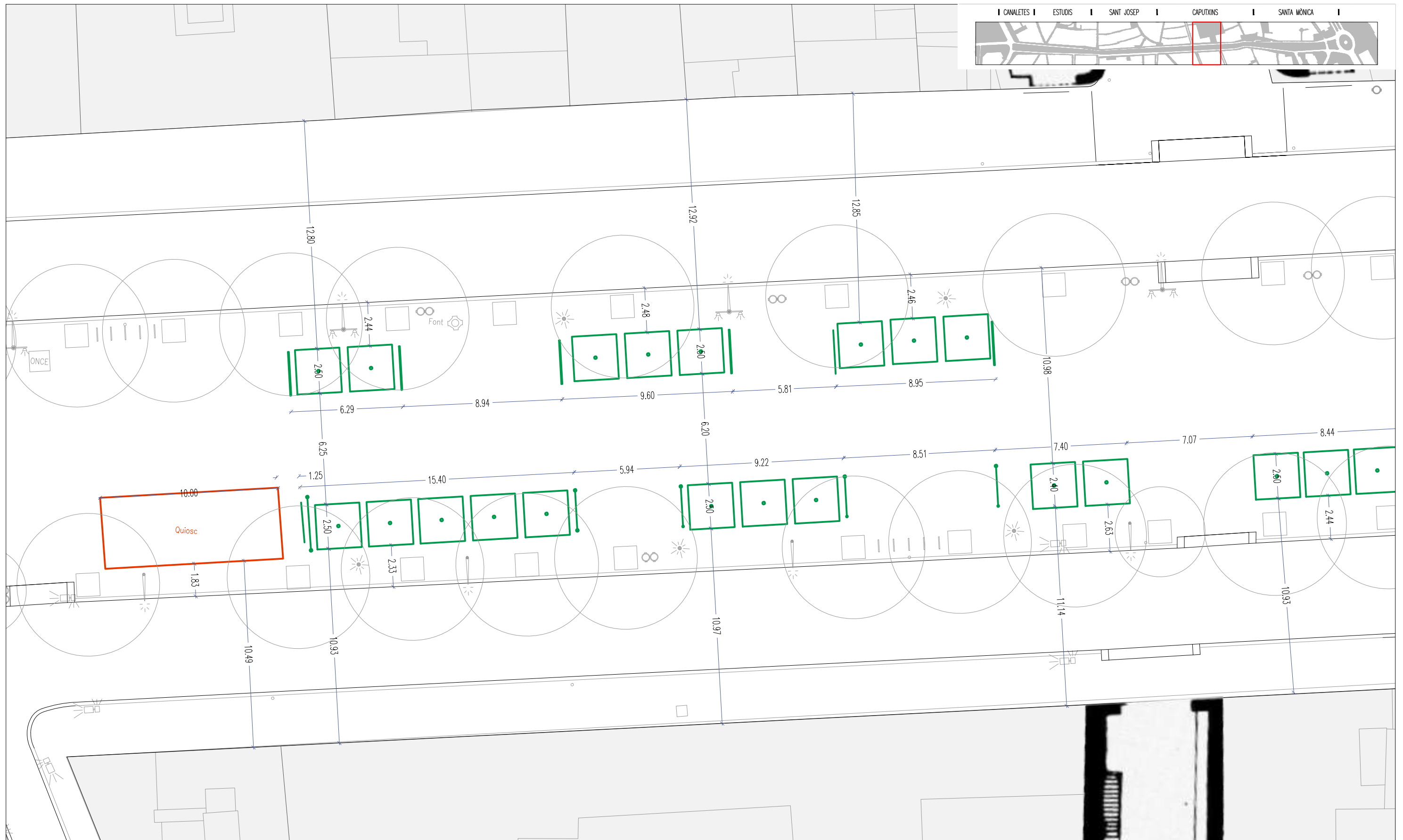


LLEGENDA

- QUIOSCS
- FLORISTES
- ARTESANS
- PINTORS
- ESTÀTUES HUMANES
- ANTICS OCELLAIRES
- TERRASSES







LEGGENDA

- QUIOSCS
- ANTICS OCELLAIRES
- FLORISTES
- TERRASSES
- ARTESANS
- PINTORS
- ESTÀTUES HUMANES

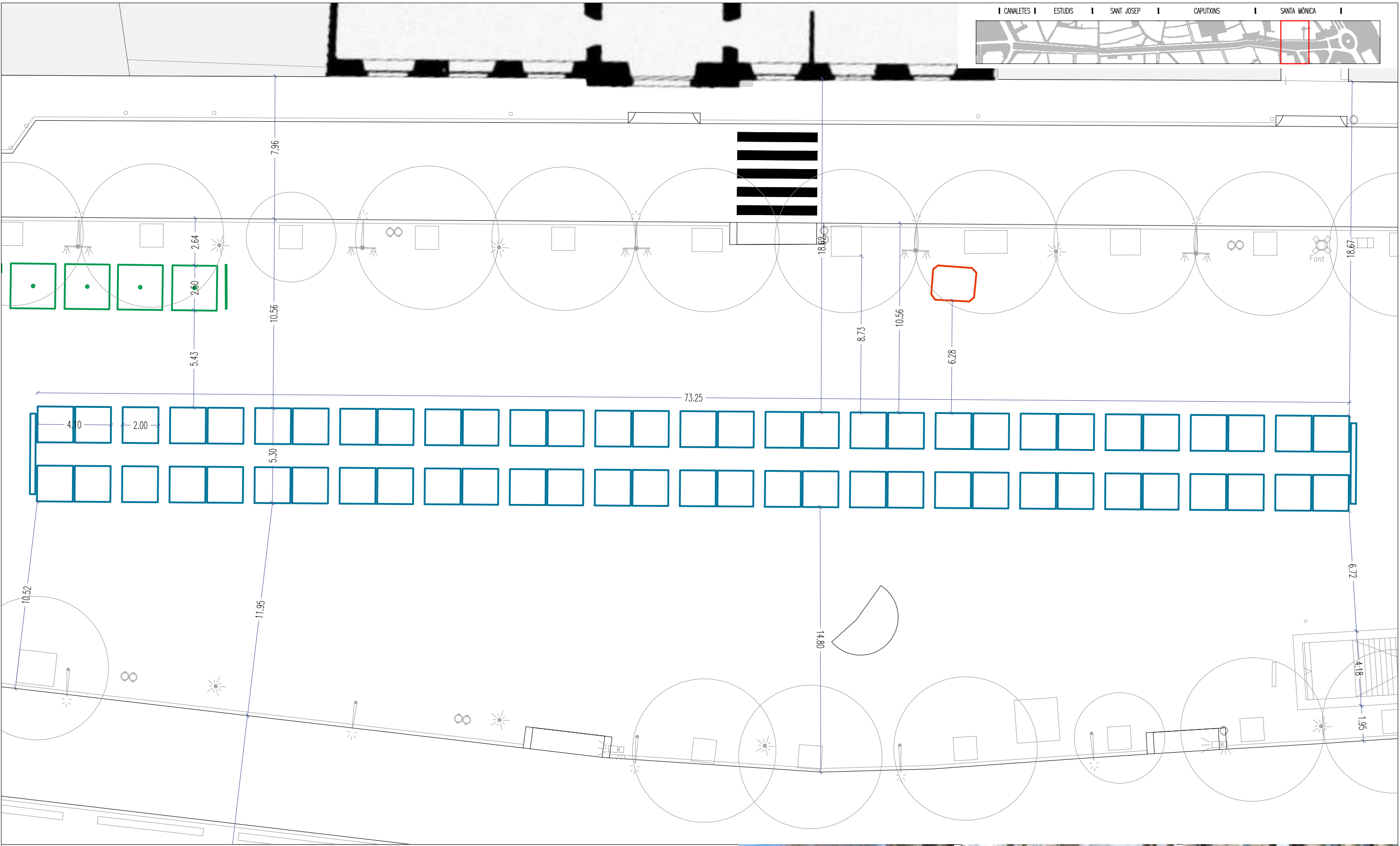











LLEGENDA

- QUIOSCS
- ANTICS OCELLAIRES
- FLORISTES
- TERRASSES
- ARTESANS
- PINTORS
- ESTÀTUES HUMANES





- LLEGENDA**
-  QUIOSCS
  -  PINTORS
  -  FLORISTES
  -  ESTÀTUES HUMANES
  -  TERRASSES
  -  ARTESANS
  -  ANTICS OCELLAIRES





- LLEGENDA
- QUIOSCS
  - ANTICS OCELLAIRES
  - FLORISTES
  - TERRASSES
  - ARTESANS
  - PINTORS
  - ESTÀTUES HUMANES





1908\_QUIOSC RAMBLA DE CANALETES



1950\_QUIOSC RAMBLA DE CANALETES



1907\_PARADES DE FLORS



1930\_PARADES DE FLORS



1960\_PARADES DE FLORS



1900\_TERRASSES RAMBLA DELS ESTUDIS



1907\_TERRASSA HOTEL ORIENTE



1907\_MERCAT DE LA BOQUERIA



1935\_PALAU DE LA VIRREINA



1907\_VENEDORS D'OCELLS



1907\_PARADA DE QUEVIURES



1907\_VENEDORS AMBULANTS DAVANT EL PALAU MOJA



1968\_RAMBLA DE CANALETES

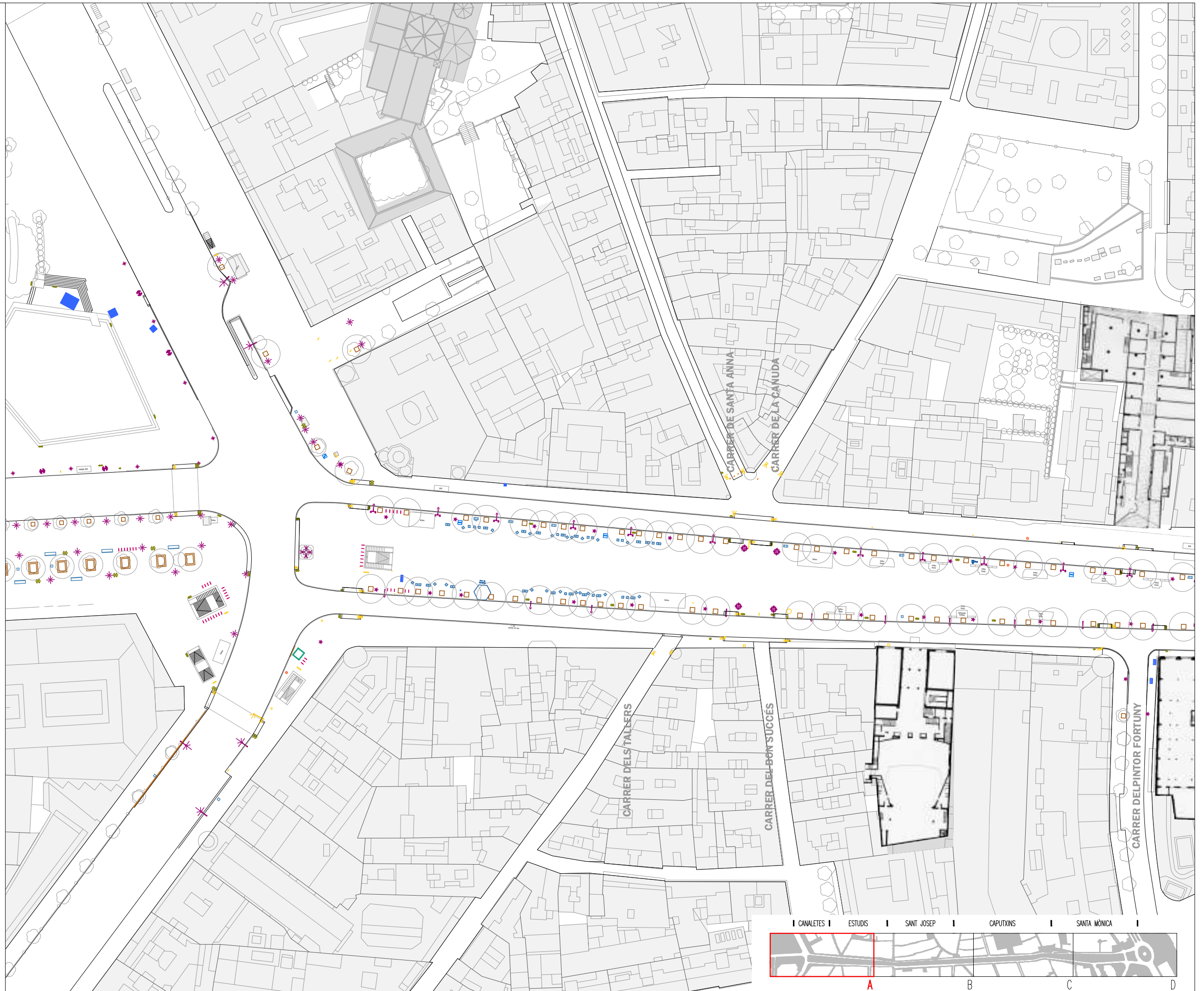













1907\_QUIOSC DE PREMSA

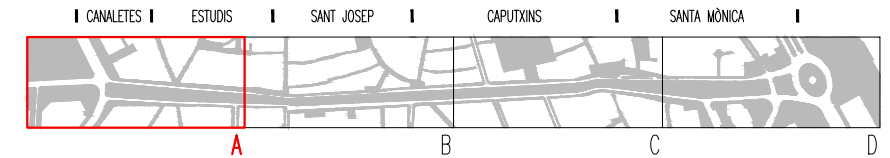


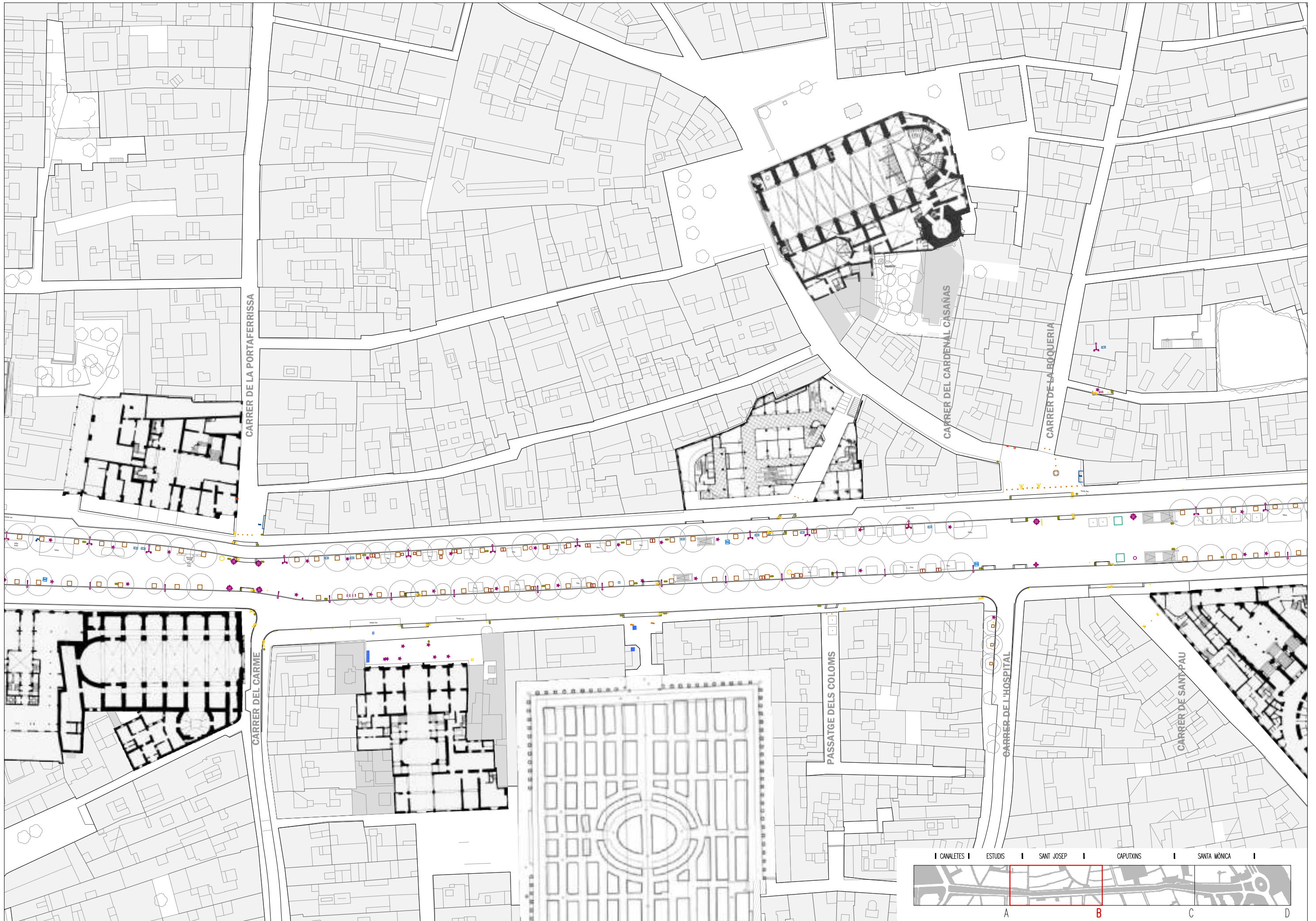
1939\_QUIOSCOS PLA DE L'OS

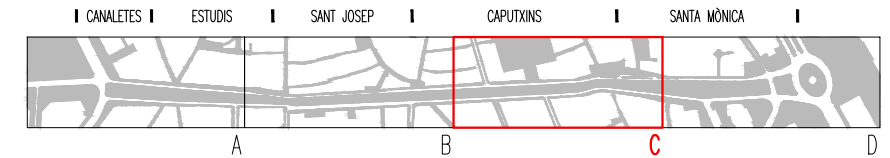
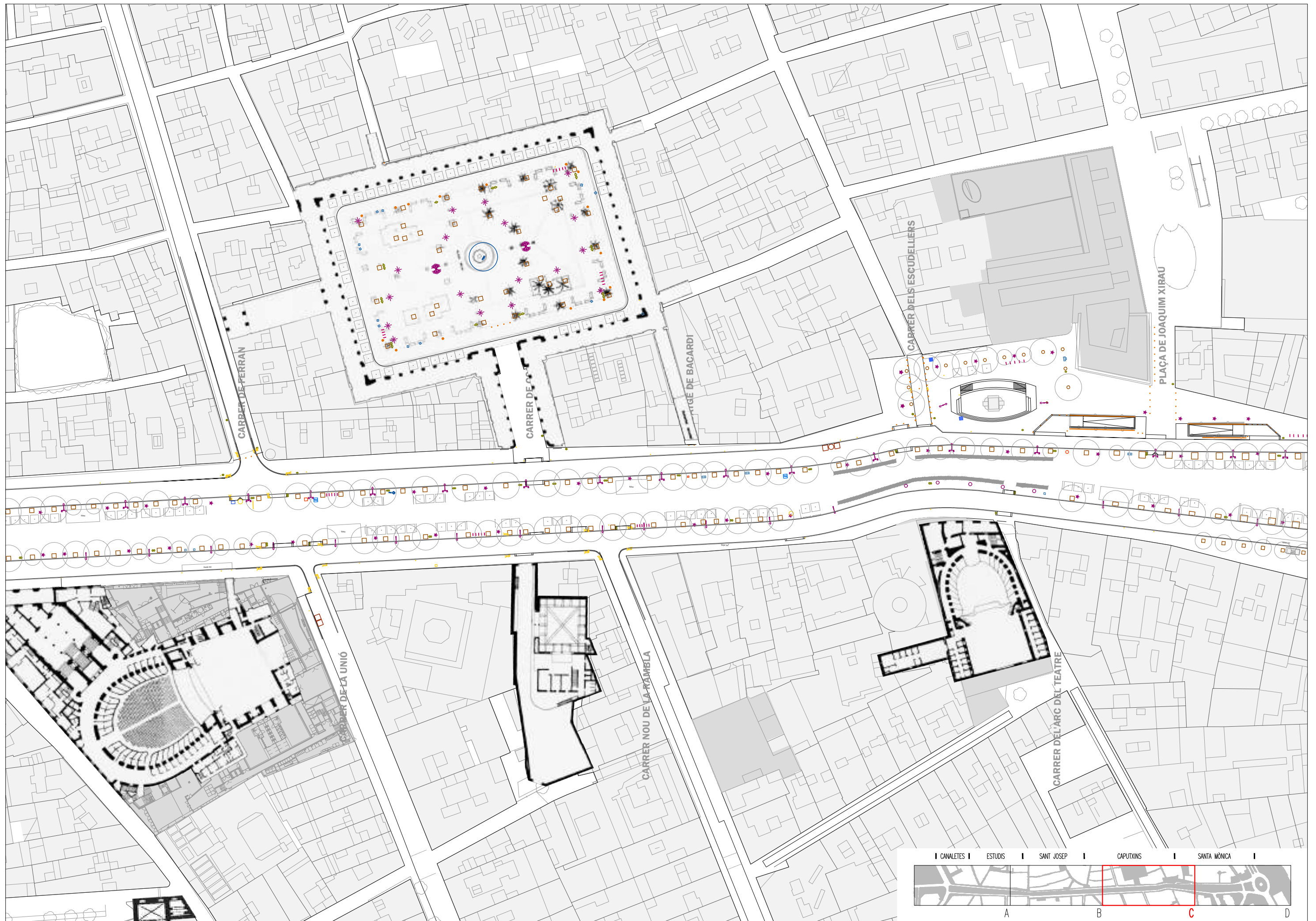




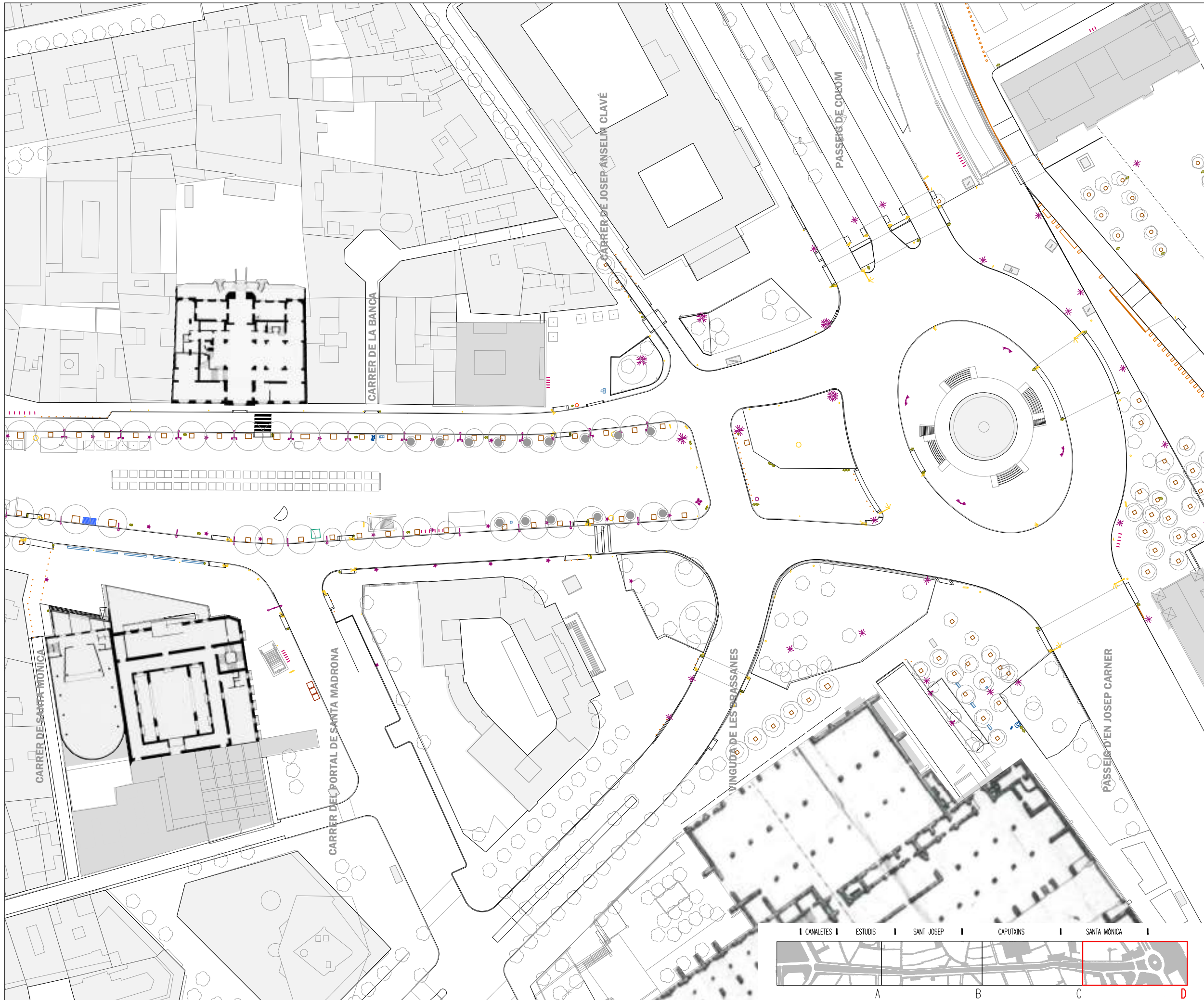
- LLEGENDA
-  SEMÀFORS
  -  BARANES
  -  ESCOSSELLS
  -  ONCE
  -  ASCENSORS
  -  BÚSTIES
  -  CABINES TELEFÒNIQUES
  -  CONTENIDORS
  -  ENLLUMENAT
  -  BANCS
  -  FONTS
  -  PAPERERES
  -  APARCAMENTS BICIS
  -  PILONES
  -  SENYALS DE TRÀNSIT/INFORMACIÓ
  -  VENTILACIONS



















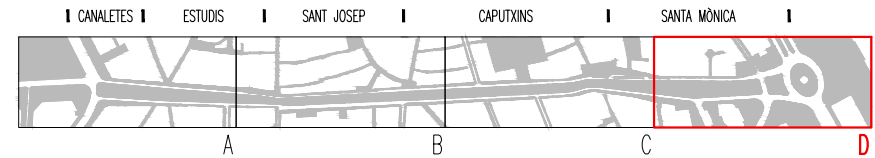


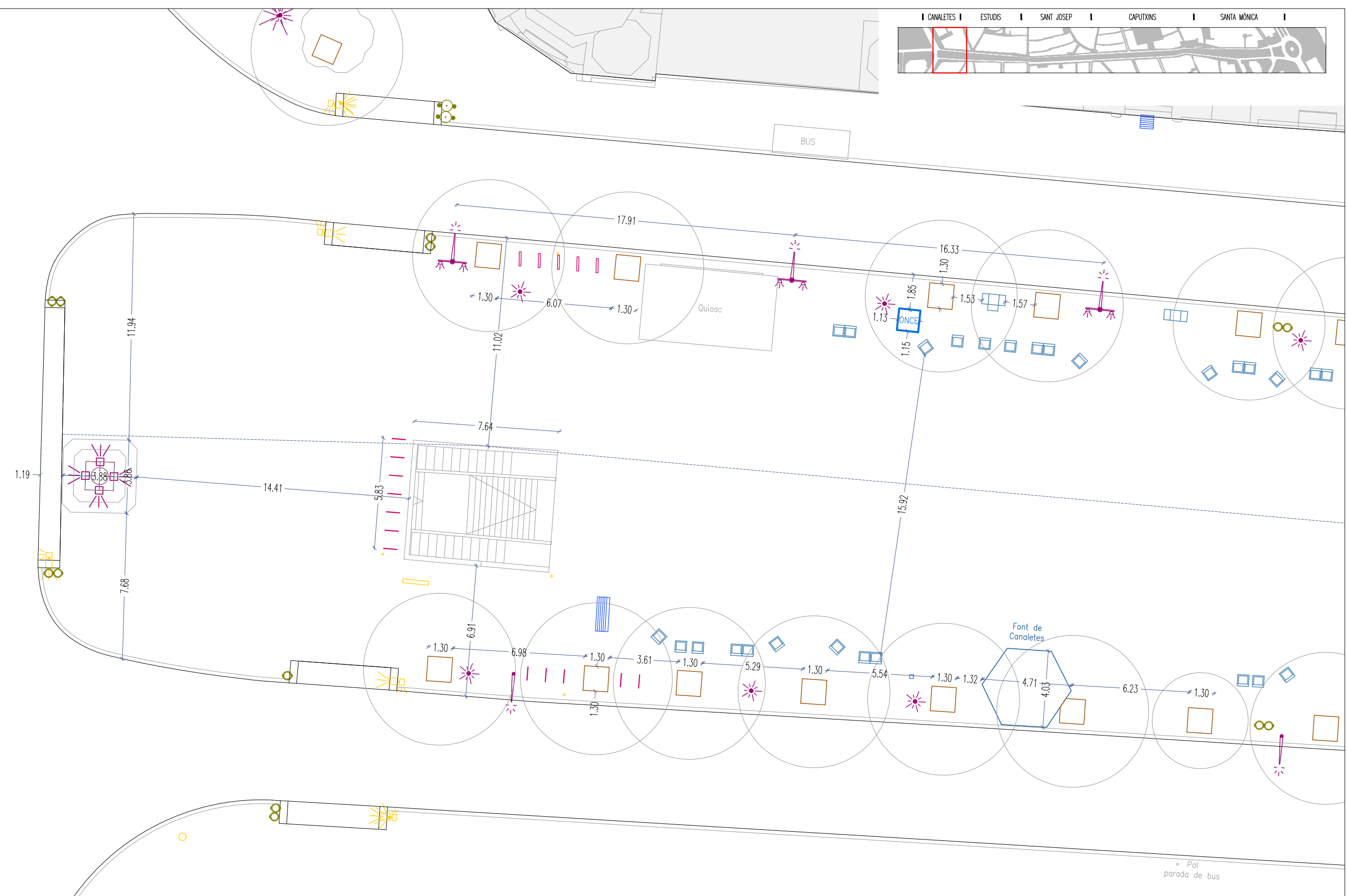






- LEGENDA
-  SEMÀFORS
  -  BARANES
  -  ESCOSSELLS
  -  ONCE
  -  ASCENSORS
  -  BÚSTIES
  -  CABINES TELEFÒNIQUES
  -  CONTENIDORS
  -  ENLLUMENAT
  -  BANCS
  -  FONTS
  -  PAPERERES
  -  APARCAMENTS BICIS
  -  PILONES
  -  SENYALS DE TRÀNSIT/INFORMACIÓ
  -  VENTILACIONS

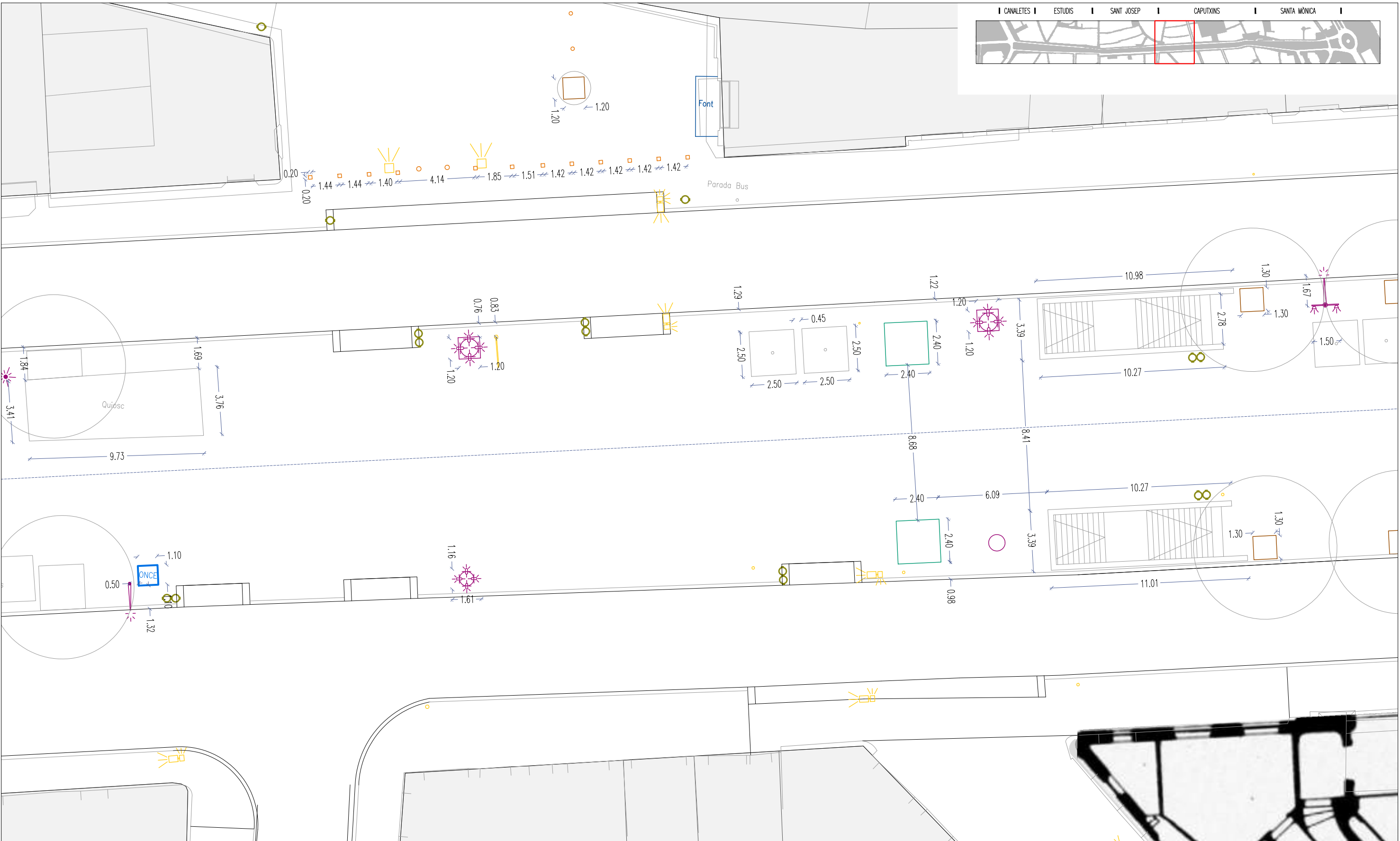




**LLEGENDA**

SEMÀFORS	BÚSTIES	FONTS
BARANES	CABINES TELEFÒNIQUES	PAPERERES
ESCOSSells	CONTENIDORS	APARCAMENTS BICIS
ONCE	ENLLUMENAT	PILONES
ASCENSORS	BANCS	SENYALS DE TRÀNSIT/INFORMACIÓ
	VENTILACIONS	

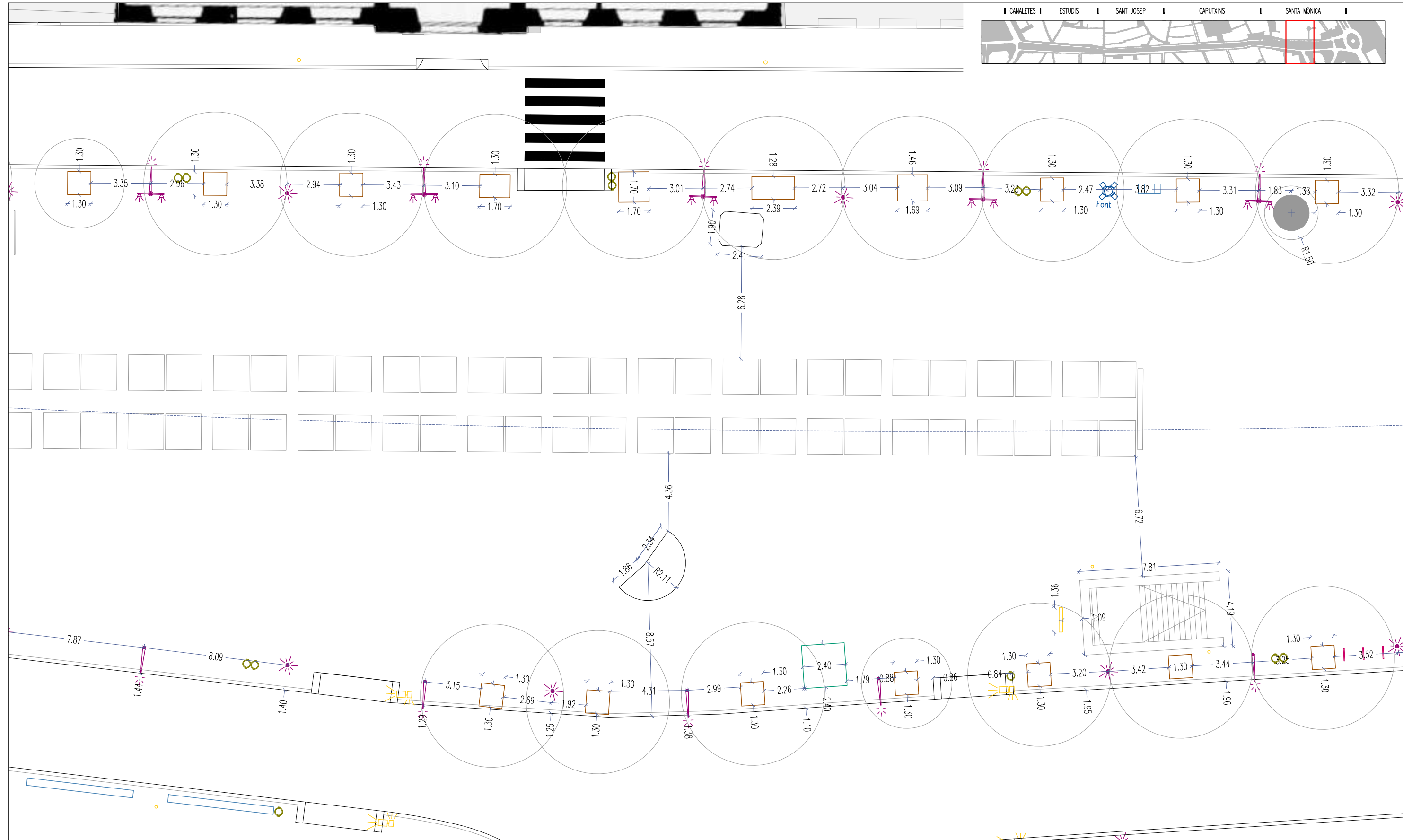




**LLEENDA**

SEMÀFORS	BÚSTIES	FONTS
BARANES	CABINES TELEFÒNIQUES	PAPERERES
ESCOSSSELLS	CONTENIDORS	APARCAMENTS BICIS
ONCE	ENLLUMENAT	PILONES
ASCENSORS	BANCS	SENYALS DE TRÀNSIT/INFORMACIÓ
	VENTILACIONS	





LLEGGENDA

SEMÀFORS	BÚSTIES	FONTS
BARANES	CABINES TELEFÒNIQUES	PAPERERES
ESCOSSells	CONTENIDORS	APARCAMENTS BICIS
ONCE	ENLLUMENAT	PILONES
ASCENSORS	BANCS	SENYALS DE TRÀNSIT/INFORMACIÓ
	VENTILACIONS	





1960\_RAMBLA DE CANALETES



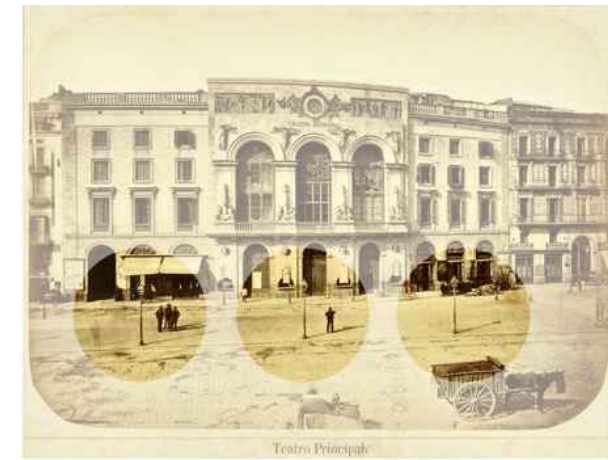
1910\_CADIRE DE LLOGUER



1957\_RAMBLA DE CANALETES



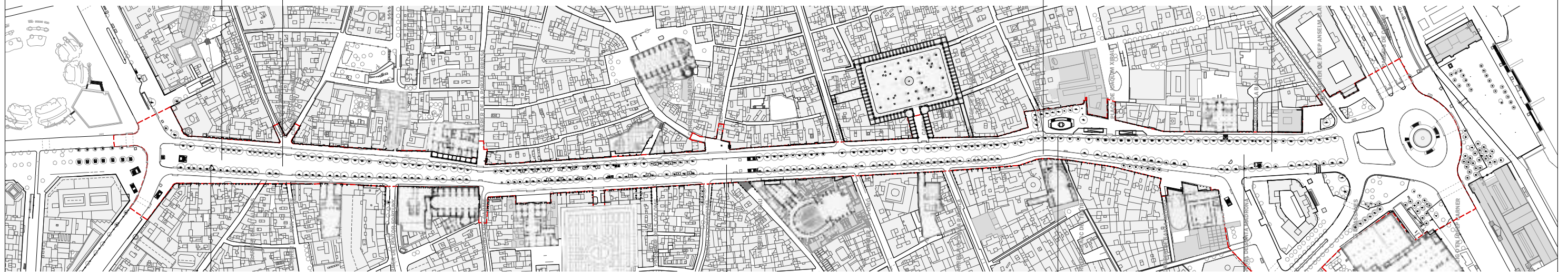
1965



1850\_TEATRE PRINCIPAL



1952\_RAMBLA DE SANTA MÒNICA



1905/1910\_RAMBLA CANELETES



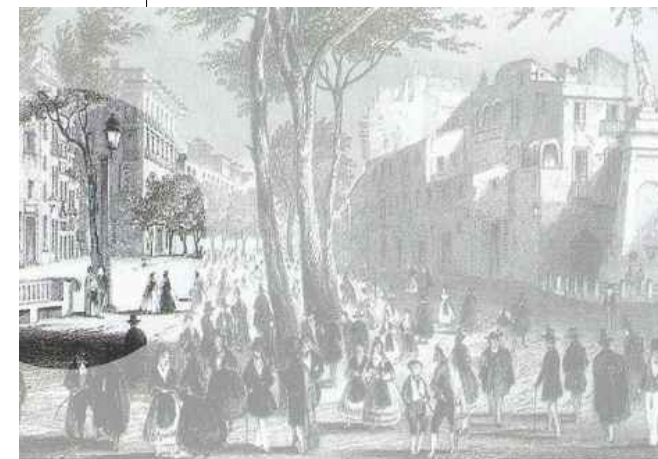
1920\_FONT DE CANALETES



1907\_BETLEM / BOQUERIA



1891\_CASA BRUNO CUADROS



1890\_PLA DEL TEATRE



1907\_RAMBLA DE SANTA MÒNICA



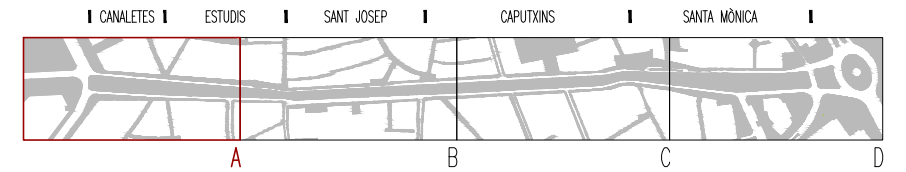


## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



## A. Anàlisi morfologia física



LLEGENDA ESPÈCIES DELS ARBRES. EIX RAMBLES

- PH Platanus x hispanica (Plataner)
- QI Quercus ilex (Alzina)
- BP Brachychiton Populneus

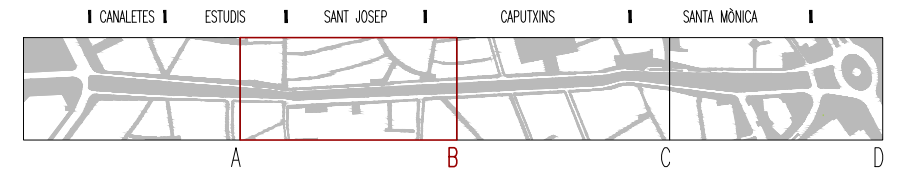
LLEGENDA ESTAT DELS ARBRES. EIX RAMBLES

	unitats tram A	unitats totals	%
NORMAL	14	77	29.28%
ALTERAT	42	164	62.36%
DECADENT	1	17	6.46%
SOCA	-	1	0.38%
FALLA	-	4	1.52%
	57	263	

NOTA: DOCUMENTACIÓ EXTRETA DE L'INFORME DE L'ESTAT DELS PLÀTANS DE LA RAMBLA\_NOV 2017.







LLEGENDA ESPÈCIES DELS ARBRES. EIX RAMBLA

- PH Platanus x hispanica (Plataner)
- QI Quercus ilex (Alzina)
- BP Brachychiton Populneus

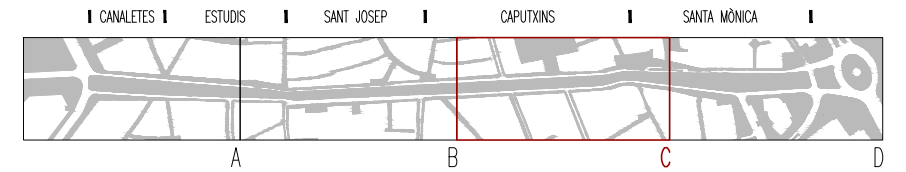
□ Arbres amb jardineria (13 unitats)

LLEGENDA ESTAT DELS ARBRES. EIX RAMBLA

	unitats tram B	unitats totals	%
NORMAL	29	77	29.28%
ALTERAT	35	164	62.36%
DECADENT	5	17	6.46%
SOCA	-	1	0.38%
FALLA	1	4	1.52%
	70	263	

NOTA: DOCUMENTACIÓ EXTRETA DE L'INFORME DE L'ESTAT DELS PLÀTANS DE LA RAMBLA\_NOV 2017.





LLEGENDA ESPÈCIES DELS ARBRES. EIX RAMBLA

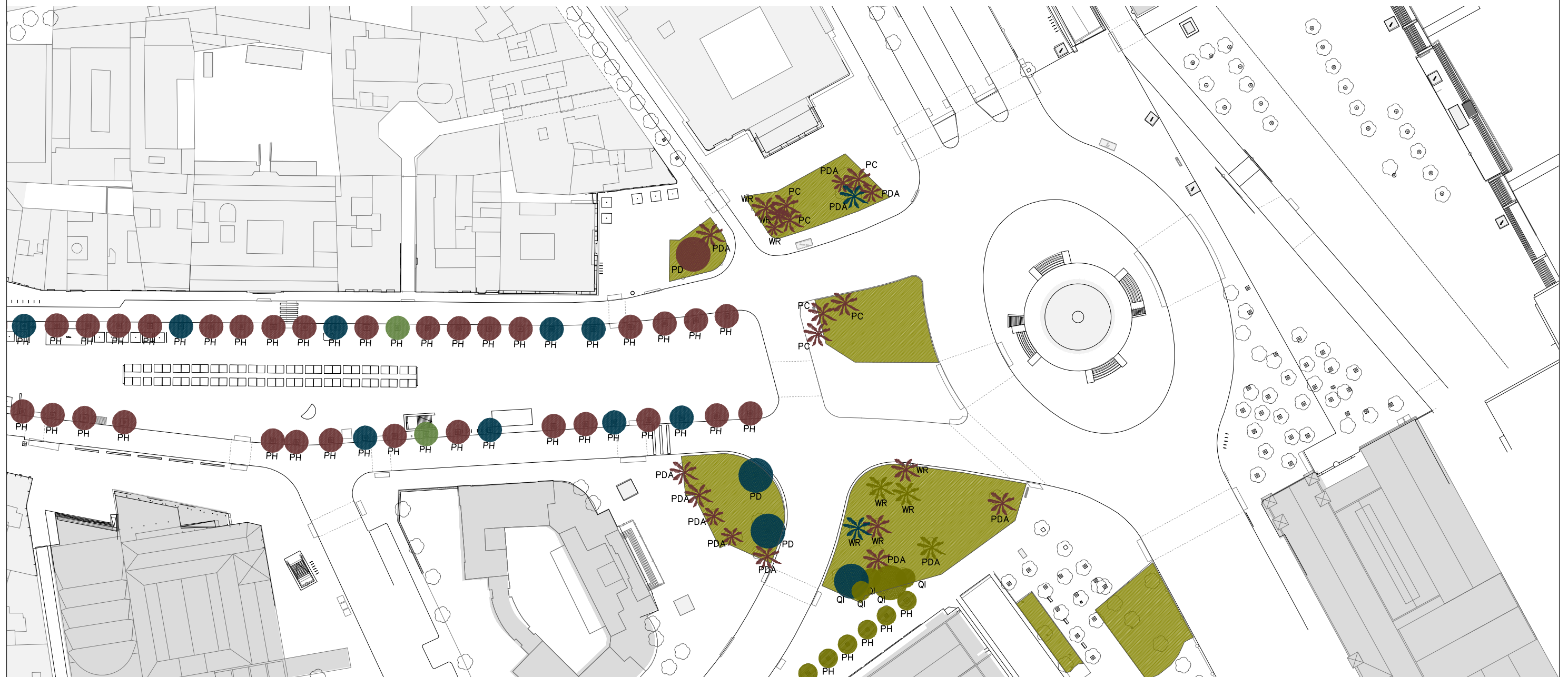
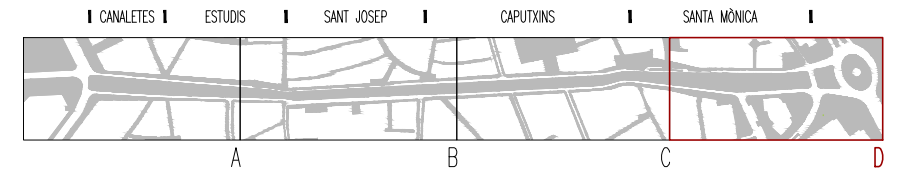
- PH Platanus x hispanica (Plataner)
- QI Quercus ilex (Alzina)
- BP Brachychiton Populneus

LLEGENDA ESTAT DELS ARBRES. EIX RAMBLA

	unitats tram C	unitats totals	%
NORMAL	22	77	29.28%
ALTERAT	50	164	62.36%
DECADENT	8	17	6.46%
SOCA	1	1	0.38%
FALLA	3	4	1.52%
	84	263	

NOTA: DOCUMENTACIÓ EXTRETA DE L'INFORME DE L'ESTAT DELS PLÀTANS DE LA RAMBLA\_NOV 2017.





LLEGGENDA ESPÈCIES DELS ARBRES COLON

- PH Platanus x hispanica
- PD Phytolacca Dioica
- PDA Phoenix Dactilifera
- PC Phoenix Canariensis
- QI Quercus ilex
- WR Washingtonia Robusta

LLEGGENDA ESPÈCIES DELS ARBRES EIX RAMBLES

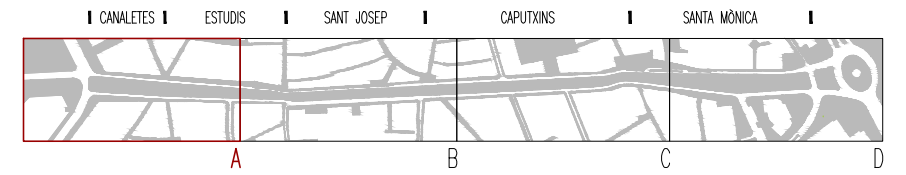
- PH Platanus x hispanica (Plataner)
- QI Quercus ilex (Alzina)
- BP Brachychiton Populneus

LLEGGENDA ESTAT DELS ARBRES EIX RAMBLES

	unitats tram D	unitats totals	%
NORMAL	12	77	29.28%
ALTERAT	37	164	62.36%
DECADENT	3	17	6.46%
SOCA	-	1	0.38%
FALLA	-	4	1.52%
	52	263	

NOTA: DOCUMENTACIÓ EXTRETA DE L'INFORME DE L'ESTAT DELS PLÀTANS DE LA RAMBLA\_NOV 2017.





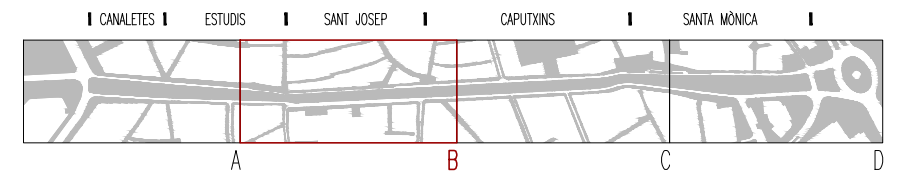
LLEGENDA TIPUS DELS ARBRES EIX RAMBLAS



Centenari Port gran Port mitjà Port petit Port petit amb tutor

	unitats tram A	unitats totals
Centenari	27	91
Port gran	1	18
Port mitjà	14	72
Port petit	7	50
Port petit amb tutor	8	29
	57	260





□ Arbres amb jardinera (13 unitats)

LLEGENDA TIPUS DELS ARBRES - EIX RAMBLAS

	unitats tram B	unitats totals
● Centenari	16	91
● Port gran	5	18
● Port mitjà	19	72
● Port petit	19	50
● Port petit amb tutor	11	29
	<b>70</b>	<b>260</b>



Centenari



Port gran



Port mitjà

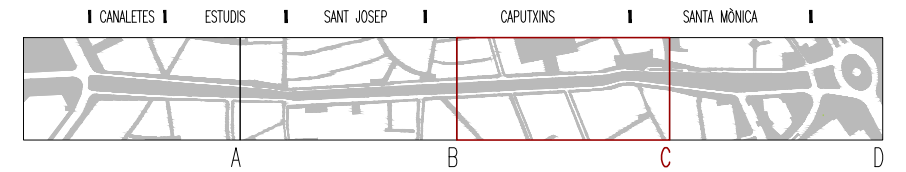


Port petit



Port petit amb tutor





LLEGENDA TIPUS DELS ARBRES - EIX RAMBLES



Centenari

Port gran

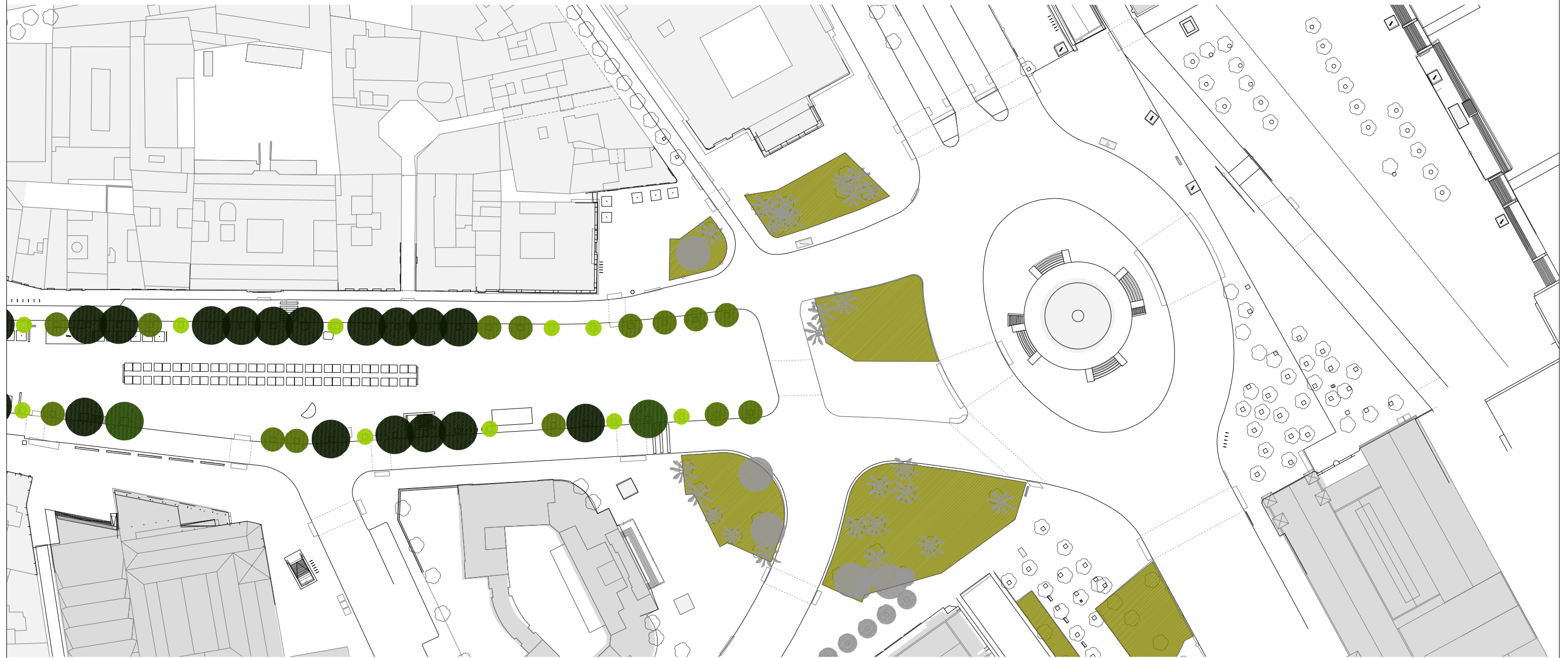
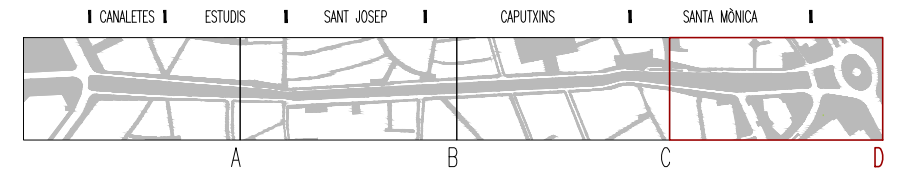
Port mitjà

Port petit






Port petit amb tutor

	unitats tram C	unitats totals
Centenari	27	91
Port gran	10	18
Port mitjà	24	72
Port petit	10	50
Port petit amb tutor	10	29
	<b>81</b>	<b>260</b>





LLEGENDA TIPUS DELS ARBRES EIX RAMBLES

	unitats tram D	unitats totals
 Centenari	21	91
 Port gran	2	18
 Port mitjà	15	72
 Port petit	14	50
 Port petit amb tutor	-	29
	52	260



Centenari



Port gran



Port mitjà



Port petit



Port petit amb tutor





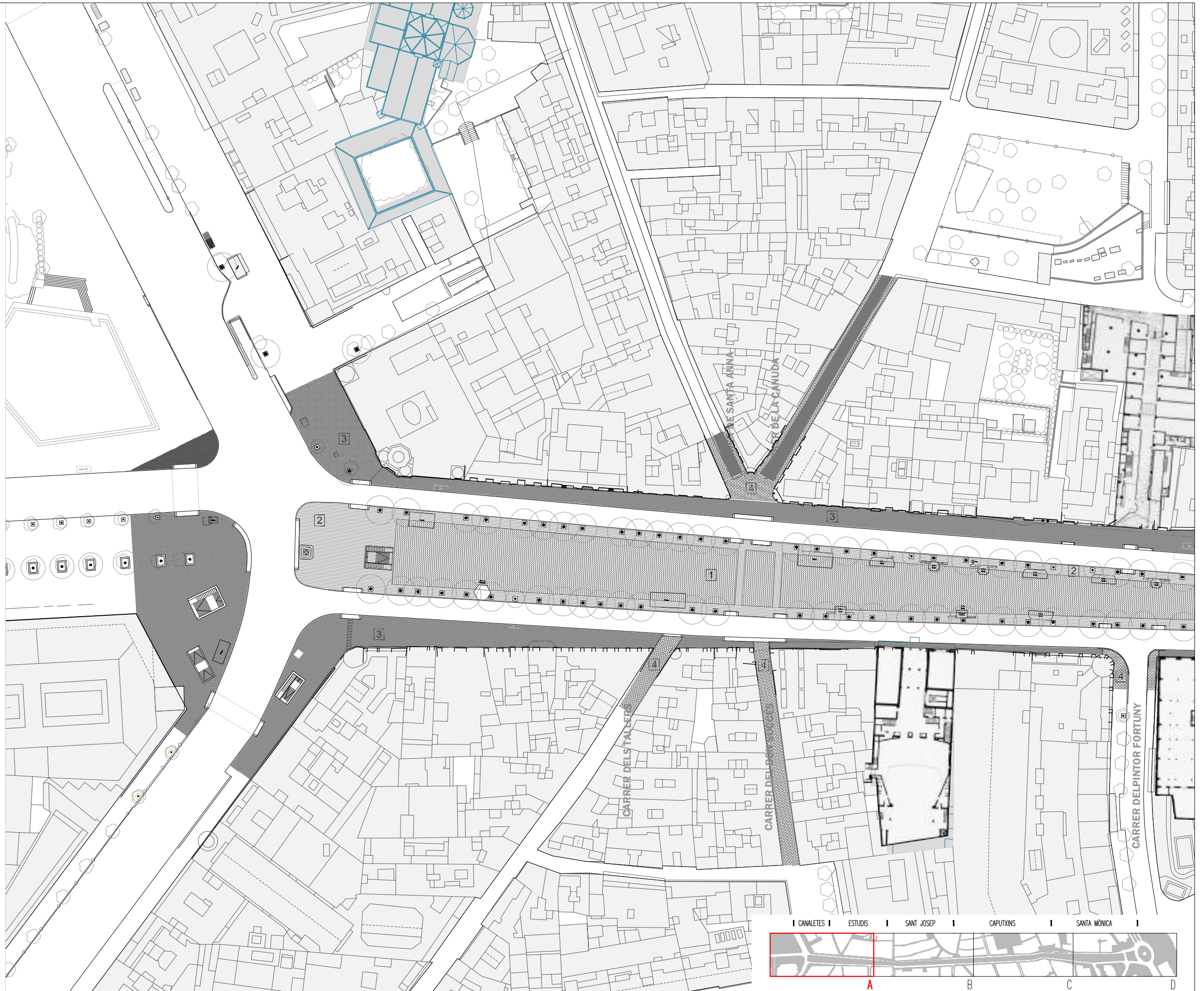


## **BLOC 2:**

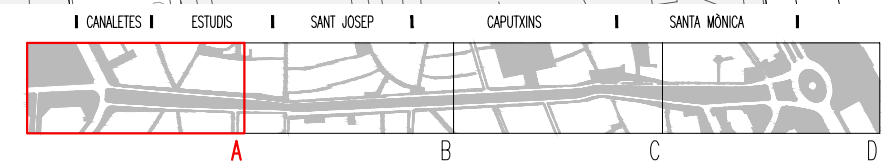
# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

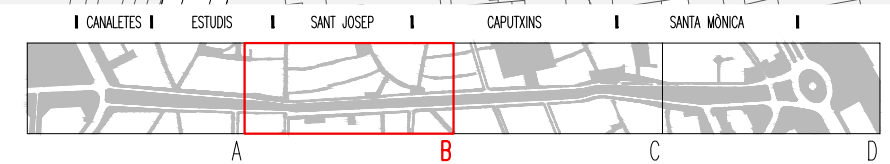
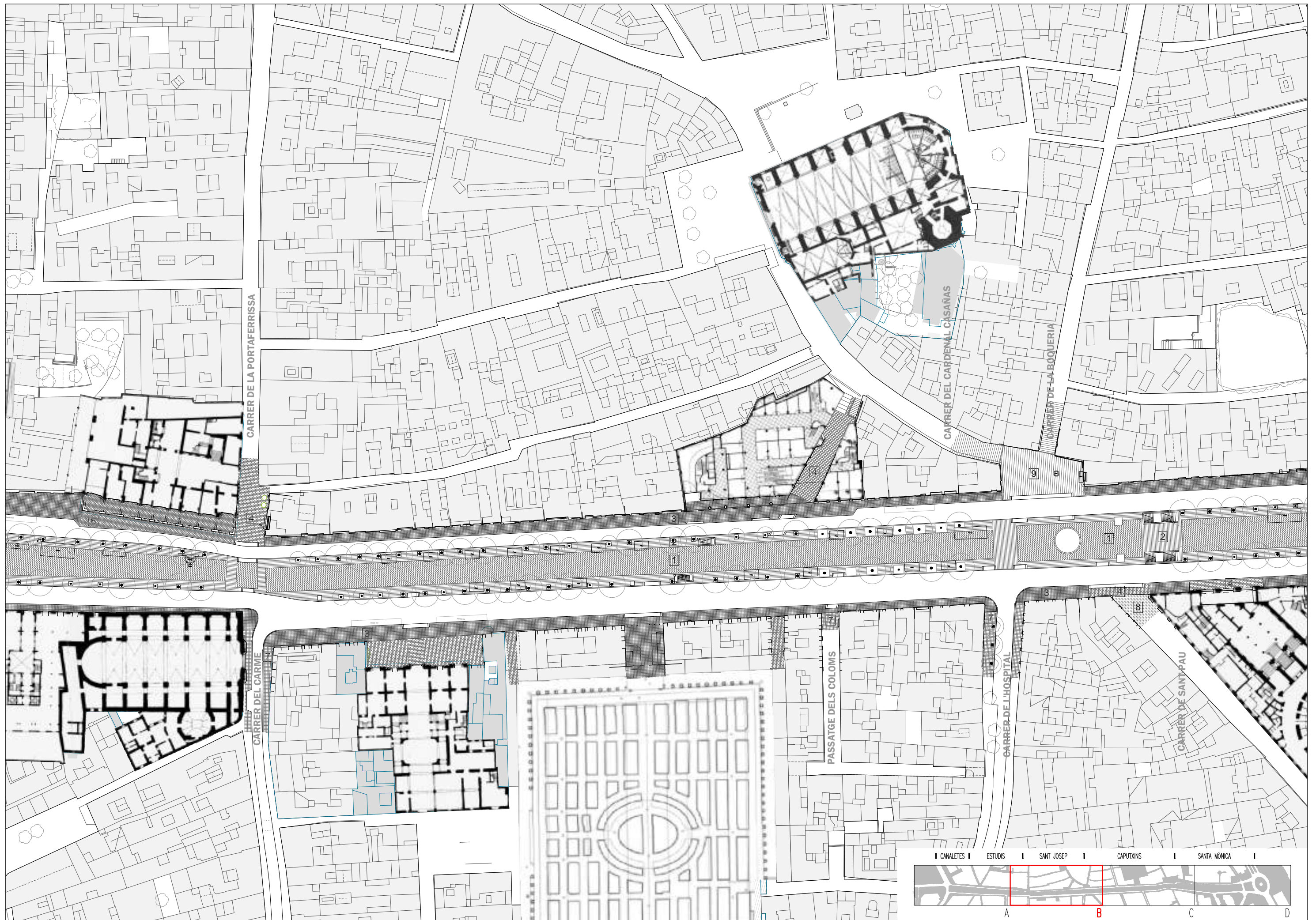


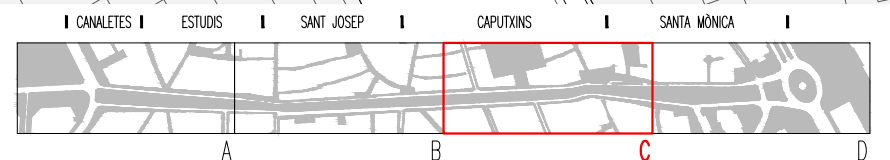
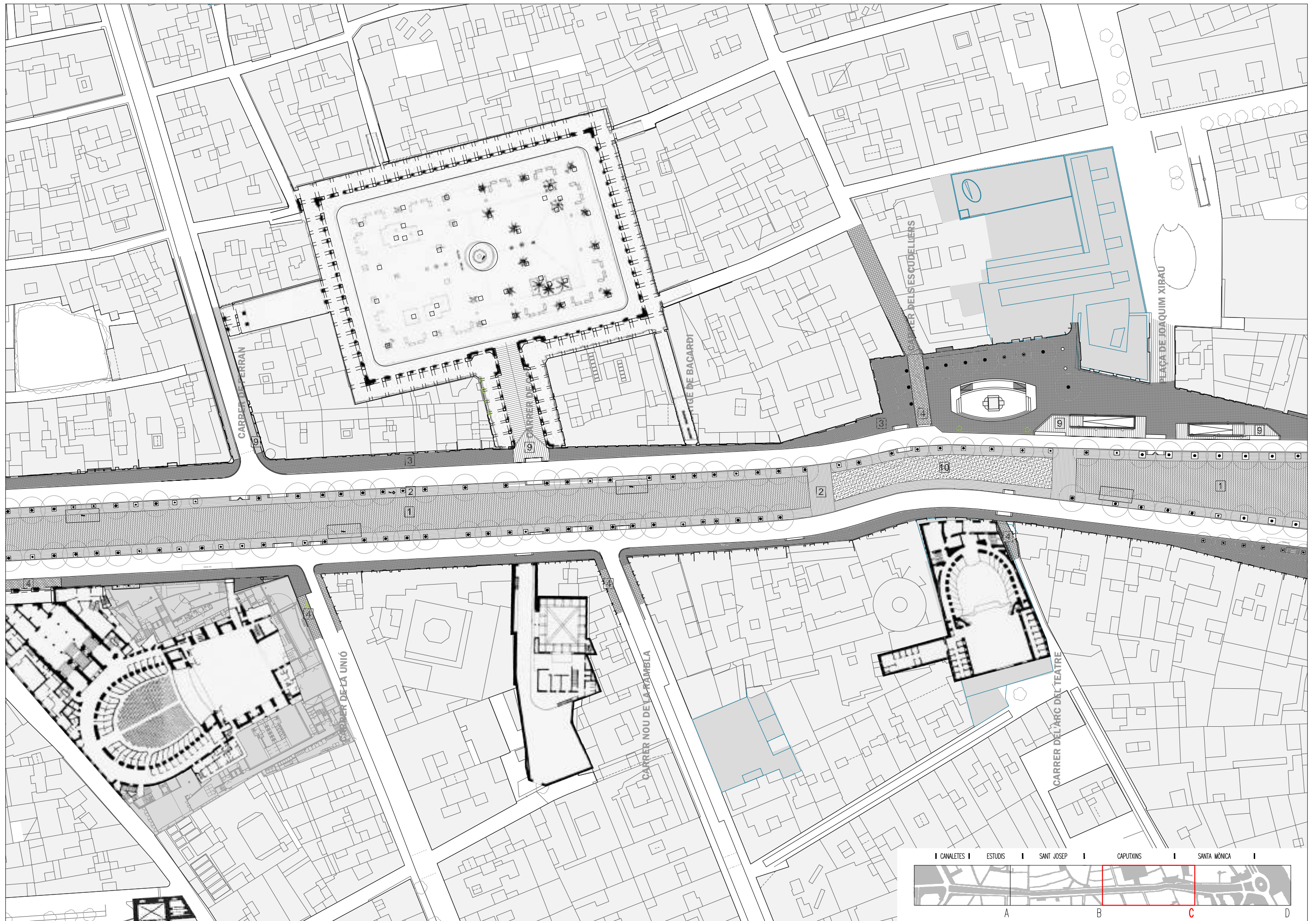
## A. Anàlisi morfologia física

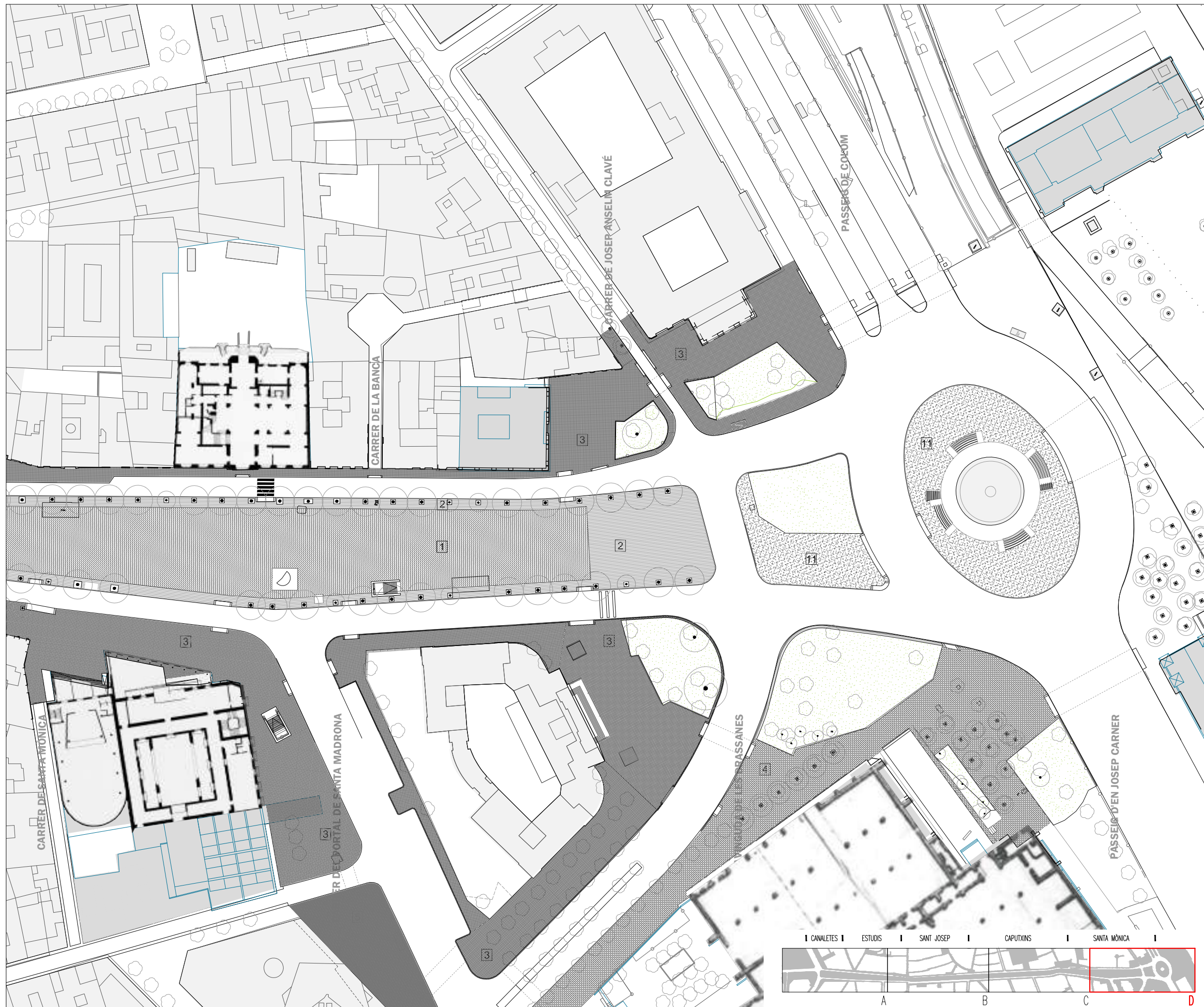


- LLEGENDA PAVIMENTS
- 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO
  - 2 PEÇA ESCOFET 40x40
  - 3 PANOT DE NOU PASTILLES
  - 4 LLOSA 40x60
  - 5 LLAMBORDA 10x20
  - 6 LLOSA 30x60
  - 7 LLOSA 40x40
  - 8 LLOSA 20x30
  - 9 LLOSA 40x80
  - 10 PAVIMENT FORMIGÓ
  - 11 AGLOMERAT



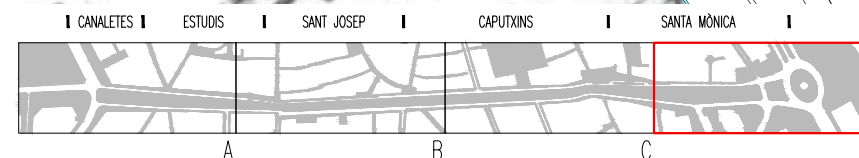


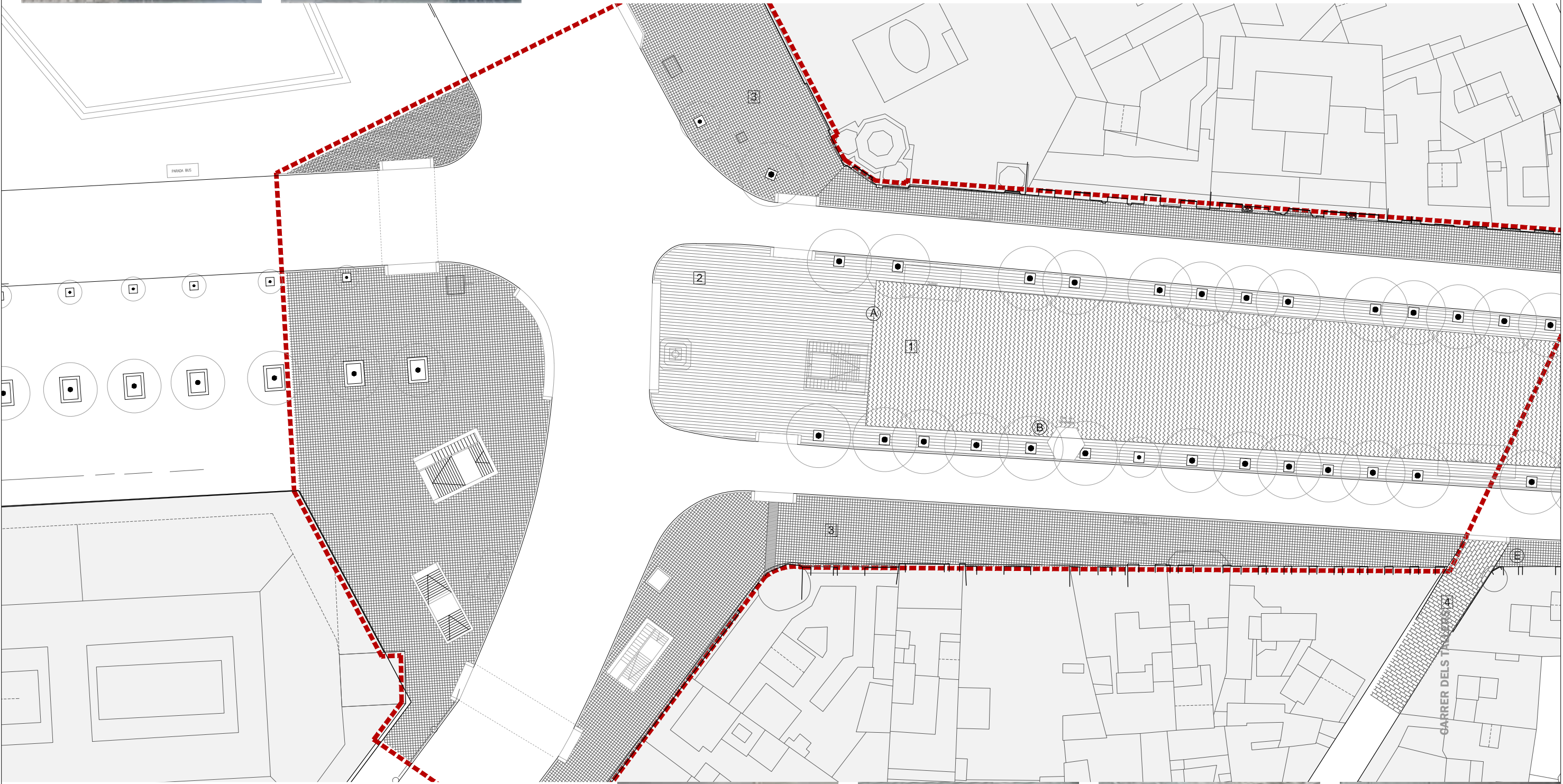




LLEGENDA PAVIMENTS

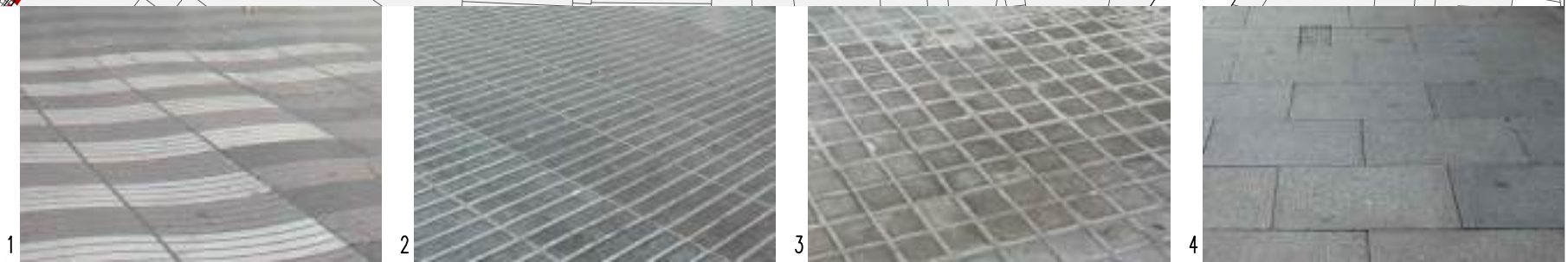
- 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO
- 2 PEÇA ESCOFET 40x40
- 3 PANOT DE NOU PASTILLES
- 4 LLOSA 40x60
- 5 LLAMBORDA 10x20
- 6 LLOSA 30x60
- 7 LLOSA 40x40
- 8 LLOSA 20x30
- 9 LLOSA 40x80
- 10 PAVIMENT FORMIGÓ
- 11 AGLOMERAT

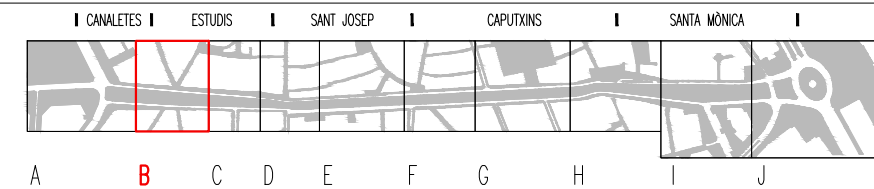




LLEGENDA PAVIMENTS

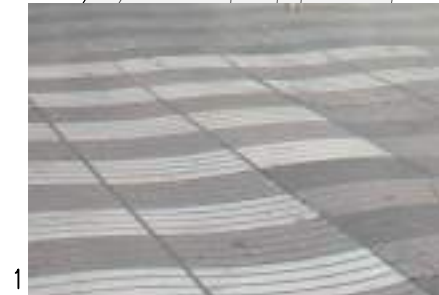
- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |

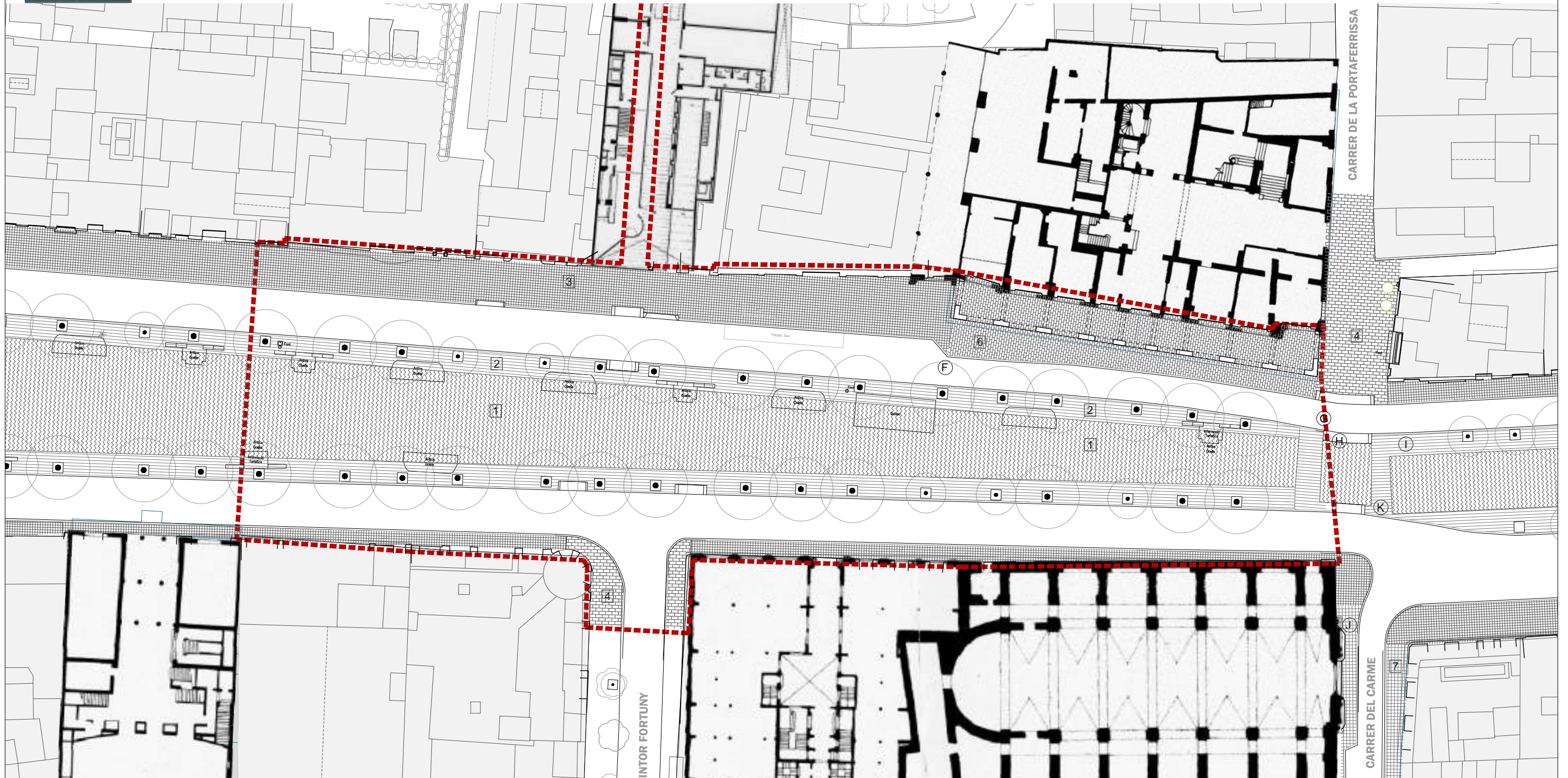
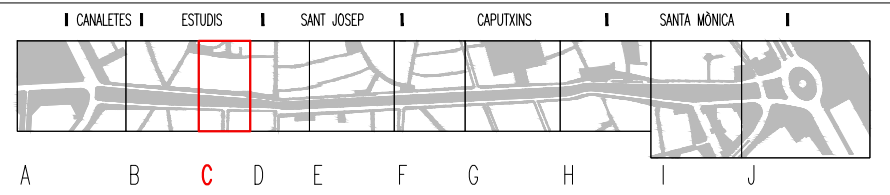




LLEGENDA PAVIMENTS

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |



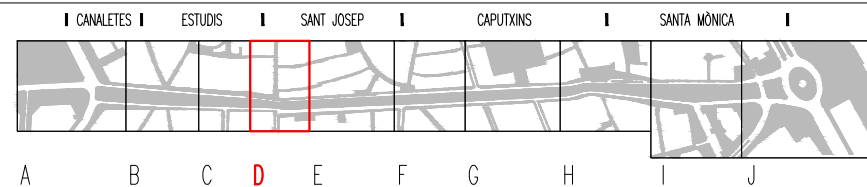


LLEGENDA PAVIMENTS

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |

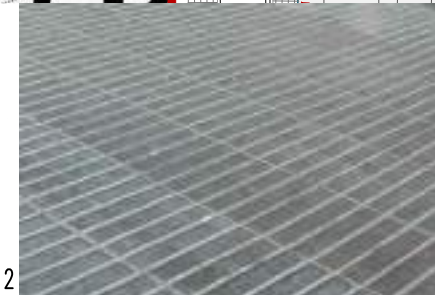


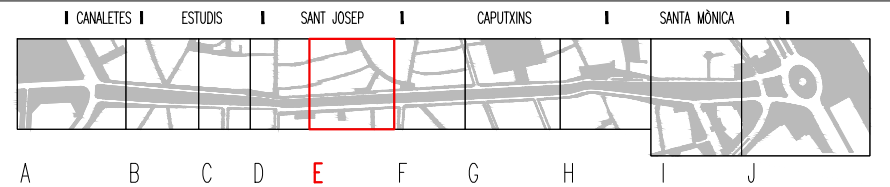
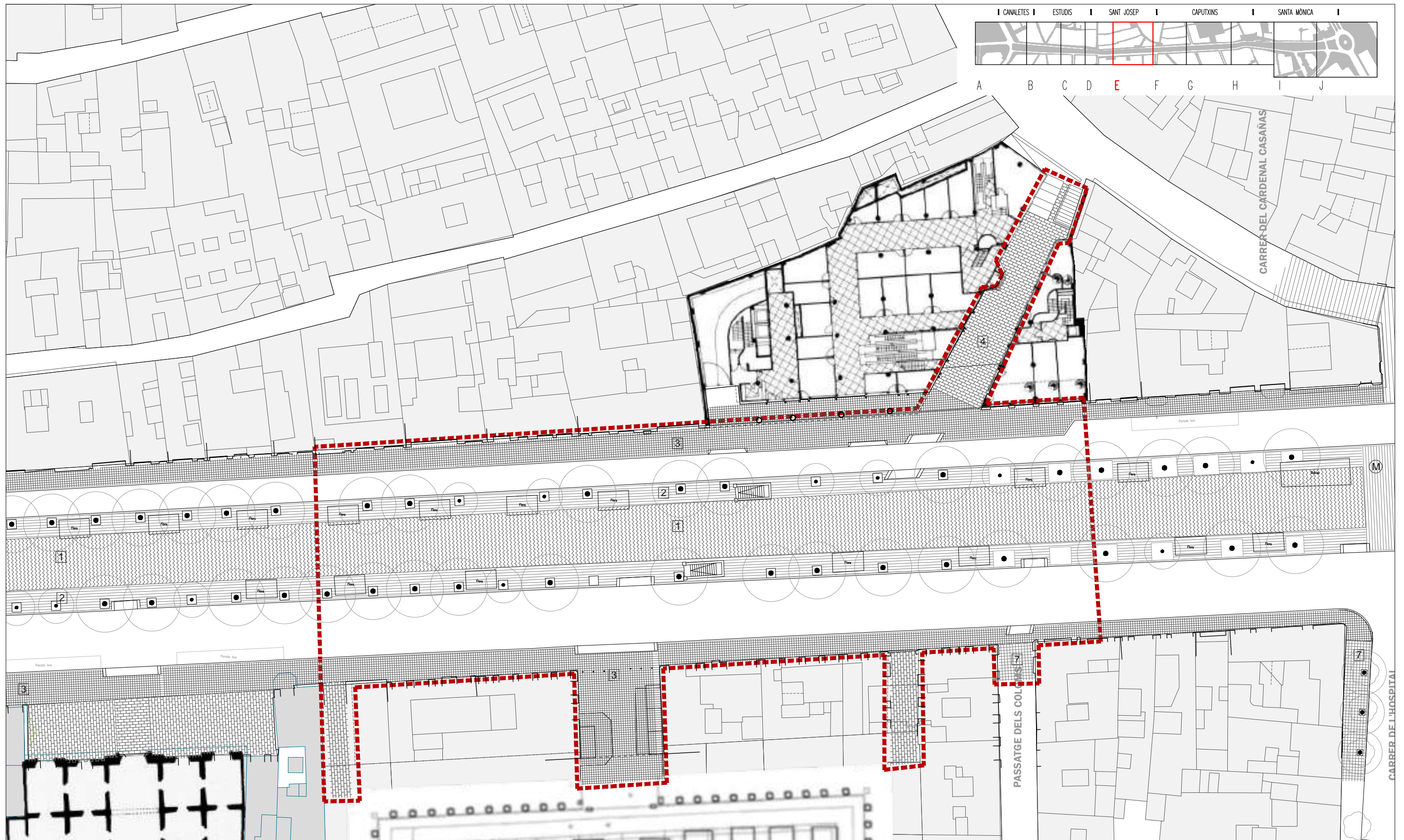




LLEGENDA PAVIMENTS

- 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO
- 2 PEÇA ESCOFET 40x40
- 3 PANOT DE NOU PASTILLES
- 4 LLOSA 40x60
- 5 LLAMBORDA 10x20
- 6 LLOSA 30x60
- 7 LLOSA 40x40
- 8 LLOSA 20x30
- 9 LLOSA 40x80
- 10 PAVIMENT FORMIGÓ
- 11 AGLOMERAT

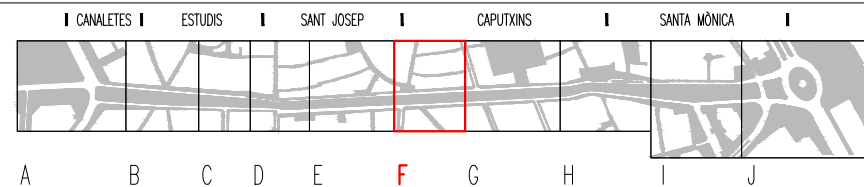




LLEGENDA PAVIMENTS

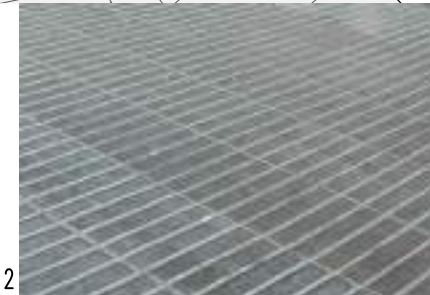
- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |

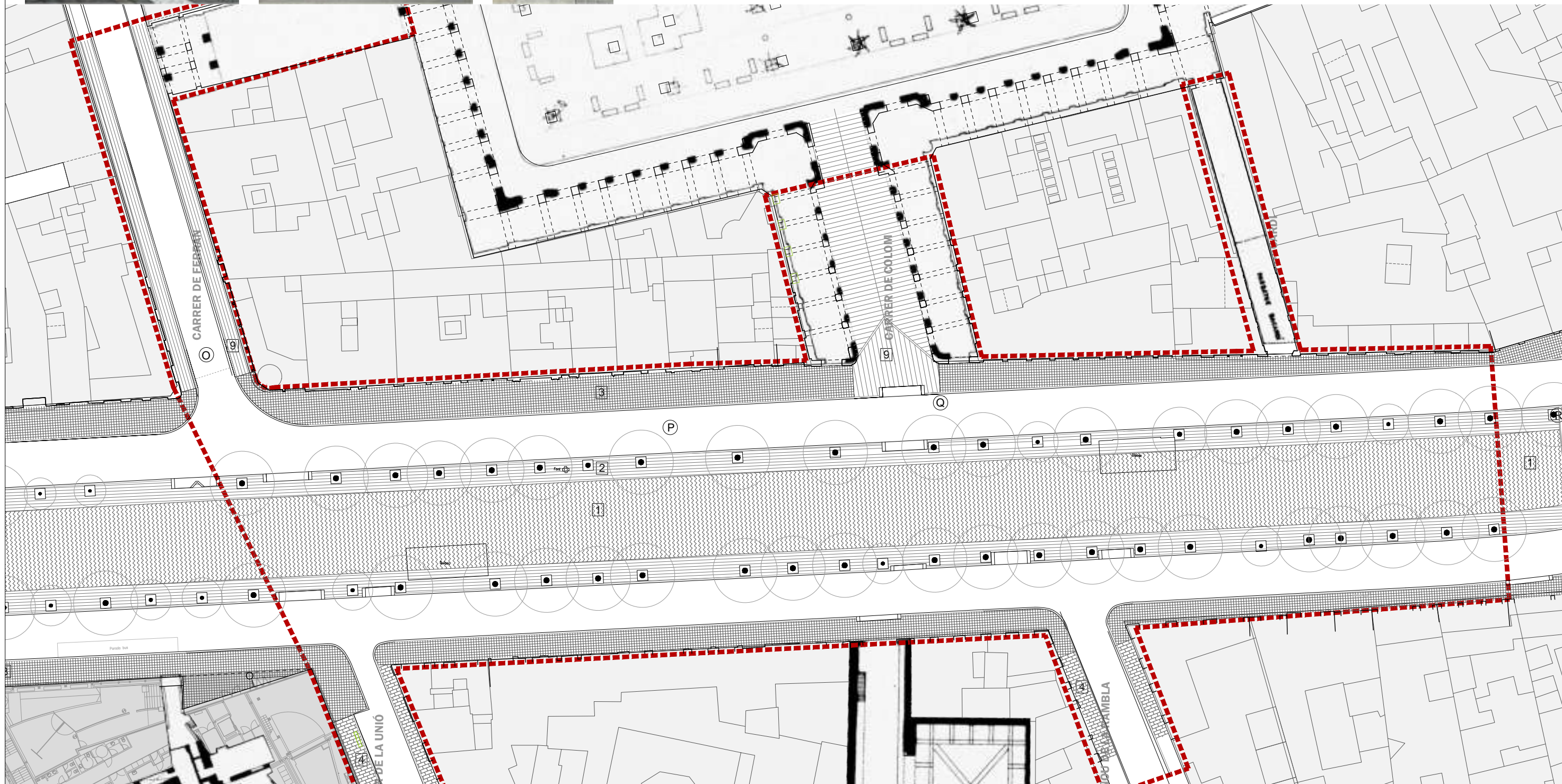
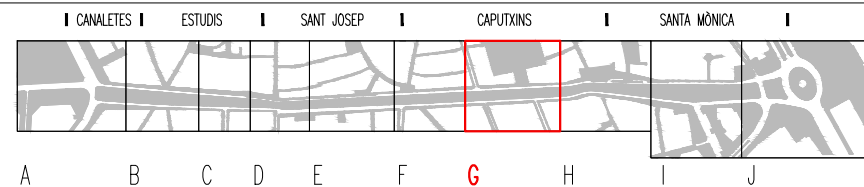




LLEGENDA PAVIMENTS

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |

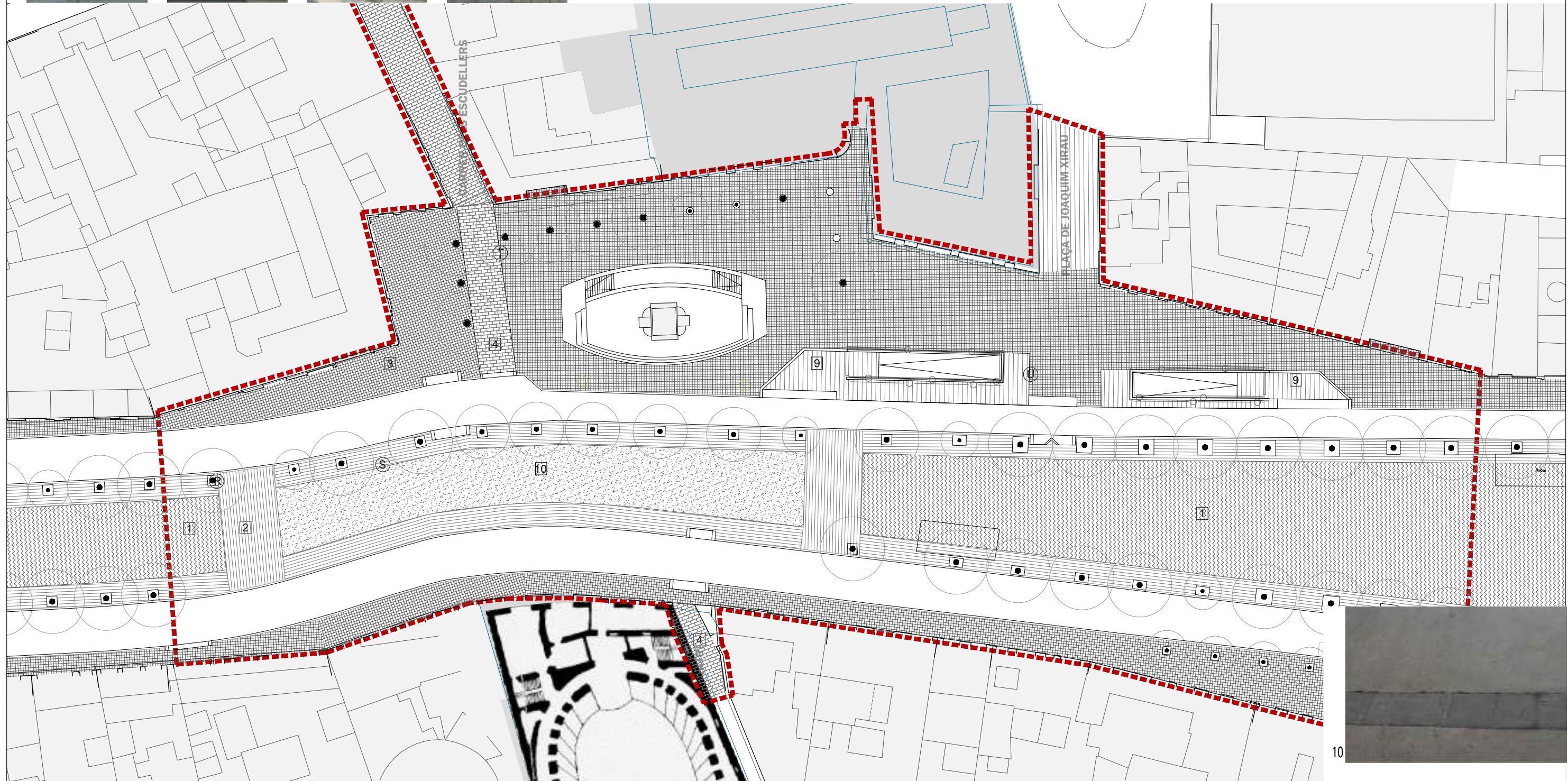
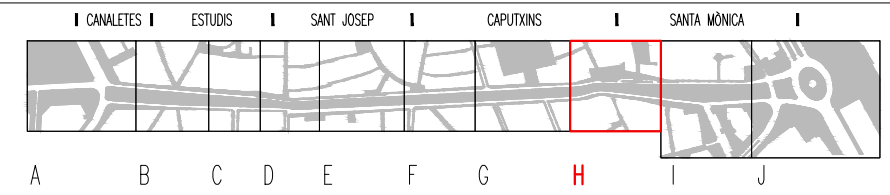




LLEGENDA PAVIMENTS

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |

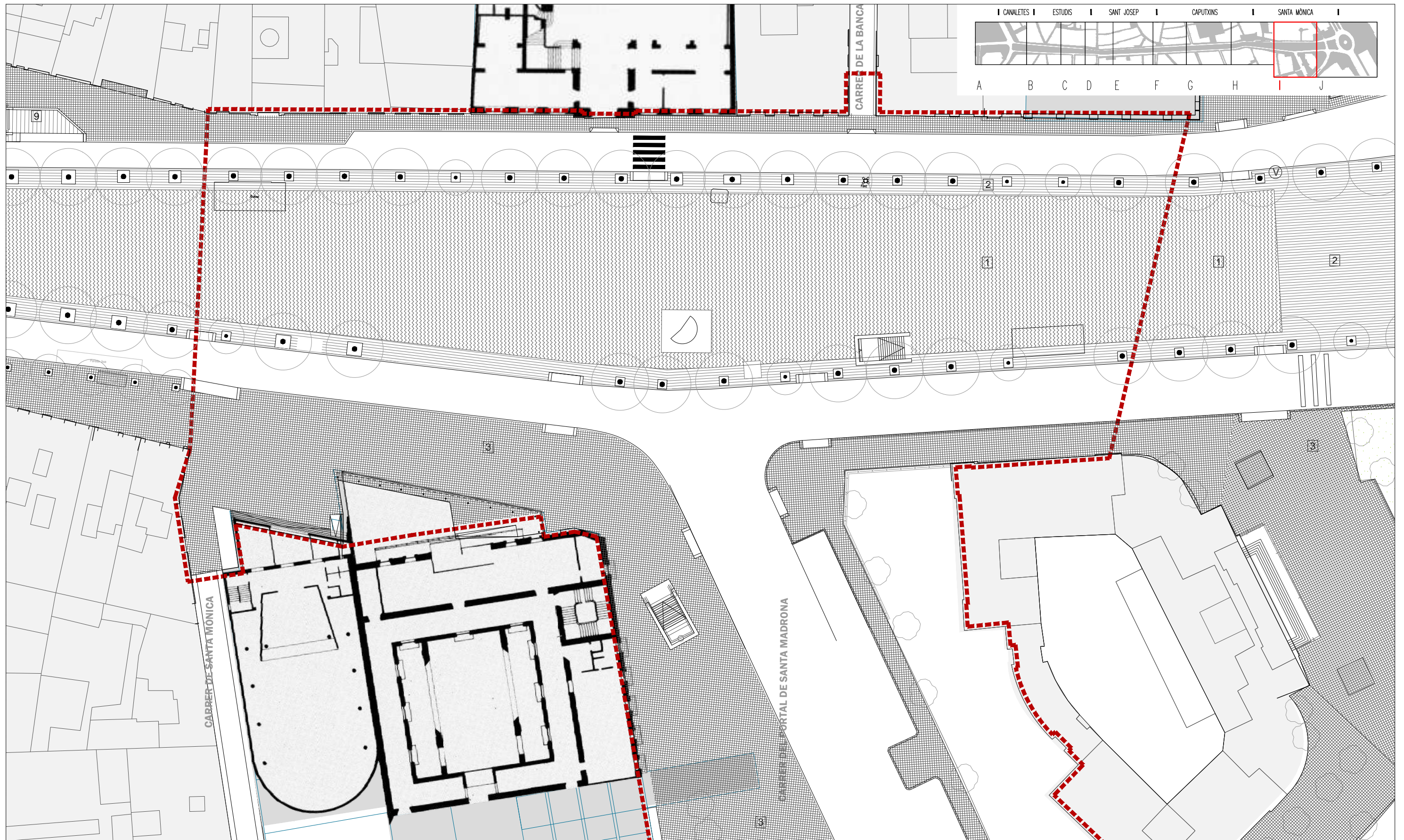




LLEGENDA PAVIMENTS

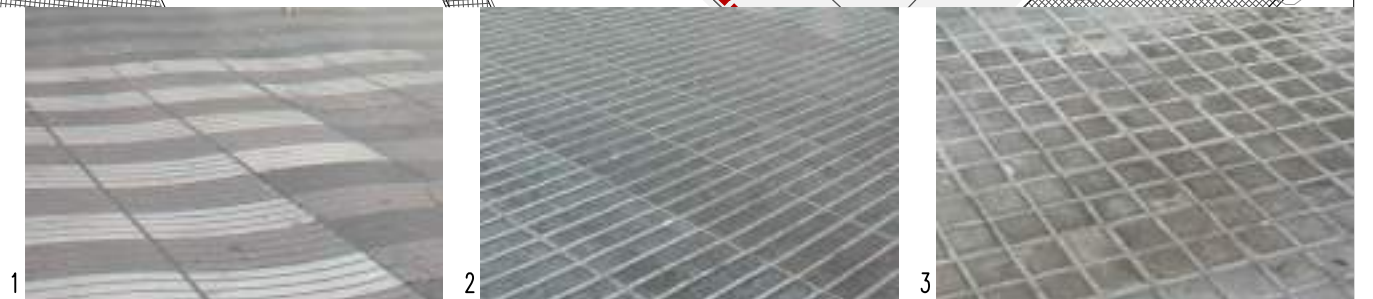
- 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO
- 2 PEÇA ESCOFET 40x40
- 3 PANOT DE NOU PASTILLES
- 4 LLOSA 40x60
- 5 LLAMBORDA 10x20
- 6 LLOSA 30x60
- 7 LLOSA 40x40
- 8 LLOSA 20x30
- 9 LLOSA 40x80
- 10 PAVIMENT FORMIGÓ
- 11 AGLOMERAT

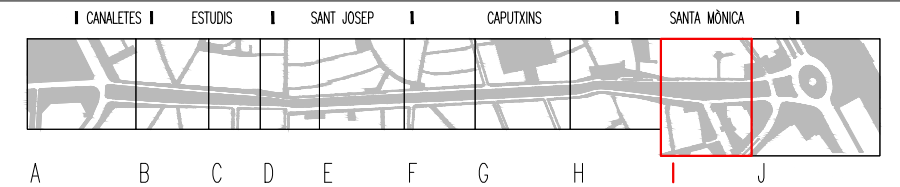
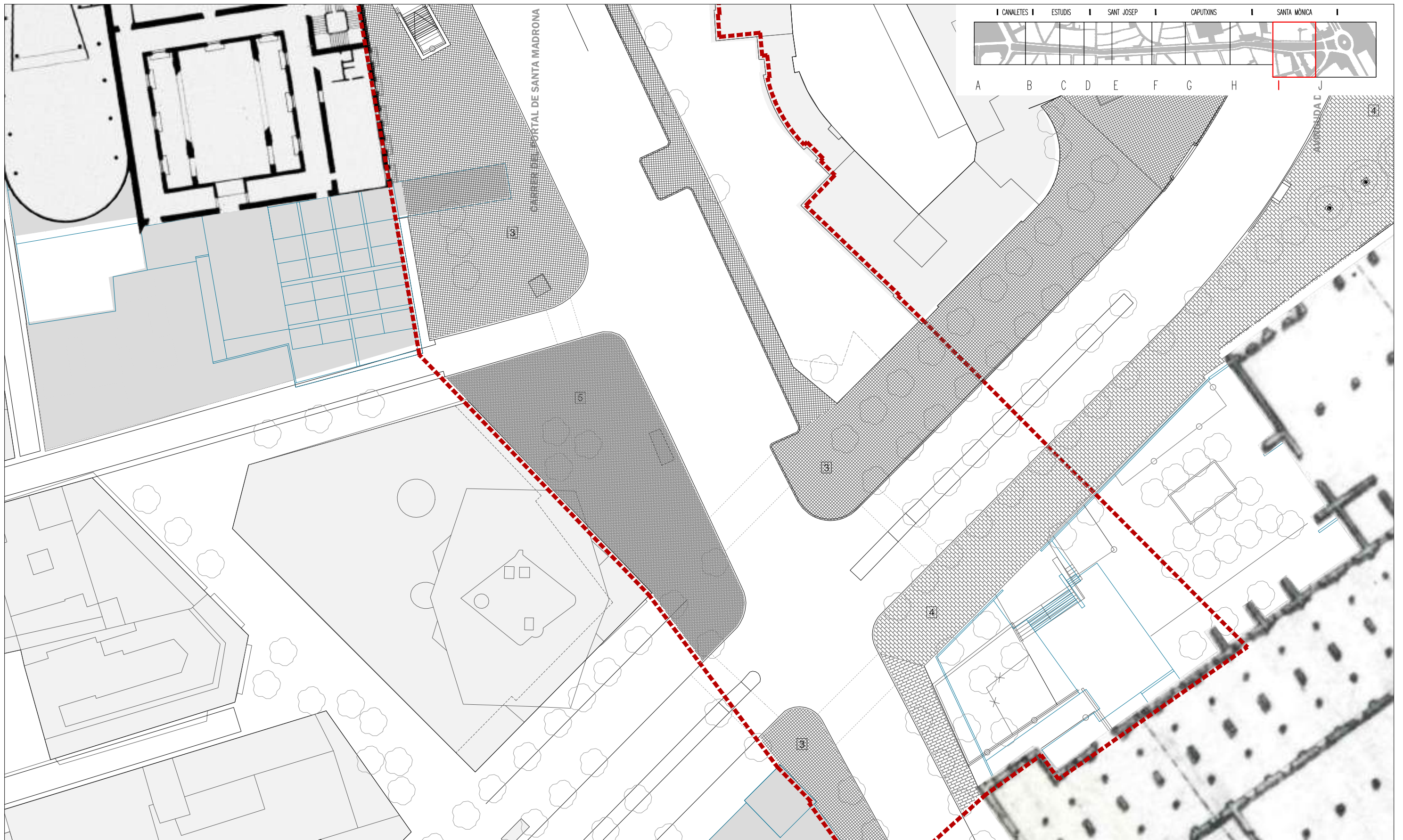




LLEGENDA PAVIMENTS

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |

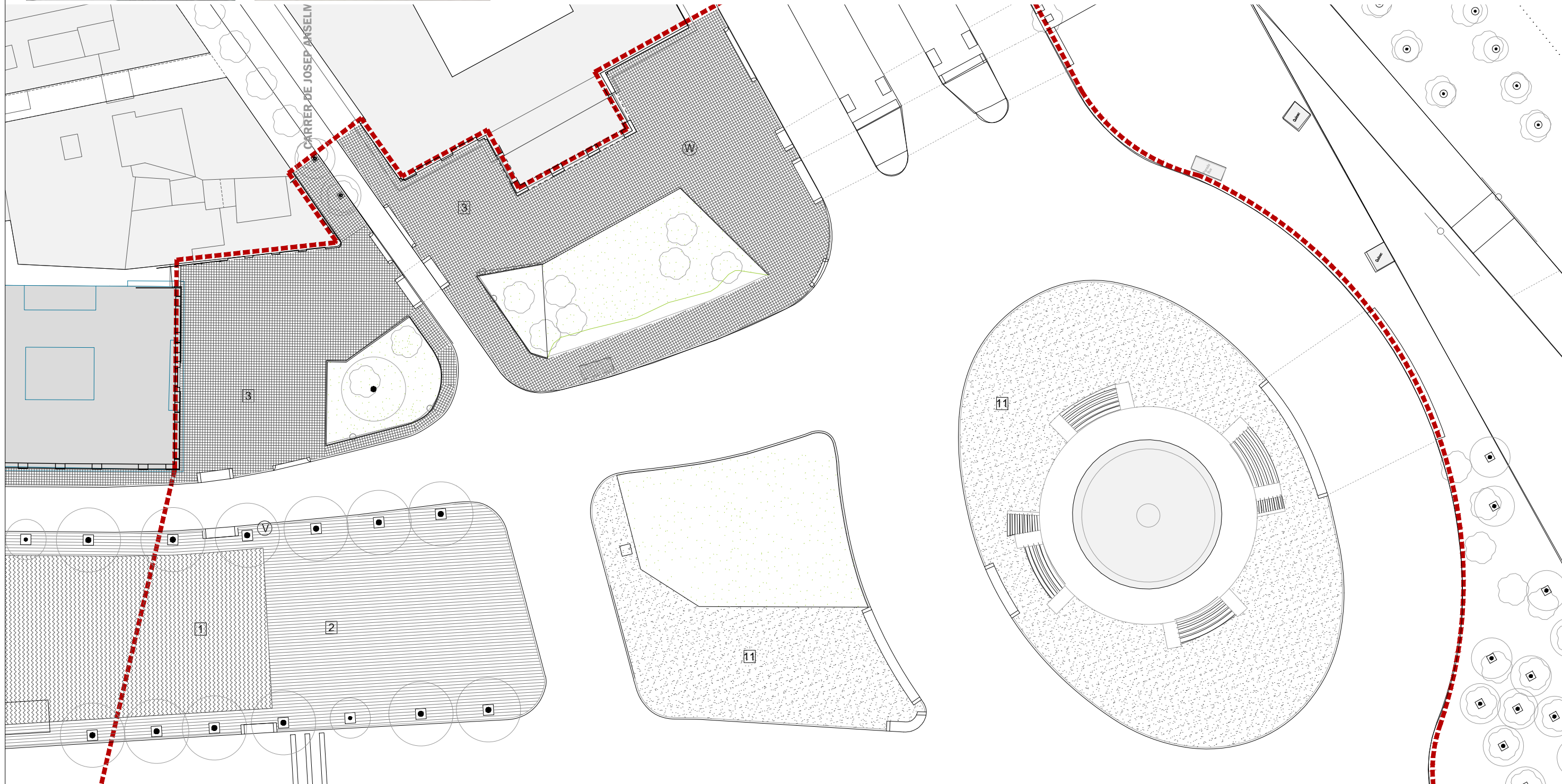
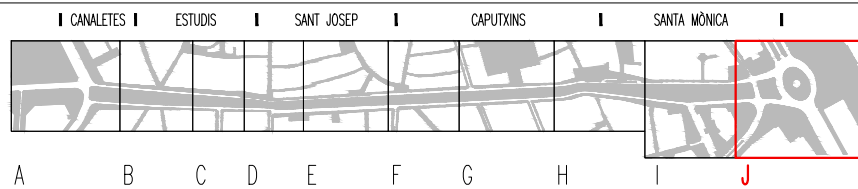




LLEGENDA PAVIMENTS

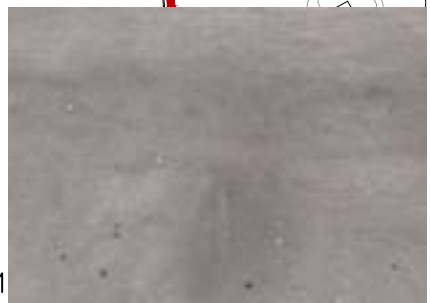
- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |





LLEGENDA PAVIMENTS

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |







LLEGENDA PAVIMENTS

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1 PEÇA ESCOFET VIBRAZO   | 7 LLOSA 40x40       |
| 2 PEÇA ESCOFET 40x40     | 8 LLOSA 20x30       |
| 3 PANOT DE NOU PASTILLES | 9 LLOSA 40x80       |
| 4 LLOSA 40x60            | 10 PAVIMENT FORMIGÓ |
| 5 LLAMBORDA 10x20        | 11 AGLOMERAT        |
| 6 LLOSA 30x60            |                     |





1900\_FONT DE CANALETES  
CALÇADA: LLAMBORDA  
PASSEIG: TERRA COMPACTADA



1907\_FONT DEL PLA DE LA BOQUERIA  
LLOSA DE PEDRA



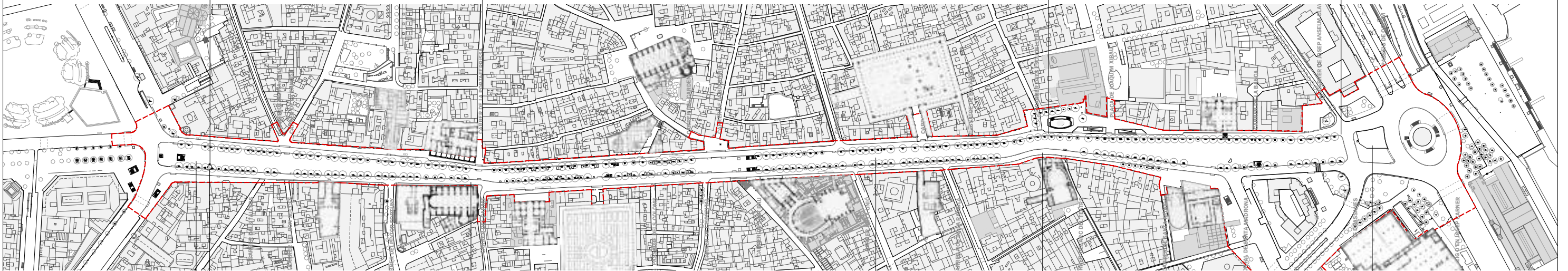
1907\_RAMBLA DELS ESTUDIS  
CALÇADA: LLAMBORDA  
VORERA: LLOSA DE PEDRA



1907\_PLA DEL TEATRE PRINCIPAL  
CALÇADA: LLAMBORDA



1907\_RAMBLA DE SANTA MÓNICA  
CALÇADA: LLAMBORDA  
PASSEIG: TERRA COMPACTADA



1908\_RAMBLA CANALETES  
PASSEIG: TERRA COMPACTADA



1930\_RAMBLA CANALETES  
PASSEIG: LLAMBORDA



1907\_BETLEM-BOQUERIA  
CALÇADA: LLAMBORDA  
PASSEIG: TERRA COMPACTADA



1958\_LICEU-REIAL  
PASSEIG: LLAMBORDA



1900\_TEATRE PRINCIPAL  
CALÇADA: LLAMBORDA  
PASSEIG: TERRA COMPACTADA



1902\_COLOM  
CALÇADA: LLAMBORDA  
PASSEIG: TERRA COMPACTADA





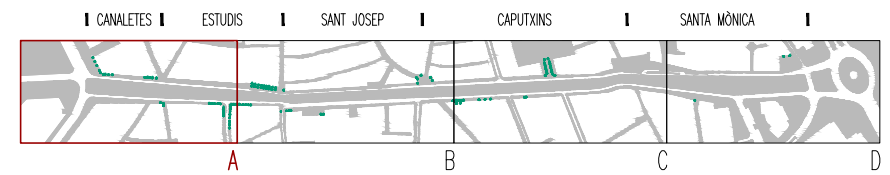


## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



## A. Anàlisi morfologia física



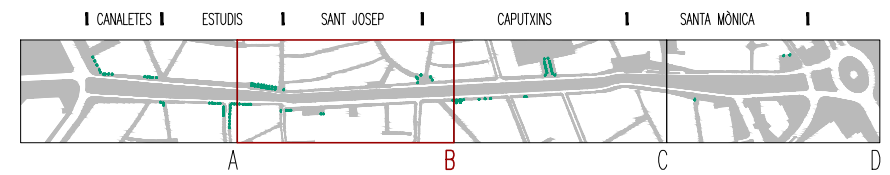
NIVELLS LUMÍNICS 2016

	NIVELL MIG	UNIFORMITAT
RAMBLA-CARME	60,59 LUX	0,79
RAMBLA-BOQUERIA	60,59 LUX	0,79
RAMBLA-HOSPITAL	14,63 LUX	0,54
RAMBLA-78	26,35 LUX	0,21

	unitats tram A	unitats totals		unitats tram A	unitats totals
	1	1		1	1
	1	1		1	1
	4	15		-	1
	-	6		-	1
	-	2		-	5
	22	87		-	1
	3	3		-	1
	-	1		-	1
	-	4		-	1
	-	19		-	5
	17	48		-	4
	5	61		-	4
	1	1			
	1	1			

ENLLUMENAT FAÇANES





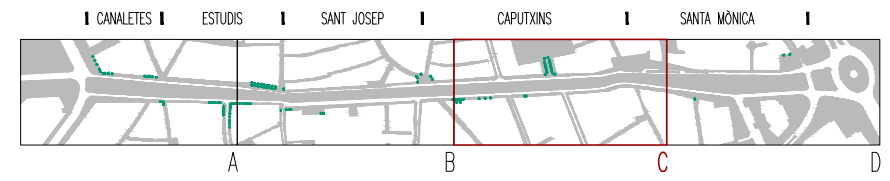
NIVELLS LUMÍNICS 2016

	NIVELL MIG	UNIFORMITAT
RAMBLA-CARME	60,59 LUX	0,79
RAMBLA-BOQUERIA	60,59 LUX	0,79
RAMBLA-HOSPITAL	14,63 LUX	0,54
RAMBLA-78	26,35 LUX	0,21

	unitats tram B	unitats totals		unitats tram B	unitats totals
F1	-	1	F8	-	1
F2	-	1	F9	-	1
F3a	6	15	F10	1	1
F3b	2	6	F11	1	1
F4	-	2	F12	5	5
F5a	24	87	F13	1	1
F5b	-	3	F14	-	1
F5c	1	1	F15	-	1
F5d	-	4	F16	-	1
F5e	-	19	F17	-	5
F6a	-	48	F18	-	4
F6b	29	61	F19	-	4
F7a	-	1			
F7b	-	1			

ENLLUMENAT FAÇANES





NIVELLS LUMÍNICS 2016

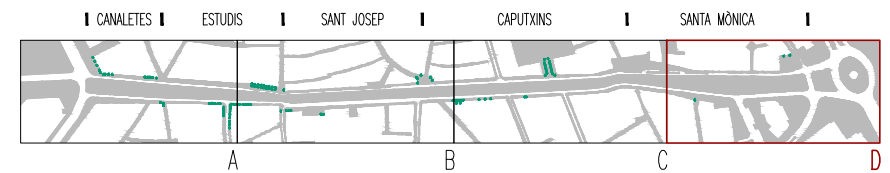
	NIVELL MIG	UNIFORMITAT
RAMBLA-CARME	60,59 LUX	0,79
RAMBLA-BOQUERIA	60,59 LUX	0,79
RAMBLA-HOSPITAL	14,63 LUX	0,54
RAMBLA-78	26,35 LUX	0,21

	unitats tram C	unitats totals		unitats tram C	unitats totals
	-	1		-	1
	-	1		-	1
	5	15		-	1
	-	6		-	1
	2	2		-	5
	33	87		-	1
	-	3		1	1
	-	1		-	1
	-	4		-	1
	2	19		-	5
	4	48		-	4
	27	61		-	4
	-	1			
	-	1			

ENLLUMENAT FAÇANES







NIVELLS LUMÍNICS 2016

	NIVELL MIG	UNIFORMITAT
RAMBLA-CARME	60,59 LUX	0,79
RAMBLA-BOQUERIA	60,59 LUX	0,79
RAMBLA-HOSPITAL	14,63 LUX	0,54
RAMBLA-78	26,35 LUX	0,21

	unitats tram D	unitats totals		unitats tram D	unitats totals	
F1	-	1	F8	-	1	
F2	-	1	F9	-	1	
F3a	-	15	F10	-	1	
F3b	4	6	F11	-	1	
F4	-	2	F12	-	5	
F5a	8	87	F13	-	1	
F5b	-	3	F14	-	1	
F5c	-	1	F15	1	1	
F5d	4	4	F16	1	1	
F5e	17	19	137	F17	5	5
F6a	27	48	F18	4	4	
F6b	-	61	109	F19	4	4
F7a	-	1				
F7b	-	1				


ENLLUMENAT FAÇANES






**F1**   
 Canelobre Ornamental Formigó  
 altura 8.00m  
 llumeneres 05 unitats  
 unitats 01 unitat



**F2**   
 Font Canaletes  
 altura 5.00m  
 llumeneres 04 unitats  
 unitats 01 unitat




**F3a**  
**F3**   
 Canelobre Ornamental Múltiple  
 altura 5.00m  
 llumeneres 05 unitats  
 unitats F3a 15 unitats  
 F3b 06 unitats




**F4**   
 Canelobre Ornamental Múltiple Lira  
 altura 5.50m  
 llumeneres 03 unitats  
 unitats 02 unitats



**F5a**  
**F5**   
 Canelobre Ornamental Universitat i Lira  
 altura 4.00m  
 llumeneres 01 unitat  
 unitats F5a 87 unitats  
 F5b 03 unitats  
 F5c 01 unitat  
 F5d 04 unitats  
 F5e 19 unitats



**F6a**  
**F6**   
 Columna Rambla  
 disseny: Rosa Mª Clotet arquitecta  
 altura 8.00m  
 llumeneres 03 o 04 unitats  
 unitats F6a 48 unitats  
 F6b 61 unitats



**F3b**



**F5d**



**F5e**



**F5b**



**F5c**



**F6b**



F7b



F7a

F7  
 altura 8.00m  
 llumeneres 01 unitat  
 unitats F7a 01 unitat  
 F7b 01 unitat



F8  
 altura 8.00m  
 llumeneres 01 unitat  
 unitats 01 unitat



F9  
 altura 4.00m  
 llumeneres 01 unitat  
 unitats 01 unitat



F10  
 altura 4.00m  
 llumeneres 2 unitats  
 unitats 01 unitat



F11  
 altura 4.00m  
 llumeneres 01 unitat  
 unitats 01 unitat



F12  
 altura embutida  
 llumeneres 01 unitat  
 unitats 05 unitats



F13  
 altura 8.00m  
 llumeneres 01 unitat  
 unitats 01 unitat



F14  
 altura 4.00m  
 llumeneres 01 unitat  
 unitats 01 unitat



F15  
 altura 4.00m  
 llumeneres 2 unitats  
 unitats 01 unitat



F16  
 altura 4.00m  
 llumeneres 02 unitat  
 unitats 01 unitat



F17  
 altura 12.00m  
 llumeneres 05 unitats  
 unitats 05 unitats



F18  
 altura 12.00m  
 llumeneres 06 unitats  
 unitats 04 unitats



F19  
 altura 4.00m  
 llumeneres 04 unitats  
 unitats 04 unitats



A BANCO DE ESPANYA (142)  
09 LLUMENERES



B DESIGUAL (136/134)  
05 LLUMENERES



C PALAU MOJA (118)  
18 LLUMENERES



D LA RAMBLA 116  
01 LLUMENERA



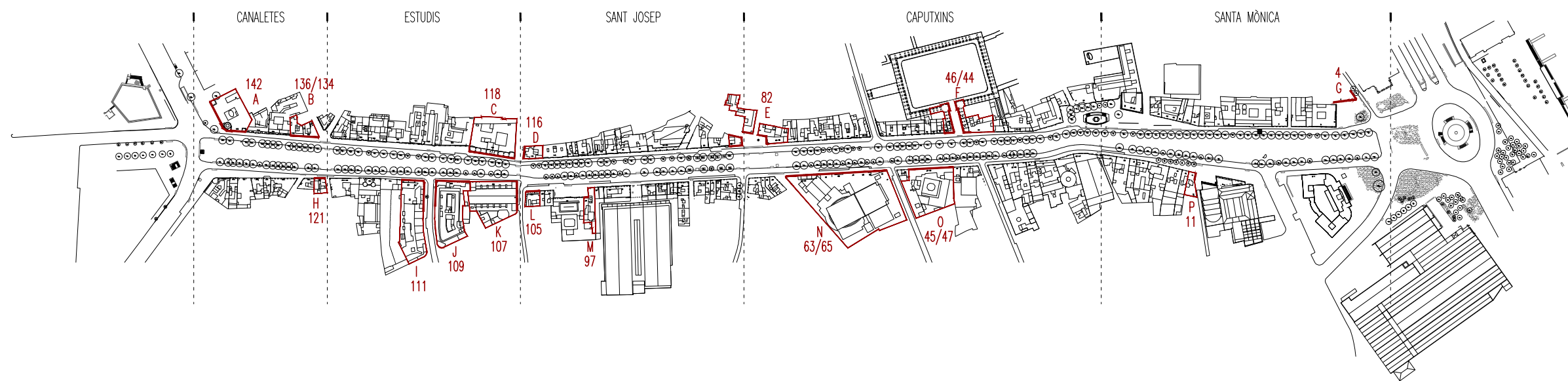
E LA RAMBLA 82  
06 LLUMENERES



F PLAÇA REIAL (46/44)  
17 LLUMENERES



G LA RAMBLA 4  
02 LLUMENERES



H FARMÀCIA (121)  
03 LLUMENERES



I HOTEL MERIDIEN (111)  
10 LLUMENERES



J HOTEL 1898 (109)  
16 LLUMENERES



K ESGLÉSIA DE BETLEM (107)  
01 LLUMENERA



L LA RAMBLA 105  
03 LLUMENERES



M LA RAMBLA 97  
02 LLUMENERES



N LICEU (63/65)  
09 LLUMENERES



O HOTEL ORIENTE (45/47)  
02 LLUMENERES



P LA RAMBLA 11  
01 LLUMENERA





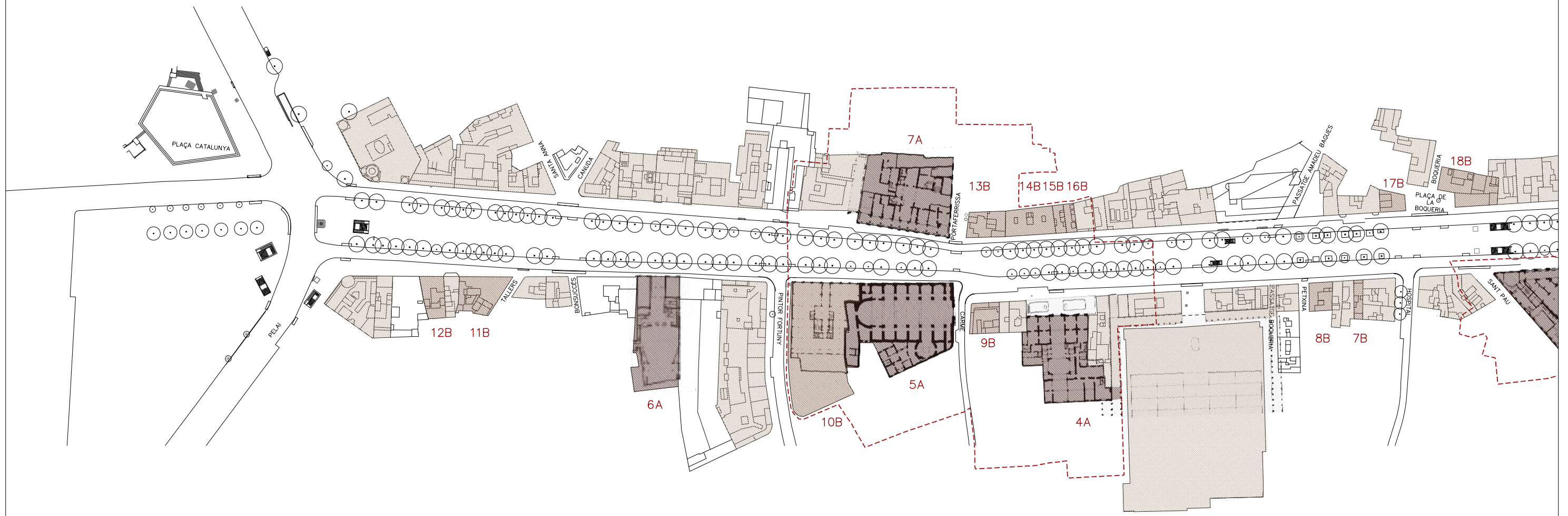
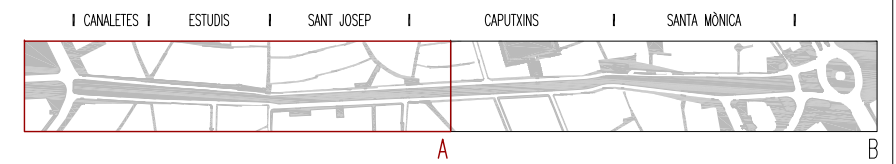


## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



## A. Anàlisi morfologia física



RELACIÓ D'EDIFICIS CATALOGATS

A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)

- 1A. DRASSANES \_ 1282-1348
- 2A. CENTRE D'ART SANTA MÒNICA \_ segle XVII
- 3A. GRAN TEATRE DEL LICEU \_ 1845-47
- 4A. PALAU DE LA VIRREINA \_ 1772
- 5A. ESGLÉSIA DE BETLEM \_ 1681-1732
- 6A. TEATRE POLIORAMA \_ 1883
- 7A. PALAU MOJA \_ 1774-89

B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)

- 1B. EDIFICI D'HABITATGES \_ m. segle XIX
- 2B. CASA XURIGUER \_ m. segle XIX
- 3B. TEATRE PRINCIPAL \_ f. segle XVIII/1845
- 4B. CASA FRADERA \_ f. segle XVIII/1864
- 5B. CASERNA GUÀRDIA URBANA \_ 1786-90/1987-89
- 6B. HOTEL ORIENT \_1652-70/1881
- 7B. CASA DOCTOR GENOVÉ \_ 1911
- 8B. ED.D'HABITATGES \_ 1840/1902
- 9B. CASA FRANCESC PIÑA \_ 1850

- 10B. COMPANYIA DE TABACS DE FILIPINES\_1880/1929
- 11B. HOTEL LLORET \_ 1860
- 12B. EDIFICI D'HABITATGES \_ m. segle XIX
- 13B. CASA JOSEFA NADAL \_ segle XVIII
- 14B. ED.D'HABITATGES \_ i.segle XVIII
- 15B. ED.D'HABITATGES \_ segle XVIII
- 16B. ED.D'HABITATGES \_ segle XVIII
- 17B. CASA BRUNO CUADROS \_ 1858/1888
- 18B. HOTEL INTERNACIONAL \_ 1830/1884

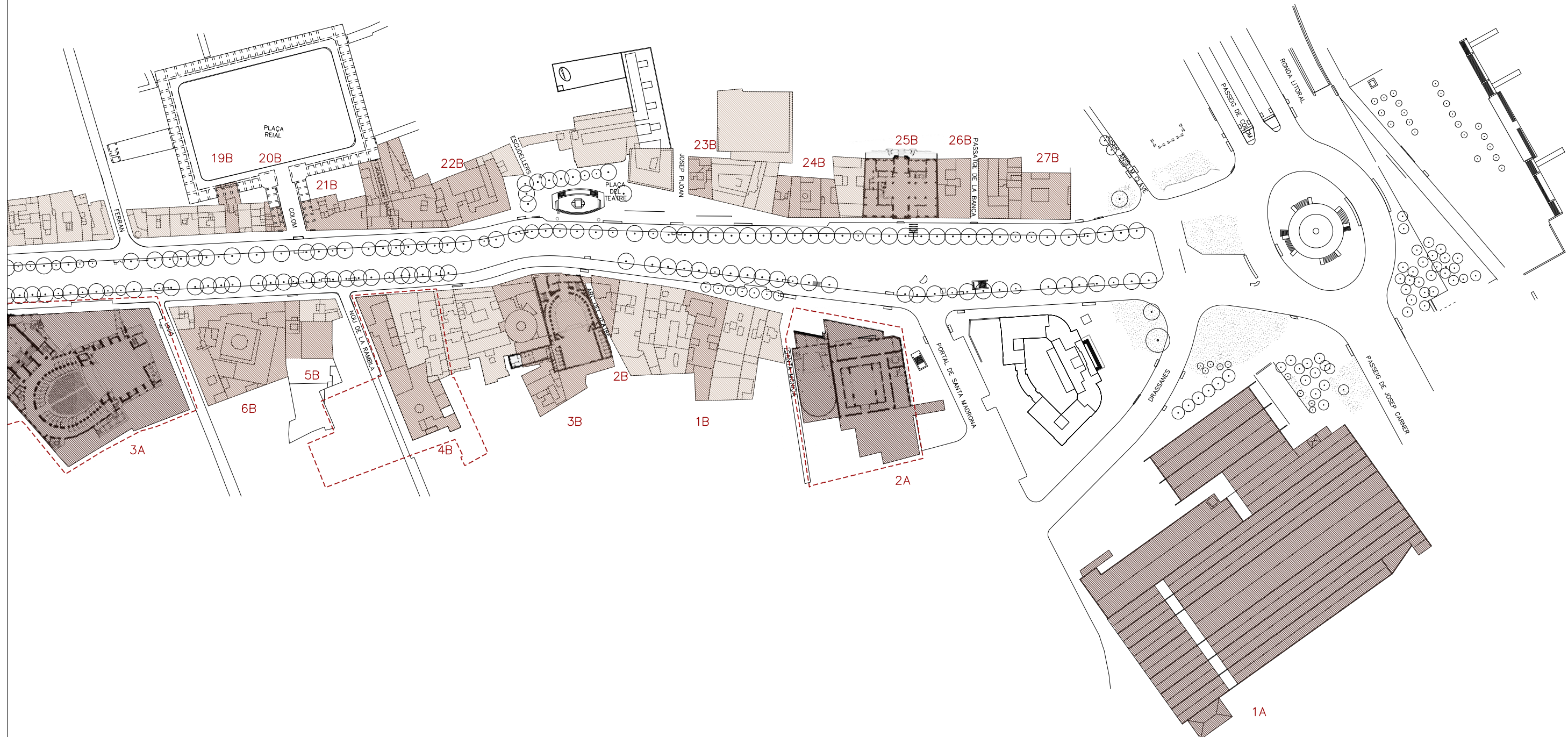
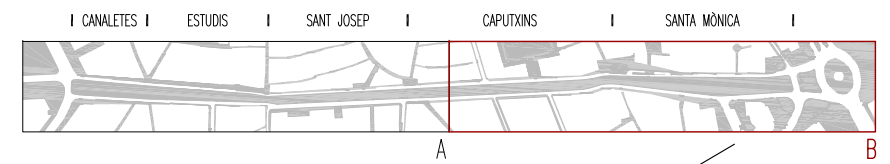
- 19B. ED.D'HABITATGES \_ 1860
- 20B. ED.D'HABITATGES \_ 1860
- 21B. ED.D'HABITATGES I HOTEL FORNOS \_ 1860/1825
- 22B. HOTEL LES QUATRE NACIONS \_ i.segle XIX/1849/1850/1854
- 23B. ED.D'HABITATGES \_ f.segle XVIII
- 24B. TRES ED.D'HABITATGES \_ f.segle XVIII
- 25B. CASA MARCH DE REUS \_ m.segle XVIII
- 26B. DOS ED.D'HABITATGES \_ 1869-82
- 27B. ANTIGA FONERIA DE CANONS \_ f.segle XVIII/1858

LEGENDA PATRIMONI I EDIFICIS BUI TS

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- C \_ béns urbanísticament protegits
- Perímetre (entorn) edificis protegits







RELACIÓ D'EDIFICIS CATALOGATS

A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)

- 1A. DRASSANES \_ 1282-1348
- 2A. CENTRE D'ART SANTA MÒNICA \_ segle XVII
- 3A. GRAN TEATRE DEL LICEU \_ 1845-47
- 4A. PALAU DE LA VIRREINA \_ 1772
- 5A. ESGLÉSIA DE BETLEM \_ 1681-1732
- 6A. TEATRE POLIORAMA \_ 1883
- 7A. PALAU MOJA \_ 1774-89

B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)

- 1B. EDIFICI D'HABITATGES \_ m. segle XIX
- 2B. CASA XURIGUER \_ m. segle XIX
- 3B. TEATRE PRINCIPAL \_ f. segle XVIII/1845
- 4B. CASA FRADERA \_ f. segle XVIII/1864
- 5B. CASERNA GUÀRDIA URBANA \_ 1786-90/1987-89
- 6B. HOTEL ORIENT \_ 1652-70/1881
- 7B. CASA DOCTOR GENOVÉ \_ 1911
- 8B. ED.D'HABITATGES \_ 1840/1902
- 9B. CASA FRANCESC PIÑA \_ 1850

- 10B. COMPANYIA DE TABACS DE FILIPINES\_1880/1929
- 11B. HOTEL LLORET \_ 1860
- 12B. EDIFICI D'HABITATGES \_ m. segle XIX
- 13B. CASA JOSEFA NADAL \_ segle XVIII
- 14B. ED.D'HABITATGES \_ i.segle XVIII
- 15B. ED.D'HABITATGES \_ segle XVIII
- 16B. ED.D'HABITATGES \_ segle XVIII
- 17B. CASA BRUNO CUADROS \_ 1858/1888
- 18B. HOTEL INTERNACIONAL \_ 1830/1884

- 19B. ED.D'HABITATGES \_ 1860
- 20B. ED.D'HABITATGES \_ 1860
- 21B. ED.D'HABITATGES I HOTEL FORNOS \_ 1860/1825
- 22B. HOTEL LES QUATRE NACIONS \_ i.segle XIX/1849/1850/1854
- 23B. ED.D'HABITATGES \_ f.segle XVIII
- 24B. TRES ED.D'HABITATGES \_ f.segle XVIII
- 25B. CASA MARCH DE REUS \_ m.segle XVIII
- 26B. DOS ED.D'HABITATGES \_ 1869-82
- 27B. ANTIGA FONERIA DE CANONS \_ f.segle XVIII/1858

LLEGGENDA PATRIMONI I EDIFICIS BUITS

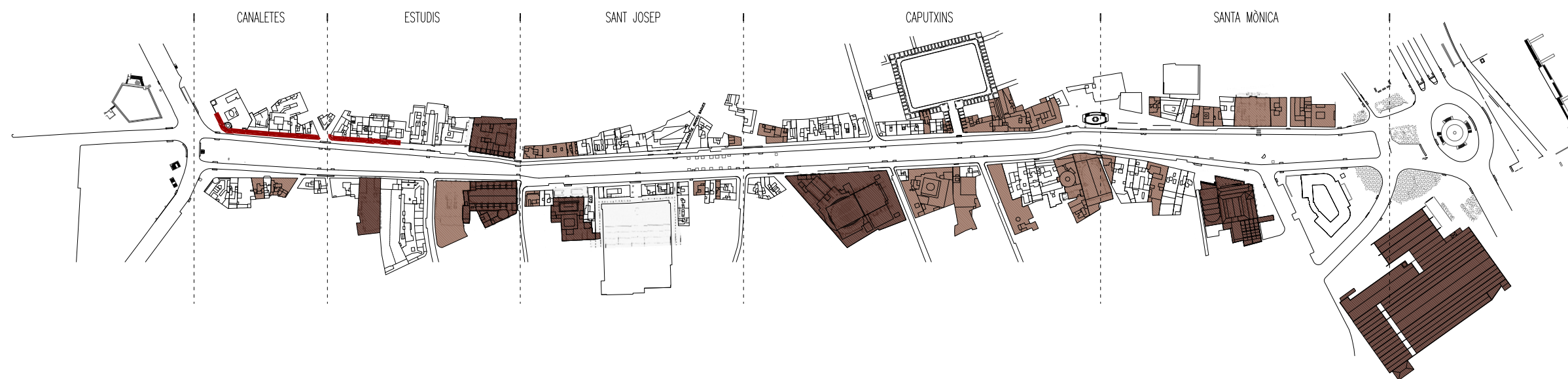
- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- C \_ béns urbanísticament protegits
- Perímetre (entorn) edificis protegits








CANALETES

ESTUDIS



LLEGENDA

-  A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
-  B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
-  Front alçat desenvolupat





**7A\_ PALAU MOJA (BCIN)**  
 (ARA DEPENDENCIES DE LA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT)  
 any: 1774-89  
 arquitecte: Josep Mas i d'Ordal  
 id. patrimoni: 3040 / la Rambla,118

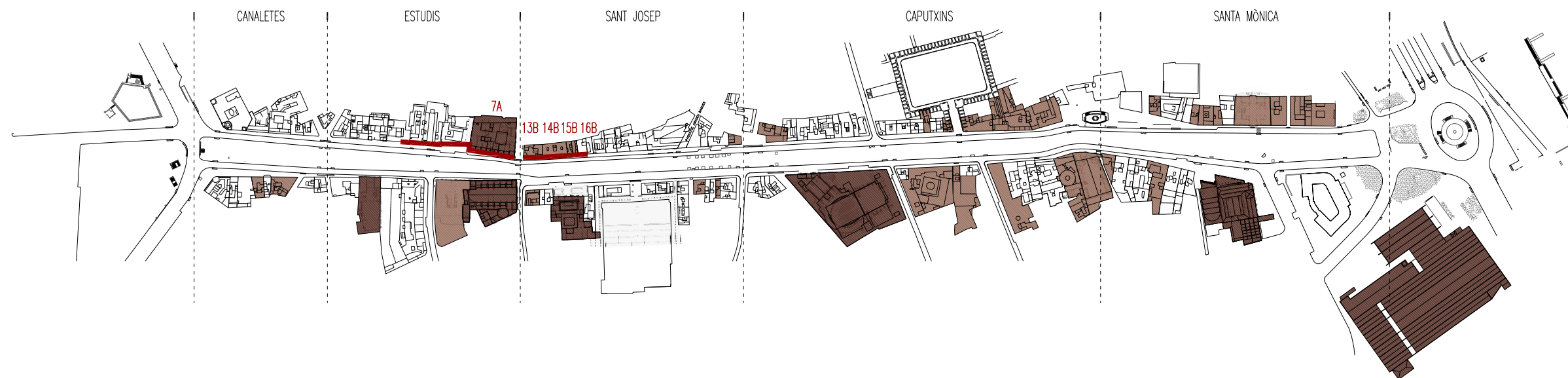
**13B\_ CASA JOSEFA NADAL (BCIL)**  
 (INCLOU LA FONT DE PORTAFERRISSA)  
 any: segle XVIII  
 arquitecte: Pere Bassegoda i Mateu  
 id. patrimoni: 985 / la Rambla,116

**14B\_ ED.D'HABITGES (BCIL)**  
 any: inici segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 979  
 la Rambla,114

**15B\_ HAB(BCIL) 16B\_ HAB(BCIL)**  
 any: s. XVIII any: s. XVIII  
 arquitecte: - arq: Josep Euxareu  
 id. patrimoni: 978 id. patrimoni: 976  
 la Rambla,112 la Rambla,110

ESTUDIS

SANT JOSEP



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





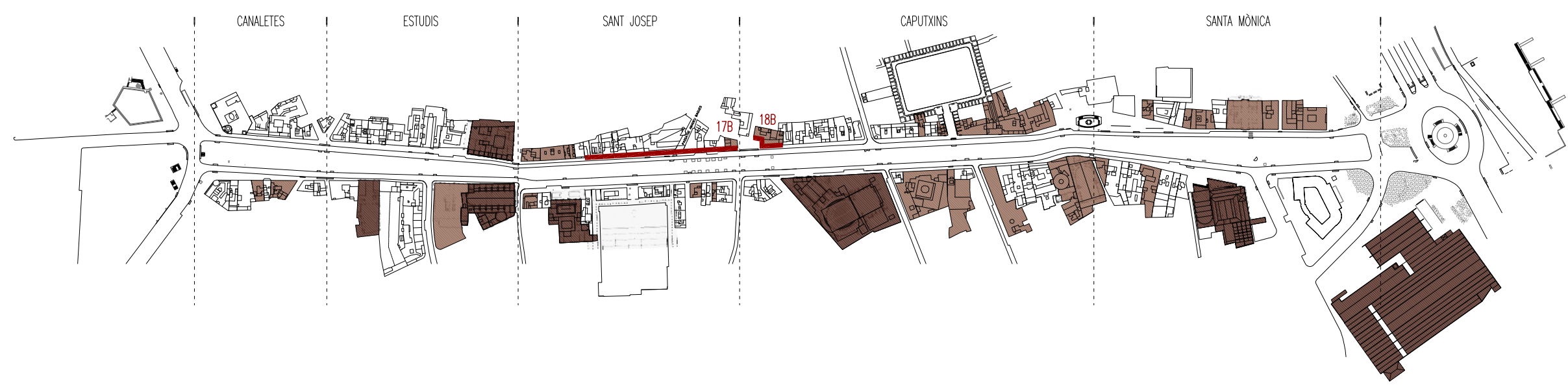
PLA DE LA BOQUERIA

**17B\_CASA BRUNO CUADROS (BCIL)**  
 (INCLOU L'ANTIGA BOTIGA BRUNO CUADROS)  
 any: 1858/1888  
 arquitecte: Josep Vilaseca i Casanovas  
 id. patrimoni: 942 / la Rambla,82

**18B\_HOTEL INTERNACIONAL (BCIL)**  
 (INCLOU LA FONT DEL PLA DE LA BOQUERIA)  
 any: 1830/1840  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 939 / la Rambla,78-80

SANT JOSEP

CAPUTXINS



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat

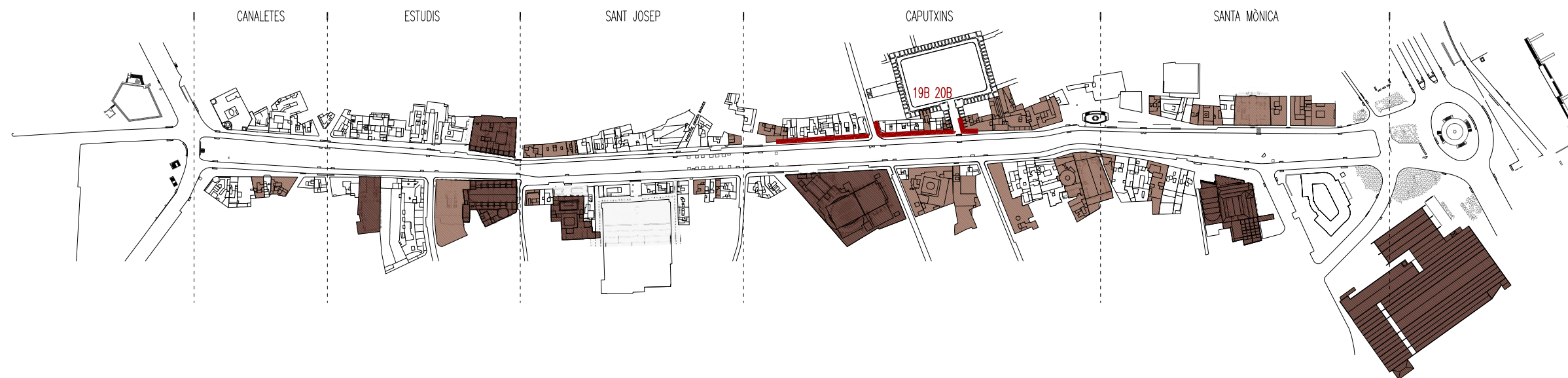




19B. ED.D'HABITATGES (BCIL)  
 any: 1860  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 1081  
 la Rambla,52

20B. ED.D'HABITATGES (BCIL)  
 any: 1860  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 377  
 la Rambla,46

CAPUTXINS



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





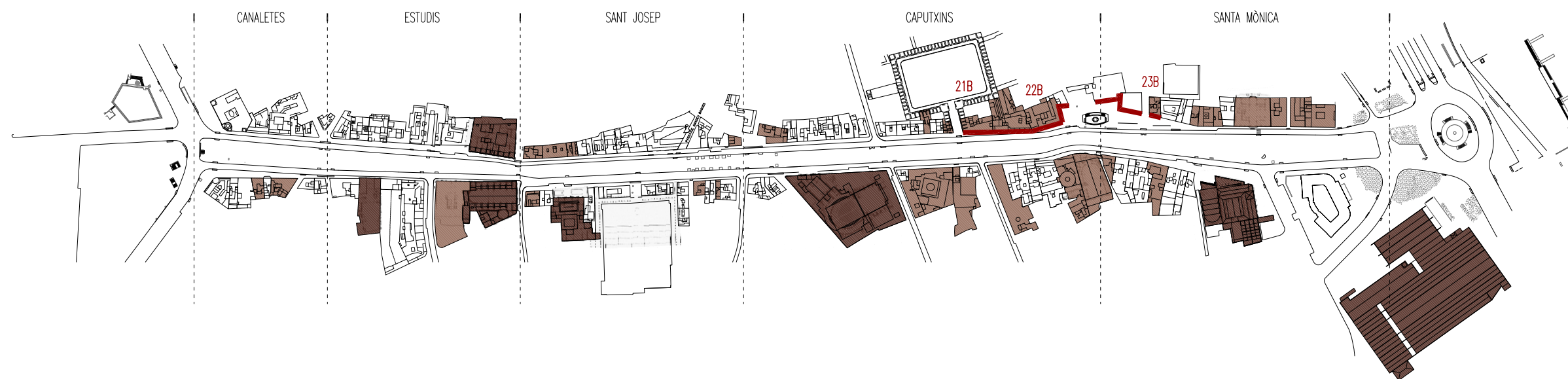
**21B\_ED HAB I HOTEL FORNOS (BCIL)**  
 any: 1825/1860  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 388  
 la Rambla,44

**22B\_HOTEL LES QUATRE NACIONS I PASSATGE BACARDÍ (BCIL)**  
 any: inici segle XIX/1849/1850/1854  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 3046  
 la Rambla,38-40-42

**23B\_ED HAB (BCIL)**  
 any: finals s. XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 722  
 la Rambla,26

CAPUTXINS

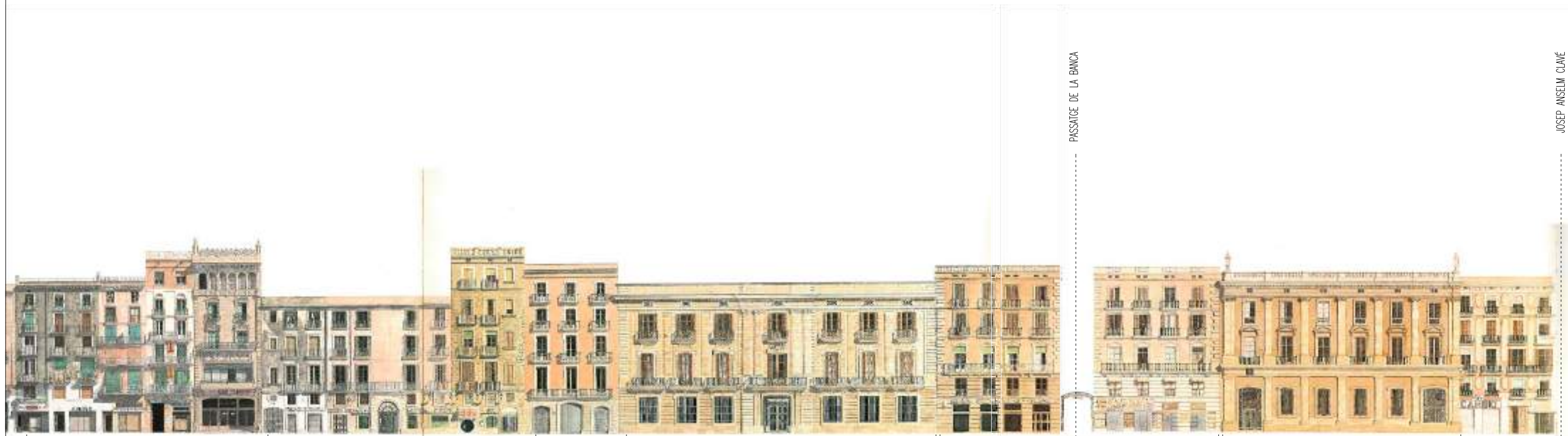
SANTA MÒNICA



LLEGGENDA

- A - béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B - béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





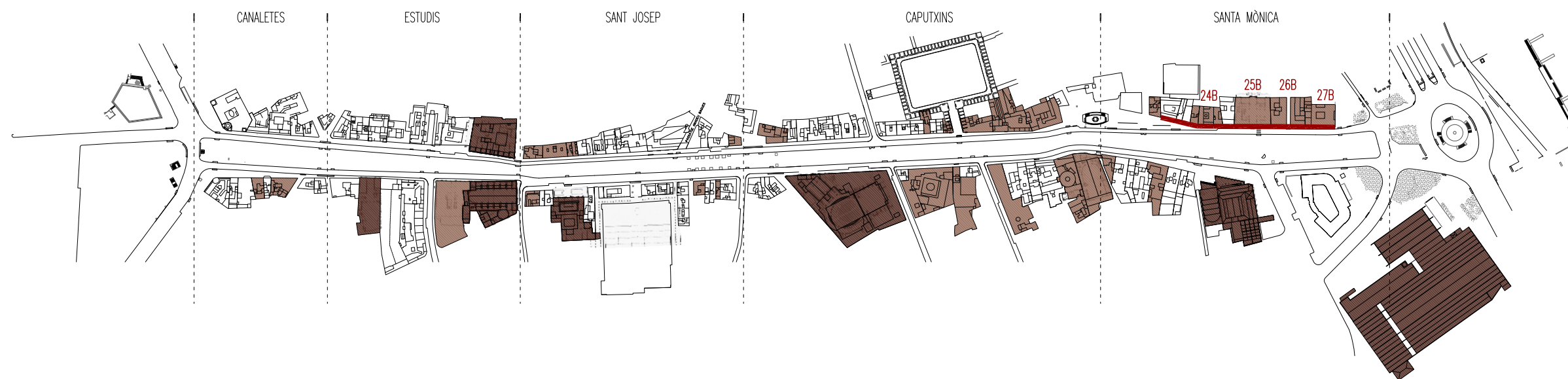
**24B\_TRES ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 602  
 la Rambla,12-14-16

**25B\_CASA MARCH DE REUS (BCIL)**  
 (ARA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT)  
 any: mitjan segle XVIII  
 arquitecte: Joan Soler i Faneca  
 id. patrimoni: 599 / la Rambla,8

**26B\_DOS ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: 1869-82  
 arquitecte: Elies Rogent  
 id. patrimoni: 186  
 la Rambla,4-6

**27B\_ANTIGA FONERIA DE CANONS (BCIL)**  
 any: final segle XVIII / 1858  
 arquitecte: Josep Oriol i Mestre Esplugas  
 id. patrimoni: 454  
 la Rambla,2

SANTA MÒNICA



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat



SANTA MÒNICA

PORTAL DE SANTA MADRONA

ARC DEL TEATRE



2A\_ CENTRE D'ART SANTA MÒNICA (BCIN)  
(ANTIC CONVENT DE SANTA MÒNICA)  
any: segle XVII  
arquitecte: - / Heleñ piñón i Albert Viaplana  
id. patrimoni: 455 / la Rambla,7-9

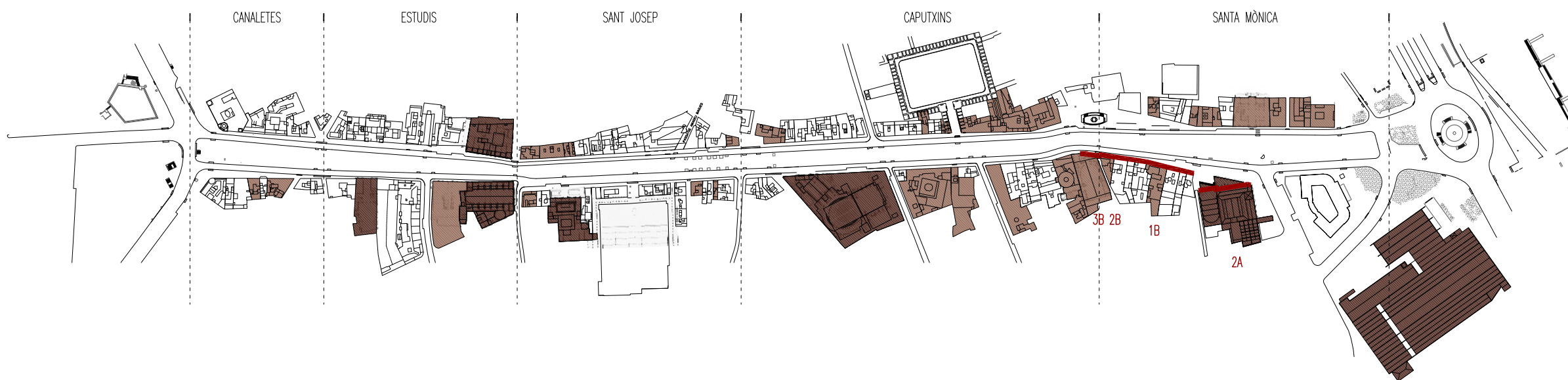
1B\_ EDIFICI D'HABITATGES (BCIL)  
any: mitjan segle XIX  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 3060  
la Rambla,17

2B\_ CASA XURIGUER (BCIL)  
any: mitjan segle XIX  
arquitecte: Francesc Daniel Molina  
id. patrimoni: 721  
la Rambla,25




3B\_ TEATRE PRINCIPAL (BCIL)  
any: finals segle XVIII / 1845  
arquitecte: Francesc Daniel Molina  
id. patrimoni: 3060  
la Rambla,27-29

SANTA MÒNICA

CAPUTXINS

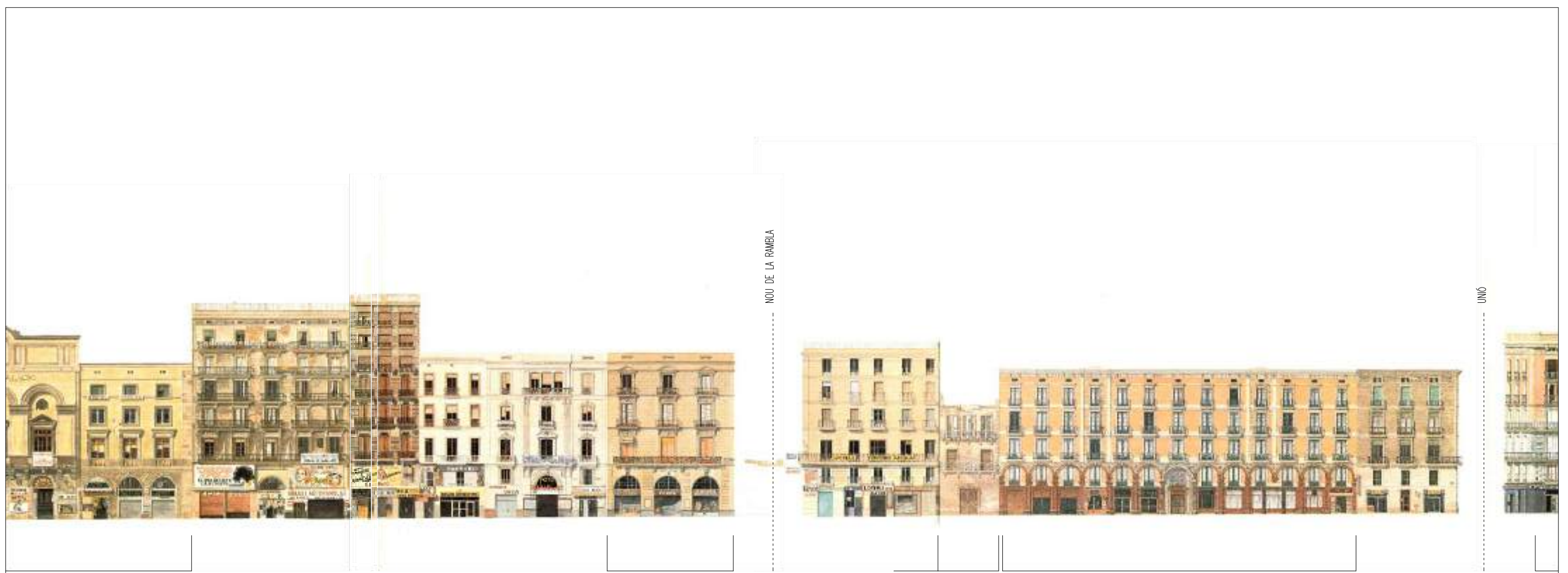


LLEGENDA

-  A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
-  B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
-  Front alçat desenvolupat







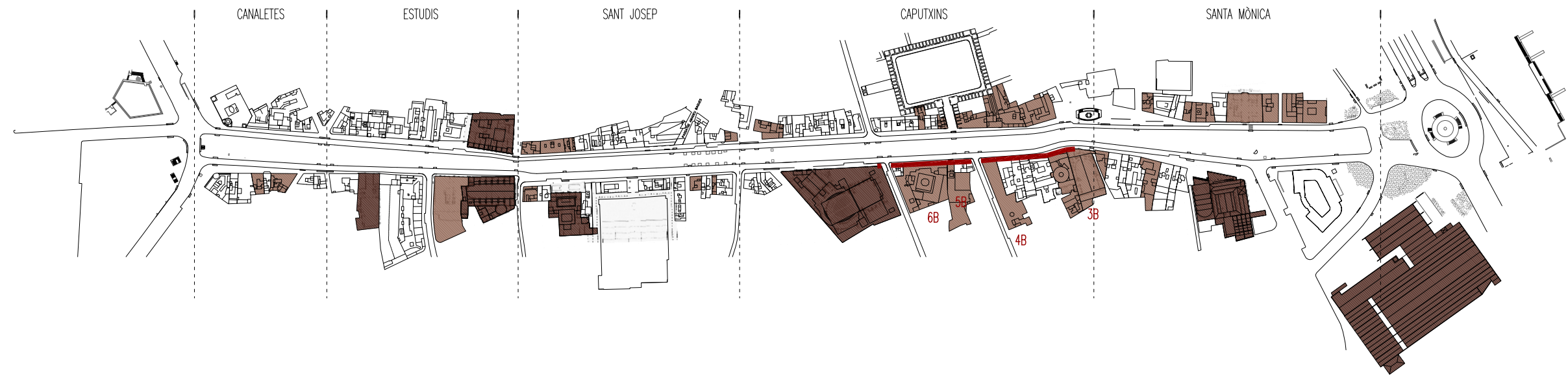
**3B\_ TEATRE PRINCIPAL (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII / 1845  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 3060  
 la Rambla,27-29

**4B\_ CASA FRADERA (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII / 1864  
 arquitecte: Pere Casany  
 id. patrimoni: 796  
 la Rambla,39

**5B\_ CASERNA G.URBANA(BCIL)**  
 (CLAUSTRE COLLEGI STANGELO)  
 any: 1786-90  
 arquitecte: Narcís Serra  
 id. patrimoni: 800  
 la Rambla,43

**6B\_ HOTEL ORIENT (BCIL)**  
 (ANTIC COLLEGI DE SANT BONAVENTURA)  
 any: 1852-70/1881  
 arquitecte: Eduard Fontseré i Mestre  
 id. patrimoni: 861  
 la Rambla,45-47

CAPUTXINS



**LLEGENDA**

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat

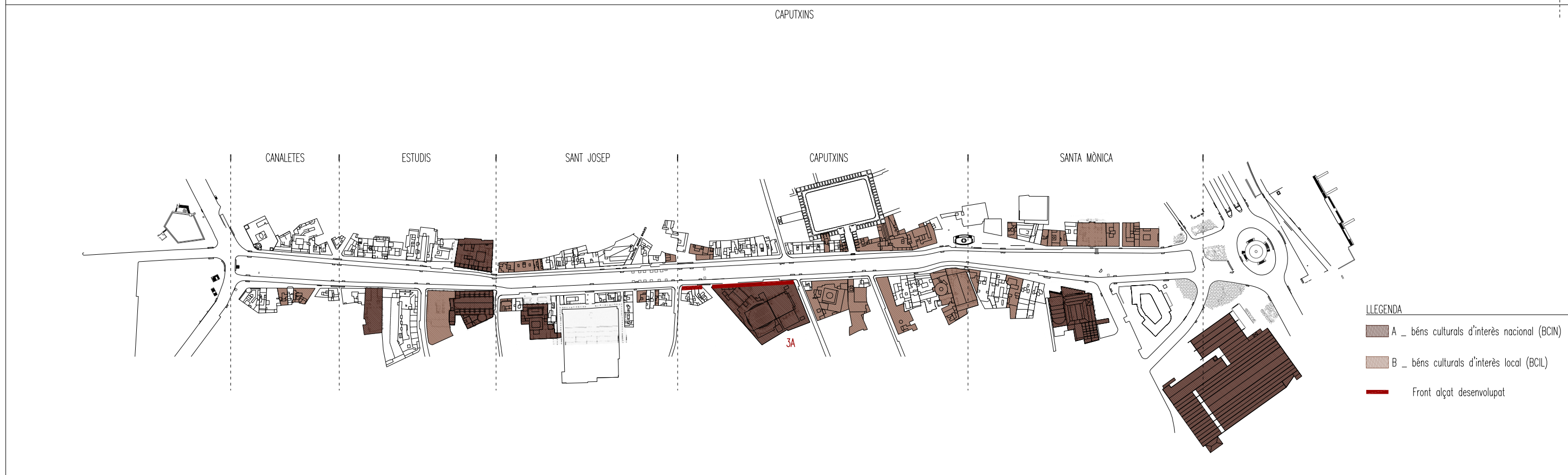




**3A\_ GRAN TEATRE DEL LICEU (BCIN)**  
 any: 1845-47  
 arquitecte: Miquel Garriga i Roca / Jodep Oriol Mestres / Ignasi Solà Morales - LLuis Dilmé-Xavier Fabré  
 id. patrimoni: 865 / la Rambla, 63

**7B\_ CASA DOCTOR GENOVÉ (BCIL) 8B\_ ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: 1911  
 arquitecte: Enric Sagnier i Villavecchia  
 id. patrimoni: 800  
 la Rambla,77

any: 1840/1902  
 arquitecte (botiga): Antoni Ros Güell  
 id. patrimoni: 961  
 la Rambla,83





CARME

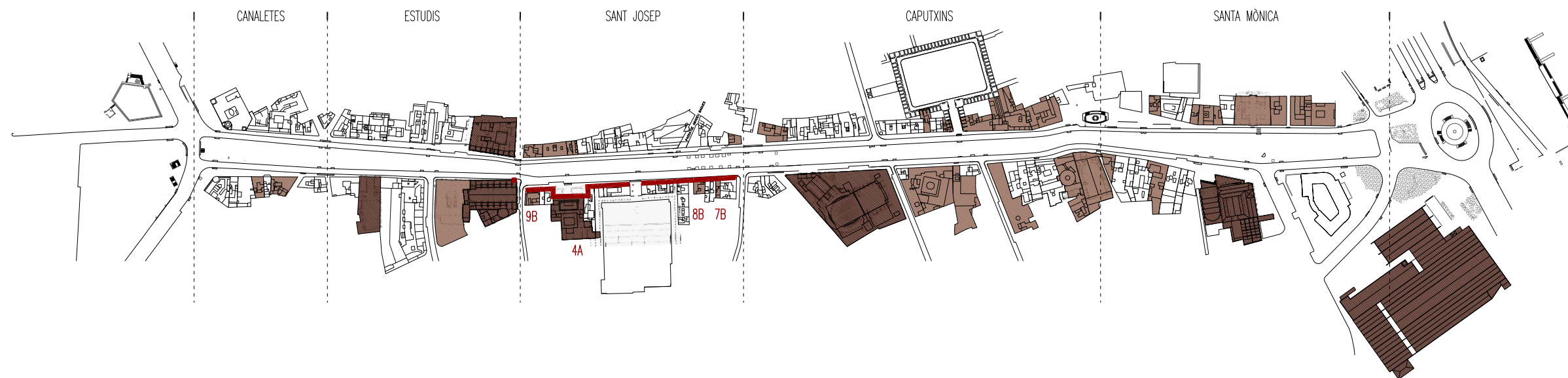
**4A\_PALAU DE LA VIRREINA (BCIN)**  
 any: 1772  
 arquitecte: Josep Ausich/Carles Grau  
 id. patrimoni: 3042  
 la Rambla,99

**9B\_CASA FRANCESC PIÑA (BCIL)**  
 any: 1850  
 arquitecte: Josep Fontseré i Domènech  
 id. patrimoni: 972  
 la Rambla,105

**5A\_ESGLÉSIA DE BETLEM (BCIN)**  
 any: 1681-1732  
 arquitecte: Josep Juli  
 id. patrimoni: 3041  
 la Rambla,107

SANT JOSEP

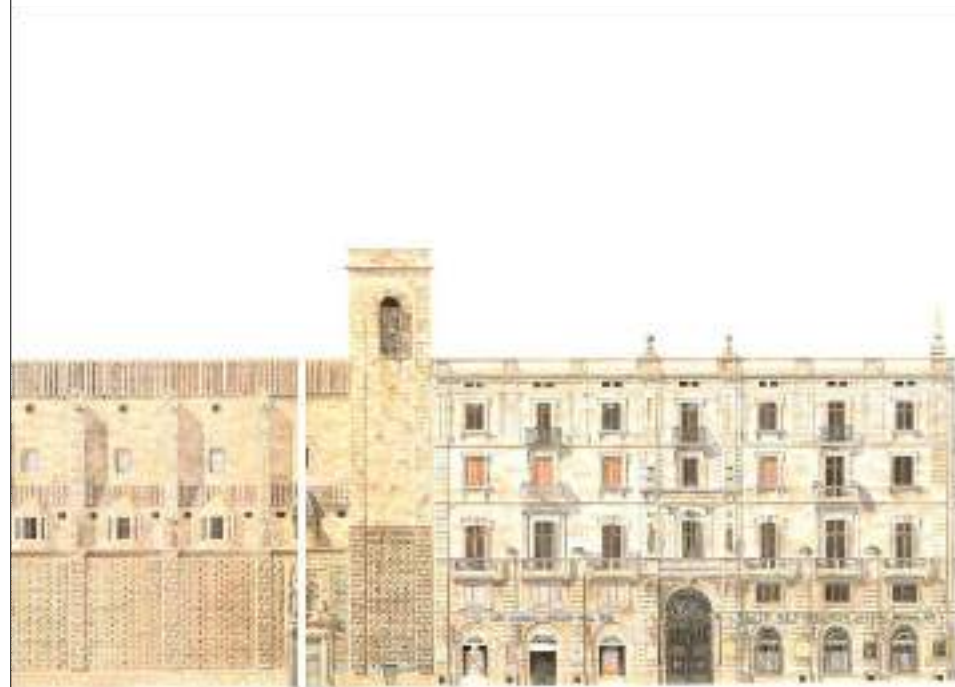
ESTUDIS



LLEGGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





PINTOR FORTuny



BONSUCCÉS



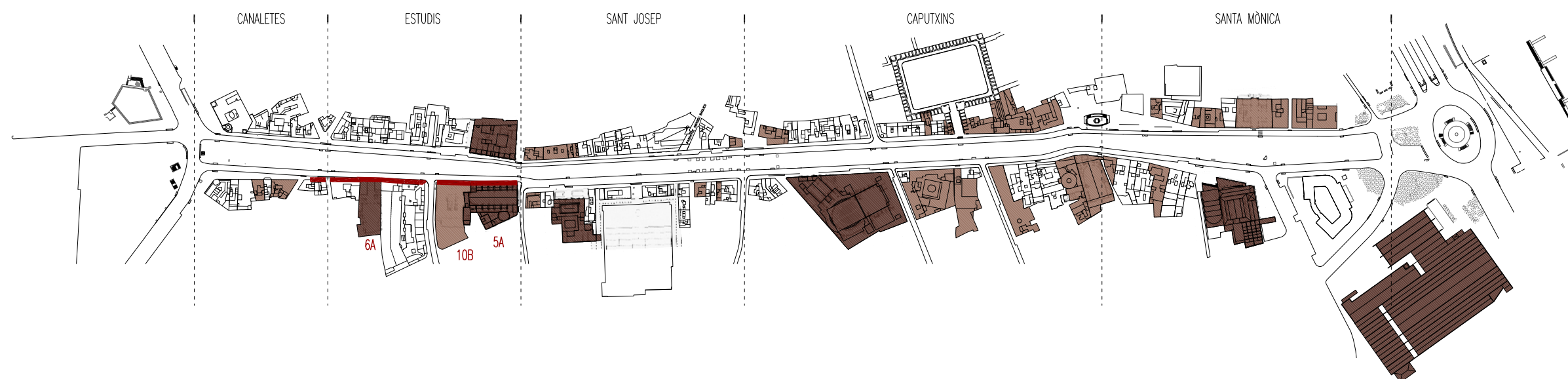
**5A\_**ESGLÉSIA DE BETLEM (BCIN)  
any: 1681-1732  
arquitecte: Josep Juli  
id. patrimoni: 3041  
la Rambla,107

**10B\_**COMPANIA DE TABACS DE FILIPINES (BCIL)  
any: 1880/1929  
arquitecte: Josep Oriol Mestres / Josep M.Sagnier i Vidal - Josep M.Rivas  
id. patrimoni: 972  
la Rambla,109

**6A\_**TEATRE POLIORAMA (BCIN)  
(ANTIGA REAL ACADEMIA DE LES CIÈNCIES I LES ARTS)  
any: 1883  
arquitecte: Josep Domènech i Estapà  
id. patrimoni: 980 / la Rambla,115

ESTUDIS

CANALETES



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat

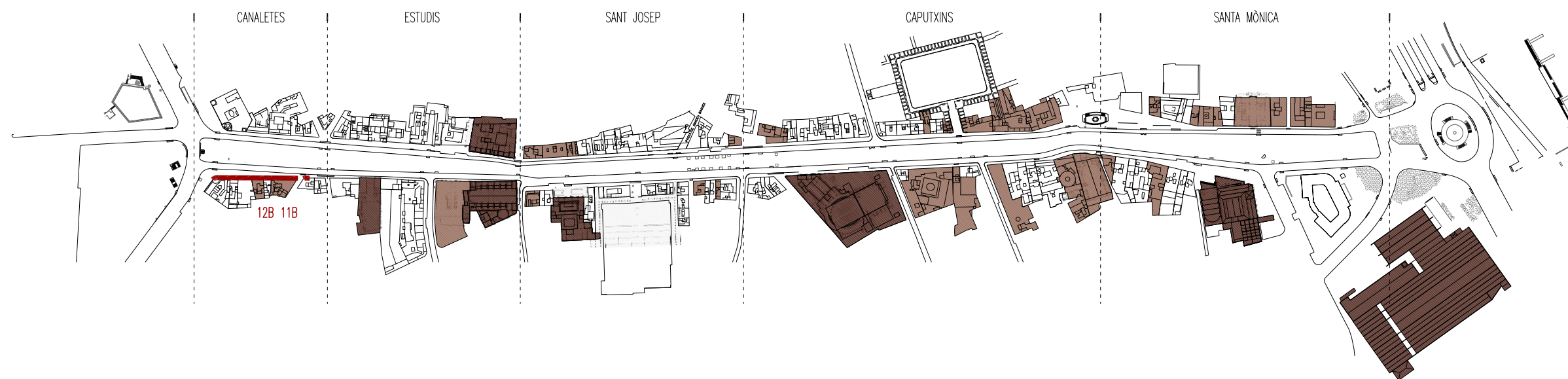







**11B\_HOTEL LLORET (BCIL)**  
 any: 1860  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 988  
 la Rambla,125

**12B\_EDIFICI D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: mitjan segle XX  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 994  
 la Rambla,129

CANALETES



LLEGENDA

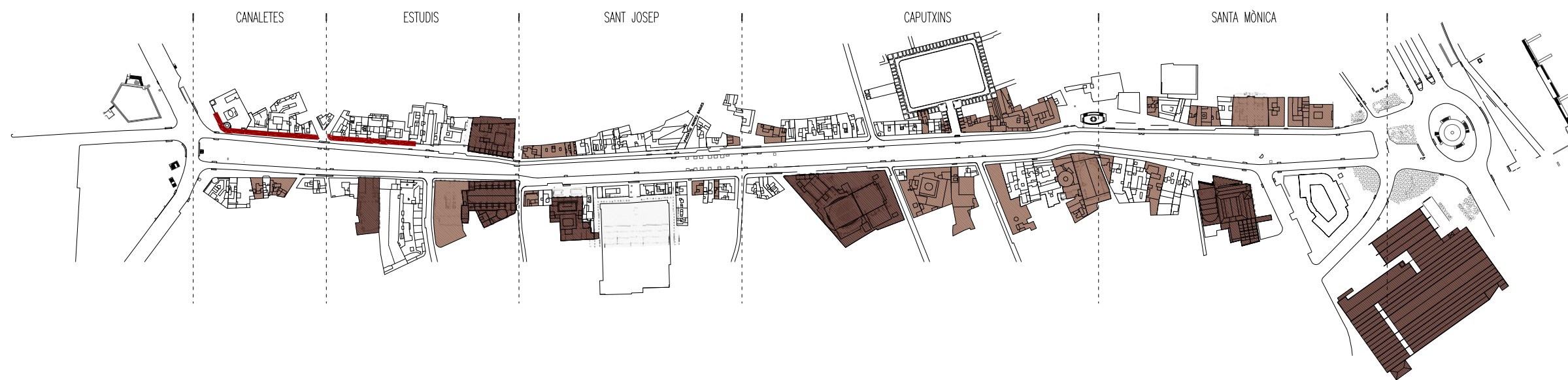
-  A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
-  B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
-  Front alçat desenvolupat








CANALETES

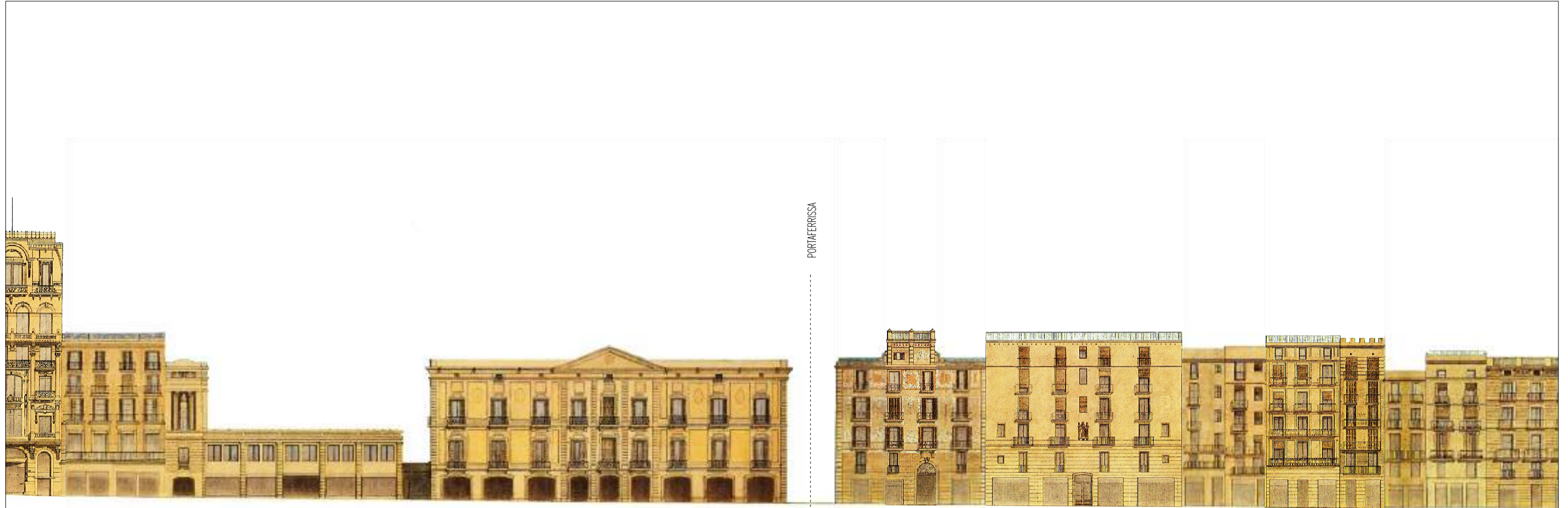
ESTUDIS



LLEGGENDA

-  A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
-  B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
-  Front alçat desenvolupat





**7A\_ PALAU MOJA (BCIN)**  
 (ARA DEPENDÈNCIES DE LA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT)  
 any: 1774-89  
 arquitecte: Josep Mas i d'Ordal  
 id. patrimoni: 3040 / la Rambla,118

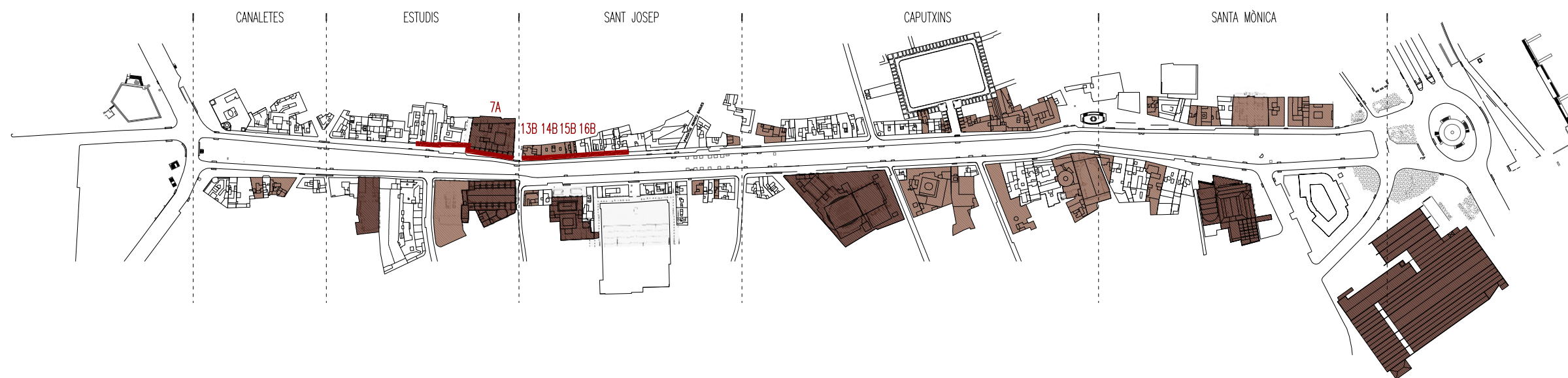
**13B\_ CASA JOSEFA NADAL (BCIL)**  
 (NCLOU LA FONT DE PORTAFERRISSA )  
 any: segle XVII  
 arquitecte: Pere Bassegoda i Mateu  
 id. patrimoni: 985 / la Rambla,116

**14B\_ ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: inici segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 979  
 la Rambla,114

**15B\_ HAB(BCIL) 16B\_ HAB(BCIL)**  
 any: s. XVIII any: s. XVIII  
 arquitecte: - arq: Josep Buxareu  
 id. patrimoni: 978 id. patrimoni: 976  
 la Rambla,112 la Rambla,110

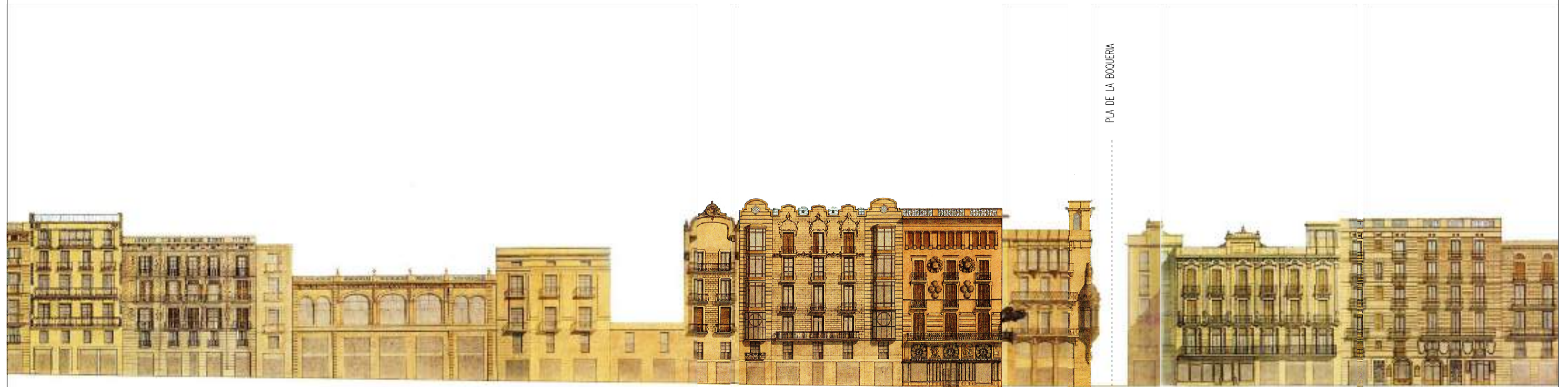
ESTUDIS

SANT JOSEP



- LLEGGENDA**
- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
  - B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
  - Front alçat desenvolupat



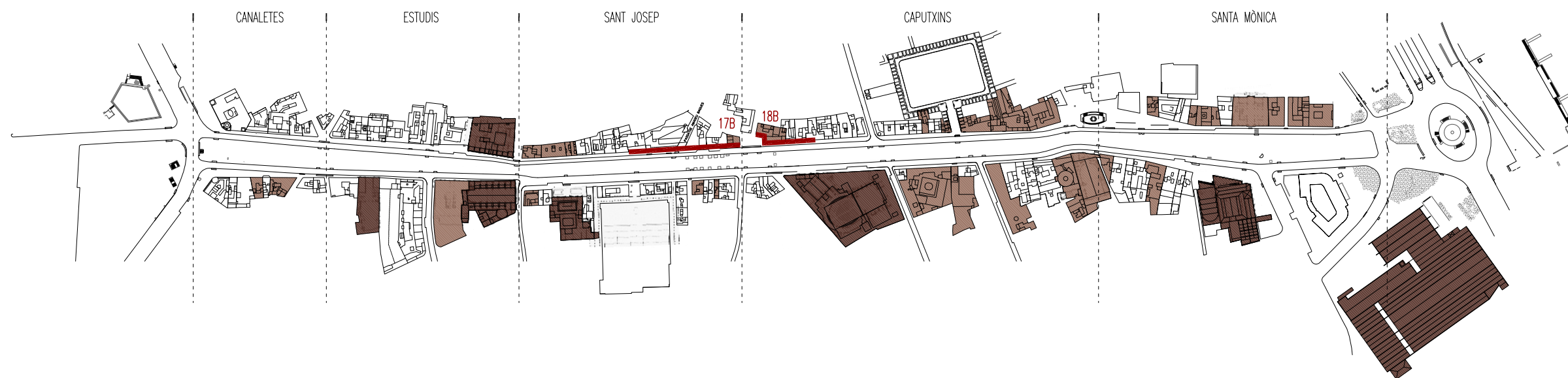


**17B\_CASA BRUNO CUADROS (BCIL)**  
 (INCLOU L'ANTIGA BOTIGA BRUNO CUADROS)  
 any: 1858/1888  
 arquitecte: Josep Vilaseca i Casanovas  
 id. patrimoni: 942 / la Rambla,82

**18B\_HOTEL INTERNACIONAL (BCIL)**  
 (INCLOU LA FONT DEL PLA DE LA BOQUERIA)  
 any: 1830/1840  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 939 / la Rambla,78-80

SANT JOSEP

CAPUTXINS



LLEGGENDA

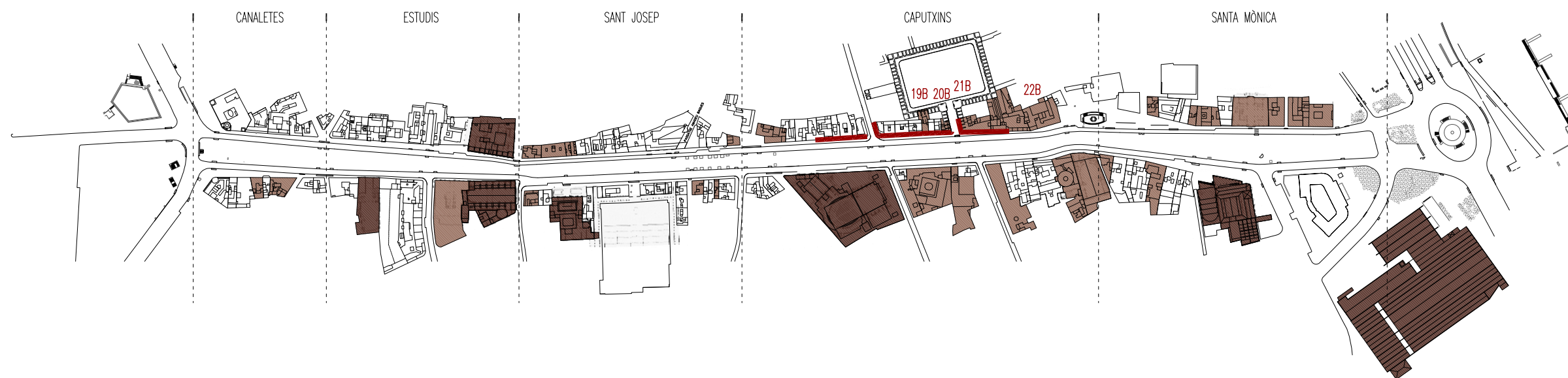
- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





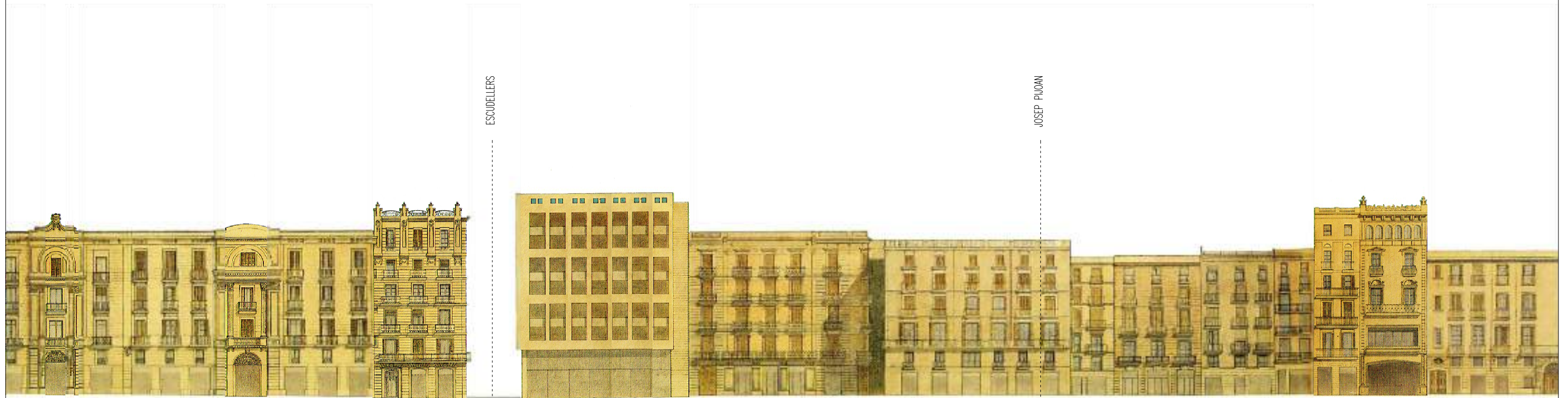


CAPUTXINS



- LLEGENDA**
- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
  - B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
  - Front alçat desenvolupat





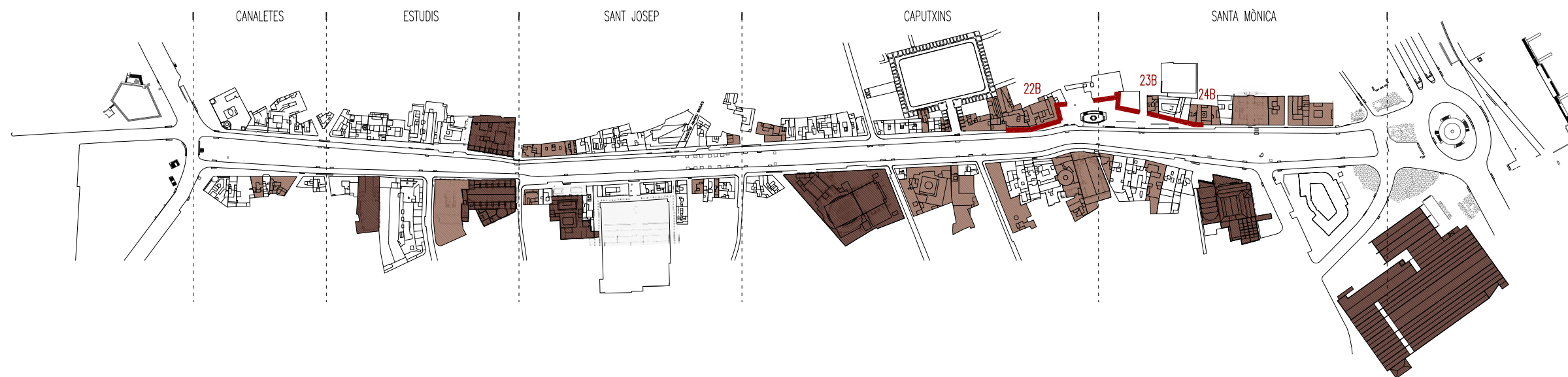
**22B\_ HOTEL LES QUATRE NACIONS I PASSATGE BACARDÍ (BCIL)**  
 any: inici segle XIX/1849/1850/1854  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 3046  
 la Rambla,38-40-42

**23B\_ED HAB (BCIL)**  
 any: finals s. XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 722  
 la Rambla,26

**24B\_TRES ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 602  
 la Rambla,12-14-16

CAPUTXINS

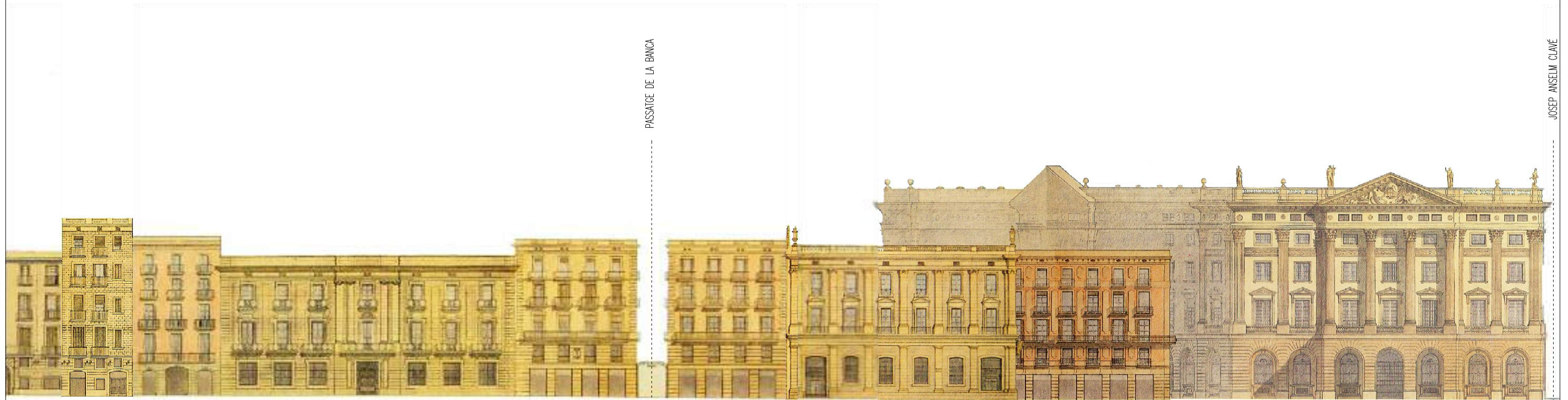
SANTA MÒNICA



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





**24B\_TRES ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 602  
 la Rambla,12-14-16

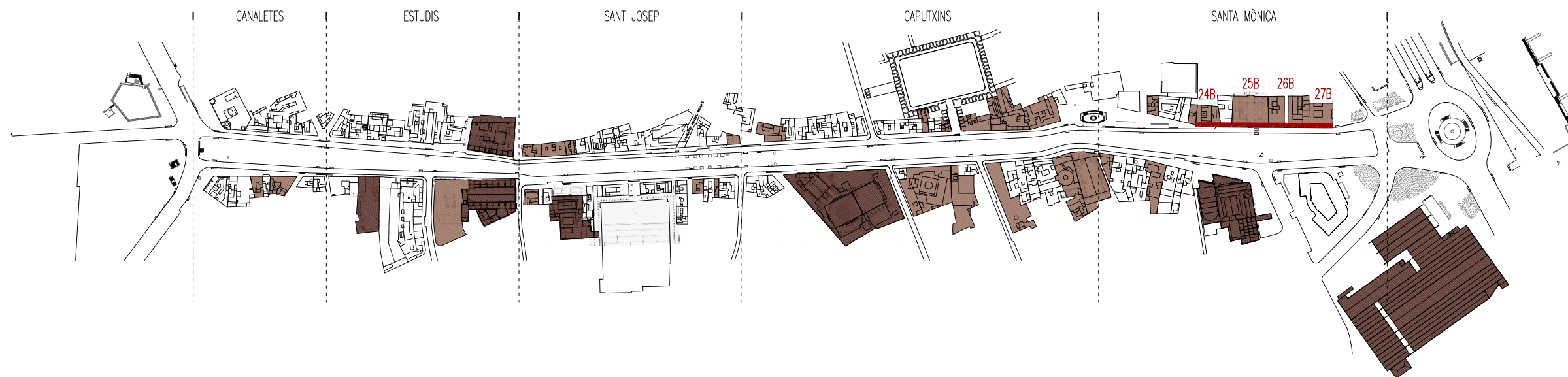
**25B\_CASA MARCH DE REUS (BCIL)**  
 (ARA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT)  
 any: mitjan segle XVIII  
 arquitecte: Joan Soler i Faneca  
 id. patrimoni: 599 / la Rambla,8

**26B\_DOS ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: 1869-82  
 arquitecte: Elies Rogent  
 id. patrimoni: 186  
 la Rambla,4-6

**27B\_ANTIGA FONERIA DE CANONS (BCIL)**  
 any: final segle XVII / 1858  
 arquitecte: Josep Oriol Mestres Esplugas  
 id. patrimoni: 454  
 la Rambla,2

JOSEP ANSELM CLAVE

SANTA MÒNICA



LLEGGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat



AV. DE LES DRASSANES



SANTA MÒNICA



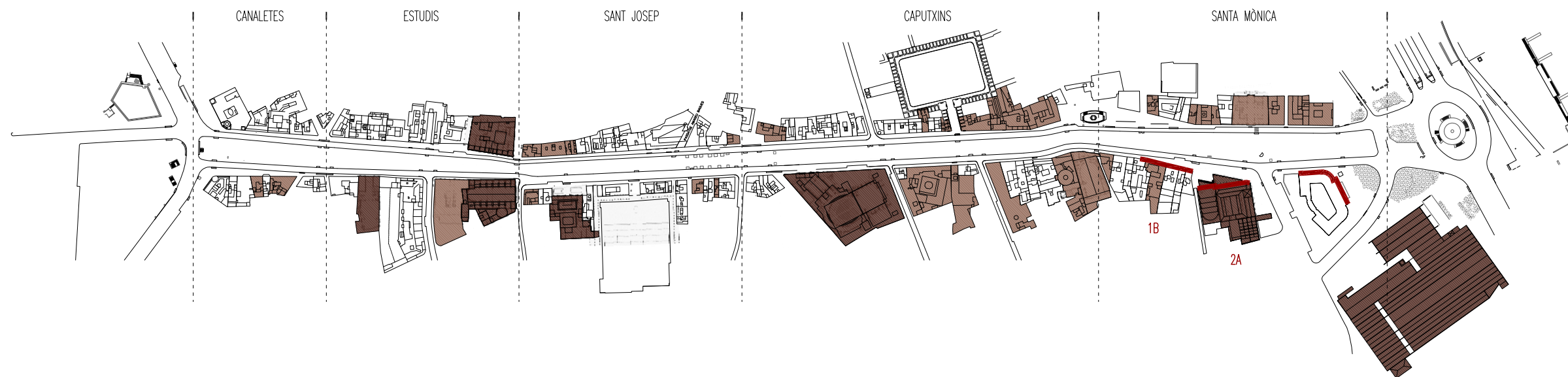
PORTAL DE SANTA MADRONA






**2A\_ CENTRE D'ART SANTA MÒNICA (BCIN)**  
(ANTIC CONVENT DE SANTA MÒNICA)  
any: segle XVII  
arquitecte: - / Helió piñón i Albert Viaplana  
id. patrimoni: 455 / la Rambla, 7

**1B\_ EDIFICI D'HABITATGES (BCIL)**  
any: mitjan segle XIX  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 3060  
la Rambla,17

SANTA MÒNICA



LLEGENDA

-  A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
-  B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
-  Front alçat desenvolupat





**2B\_ CASA XURIGUER (BCIL)**  
 any: mitjan segle XIX  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 721  
 la Rambla,25

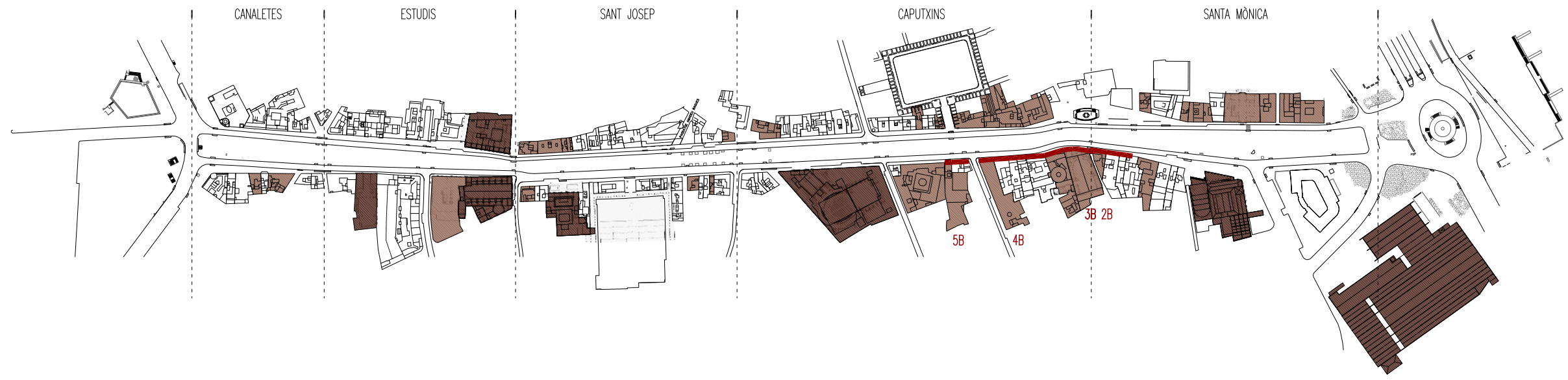
**3B\_ TEATRE PRINCIPAL (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII / 1845  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 3060  
 la Rambla,27-29

**4B\_ CASA FRADERA (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII / 1864  
 arquitecte: Pere Casany  
 id. patrimoni: 798  
 la Rambla,39

**5B\_ CASERNA G.URBANA(BCIL)**  
 (CLAUSTRE COLLEGI ST.ANGELO)  
 any: 1786-90  
 arquitecte: Narcís Serra  
 id. patrimoni: 800 / la Rambla, 43

SANTA MÒNICA

CAPUTXINS



- LLEGENDA**
- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
  - B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
  - Front alçat desenvolupat

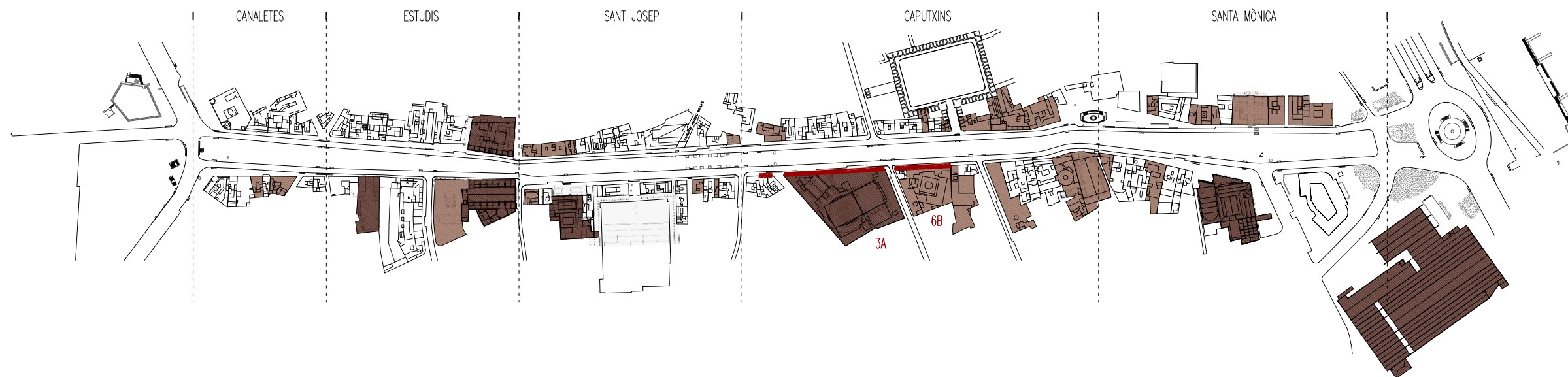




**6B\_ HOTEL ORIENT (BCIL)**  
 (ANTIC COL·LEGI DE SANT BONAVENTURA)  
 any: 1652-70/1881  
 arquitecte: Eduard Fontseré i Mestre  
 id. patrimoni: 861 / la Rambla, 45-47

**3A\_ GRAN TEATRE DEL LICEU (BCIN)**  
 any: 1845-47  
 arquitecte: Miquel Garriga i Roca / Jodep Oriol Mestre / Ignasi Solà Morales - LLuis Dilmé-Xavier Fabré  
 id. patrimoni: 865 / la Rambla, 63

CAPUTXINS



LLEGGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





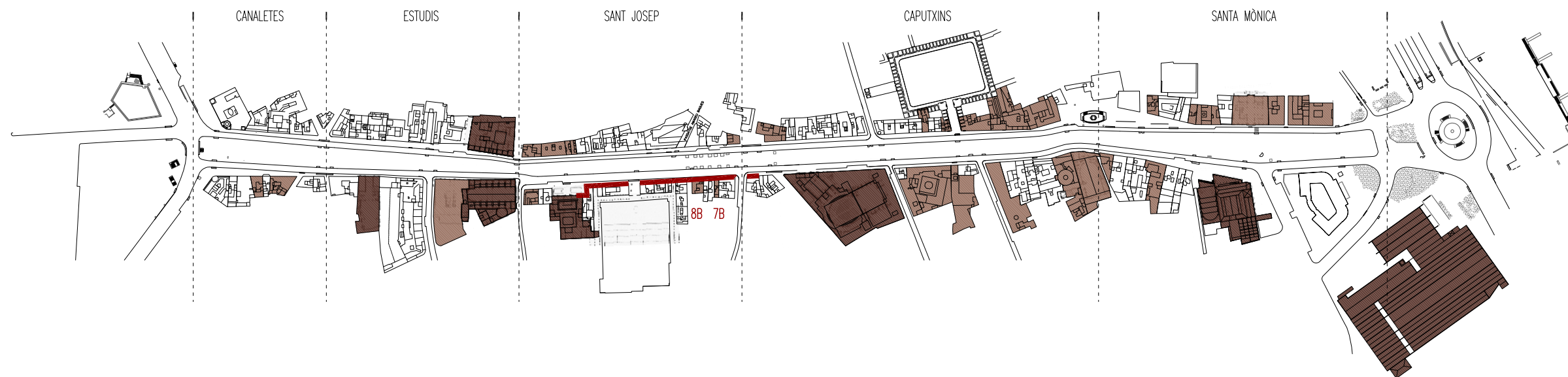
**7B\_CASA DOCTOR GENOVÉ (BCIL)**  
 any: 1911  
 arquitecte: Enric Sagnier i Vilavechia  
 id. patrimoni: 800  
 la Rambla,77

**8B\_ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: 1840/1902  
 arquitecte (botiga): Antoni Ros Güell  
 id. patrimoni: 961  
 la Rambla,83

**4A\_PALAU DE LA VIRREINA (BCIN)**  
 any: 1772  
 arquitecte: Josep Ausich/Carles Grau  
 id. patrimoni: 3042  
 la Rambla,99

CAPUTXINS

SANT JOSEP



CANALETES




ESTUDIS

SANT JOSEP

CAPUTXINS

SANTA MÒNICA

LLEGENDA

-  A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
-  B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
-  Front alçat desenvolupat





**4A\_PALAU DE LA VIRREINA (BCIN)**  
 any: 1772  
 arquitecte: Josep Ausich/Carles Grau  
 id. patrimoni: 3042  
 la Rambla,99

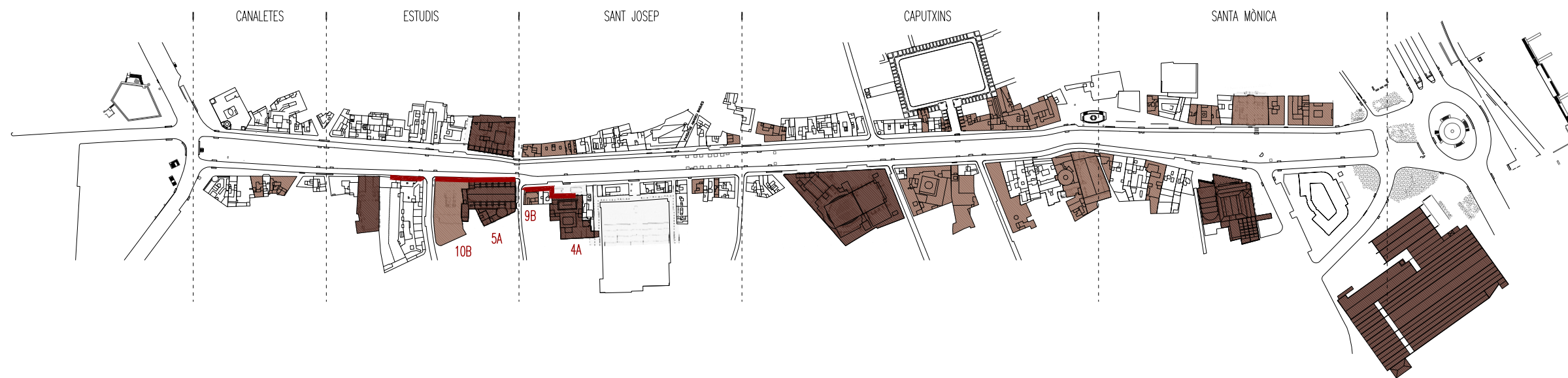
**9B\_CASA FRANCESC PIÑA (BCIL)**  
 any: 1850  
 arquitecte: Josep Fontseré i Domènech  
 id. patrimoni: 972  
 la Rambla,105

**5A\_ESGLÉSIA DE BETLEM (BCIN)**  
 any: 1681-1732  
 arquitecte: Josep Juli  
 id. patrimoni: 3041  
 la Rambla,107

**10B\_COMPANYIA DE TABACS DE FILIPINES (BCIL)**  
 any: 1880/1929  
 arquitecte: Josep Oriol Mestre / Josep M.Sagnier i Vidal - Josep M.Rivas  
 id. patrimoni: 972  
 la Rambla,109

SANT JOSEP

ESTUDIS



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat







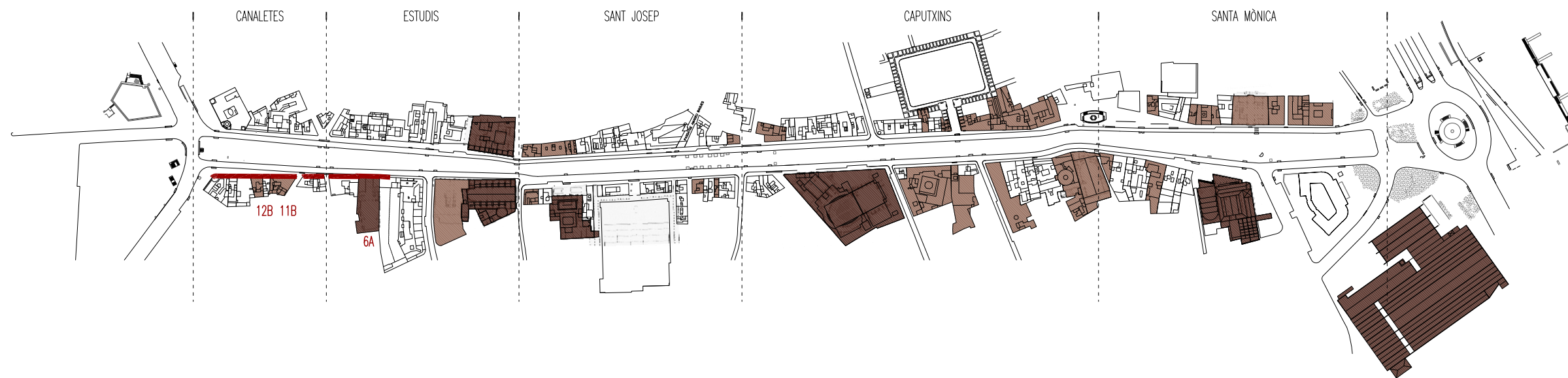
**6A**\_ TEATRE POLIORAMA (BCIN)  
 (ANTIGA REAL ACADEMIA DE LES CIÈNCIES I LES ARTS)  
 any: 1883  
 arquitecte: Josep Domènech i Estopà  
 id. patrimoni: 980 / la Rambla,115

**11B**\_HOTEL LLORET (BCIL)  
 any: 1860  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 988  
 la Rambla,125

**12B**\_EDIFICI D'HABITATGES (BCIL)  
 any: mitjan segle XIX  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 994  
 la Rambla,129

ESTUDIS

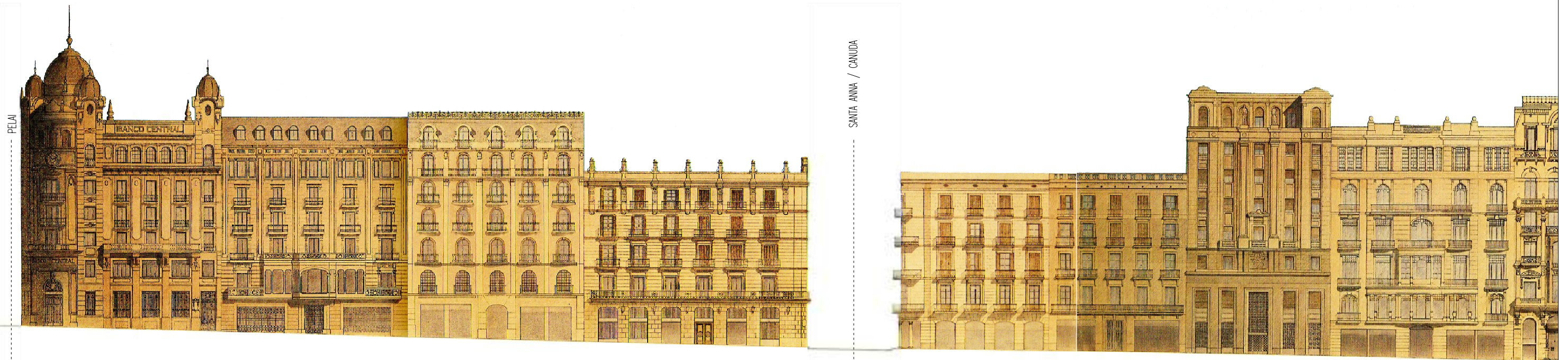
CANALETES



LLEGGENDA

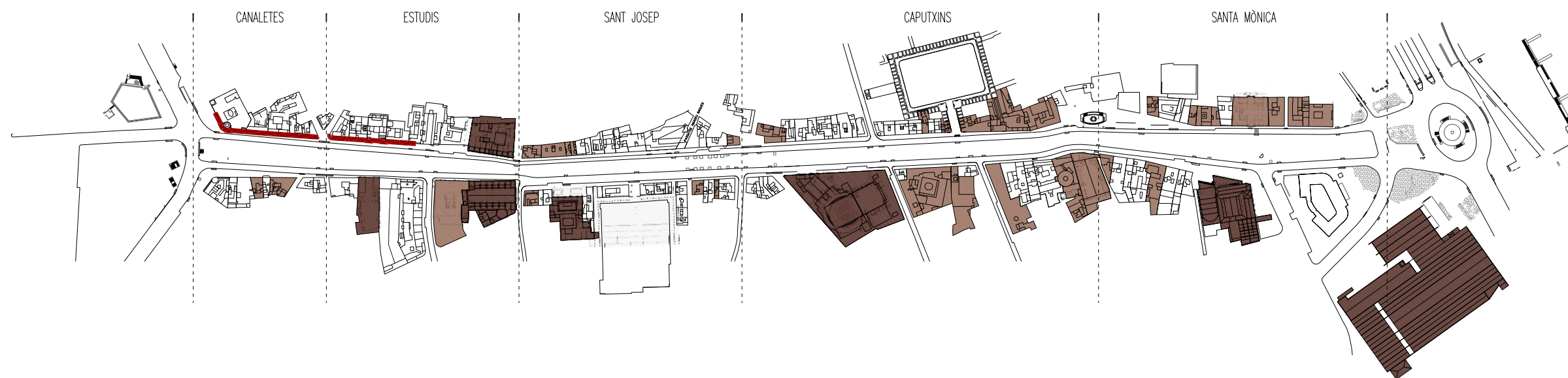
- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat








CANALETES

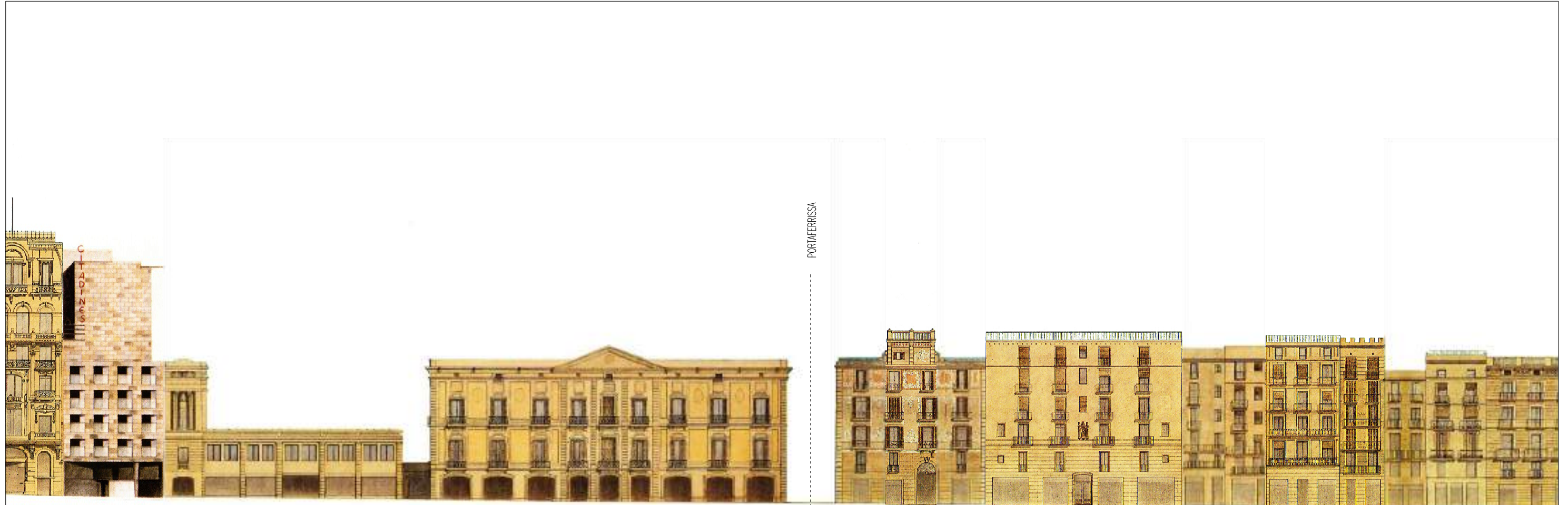
ESTUDIS



LLEGGENDA

-  A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
-  B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
-  Front alçat desenvolupat





HOTEL CITADINES I PASSATGE  
any: 1994  
arquitecte: Esteve Bonell-Josep Mª Gil  
la Rambla,122

7A\_PALAU MOJA (BCIN)  
(ARA DEPENDÈNCIES DE LA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT)  
any: 1774-89  
arquitecte: Josep Mas i d'Ordal  
id. patrimoni: 3040 / la Rambla,118

13B\_CASA JOSEFA NADAL (BCIL)  
(NCLOU LA FONT DE PORTAFERRISSA )  
any: segle XVII  
arquitecte: Pere Bassegoda i Mateu  
id. patrimoni: 985 / la Rambla,116

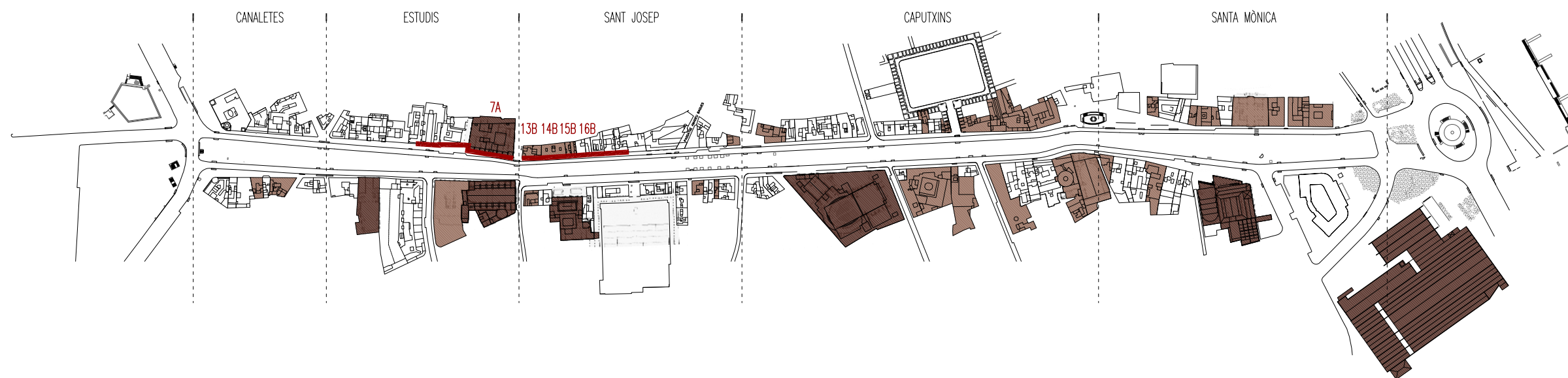
14B\_ED.D'HABITATGES (BCIL)  
any: inici segle XVIII  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 979  
la Rambla,114

15B\_HAB(BCIL)  
any: s. XVIII  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 978  
la Rambla,112

16B\_HAB(BCIL)  
any: s. XVIII  
ara: Josep Buxareu  
id. patrimoni: 976  
la Rambla,110

ESTUDIS

SANT JOSEP



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





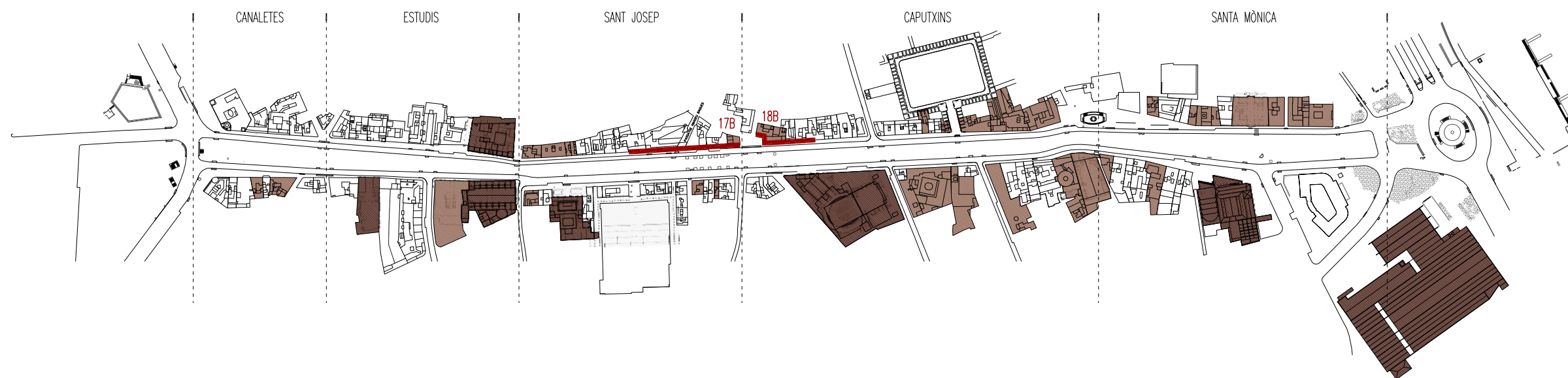
PALAU NOU DE LA RAMBLA I PASSATGE (EDIFICI INTEL·LIGENT)  
 any: 1989-93  
 arquitecte: Oriol Bohigas/ David Mackay/ Josep Martorell  
 la Rambla, 94

17B\_CASA BRUNO CUADROS (BCIL)  
 (INCLOU L'ANTIGA BOTIGA BRUNO CUADROS)  
 any: 1858/1888  
 arquitecte: Josep Vilaseca i Casanovas  
 id. patrimoni: 942 / la Rambla,82

18B\_HOTEL INTERNACIONAL (BCIL)  
 (INCLOU LA FONT DEL PLA DE LA BOQUERIA)  
 any: 1830/1840  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 939 / la Rambla,78-80

SANT JOSEP

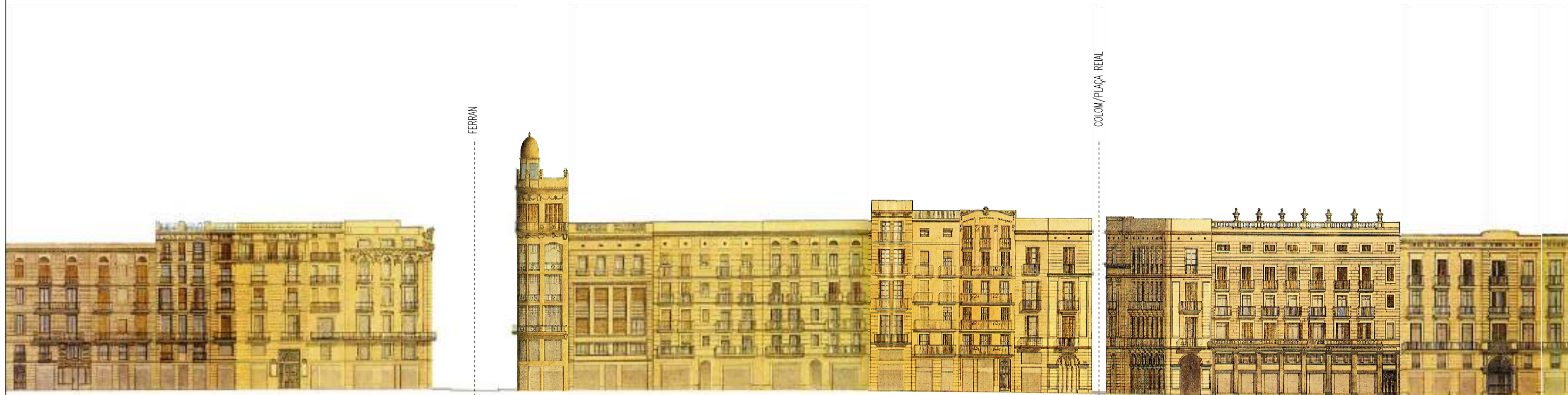
CAPUTXINS



LLEGGENDA

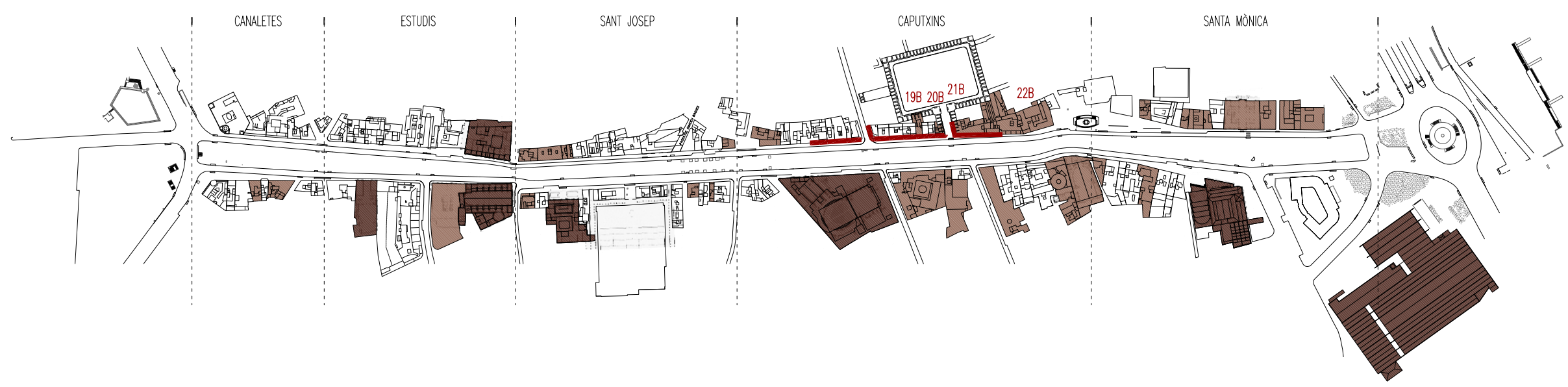
- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





<p><b>19B. ED.D'HABITATGES (BCIL)</b>          any: 1860          arquitecte: -          id. patrimoni: 1081          la Rambla,52</p>	<p><b>20B. ED.D'HABITATGES (BCIL)</b>          any: 1860          arquitecte: -          id. patrimoni: 377          la Rambla,46</p>	<p><b>21B. ED HAB I HOTEL FORNOS (BCIL)</b>          any: 1825/1860          arquitecte: -          id. patrimoni: 388          la Rambla,44</p>	<p><b>22B. HOTEL LES QUATRE NACIONS (BCIL)</b>          any: inici segle XIX/1849/1850/1854          arquitecte: Francesc Daniel Molina          id. patrimoni: 3046          la Rambla,38-40-42</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CAPUTXINS



LLEGENDA

	A _ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
	B _ béns culturals d'interès local (BCIL)
	Front alçat desenvolupat





**22B\_ HOTEL LES QUATRE NACIONS I PASSATGE BACARDÍ (BCIL)**  
 any: inici segle XIX/1849/1850/1854  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 3046  
 la Rambla,38-40-42

**ELISAVA**  
 any reforma: 1992  
 arquitecte reforma: Josep Benedito/ Jaume Llobet  
 la Rambla, 30-32

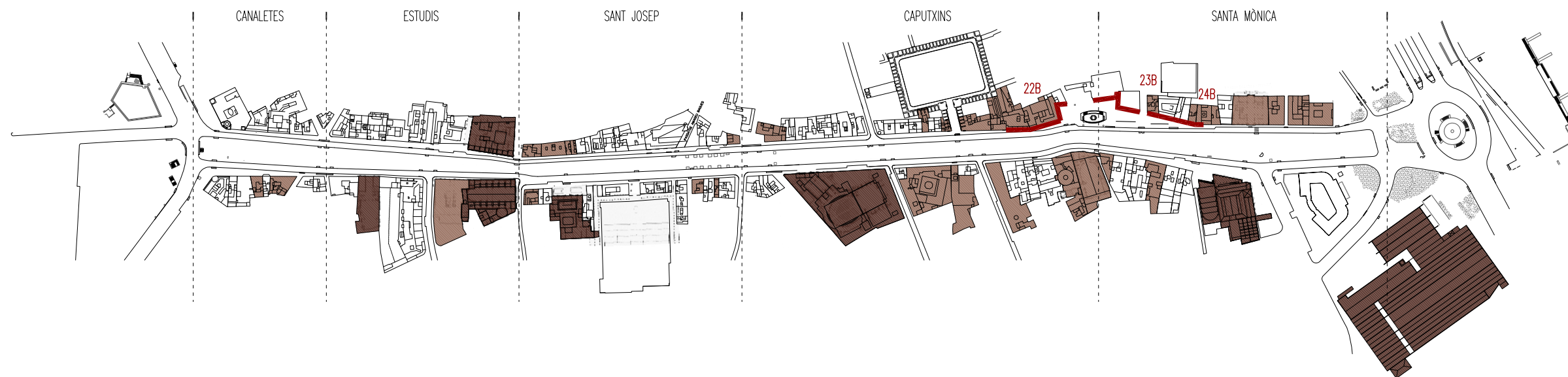
**23B\_ED HAB (BCIL)**  
 any: finals s. XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 722  
 la Rambla,26

**FRONTÓ COLOM**  
 any reforma: 1992  
 arquitecte reforma:S.Farriol-A.Soler  
 la Rambla,18

**24B\_TRES ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 602  
 la Rambla,12-14-16

CAPUTXINS

SANTA MÒNICA



LLEGGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





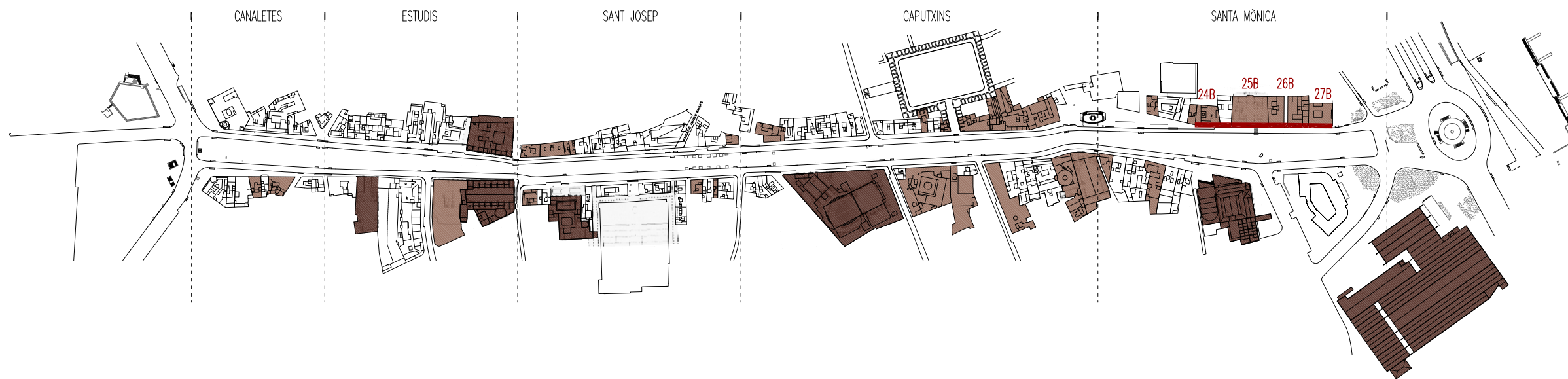
**24B\_TRES ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 602

**25B\_CASA MARCH DE REUS (BCIL)**  
 (ARA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT)  
 any: mitjan segle XVIII  
 arquitecte: Joan Soler i Faneca  
 id. patrimoni: 599 / la Rambla,8

**26B\_DOS ED.D'HABITATGES (BCIL)**  
 any: 1869-82  
 arquitecte: Elies Rogent  
 id. patrimoni: 186  
 la Rambla,4-6

**27B\_ANTIGA FONERIA DE CANONS (BCIL)**  
 any: final segle XVIII / 1858  
 arquitecte: Josep Oriol Mestres Esplugas  
 id. patrimoni: 454  
 la Rambla,2

SANTA MÒNICA



LLEGGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat



AV. DE LES DRASSANES



SANTA MÒNICA



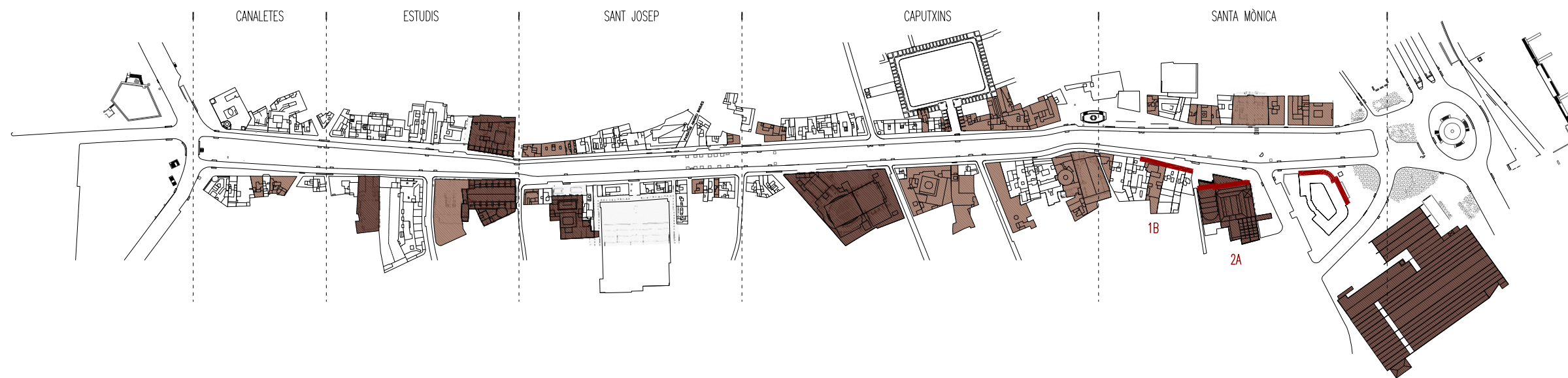
PORTAL DE SANTA MADRONA






**2A\_ CENTRE D'ART SANTA MÒNICA (BCIN)**  
(ANTIC CONVENT DE SANTA MÒNICA)  
any: segle XVII / any reforma: 1986-90 / 2003  
arquitecte: - / arquitecte reforma: Hèlio Pirrión i Albert Viaplana  
id. patrimoni: 455 / la Rambla, 7

**1B\_ EDIFICI D'HABITATGES (BCIL)**  
any: mitjan segle XIX  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 3060  
la Rambla,17

SANTA MÒNICA



LLEGENDA

-  A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
-  B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
-  Front alçat desenvolupat







**2B\_ CASA XURIGUER (BCIL)**  
 any: mitjan segle XIX  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 721  
 la Rambla,25

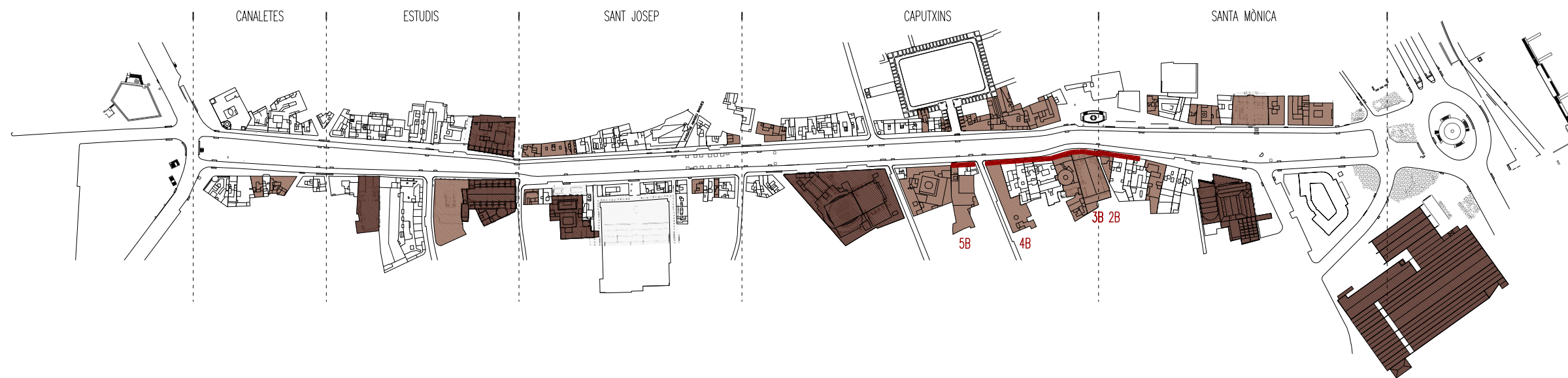
**3B\_ TEATRE PRINCIPAL (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII / 1845  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 3060  
 la Rambla,27-29

**4B\_ CASA FRADERA (BCIL)**  
 any: finals segle XVIII / 1864  
 arquitecte: Pere casany  
 id. patrimoni: 798  
 la Rambla,39

**5B\_ CASERNA G.URBANA(BCIL)**  
 (CLAUSTRE COLLEGI ST.ANGELO)  
 any: 1988  
 arquitecte: Ram6n Sanabria  
 id. patrimoni: 800 / la Rambla, 43

SANTA MÒNICA

CAPUTXINS



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat

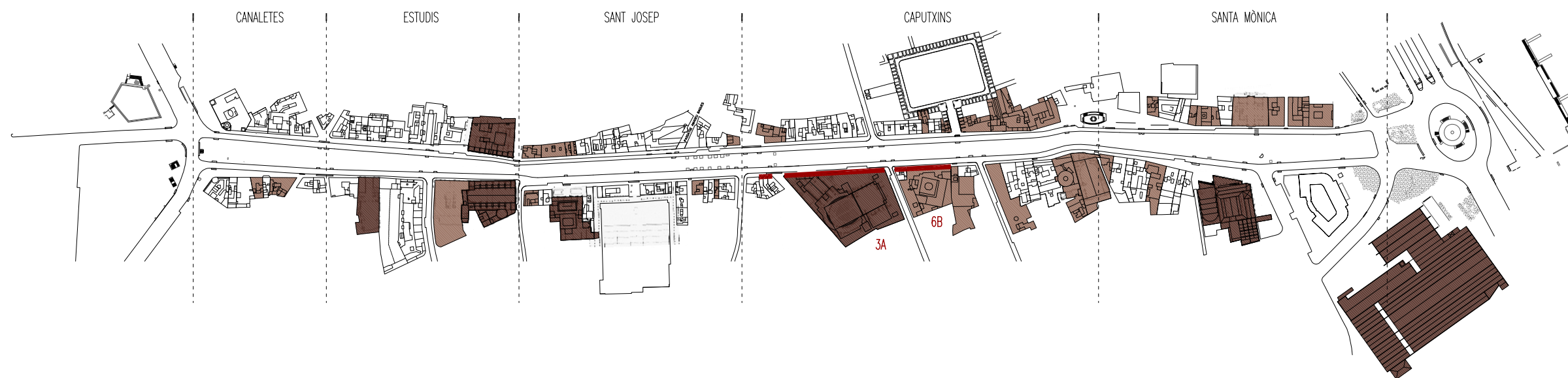




**6B\_ HOTEL ORIENT (BCIL)**  
 (ANTIC COL·LEGI DE SANT BONAVENTURA)  
 any: 1652-70/1881  
 arquitecte: Eudard Fontseré i Mestre  
 id. patrimoni: 861 / la Rambla, 45-47

**3A\_ GRAN TEATRE DEL LICEU (BCIN)**  
 any: 1845-47 / any reforma: 1994-99  
 arquitecte: Miquel Garriga i Roca / Josep Oriol Mestre / arquitecte reforma: Ignasi Solà Morales - Lluís Dilmé - Xavier Fabrè  
 id. patrimoni: 865 / la Rambla, 63

CAPUTXINS



LLEGGENDA

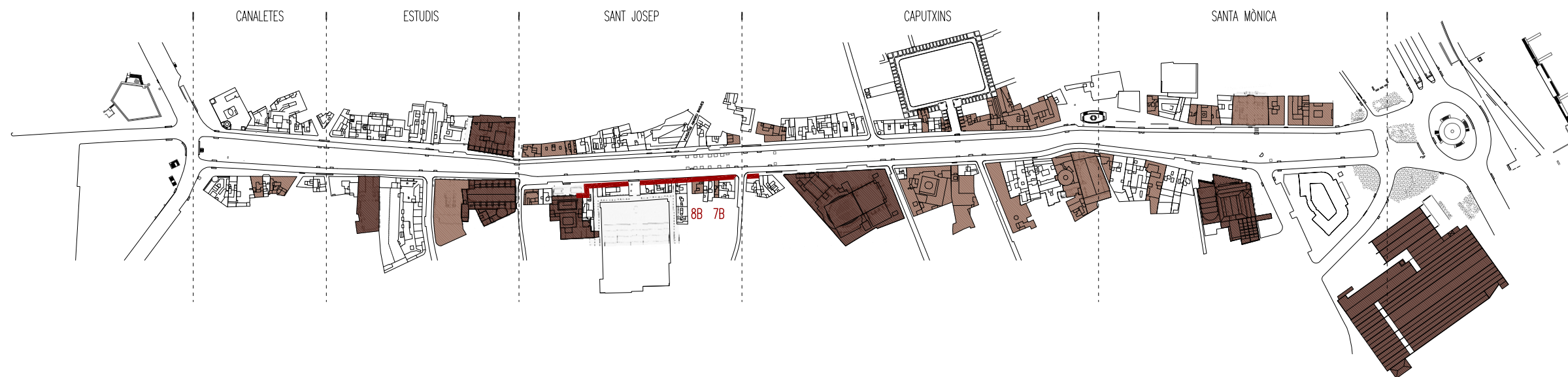
- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





CAPUTXINS

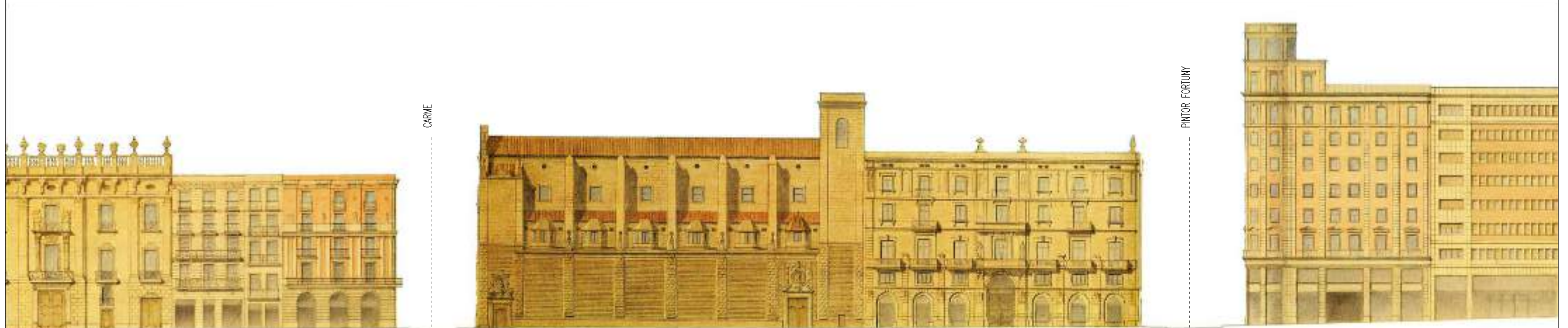
SANT JOSEP



LLEGGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





**4A\_PALAU DE LA VIRREINA (BCIN)**  
 any: 1772  
 arquitecte: Josep Ausich/Carles Grau  
 id. patrimoni: 3042  
 la Rambla,99

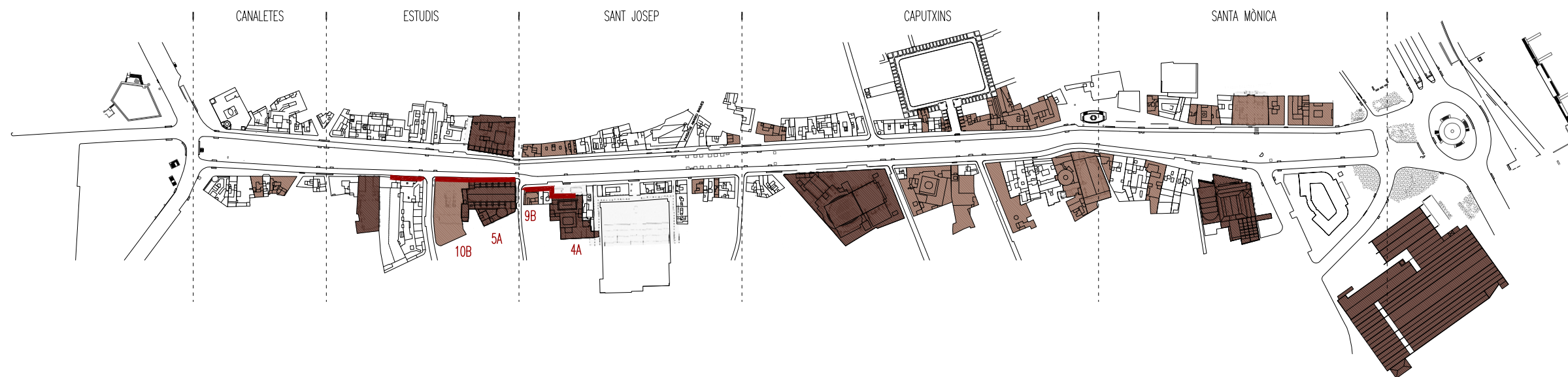
**9B\_CASA FRANCESC PIÑA (BCIL)**  
 any: 1850  
 arquitecte: Josep Fontseré i Domènech  
 id. patrimoni: 972  
 la Rambla,105

**5A\_ESGLÉSIA DE BETLEM (BCIN)**  
 any: 1681-1732  
 arquitecte: Josep Juli  
 id. patrimoni: 3041  
 la Rambla,107

**10B\_COMPANYIA DE TABACS DE FILIPINES (BCIL)**  
 any: 1880/1929  
 arquitecte: Josep Oriol Mestre / Josep M.Sagnier i Vidal - Josep M.Rivas  
 id. patrimoni: 972  
 la Rambla,109

SANT JOSEP

ESTUDIS



LLEGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





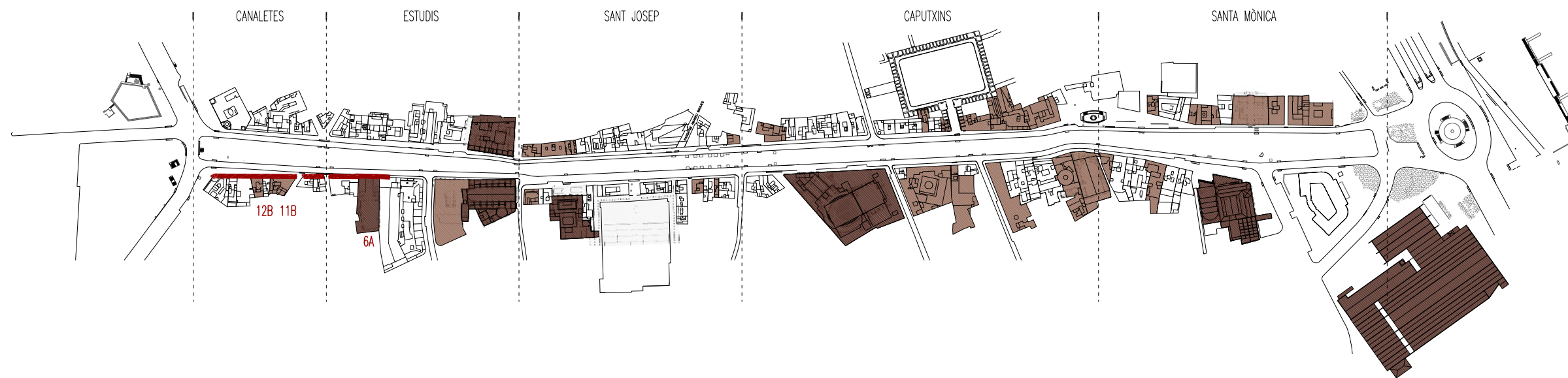
**6A\_ TEATRE POLIORAMA (BCIN)**  
 (ANTIGA REAL ACADEMIA DE LES CIÈNCIES I LES ARTS)  
 any: 1883  
 arquitecte: Josep Domènech i Estopà  
 id. patrimoni: 980 / la Rambla,115

**11B\_ HOTEL LLORET (BCIL)**  
 any: 1860  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 988  
 la Rambla,125

**12B\_ EDIFICI D'HABITATGES (BCIL)** SASTRERIA MODELO  
 any: mitjan segle XIX  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 994  
 la Rambla,129  
 any: 1997  
 arquitecte: GCA arquitectes  
 la Rambla,131

ESTUDIS

CANALETES



LLEGGENDA

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)
- Front alçat desenvolupat





**3A GRAN TEATRE DEL LICEU (BCIN)**

any: 1845-47  
 arquitecte: Miquel Garriga/J.O.Mestres/I.Solà Morales-LL.Dilmé-X. Fabré  
 id. patrimoni: 865  
 la Rambla 63

**6B HOTEL ORIENT (BCIL)**

(ANTIC COLLEGI DE SANT BONAVENTURA)  
 any: 1652-70/1881  
 arquitecte: Eduard Fontseré Mestres  
 id. patrimoni: 861  
 la Rambla 45-47

**5B CASERNA GUÀRDIA URBANA (BCIL) 4B CASA FRADERA (BCIL)**

(ANTIC CLAUSTRE DEL COLLEGI ST.ANGELO)  
 any: 1786-90/1987-89  
 arquitecte: Narcís Serra  
 id. patrimoni: 800  
 la Rambla 43

any: final segle XVIII / 1864  
 arquitecte: Pere Casany  
 id. patrimoni: 798  
 la Rambla 39

**3B TEATRE PRINCIPAL (BCIL)**

any: final segle XVIII / 1845  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 723  
 la Rambla 27-29

**2B CASA XURIGUER (BCIL)**

any: mitjan segle XIX  
 arquitecte: Francesc Daniel Molina  
 id. patrimoni: 721  
 la Rambla 25

**1B EDIFICI D'HABITATGES (BCIL)**

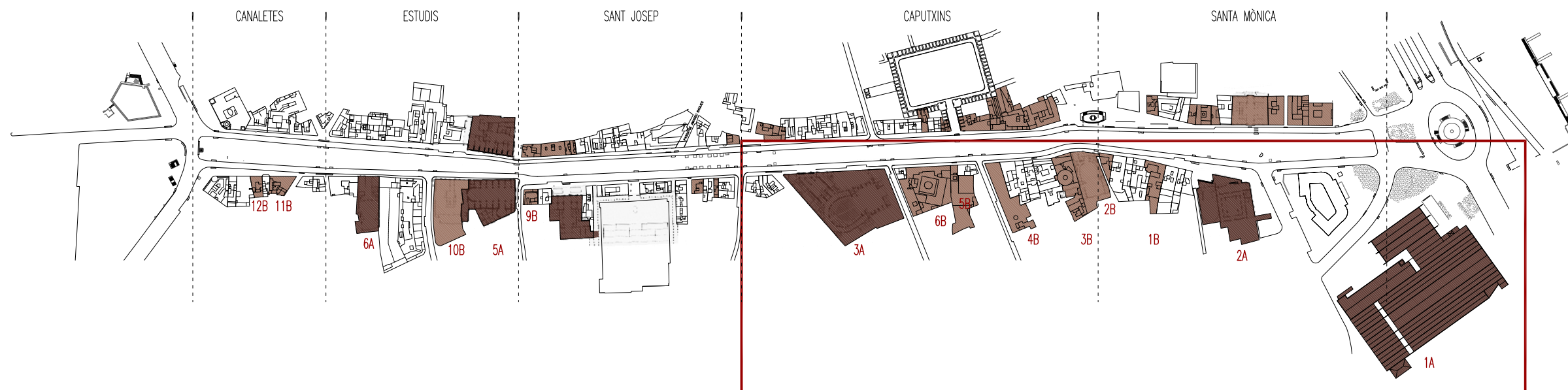
any: mitjan segle XIX  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 3060  
 la Rambla 17

**2A CENTRE D'ART SANTA MÒNICA (BCIN)**

(ANTIC CONVENT DE SANTA MÒNICA)  
 any: segle XVII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 455  
 la Rambla 7-9

**1A DRASSANES (BCIN)**

any: 1282-1348  
 arquitecte: Arnau Ferrer-Joan Gener  
 id. patrimoni: 858  
 Av. Drassanes 1



**FITXES PATRIMONI**

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)





**12B\_EDIFICI D'HABITATGES (BCIL)**

any: mitjan segle XIX  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 994  
la Rambla 129

**11B\_HOTEL LLORET (BCIL)**

any: 1860  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 988  
la Rambla 125

**6A\_TEATRE POLIORAMA (BCIN)**

(ABANS REIAL ACADEMIA DE LES CIÈNCIES I LES ARTS)  
any: 1883  
arquitecte: Josep Domènech i Estapà  
id. patrimoni: 980  
la Rambla 115

**10B\_COMPANYIA DE TABACS DE FILIPINES (BCIL)**

any: 1880/1929  
arquitecte: Josep Oriol Mestres/Josep M.Sagnier-Josep M.Rivas  
id. patrimoni: 975  
la Rambla 109

**5A\_ESGLÉSIA DE BETLEM (BCIN)**

any: 1681-1732  
arquitecte: Josep Juli  
id. patrimoni: 3041  
la Rambla 107

**9B\_CASA FRANCESC PIÑA (BCIL)**

any: 1850  
arquitecte: Josep Fontseré i Domènech  
id. patrimoni: 972  
la Rambla 105

**4A\_PALAU DE LA VIRREINA (BCIN)**

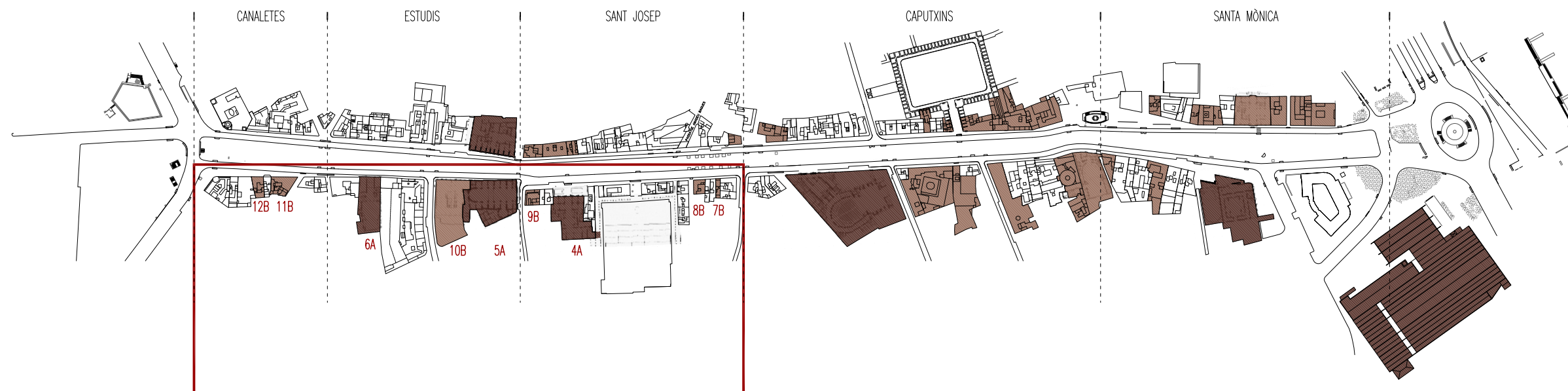
any: 1772  
arquitecte: Josep Ausich/Carles Grau  
id. patrimoni: 3042  
la Rambla 99

**8B\_ED.D'HABITATGES (BCIL)**

any: 1840/1902  
arquitecte(botiga): Antoni Ros Güell  
id. patrimoni: 961  
la Rambla 83

**7B\_CASA DOCTOR GENOVÉ (BCIL)**

any: 1911  
arquitecte: Enric Sagnier i Vilavecchia  
id. patrimoni: 938  
la Rambla 77



**FITXES PATRIMONI**

- A \_ béns culturals d'interès nacional (BCIN)
- B \_ béns culturals d'interès local (BCIL)





**7A\_PALAU MOJA (BCIN)**

(ARA DEPENDÈNCIES DE LA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT)  
 any: 1774-89  
 arquitecte: Josep Mas i d'Ordal  
 id. patrimoni: 3040  
 la Rambla 118

**13B\_CASA JOSEFA NADAL (BCIL)**

(INCLOU LA FONT DE PORTAFERRISSA)  
 any: segle XVIII  
 arquitecte: Pere Bassegoda i Mateu  
 id. patrimoni: 985  
 la Rambla 116

**14B\_ED. D'HABITATGES (BCIL)**

any: inici segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 979  
 la Rambla 114

**15B\_ED. D'HABITATGES (BCIL)**

any: segle XVIII  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 978  
 la Rambla 112

**16B\_ED. D'HABITATGES (BCIL)**

any: segle XVIII  
 arquitecte: Josep Buxareu i Gallart  
 id. patrimoni: 976  
 la Rambla 110

**17B\_CASA BRUNO CUADROS (BCIL)**

(INCLOU L'ANTIGA BOTIGA BRUNO CUADROS)  
 any: 1858-1888  
 arquitecte: Josep Vilaseca i Casanovas  
 id. patrimoni: 942  
 la Rambla 82

**18B\_HOTEL INTERNACIONAL (BCIN)**

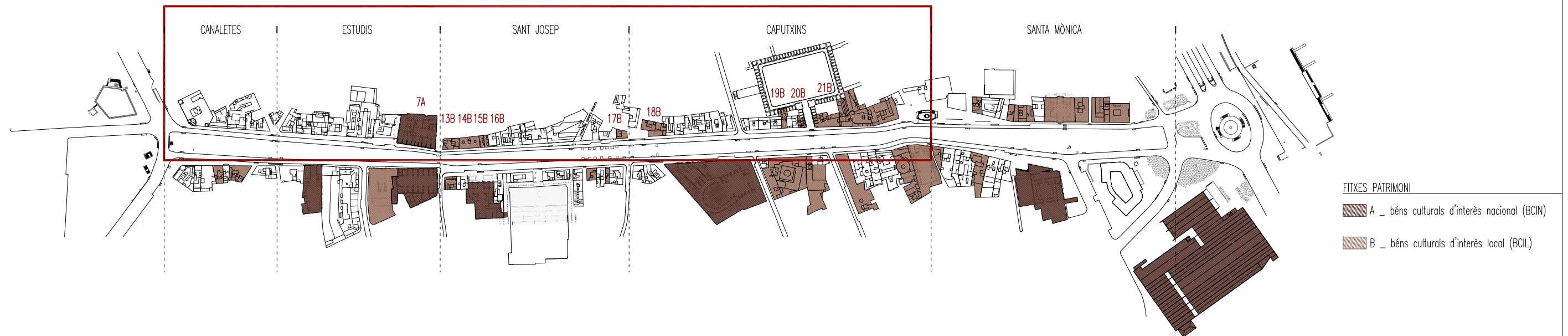
(INCLOU LA FONT DEL PLA DE LA BOQUERIA)  
 any: 1830/1884  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 939  
 la Rambla 78-80

**19B\_ED. D'HABITATGES (BCIL)**

any: 1860  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 1081  
 la Rambla 52

**20B\_ED. D'HABITATGES (BCIL)**

any: 1860  
 arquitecte: -  
 id. patrimoni: 377  
 la Rambla 46







21B\_ED. D'HAB. I HOTEL FORNOS (BCIL) 22B\_HOTEL LES QUATRE NACIONS I PASSATGE BACARDÍ (BCIL) 23B\_ED. D'HABITATGES (BCIL) 24B\_TRES ED. D'HABITATGES (BCIL)

any: 1825/1860  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 388  
la Rambla 44

any: inici segle XIX/1849/1850/1854  
arquitecte: Francesc Daniel Molina  
id. patrimoni: 3046  
la Rambla 38-40-42

(INCLOU L'ANTIGA BOTIGA BRUNO CUADROS)  
any: final segle XVIII  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 722  
la Rambla 26

any: final segle XVIII  
arquitecte: -  
id. patrimoni: 602  
la Rambla 12-14-16

25B\_CASA MARCH DE REUS (BCIL)

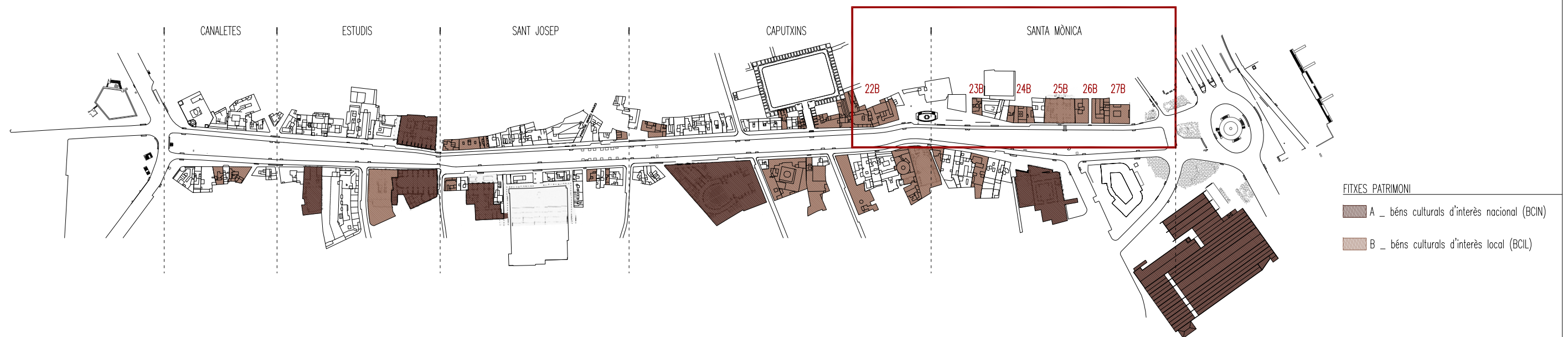
(ARA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT)  
any: mitjan segle XVIII  
arquitecte: Joan Soler i Faneca  
id. patrimoni: 599  
la Rambla 8

26B\_DOS ED. D'HABITATGES (BCIL)

any: 1869-82  
arquitecte: Elies Rogent  
id. patrimoni: 186  
la Rambla 4-6

27B\_ANTIGA FONERIA DE CANONS (BCIN)

any: final segle XVIII/1858  
arquitecte: Josep Oriol Mestres Esplugas  
id. patrimoni: 454  
la Rambla 2





**1.E1\_ESCRIBÀ**

(ANTIGA CASA FIGUERAS)  
any llicència: 1939  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 83, portal C  
bot.emblemàtica "guapos per sempre"

**2.E1\_CASA BEETHOVEN**

any llicència: 1902  
grau protecció PEPPA: C  
la Rambla 97  
bot.emblemàtica "guapos per sempre"

**1.E2\_VIENA**

(ANTIGA CASA NÚMBRO)  
any llicència: 1987  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 115, portal C  
bot.emblemàtica "guapos per sempre"

**1.E3\_FARMÀCIA NADAL**

(FARMÀCIA MASÓ ARUMI)  
any llicència: 1997  
grau protecció PEPPA: C  
la Rambla 121, portal A  
bot.emblemàtica "guapos per sempre"

**2.E3\_MUSICAL EMPORIUM**

(CASTELLÓ LLOBET Y CIA)  
any llicència: 1900  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 129, portal A  
bot.emblemàtica "guapos per sempre"

**1\_ HOTEL ORIENTE**

any llicència: 2002  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 45-47, portal C  
bot.emblemàtica "guapos per sempre"

**2\_ AMERICAN SODA**

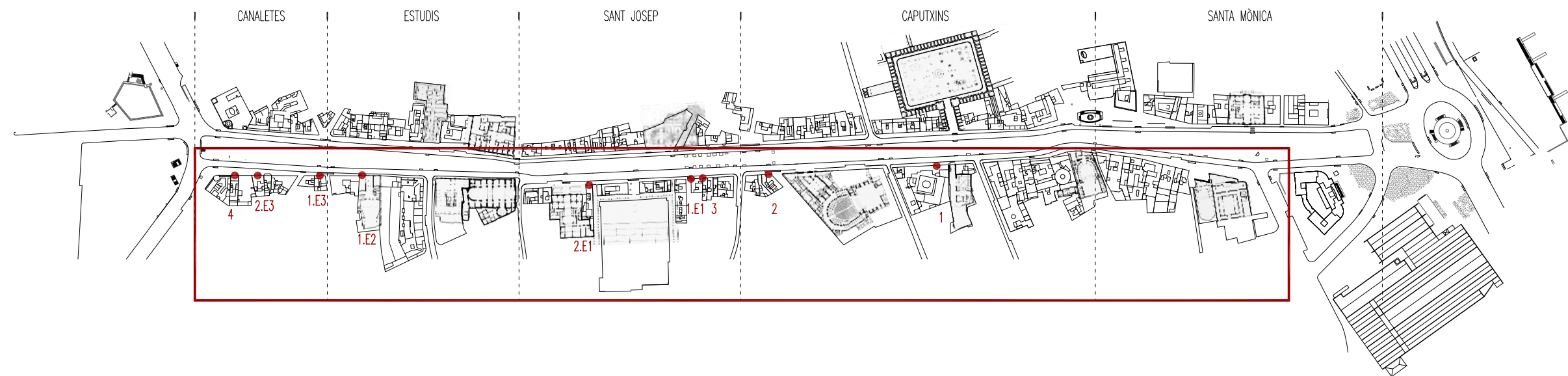
any llicència: 2007  
grau protecció PEPPA: C  
la Rambla 67  
element d'interès: tractament de façana

**3\_ LAMBRETTA**

(M BOUE)  
any llicència: 2004  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 83, portal B  
element d'interès: moble amb rètol

**4\_ RESTAURANT NURIA**

(INCLOU RESTAURANT PLANTA PRIMERA)  
any llicència: 2000  
grau protecció PEPPA: C  
la Rambla 133, portal B  
element d'interès: retolació



NOTA: documentació extreta de:

- \_ Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic, Històric-Artístic i Paisatgístic dels Establiments de la Ciutat de Barcelona\_ 2016
- \_ Pla Cor: Projecte d'intervenció integral per la Rambla \_ 2013
- \_ Cens d'usos en plantes baixes de la Rambla de Barcelona\_ 2013

**RELACIÓ D'ESTABLIMENTS EMBLEMÀTICS**

**E1\_ ESTABLIMENTS DE GRAN INTERÈS**

- 1.E1 ESCRIBÀ
- 2.E1 CASA BEETHOVEN
- 3.E1 CAFÉ DE L'ÒPERA
- 4.E1 ANTIGA CASA J. XANCO COTCHET

**E2\_ ESTABLIMENTS D'INTERÈS**

- 1.E2 VIENA
- 2.E2 FARMÀCIA RAMBLA

**E3\_ ESTABLIMENTS D'INTERÈS PAISATGÍSTIC**

- 1.E3 FARMÀCIA NADAL
- 2.E3 MUSICAL EMPORIUM

**LLEGGENDA PLA ESPECIAL DE PROTECCIÓ DELS ESTABLIMENTS DE BARCELONA**

- CATEGORIA **E1**: Establiments de gran interès ..... (conservació integral i protecció)
- CATEGORIA **E2**: Establiments d'interès ..... (conservació parcial)
- CATEGORIA **E3**: Establiments d'interès paisatgístic .. (protecció ambiental)





**3.E1\_CAFÈ DE L'ÒPERA**  
(LA MALLORQUINA)  
any llicència: 1998  
grau protecció PEPPA: C  
la Rambla 74, portal A  
bot.emblemàtica "guapos per sempre"



**4.E1\_ANTIGA CASA J. XANCÓ COTCHET**  
any llicència: -  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 78-80, portal D  
bot.emblemàtica "guapos per sempre"



**2.E2\_FARMÀCIA RAMBLA**  
(FARMÀCIA AGULAR)  
any llicència: -  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 44, colom 2  
elements d'interès patrimonial



**5\_ LA VIRREINA**  
any llicència: 1995  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 116, portal C  
element d'interès: estat de conservació



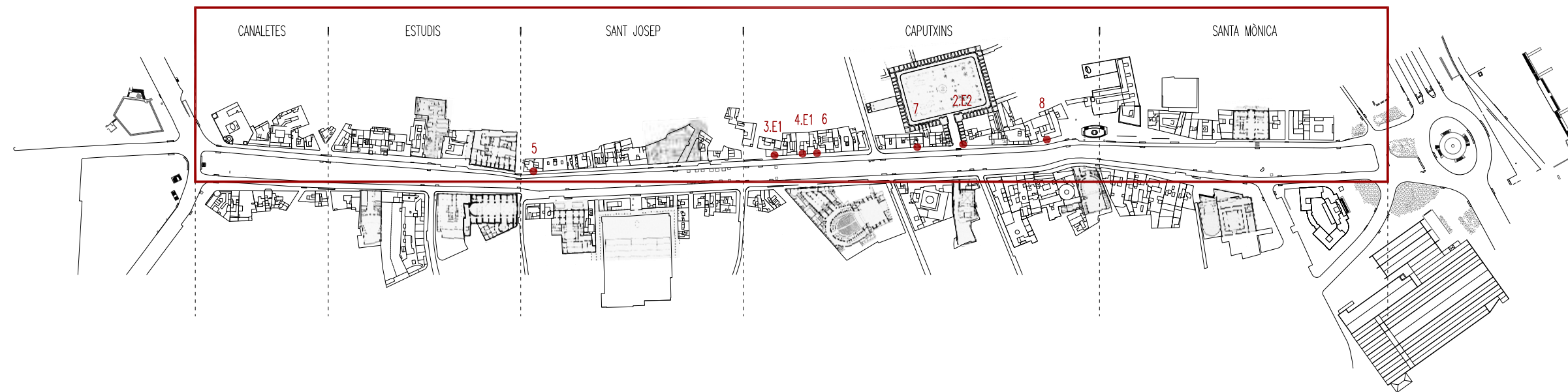
**6\_ ANTIGA CAMISERIA BONET**  
(LLADRÓ)  
any llicència: 2013  
grau protecció PEPPA: C  
la Rambla 72, portal A  
element d'interès: valor patrimonial



**7\_ I LOVE BARCELONA**  
(BOTIGA SOUVENIRS)  
any llicència: 2012  
grau protecció PEPPA: C  
la Rambla 54, portal B  
element d'interès: aplacats de bronze i marquesina



**8\_ ANTIGA BOTIGA "BORDADOS Y EQUIPOS MILITARES"**  
(SUPERMERCAT)  
any llicència: 2008  
grau protecció PEPPA: B  
la Rambla 38, portal A  
element d'interès: valor patrimonial



NOTA: documentació extreta de:

- \_ Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic, Històric-Artístic i Paisatgístic dels Establiments de la Ciutat de Barcelona\_ 2016
- \_ Pla Cor: Projecte d'intervenció integral per la Rambla \_ 2013
- \_ Cens d'usos en plantes baixes de la Rambla de Barcelona\_ 2013

RELACIÓ D'ESTABLIMENTS EMBLEMÀTICS

E1\_ ESTABLIMENTS DE GRAN INTERÈS

- 1.E1 ESCRIBÀ
- 2.E1 CASA BEETHOVEN
- 3.E1 CAFÈ DE L'ÒPERA
- 4.E1 ANTIGA CASA J. XANCÓ COTCHET

E2\_ ESTABLIMENTS D'INTERÈS

- 1.E2 VIENA
- 2.E2 FARMÀCIA RAMBLA

E3\_ ESTABLIMENTS D'INTERÈS PAISATGÍSTIC

- 1.E3 FARMÀCIA NADAL
- 2.E3 MUSICAL EMPORIUM

LLEENDA PLA ESPECIAL DE PROTECCIÓ DELS ESTABLIMENTS DE BARCELONA

- CATEGORIA **E1**: Establiments de gran interès ..... (conservació integral i protecció)
- CATEGORIA **E2**: Establiments d'interès ..... (conservació parcial)
- CATEGORIA **E3**: Establiments d'interès paisatgístic .. (protecció ambiental)





### 01\_FANAL DE CANALETES

mobiliari urbà monumentalitzat  
any: 1928  
autor: arquitecte, Félix de Azúa Pastors  
codi: 1903 - 1  
emplaçament: la Rambla (tocant a pl.Catalunya)



### 02\_FONT DE CANALETES

fonts  
any: 1892  
autor: arquitecte, Pere Falqués  
codi: 1811 - 1  
emplaçament: la Rambla amb pl. Catalunya



### 03\_L'ANTIFAÇ

(PREMI FAD-SEBASTIA GASCH A LA RAMBLA 1991)  
iniciatives ciutadanes i veïnals  
any: 1991  
autor: disseny, Joan Brossa (signada)  
codi: 1708 - 1  
emplaçament: la Rambla, davant l'església de Betlem



### 04\_FONT DE LA PORTAFERRISSA

fonts  
any: 1604; en l'actual emplaçament 1680; ceràmiques 1959  
autor: anònim; ceràmiques, Joan Baptista Guivernau (signada); text, Pere Voltes  
codi: 1804 - 1  
emplaçament: carrer de la Portaferrissa



### 05\_A MARY SANTPERE

(A MARY SANTPERE I HERNÁEZ, ACTRIU, RAMBLISTA D'HONOR, 1992, AMICS DE LA RAMBLA)  
millora del paisatge urbà  
any: 1993  
autor: disseny, Luis Archilla i Terol  
codi: 1602 - 1  
emplaçament: la Rambla, 101 (al costat del Palau de la Virreina)



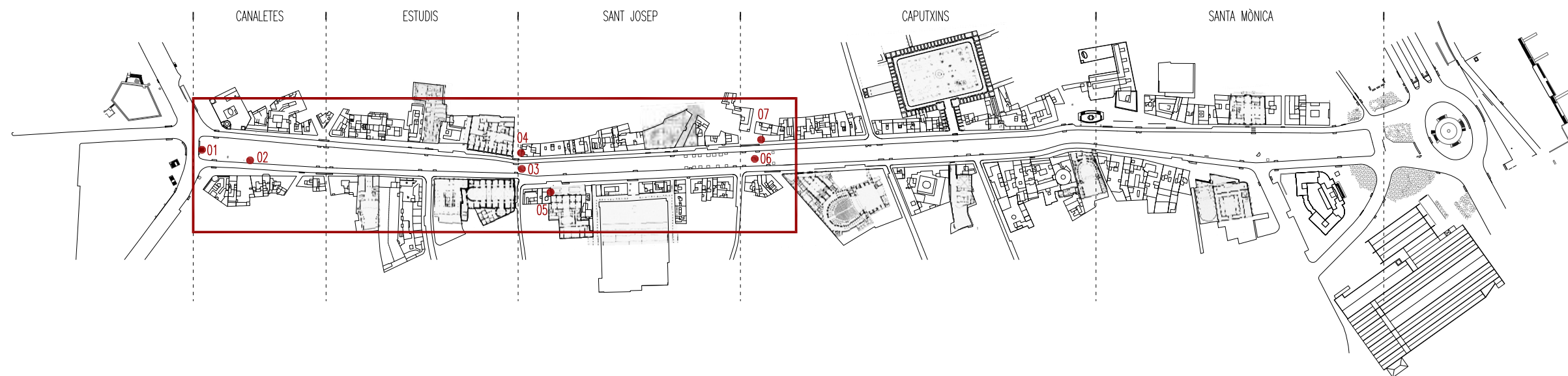
### 06\_PAVIMENT MIRÓ

l'art de la transició  
any: 1976  
autor: disseny, Joan Miró (signada)  
codi: 1138 - 1  
emplaçament: la Rambla, Pla de la Boqueria



### 07\_FONT DEL PLA DE LA BOQUERIA

fonts  
any: 1830  
autor: desconegut  
codi: 1805 - 1  
emplaçament: Pla de la Boqueria





08\_FONT RÈPLICA MODEL WALLACE

còpies, rèpliques i facsímils  
any: 1999  
autor: disseny, Taller de Salvi S.A.  
codi: 1881 - 1  
emplaçament: la Rambla, 54



09\_A FREDERIC SOLER

(A FREDERICH SOLER (PITARRA) FUNDADOR DEL TEATRE CATALÀ)  
memòria, llegenda i tradicions  
any: 1906, projecte de 1896  
autor: escultor, Agustí Querol; arquitecte, Pere Falqués  
codi: 1075 - 1  
emplaçament: Plaça del Teatre



10\_ALS SANTPERE

memòria, llegenda i tradicions  
any: 1995  
autor: escultor, Joan Bordes; arquitectes, Oscar Tusquets y Carlos Díaz (signada)  
codi: 1843 - 1  
emplaçament: la Rambla (Santa Mònica)



11\_FONT WALLACE

fonts  
any: original de 1872, instal·lades a Barcelona per primer cop el 1888  
autor: escultor, Charles Lebourg (signada)  
codi: 1870 - 1  
emplaçament: la Rambla, enfront del Passatge de la Banca

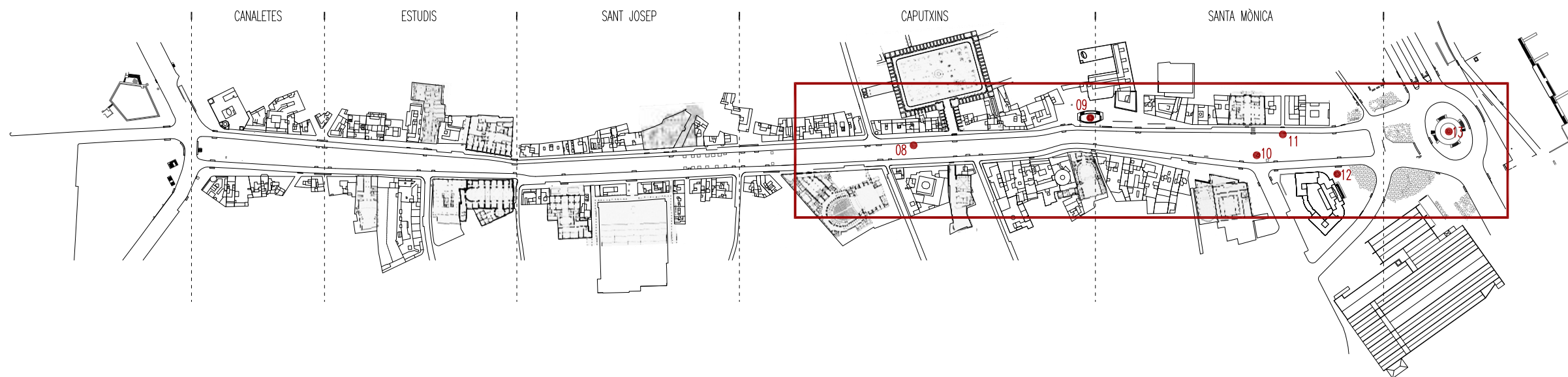


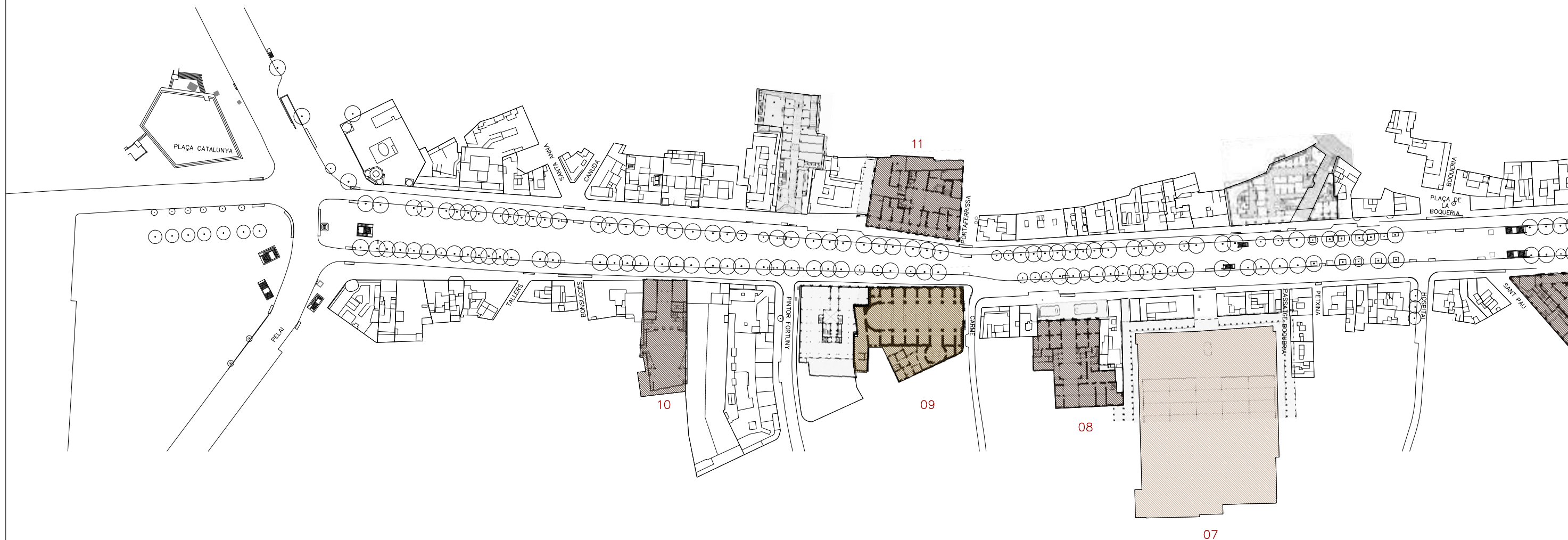
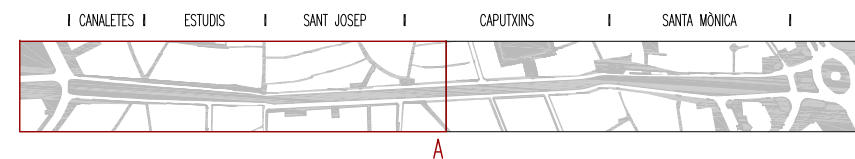
12\_MONUMENT ANCORA



13\_MONUMENT A CRISTÒFOR COLOM

monuments  
any: 1888  
autor: arquitecte, Gaietà Buigas  
codi: 1103 - 1  
emplaçament: Portal de la Pau  
dimensions: (hxd, en metres) 57,20 x 31,50 (total)





RELACIÓ D'EQUIPAMENTS I D'EDIFICIS BUITS

BUITS

- 02. EDIFICI DEL SECTOR NAVAL \_ 1950
- 04. TEATRE PRINCIPAL \_ f. segle XVIII
- 18. ANTIGA FONERIA DE CANONS \_ f.segle XVIII/1858

CULTURAL

- 03. CENTRE D'ART SANTA MÒNICA \_ segle XVII
- 04. TEATRE PRINCIPAL \_ f. segle XVIII
- 06. GRAN TEATRE DEL LICEU \_ 1845/47
- 08. PALAU DE LA VIRREINA \_ 1772
- 10. TEATRE POLIORAMA \_ 1883
- 11. DEPENDÈNCIES DE LA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GEN. (PALAU MOJA) \_ 1774/89
- 01. MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA (DRASSANES) \_ 1282/1348

DOCENT

- 12. BIBLIOTECA DEL GÒTIC ANDREU NIN (CASA ANTONIA ARGEMIR)\_ 1878
- 13. ELISAVA ESCOLA UNIV. DE DISSENY I ENGINYERIA DE BCN (CASA ANTONIA ARGEMIR)\_ 1878

ESPORTIU

- 14. FRONTÓ COLÓN (CASA A.F.DIT NAPOLEÓN)\_ 1900

MERCAT

- 07. MERCAT DE LA BOQUERIA \_ 1836

RELIGIÓS

- 19. ESGLÉSIA DE BETLEM \_ 1681/1732

SEGURETAT

- 05. CASERNA GUÀRDIA URBANA \_ 1786/90

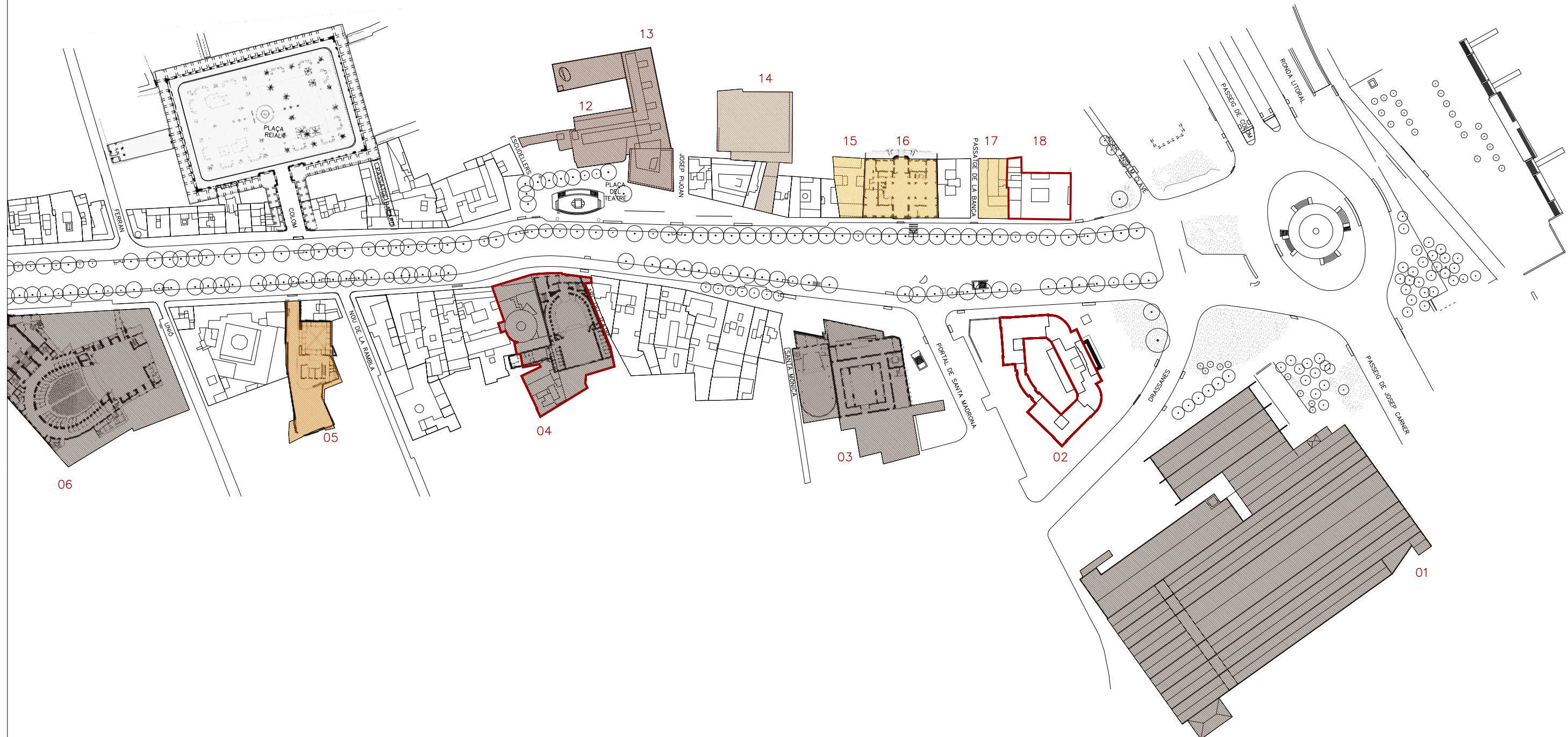
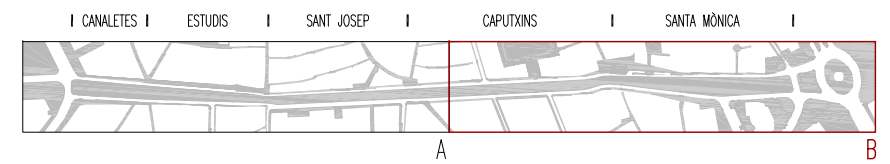
ADMINISTRATIU

- 15. SEU DEL SINDICAT UGT (CASA CODORNIU) \_ segle XVIII
- 16. CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT (CASA MARCH DE REUS) \_ m.segle XVIII
- 17. MUSEU DE LA CERA\_ 1874/1973

LLEGENDA EQUIPAMENTS I EDIFICIS BUITS

- edificis buits
- Cultural
- Docent
- Esportiu
- Mercat
- Religió
- Seguretat
- Administratiu





RELACIÓ D'EQUIPAMENTS I D'EDIFICIS BUITS

BUITS

- 02. EDIFICI DEL SECTOR NAVAL \_ 1950
- 04. TEATRE PRINCIPAL \_ f. segle XVIII
- 18. ANTIGA FONERIA DE CANONS \_ f.segle XVIII/1858

CULTURAL

- 03. CENTRE D'ART SANTA MÒNICA \_ segle XVII
- 04. TEATRE PRINCIPAL \_ f. segle XVIII
- 06. GRAN TEATRE DEL LICEU \_ 1845/47
- 08. PALAU DE LA VIRREINA \_ 1772
- 10. TEATRE POLIORAMA \_ 1883
- 11. DEPENDÈNCIES DE LA CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GEN. (PALAU MOJA) \_ 1774/89
- 01. MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA (DRASSANES) \_ 1282/1348

DOCENT

- 12. BIBLIOTECA DEL GÒTIC ANDREU NIN (CASA ANTONIA ARGEMIR)\_ 1878
- 13. ELISAVA ESCOLA UNIV. DE DISSENY I ENGINYERIA DE BCN (CASA ANTONIA ARGEMIR)\_ 1878

ESPORTIU

- 14. FRONTÓ COLÓN (CASA A.F.DIT NAPOLEÓN)\_ 1900

MERCAT

- 07. MERCAT DE LA BOQUERIA \_ 1836

RELIGIÓS

- 19. ESGLÉSIA DE BETLEM \_ 1681/1732

SEGURETAT

- 05. CASERNA GUÀRDIA URBANA \_ 1786/90

ADMINISTRATIU

- 15. SEU DEL SINDICAT UGT (CASA CODORNIU) \_ segle XVIII
- 16. CONSELLERIA DE CULTURA DE LA GENERALITAT (CASA MARCH DE REUS) \_ m.segle XVIII
- 17. MUSEU DE LA CERA\_ 1874/1973

LLEGENDA EQUIPAMENTS I EDIFICIS BUITS

- edificis buits
- Cultural
- Docent
- Esportiu
- Mercat
- Religios
- Seguretat
- Administratiu





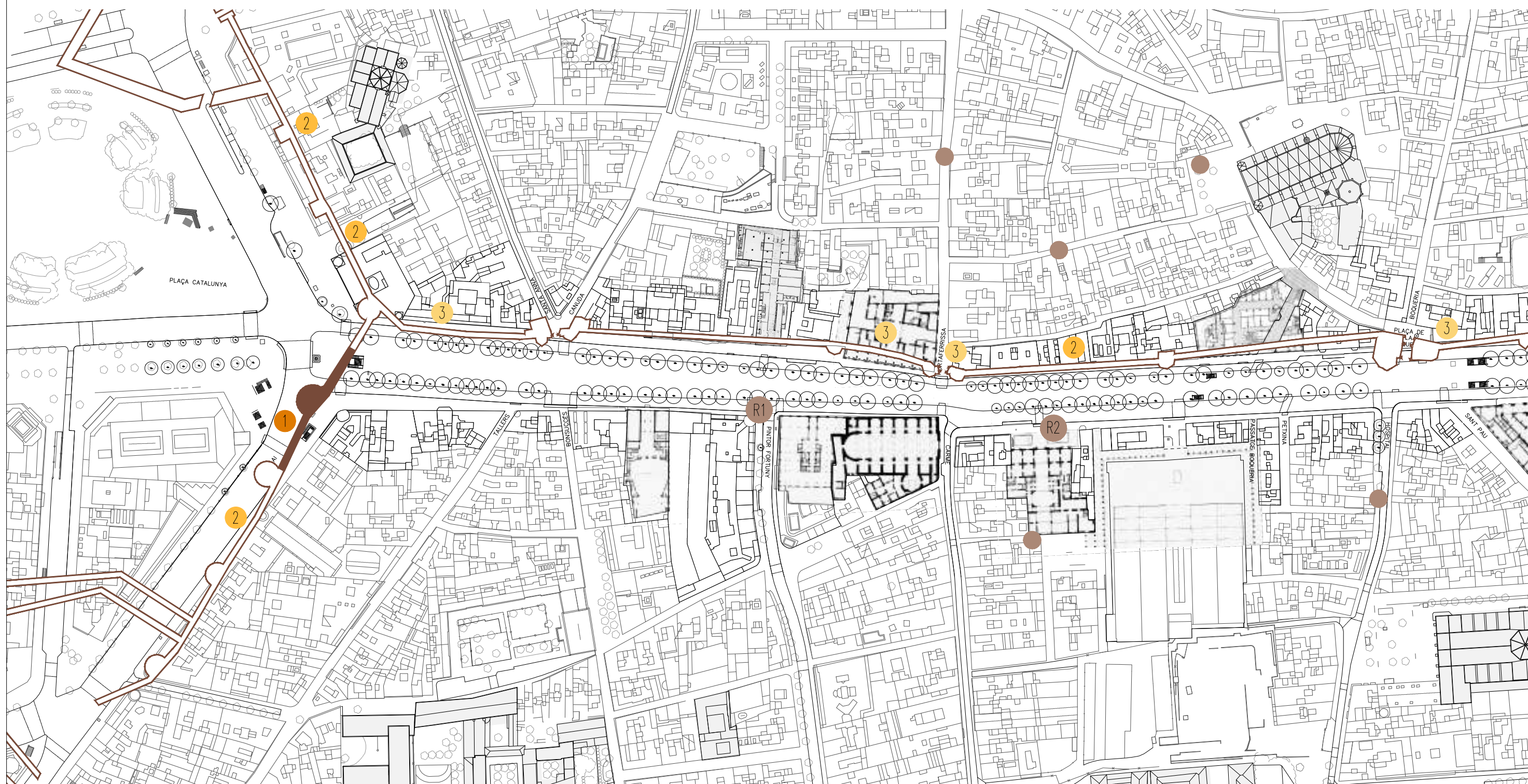


## **BLOC 2:**

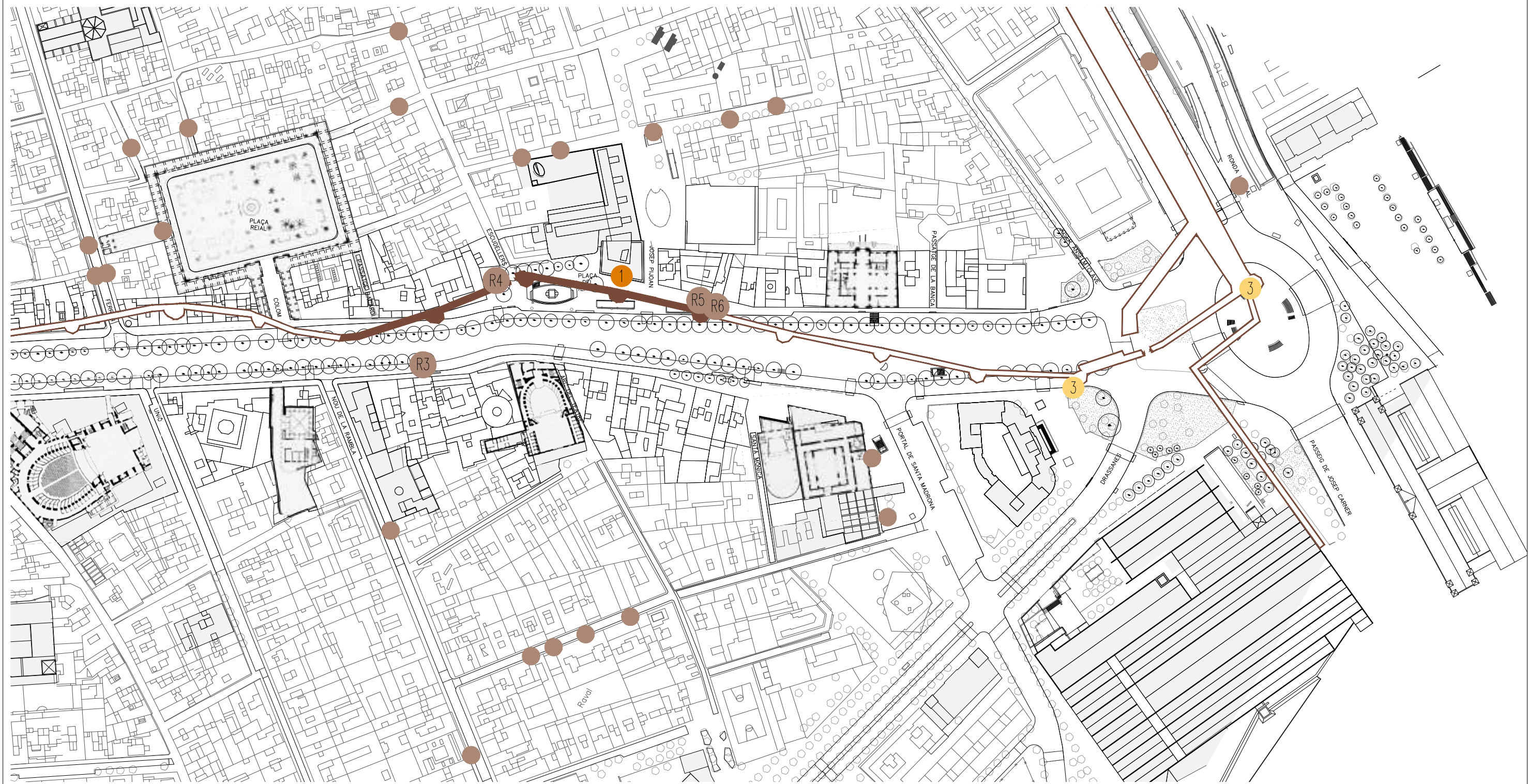
# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**



## A. Anàlisi morfologia física



- LLEGGENDA ARQUEOLOGIA**
- 1 La muralla com a resta arqueològica visible
  - 2 La muralla documentada i protegida
  - 3 La muralla documentada i eliminada
  - R0 Refugis



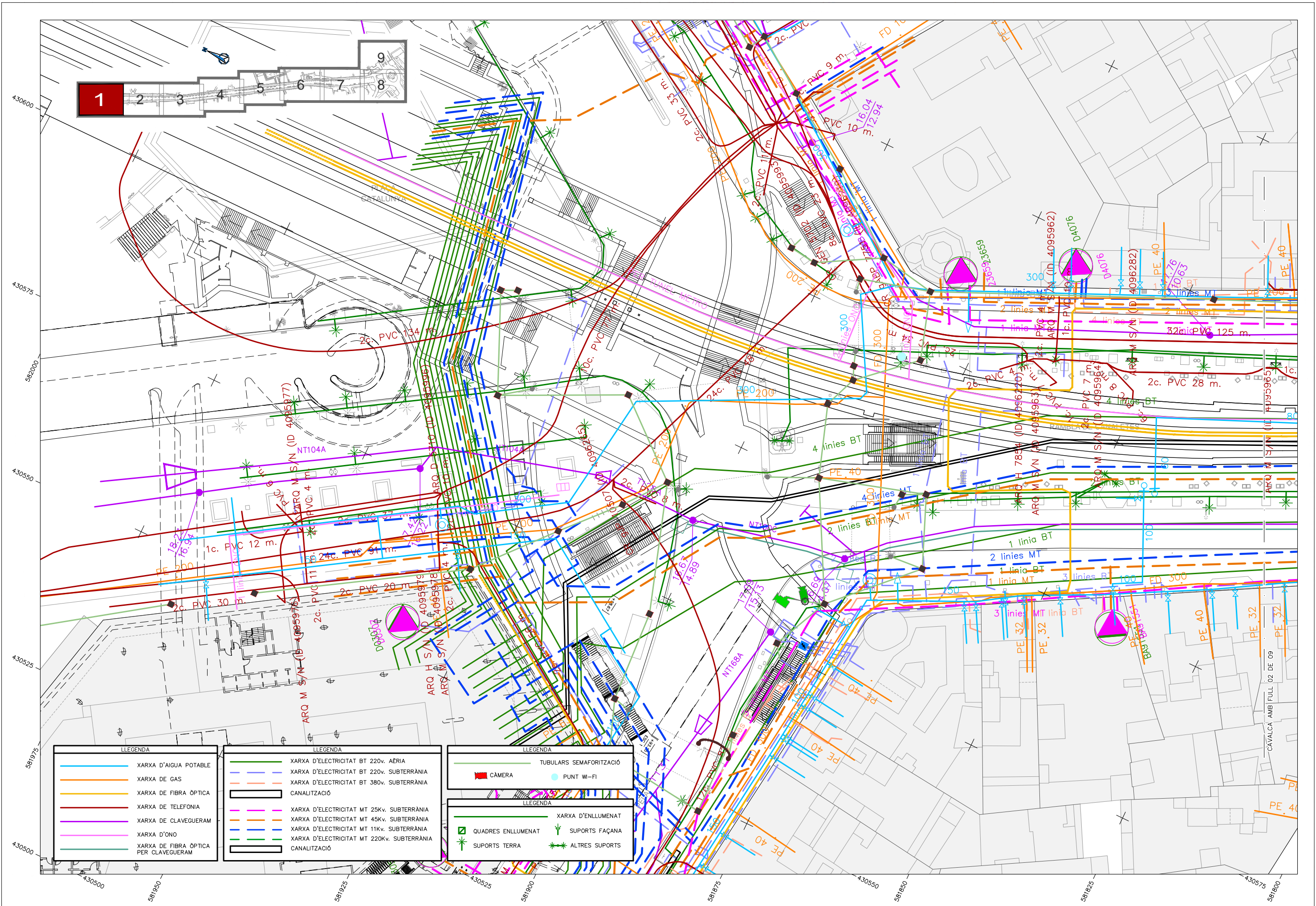
- LLEGENDA ARQUEOLOGIA**
- 1 La muralla com a resta arqueològica visible
  - 2 La muralla documentada i protegida
  - 3 La muralla documentada i eliminada
  - R0 Refugis



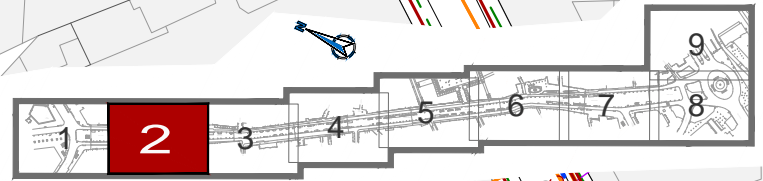
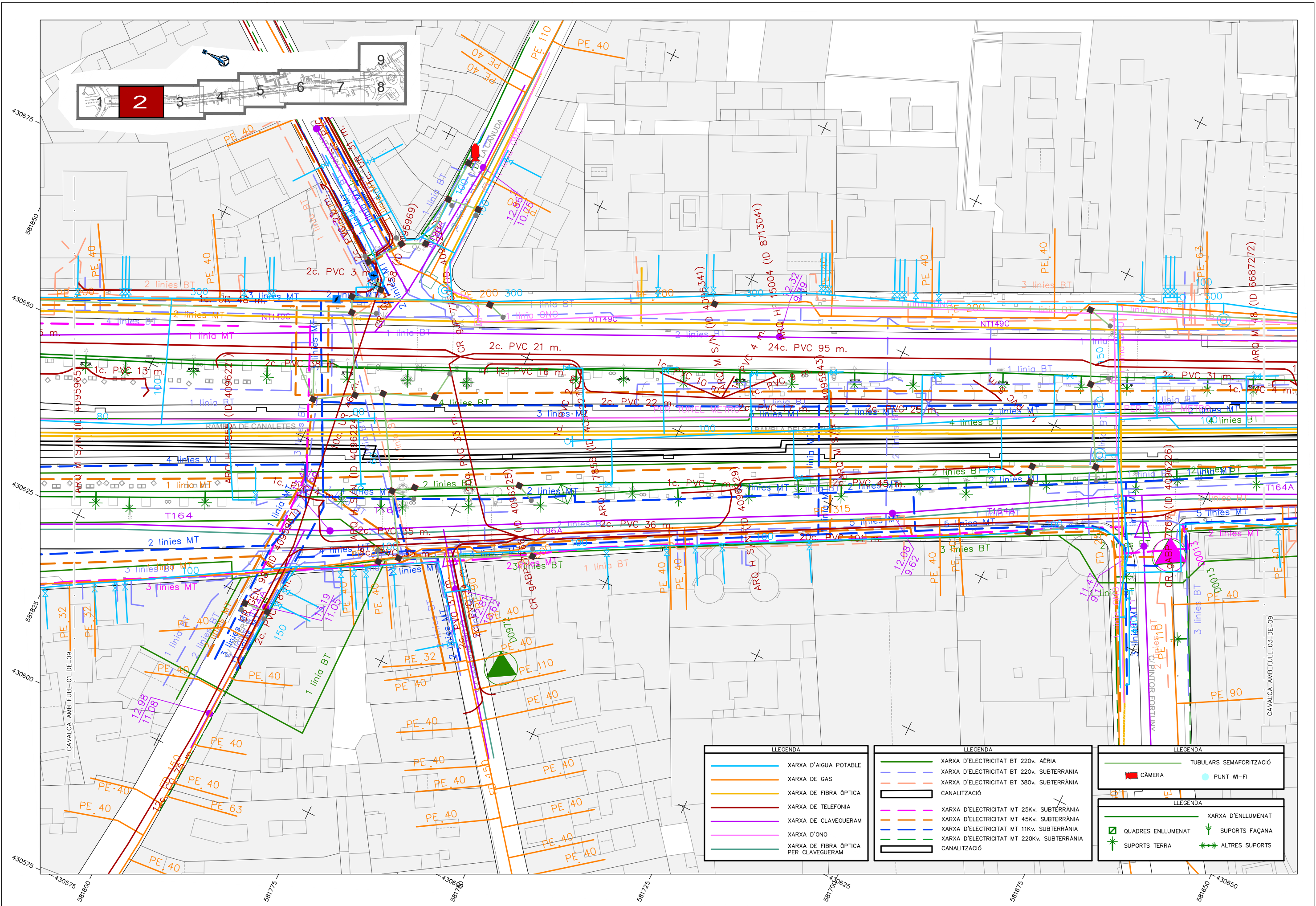
## **BLOC 2:**

# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

## B. Anàlisi morfologia del subsòl



LLEGGENDA		LLEGGENDA		LLEGGENDA	
	XARXA D'AIGUA POTABLE		XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. AÈRIA		CÀMERA
	XARXA DE GAS		XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. SUBTERRÀNIA		PUNT WI-FI
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA		XARXA D'ELECTRICITAT BT 380v. SUBTERRÀNIA		CANALITZACIÓ
	XARXA DE TELEFONIA		XARXA D'ELECTRICITAT MT 25kv. SUBTERRÀNIA		QUADRES ENLLUMENAT
	XARXA DE CLAVEGUERAM		XARXA D'ELECTRICITAT MT 45kv. SUBTERRÀNIA		SUPORTS FAÇANA
	XARXA D'ÒNO		XARXA D'ELECTRICITAT MT 11kv. SUBTERRÀNIA		SUPORTS TERRA
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM		XARXA D'ELECTRICITAT MT 220kv. SUBTERRÀNIA		ALTRES SUPORTS
	CANALITZACIÓ		CANALITZACIÓ		



LLEGGENDA

	XARXA D'AIGUA POTABLE
	XARXA DE GAS
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA
	XARXA DE TELEFONIA
	XARXA DE CLAVEGUERAM
	XARXA D'ONO
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

LLEGGENDA

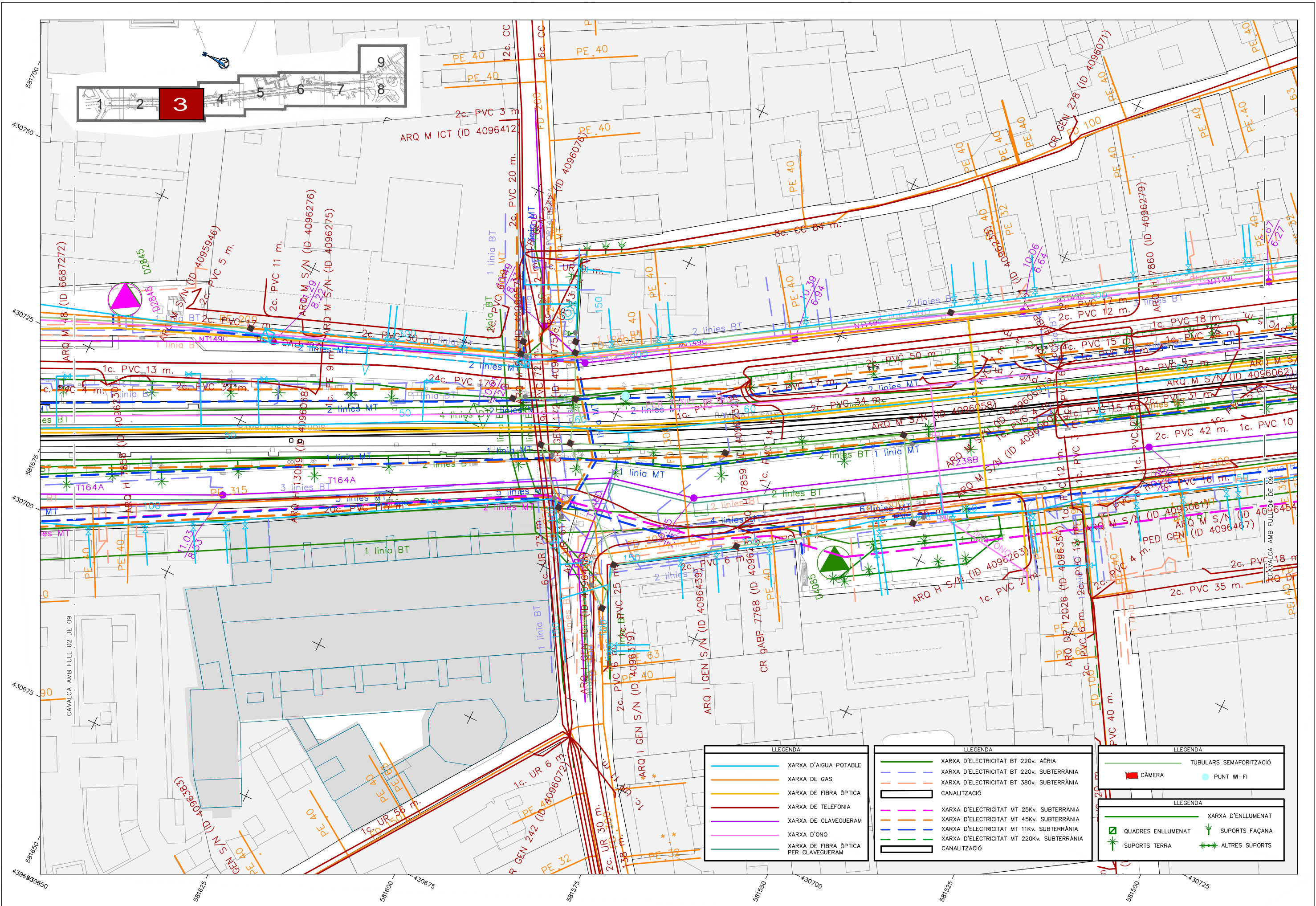
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. AÈRIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 380v. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 25kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ

LLEGGENDA

	TUBULARS SEMAFORTITZACIÓ
	CAMERA
	PUNT WI-FI

LLEGGENDA

	XARXA D'ENLLUMENAT
	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS FAÇANA
	SUPORTS TERRA
	ALTRES SUPORTS



LLEGGENDA

	XARXA D'AIGUA POTABLE
	XARXA DE GAS
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA
	XARXA DE TELEFONIA
	XARXA DE CLAVEGUERAM
	XARXA D'ONO
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

LLEGGENDA

	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. AÈRIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 380v. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 25kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ

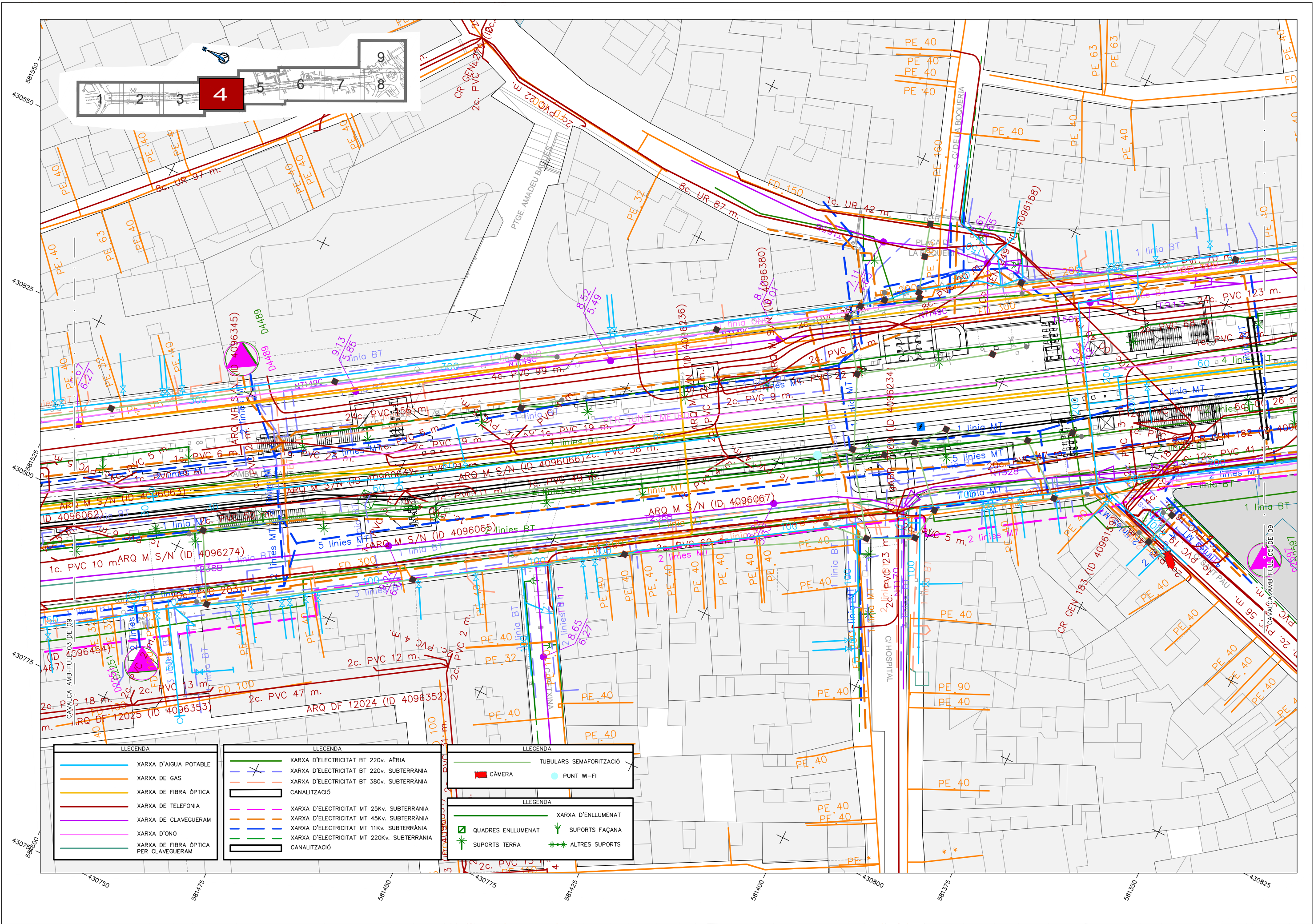
LLEGGENDA

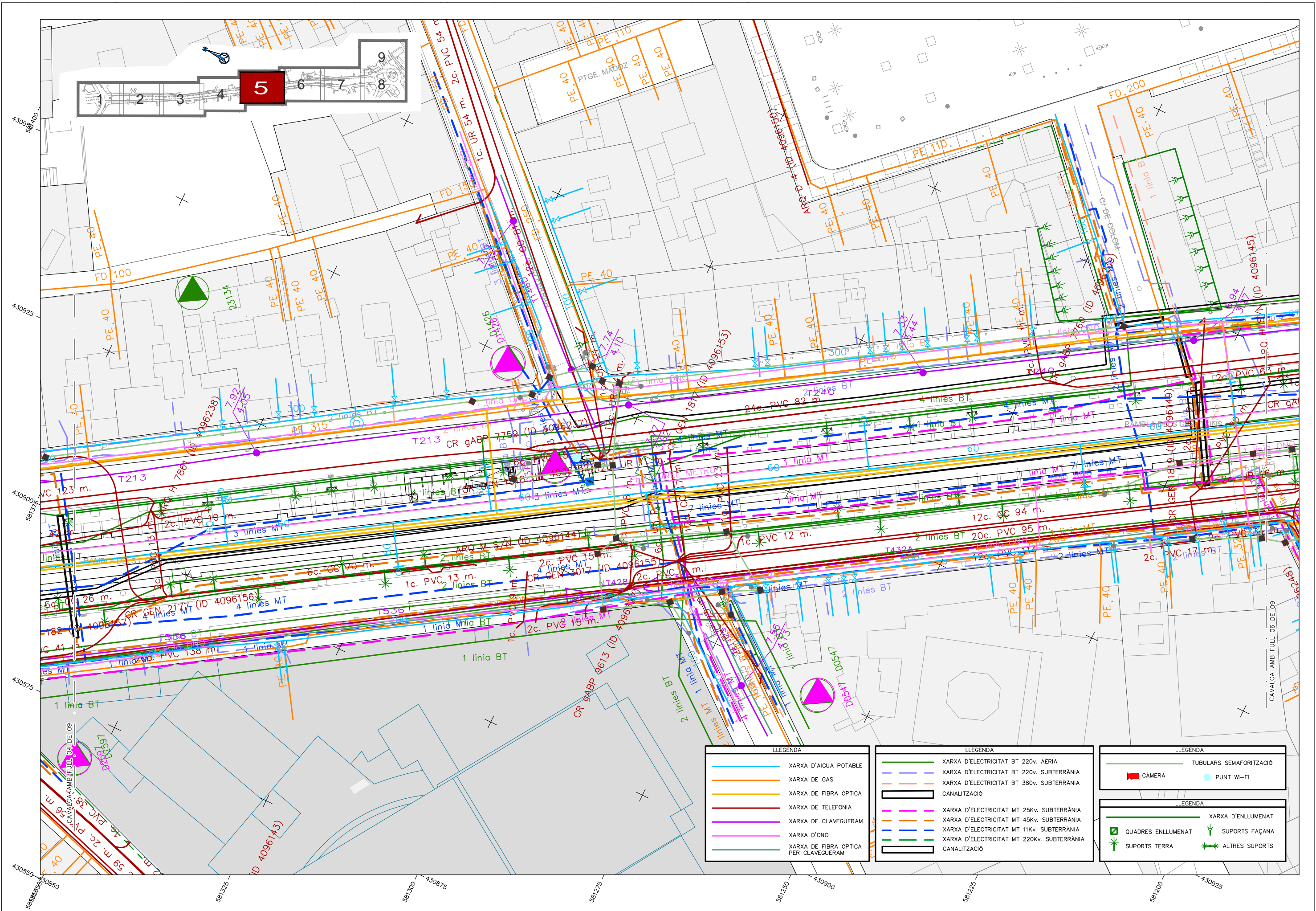
	CAMERA
	PUNT WI-FI

LLEGGENDA

	XARXA D'ENLLUMENAT
	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS FAÇANA
	SUPORTS TERRA
	ALTRES SUPORTS







**LLEENDA**

	XARXA D'AIGUA POTABLE
	XARXA DE GAS
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA
	XARXA DE TELEFONIA
	XARXA DE CLAVEGUERAM
	XARXA D'ONO
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

**LLEENDA**

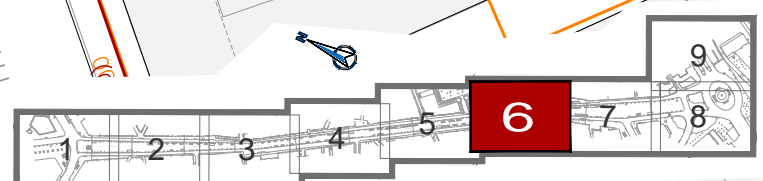
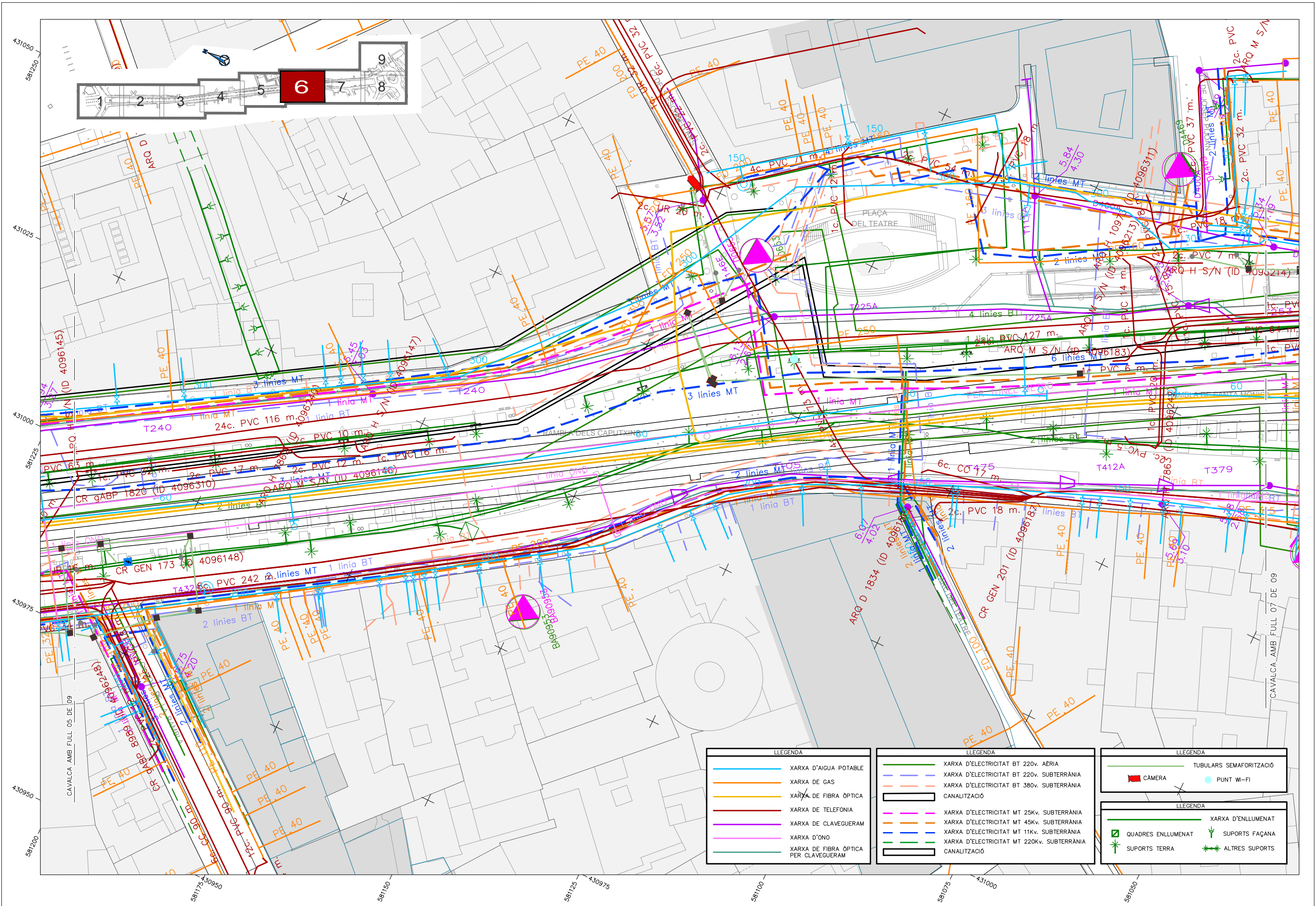
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. AERIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. SUBTERRANIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 380v. SUBTERRANIA
	CANALITZACIÓ
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 25kv. SUBTERRANIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 45kv. SUBTERRANIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 11kv. SUBTERRANIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 220kv. SUBTERRANIA
	CANALITZACIÓ

**LLEENDA**

	TUBULARS SEMAFORTIFICACIÓ
	CÀMERA
	PUNT WI-FI

**LLEENDA**

	XARXA D'ENLLUMENAT
	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS FAÇANA
	SUPORTS TERRA
	ALTRES SUPORTS



LLEGGENDA

	XARXA D'AIGUA POTABLE
	XARXA DE GAS
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA
	XARXA DE TELEFONIA
	XARXA DE CLAVEGUERAM
	XARXA D'ONO
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

LLEGGENDA

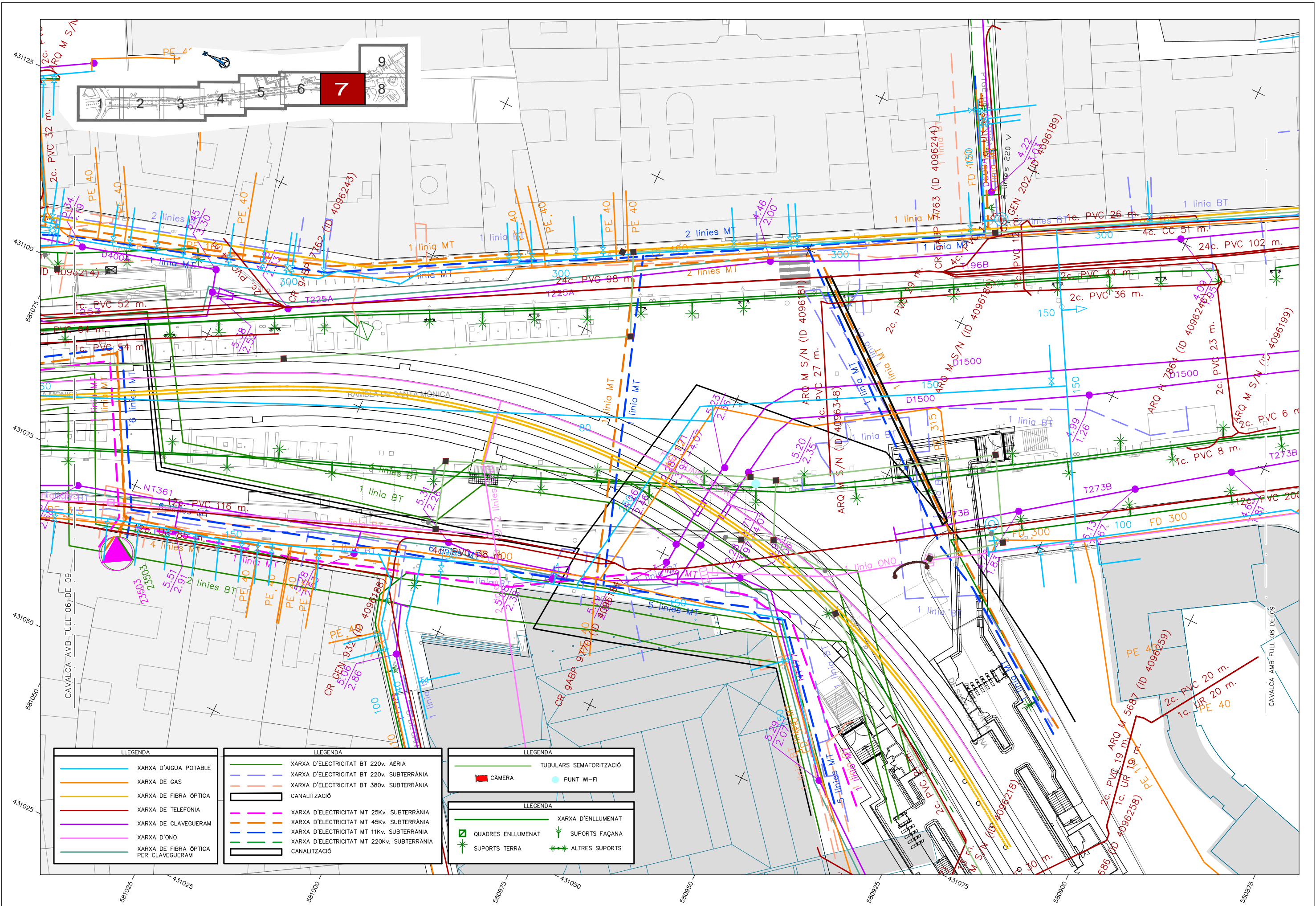
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. AÈRIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 380v. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 25kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ

LLEGGENDA

	TUBULARS SEMAFORTITZACIÓ
	CAMERA
	PUNT WI-FI

LLEGGENDA

	XARXA D'ENLLUMENAT
	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS FAÇANA
	SUPORTS TERRA
	ALTRES SUPORTS



LLEGGENDA

	XARXA D'AIGUA POTABLE
	XARXA DE GAS
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA
	XARXA DE TELEFONIA
	XARXA DE CLAVEGUERAM
	XARXA D'ONO
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

LLEGGENDA

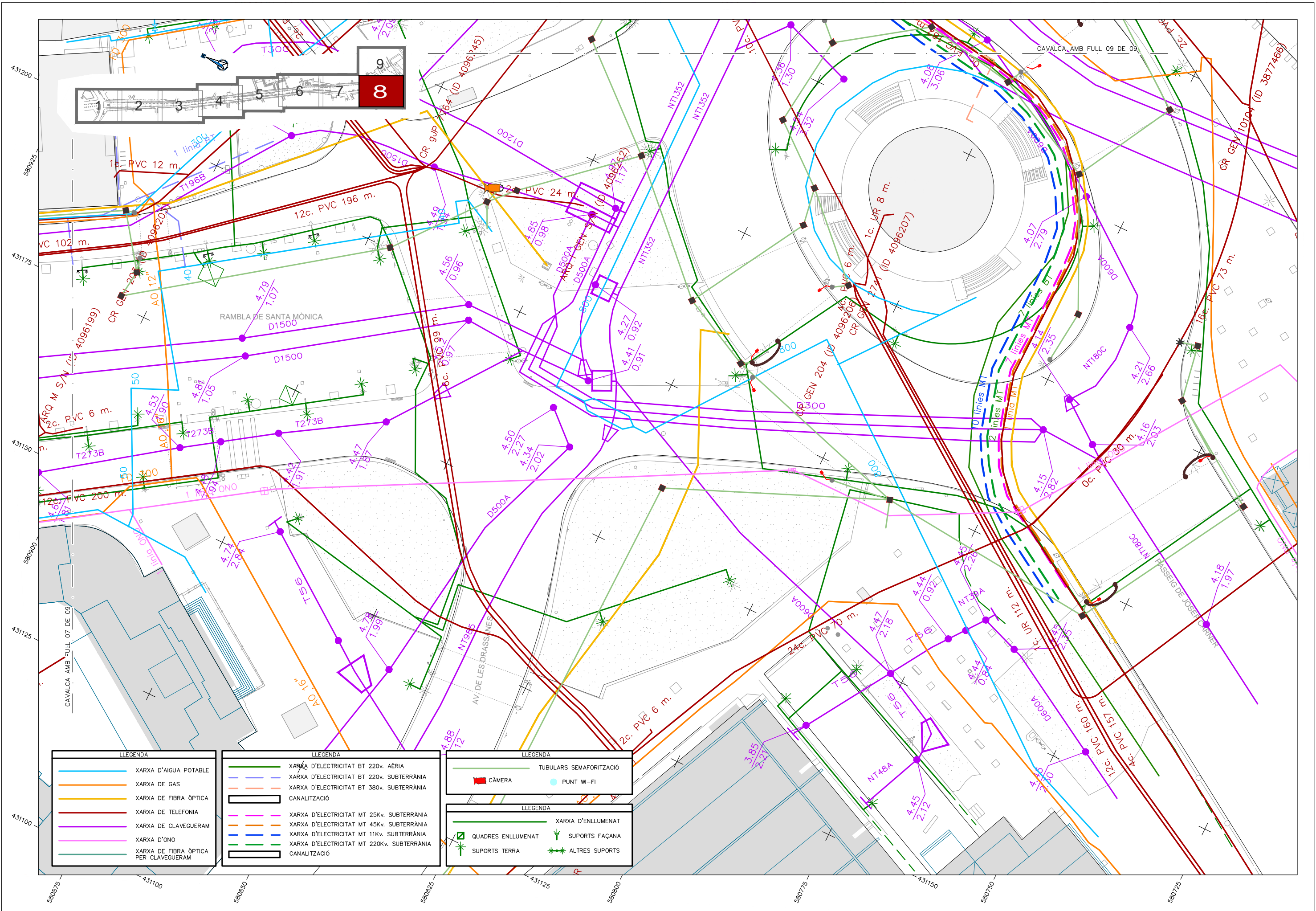
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. AÈRIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 380v. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 25kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ

LLEGGENDA

	TUBULARS SEMAFORTITZACIÓ
	CÀMERA
	PUNT WI-FI

LLEGGENDA

	XARXA D'ENLLUMENAT
	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS FAÇANA
	SUPORTS TERRA
	ALTRES SUPORTS



LLEGGENDA

	XARXA D'AIGUA POTABLE
	XARXA DE GAS
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA
	XARXA DE TELEFONIA
	XARXA DE CLAVEGUERAM
	XARXA D'ONO
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

LLEGGENDA

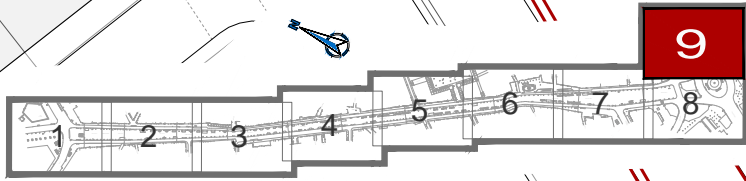
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. AÈRIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 380v. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 25kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ

LLEGGENDA

	CÀMERA
	PUNT WIFI

LLEGGENDA

	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS FAÇANA
	SUPORTS TERRA
	ALTRES SUPORTS

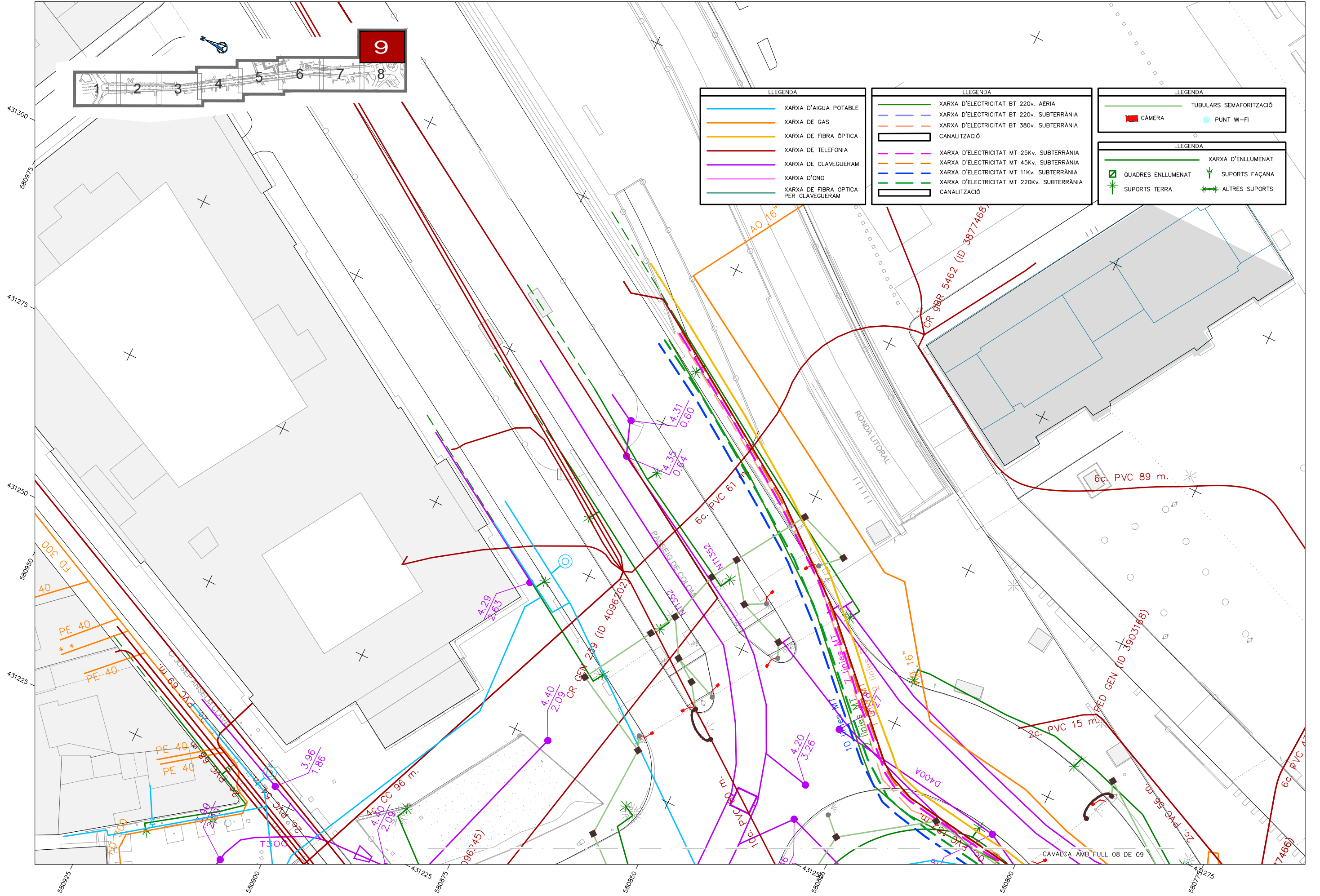


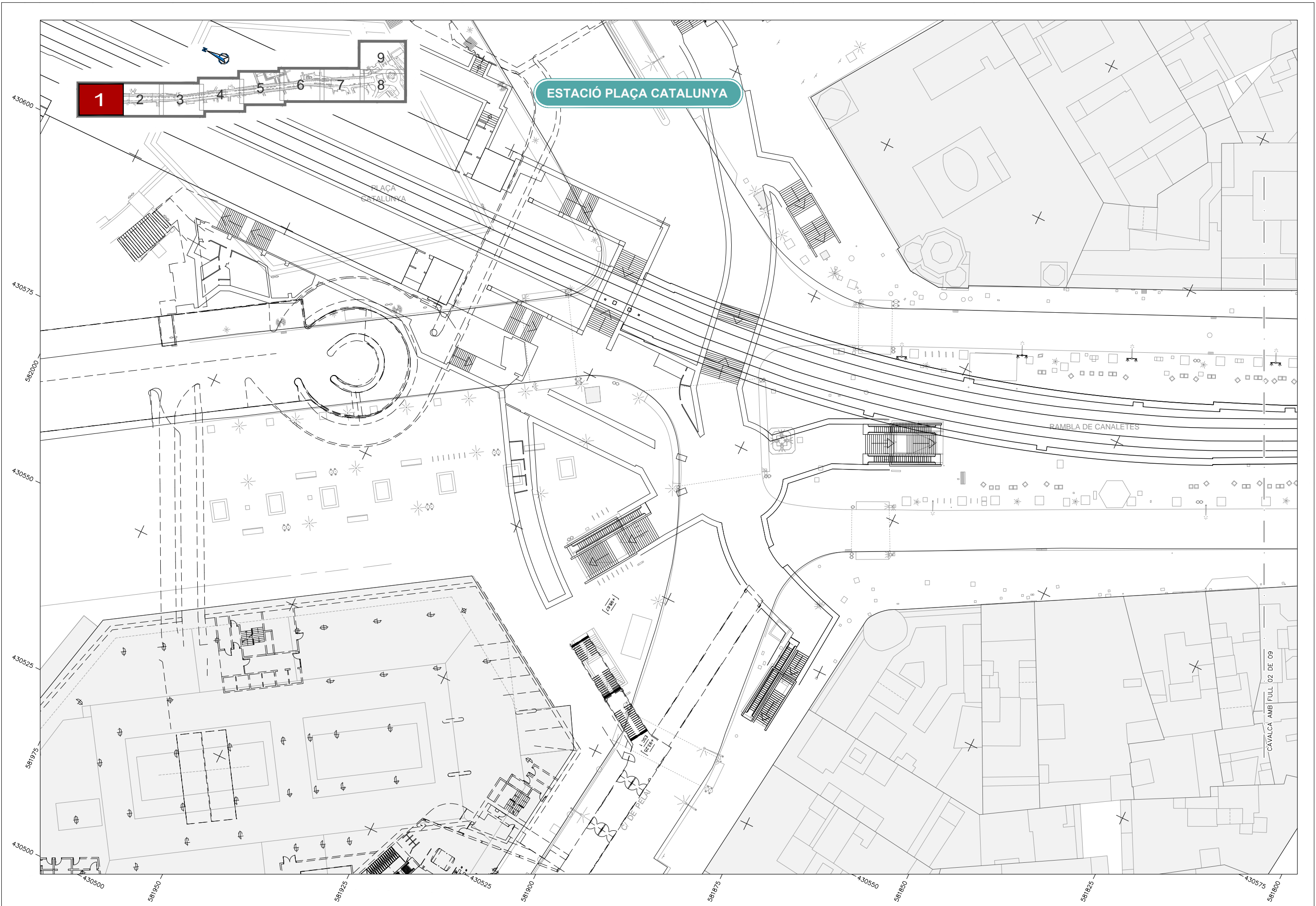
LLEGENDA	
	XARXA D'AIGUA POTABLE
	XARXA DE GAS
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA
	XARXA DE TELEFONIA
	XARXA DE CLAVEGUERAM
	XARXA D'ONO
	XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM

LLEGENDA	
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. AÈRIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 220v. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT BT 380v. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 25kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT MT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ

LLEGENDA	
	TUBULARS SEMAFORITZACIÓ
	CÀMERA
	PUNT W-FI

LLEGENDA	
	XARXA D'ENLLUMENAT
	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS TERRA
	SUPORTS FAÇANA
	ALTRES SUPORTS



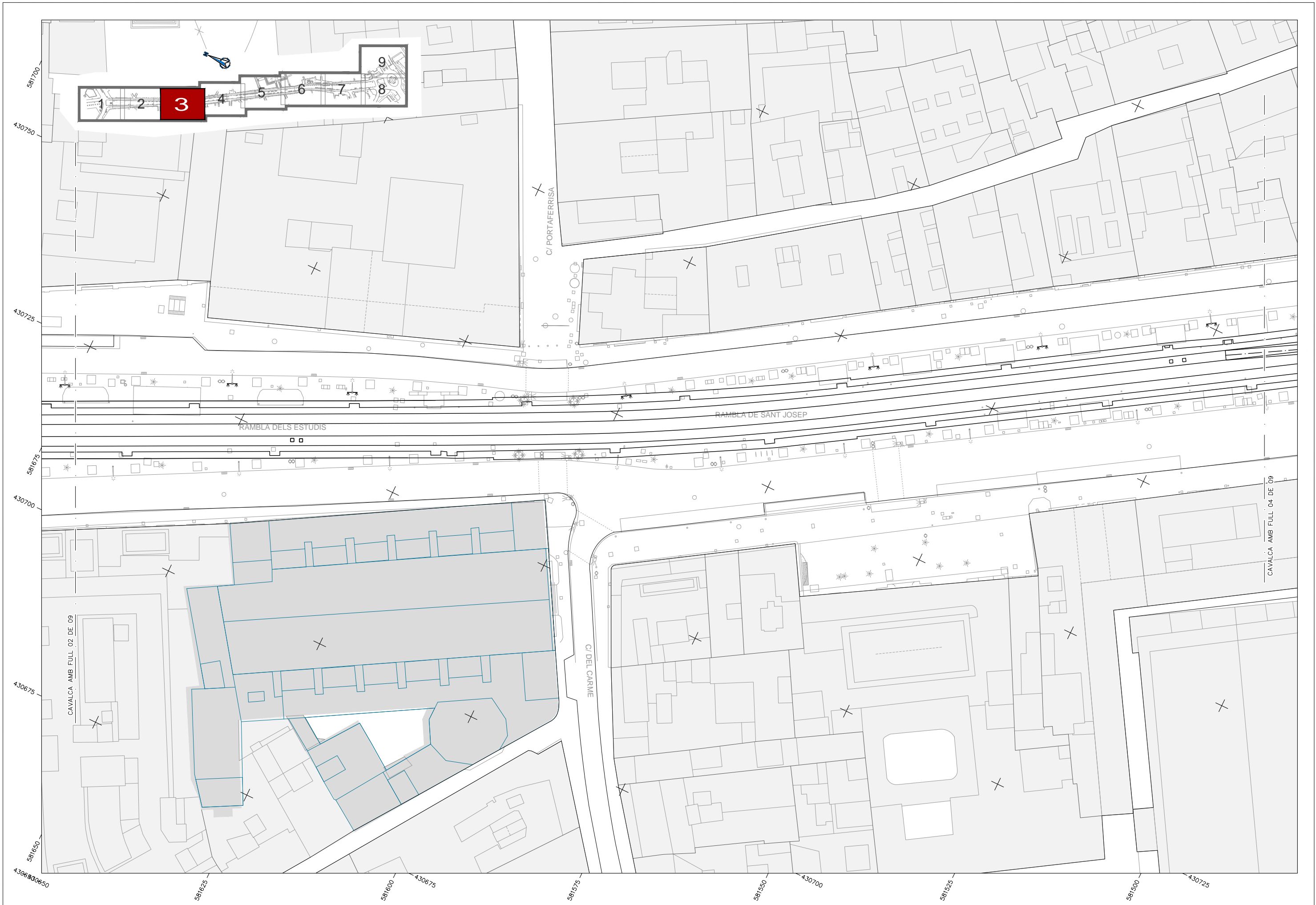


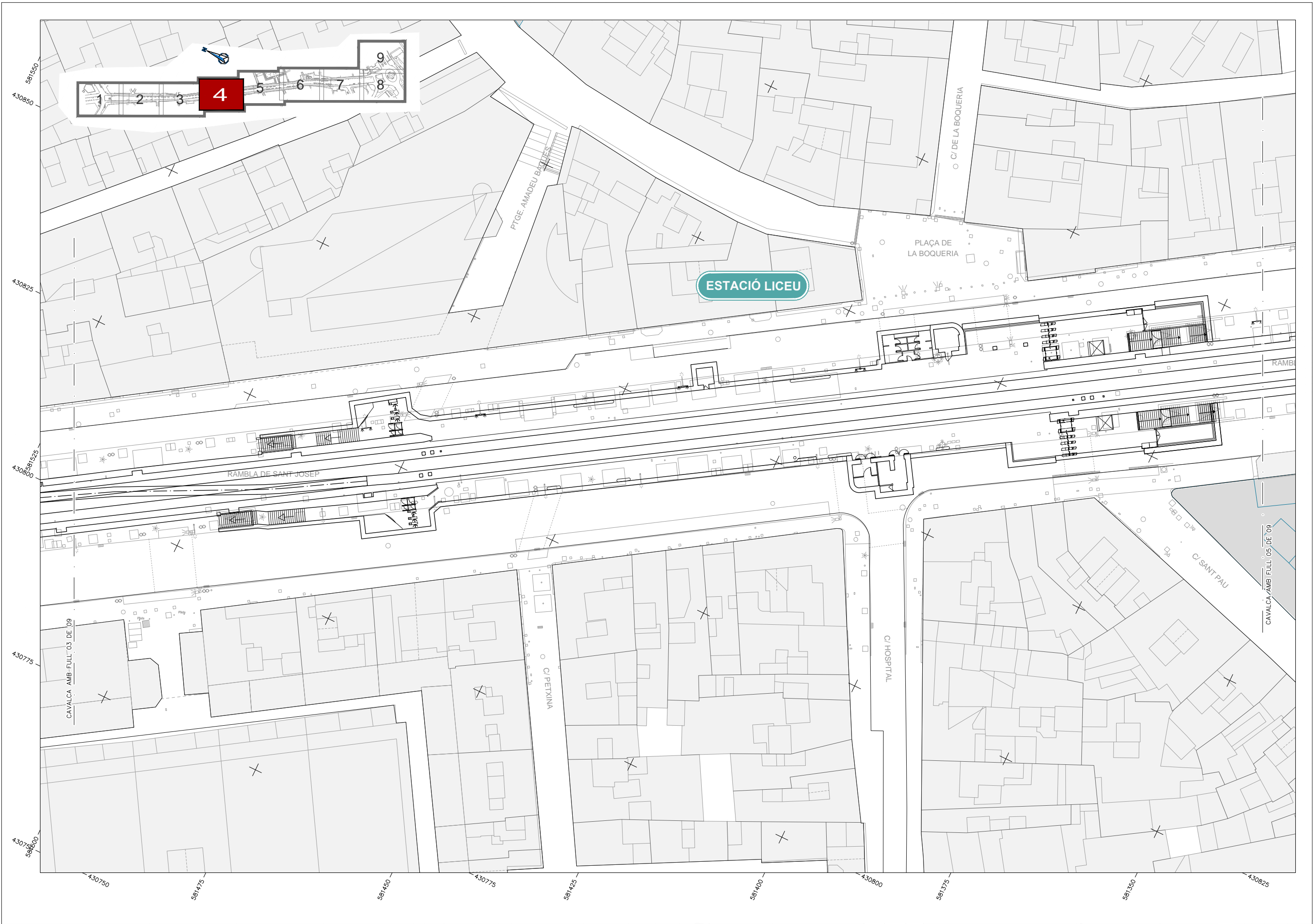
ESTACIÓ PLAÇA CATALUNYA

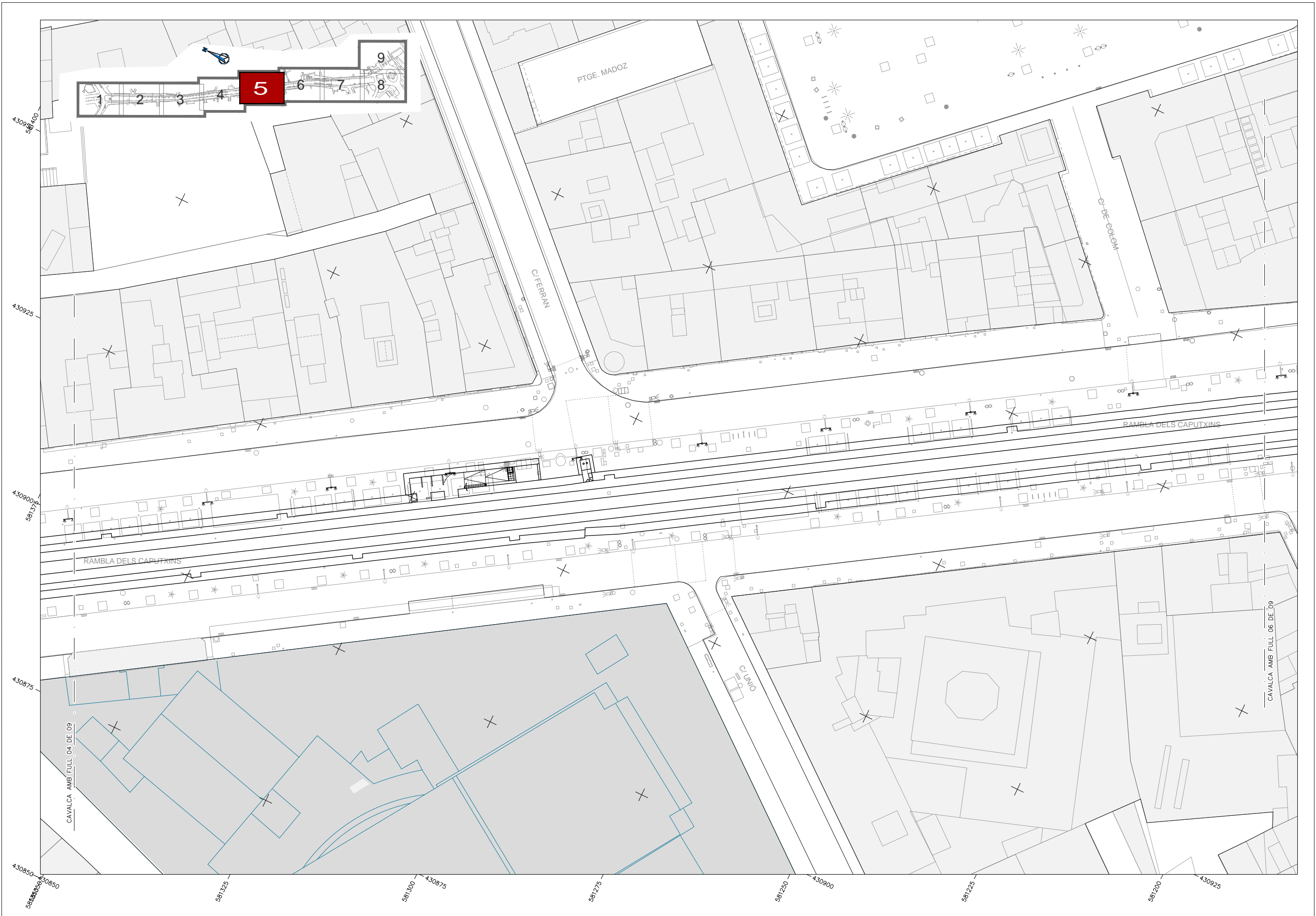


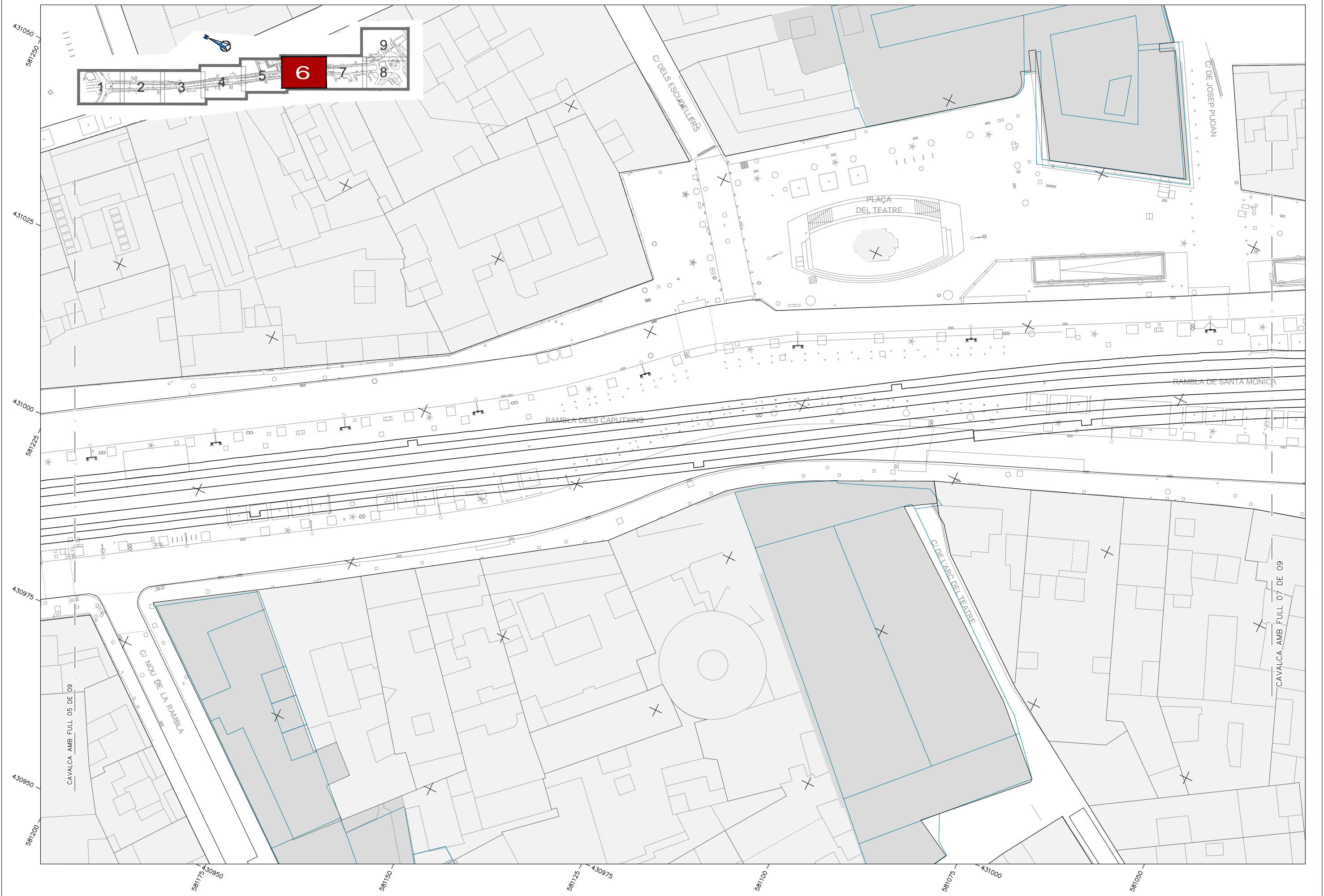


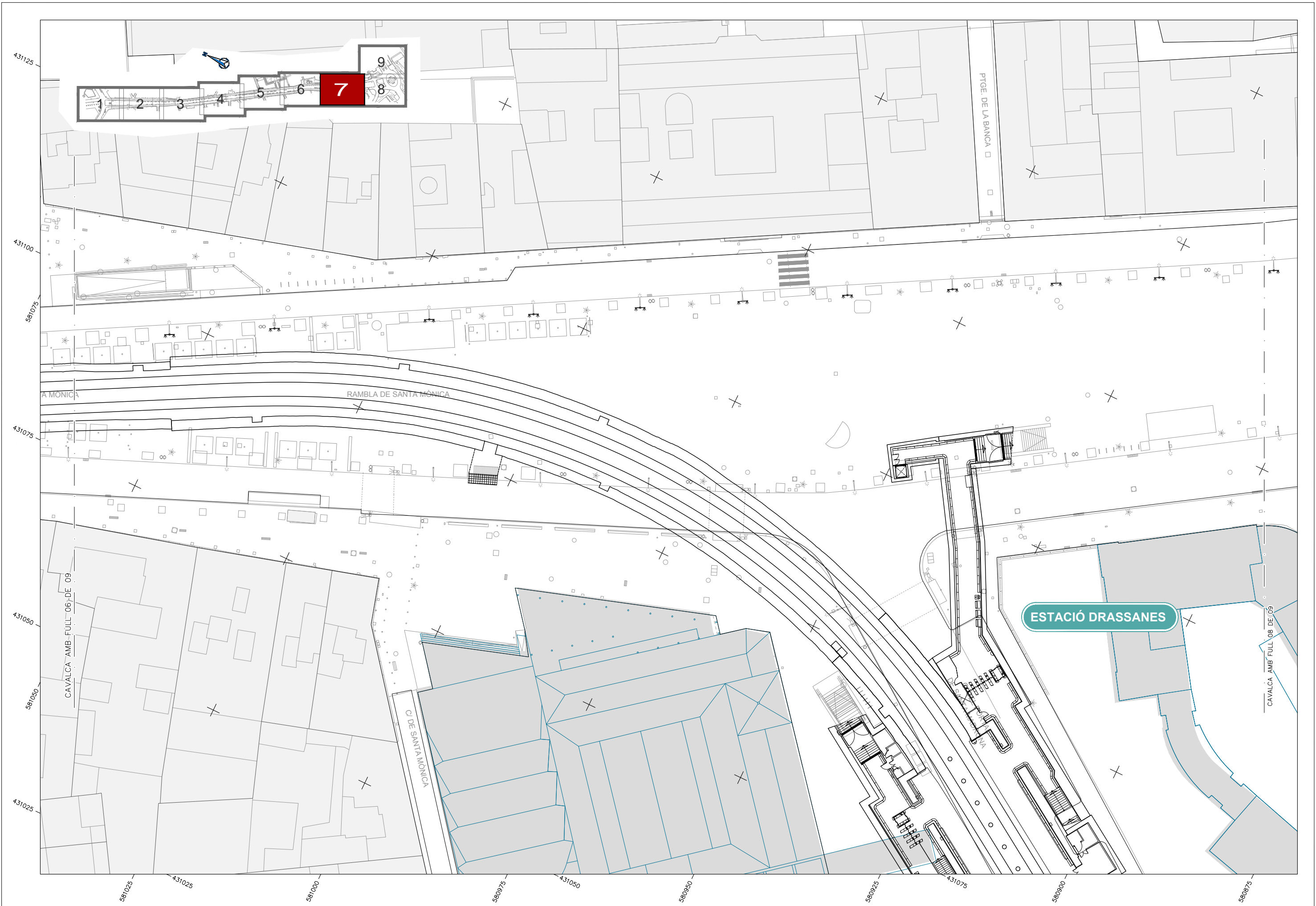


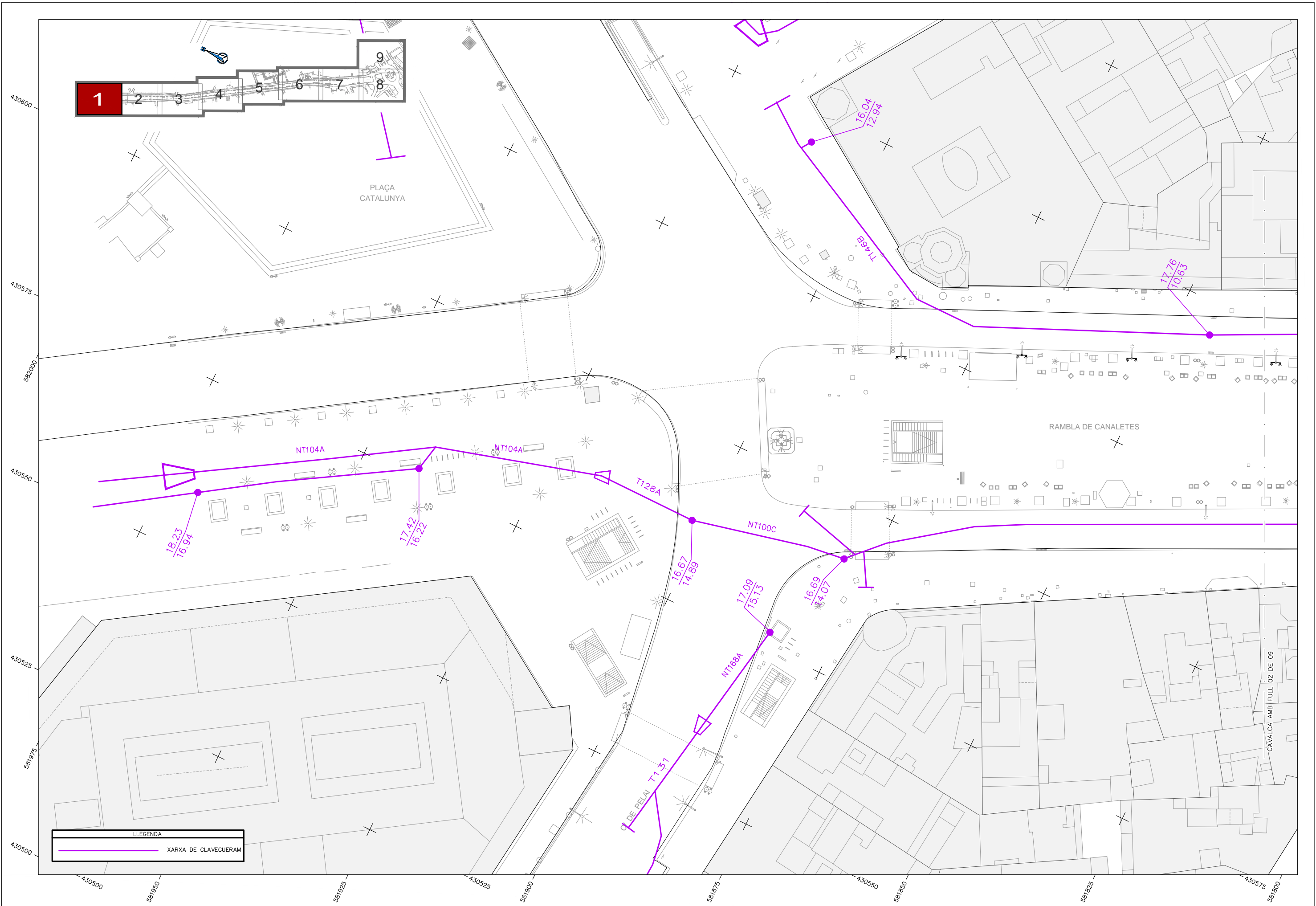


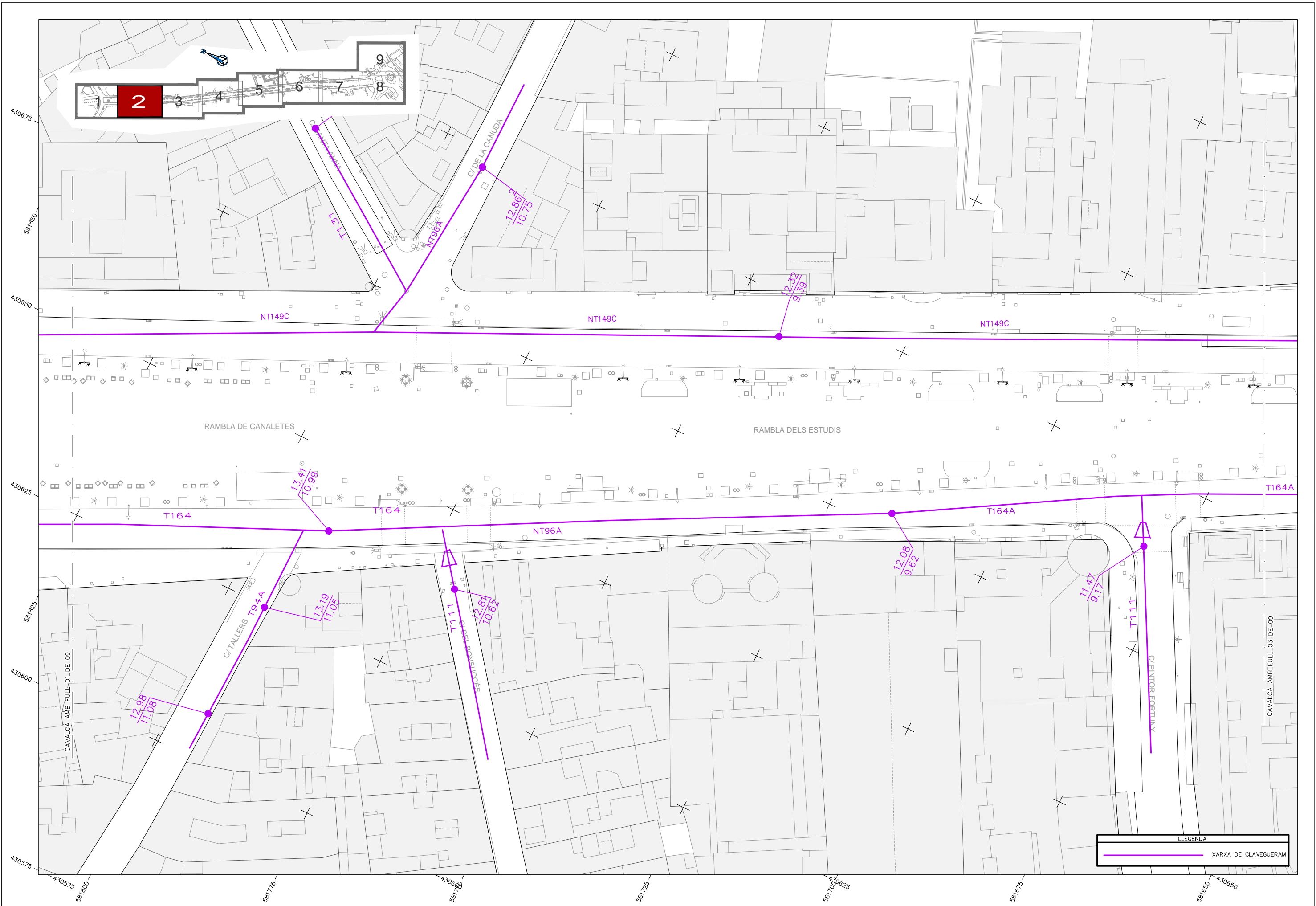


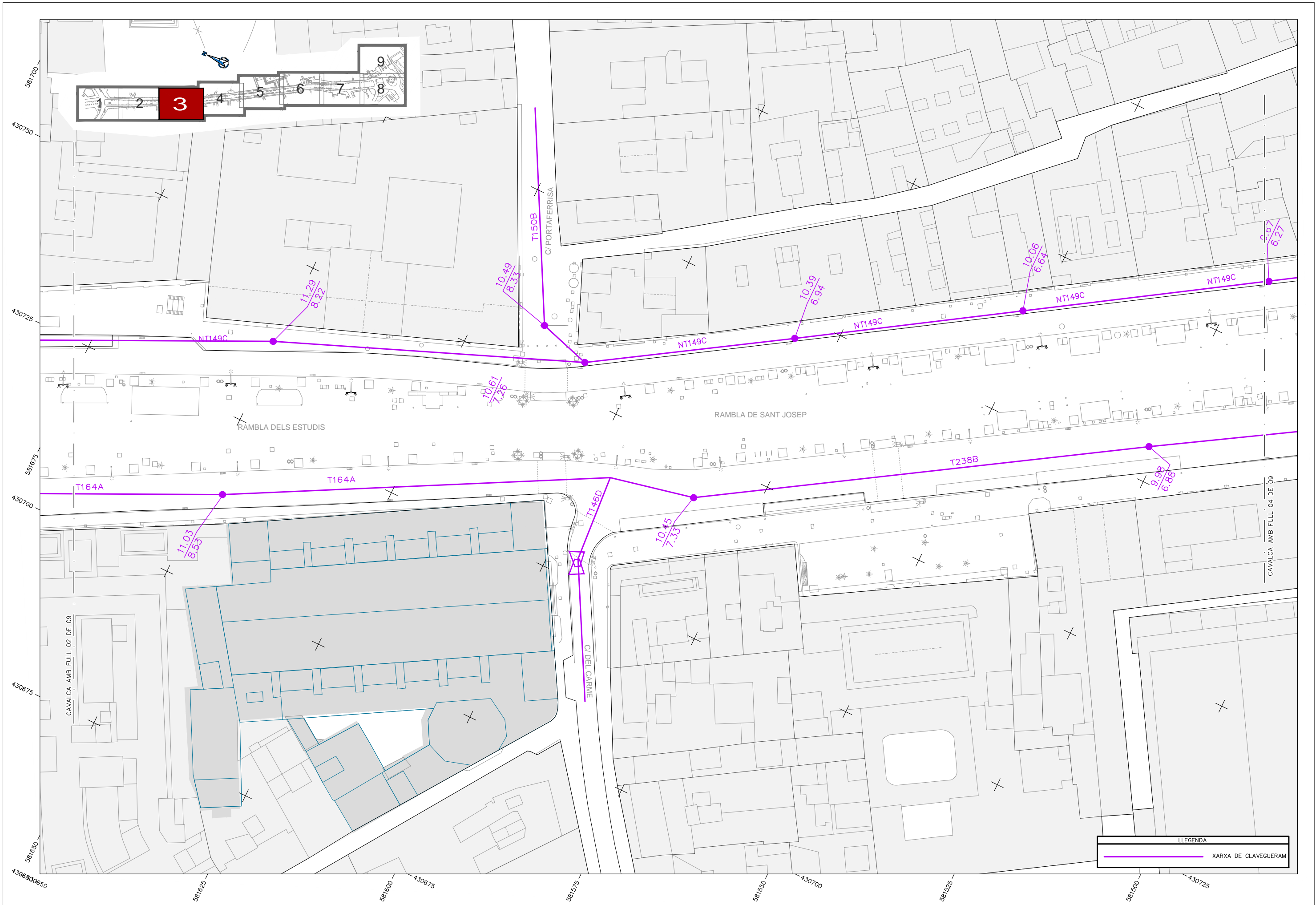




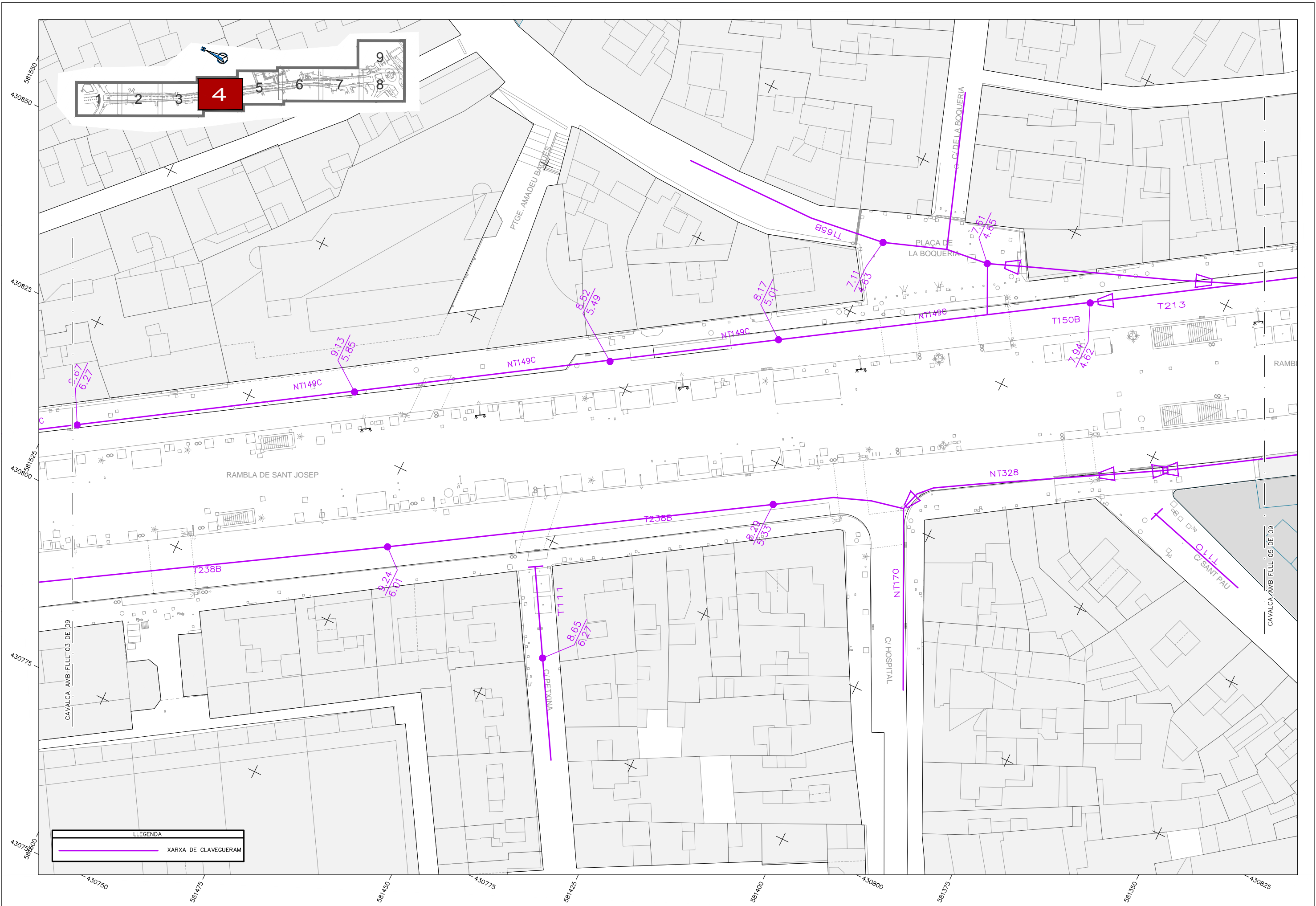


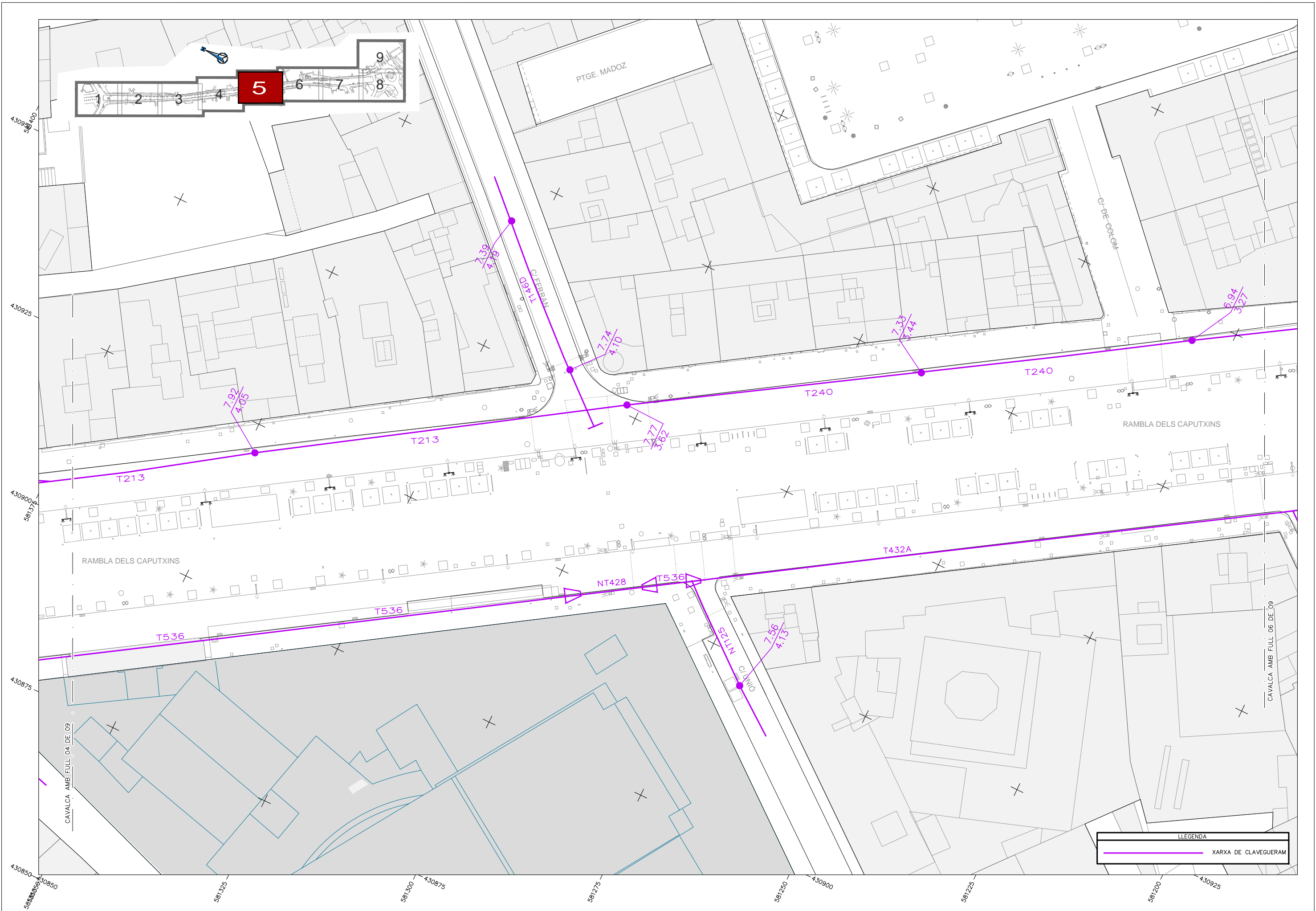


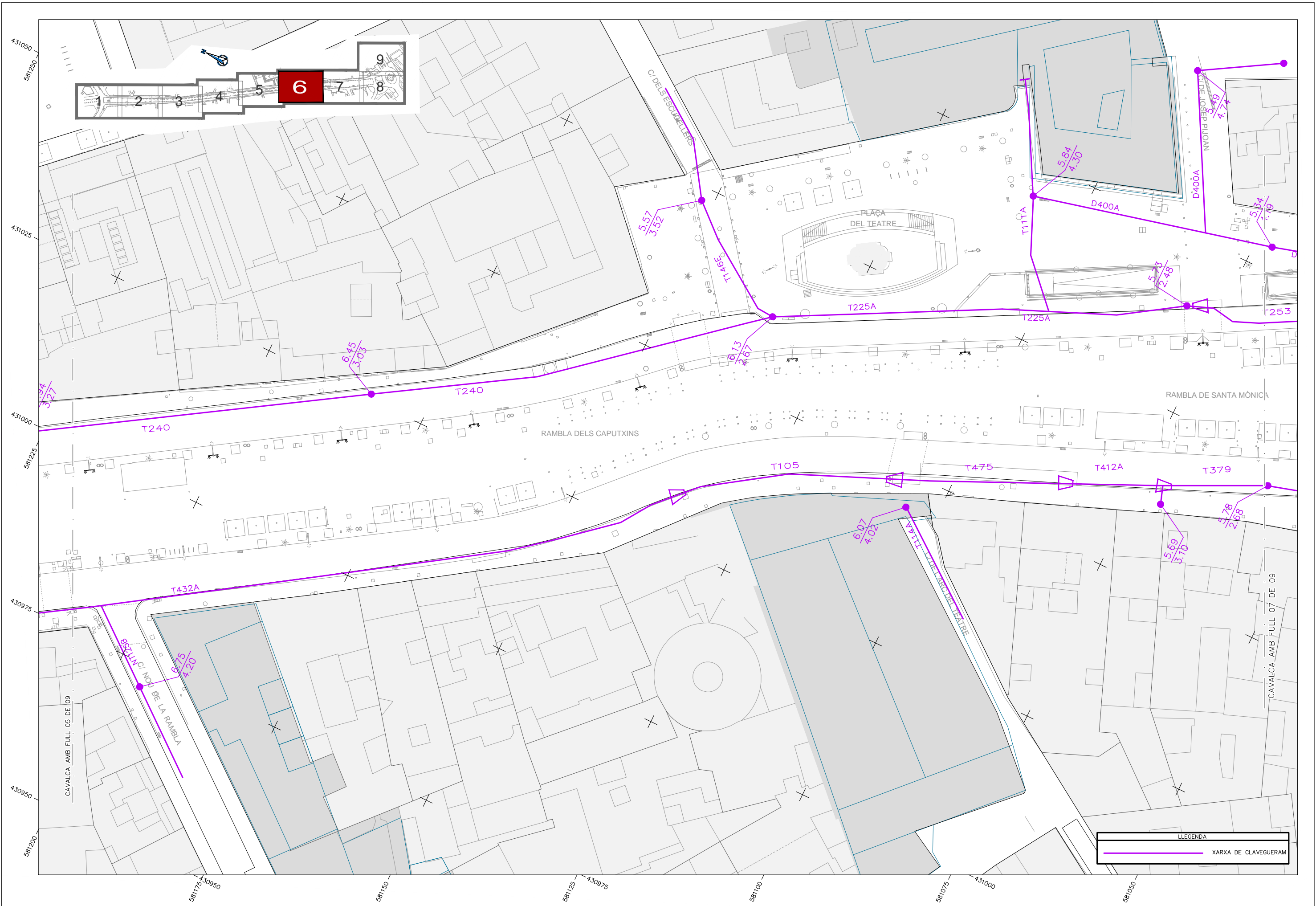


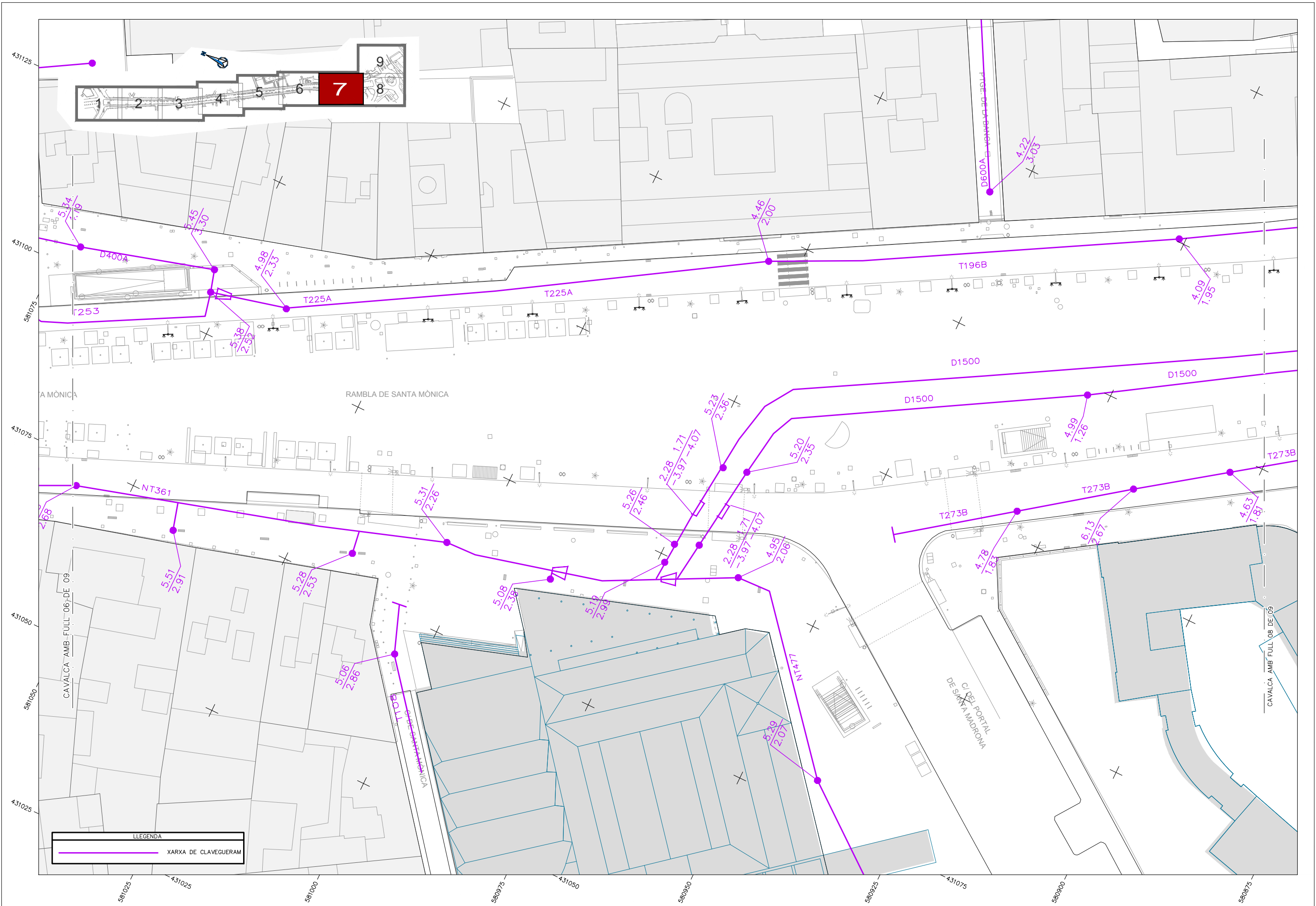


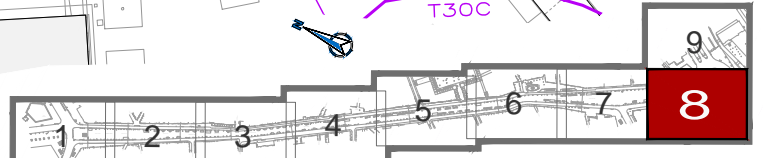
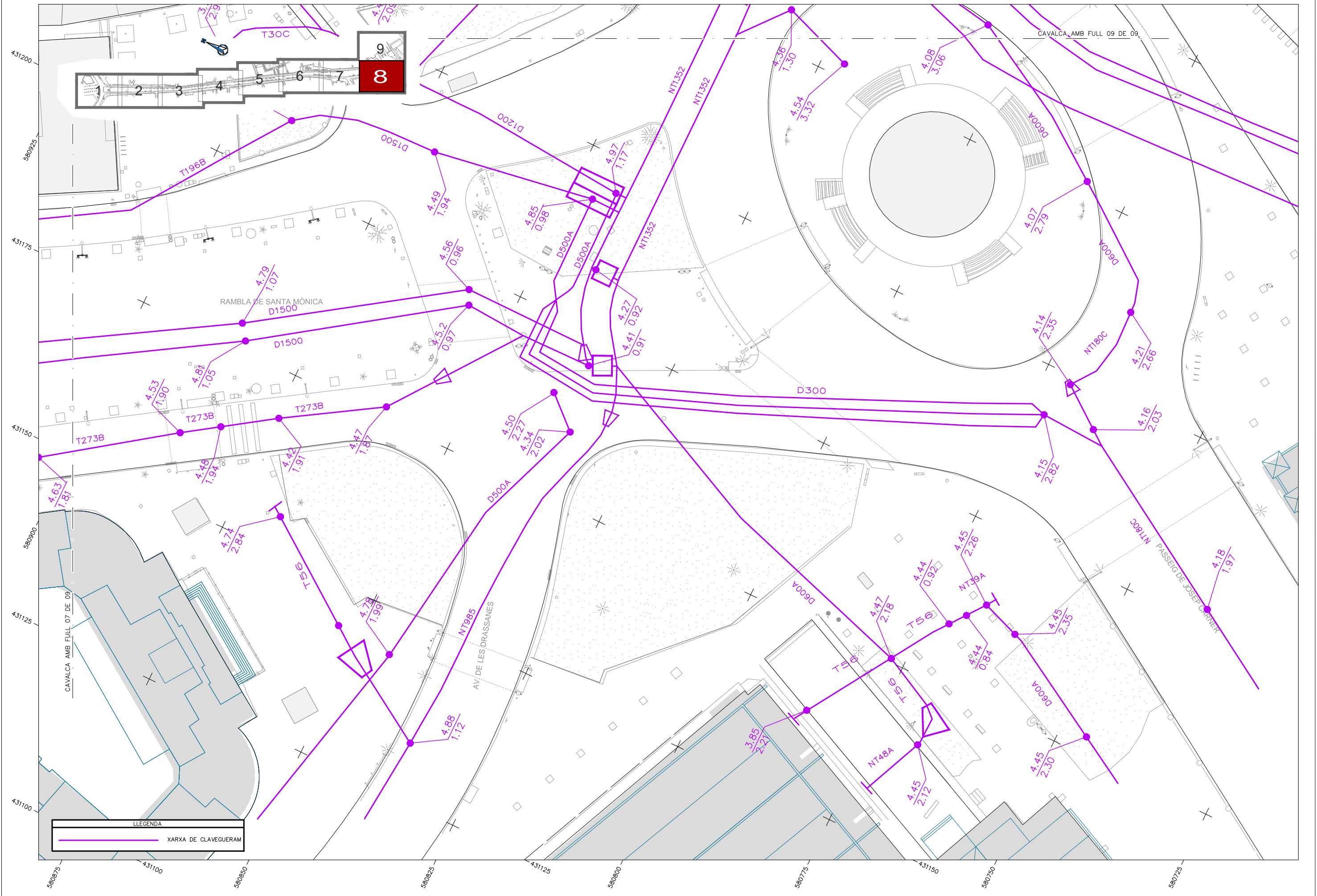




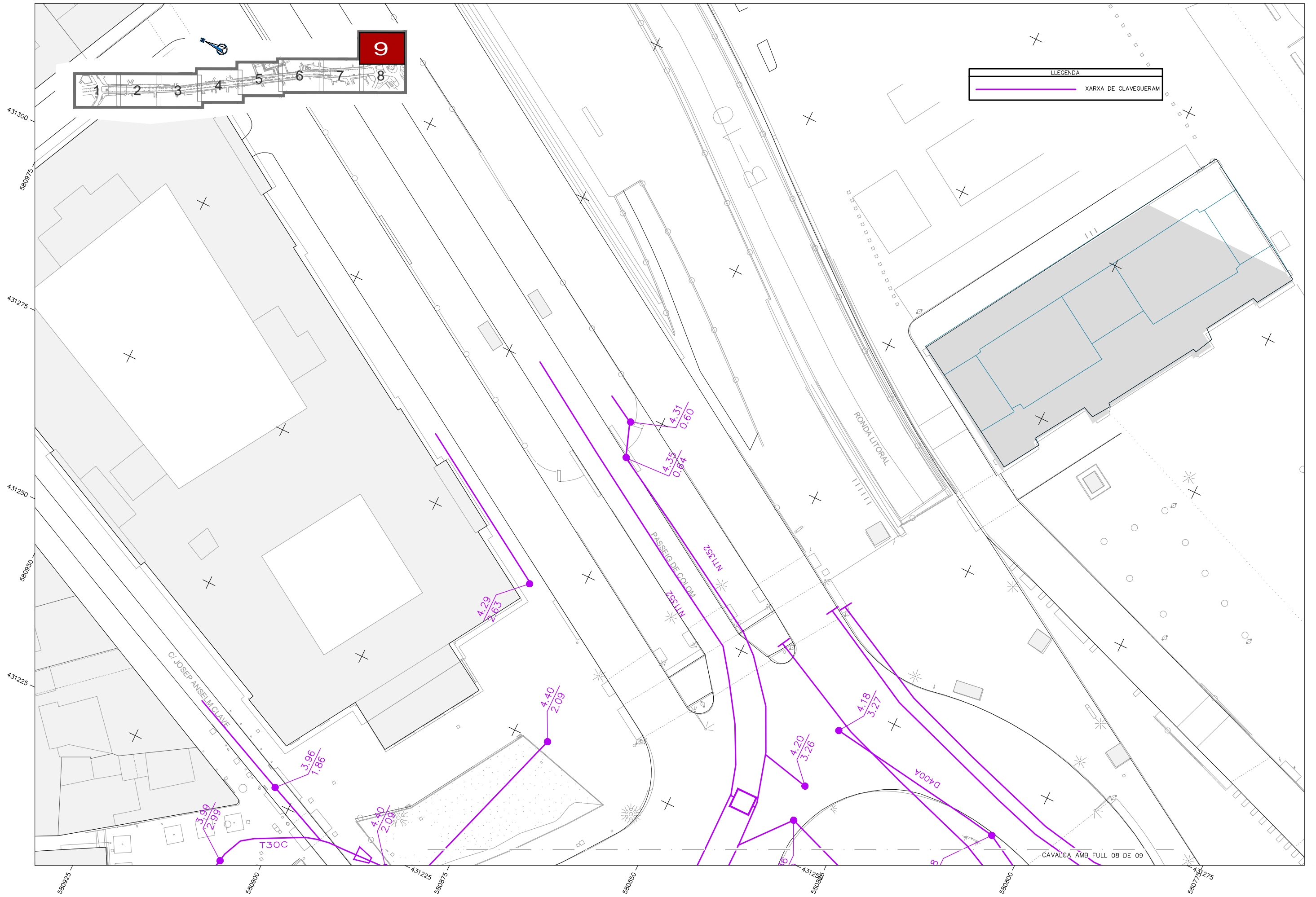
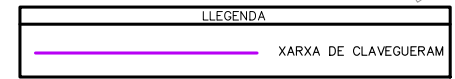
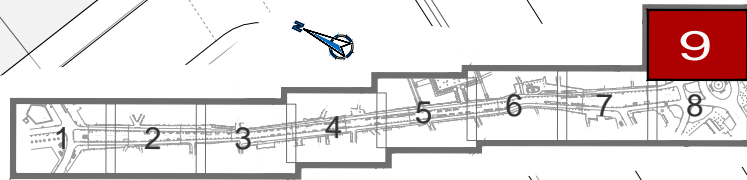


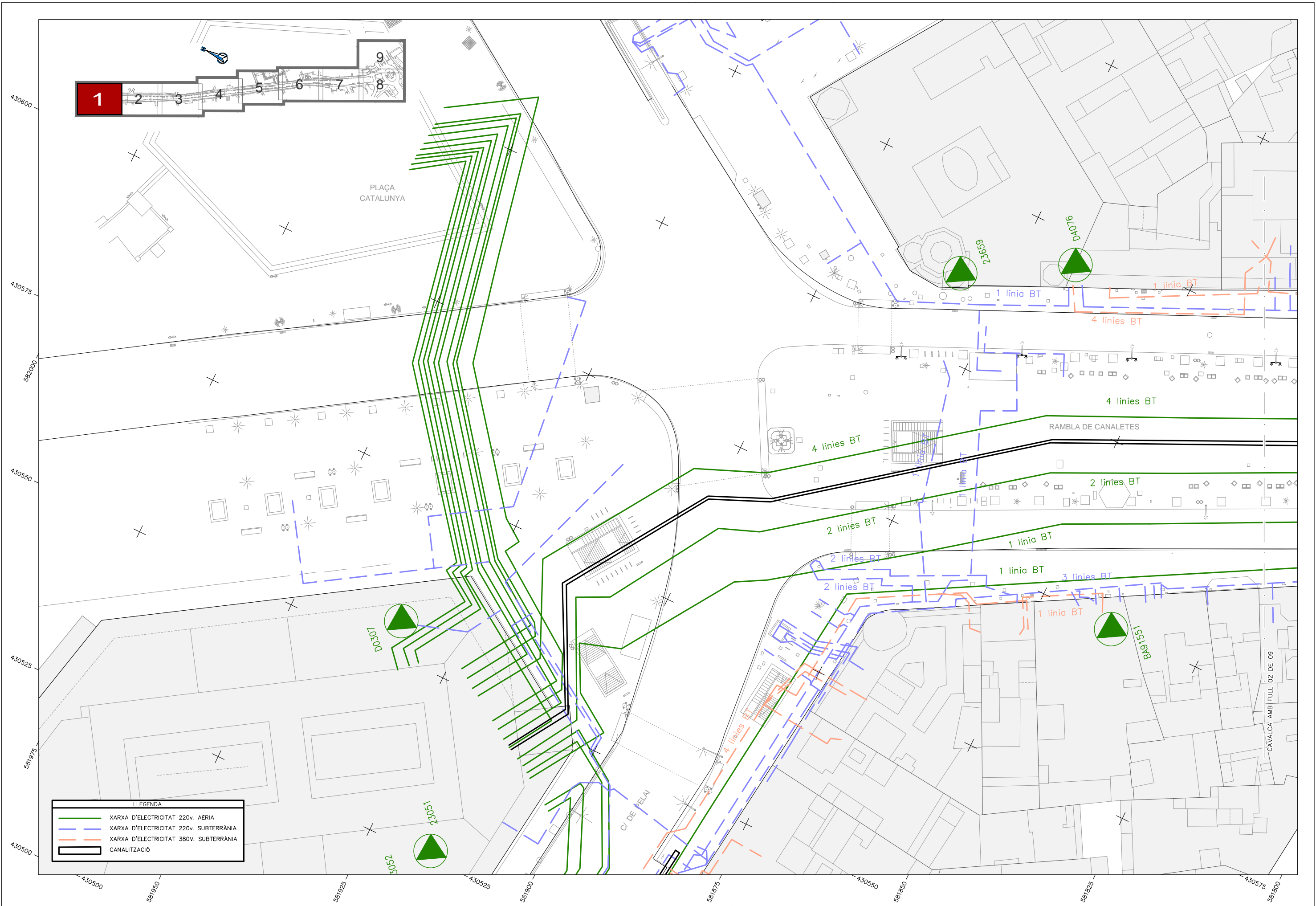






LLEGGENDA  
 XARXA DE CLAVEGUERAM

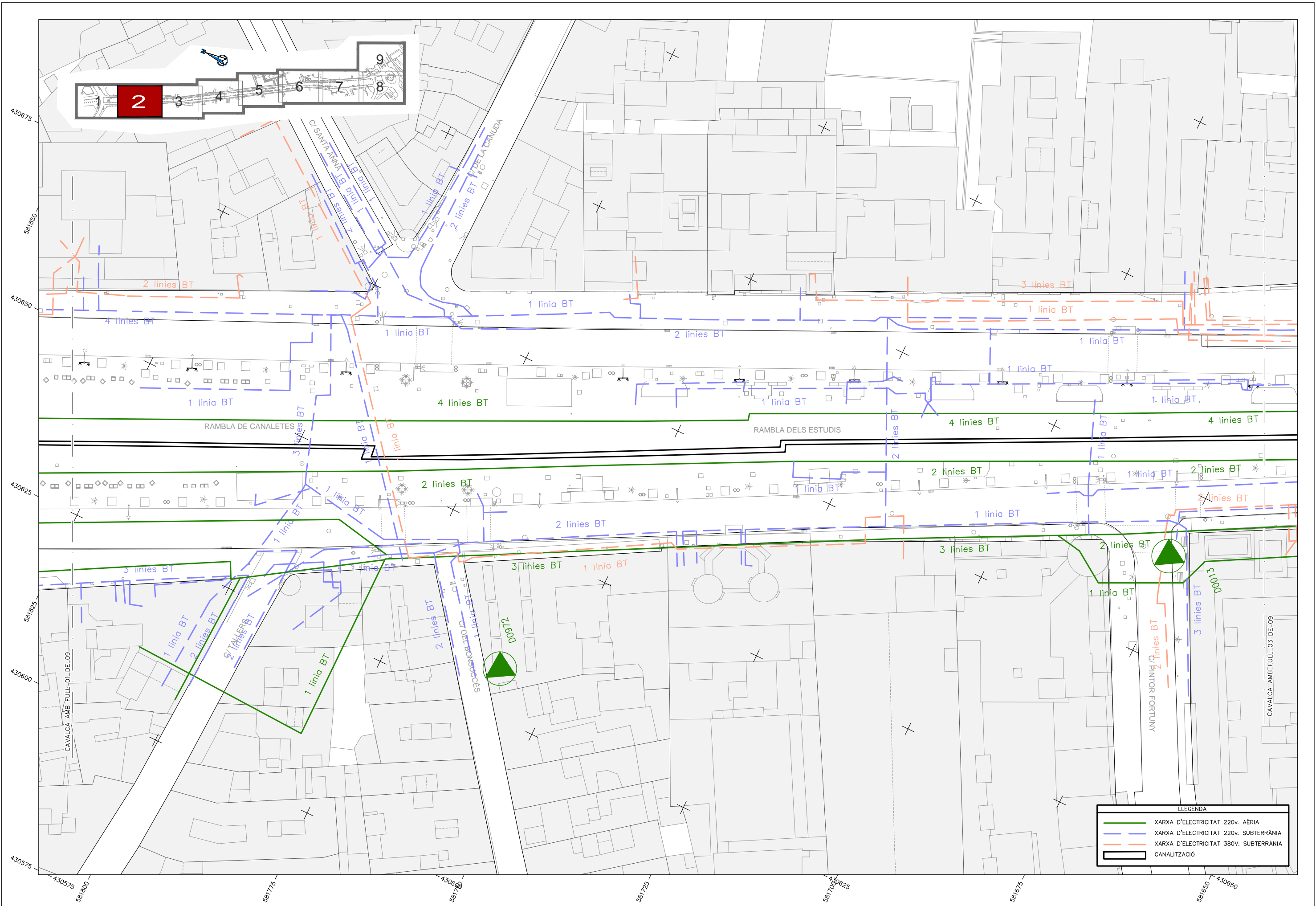




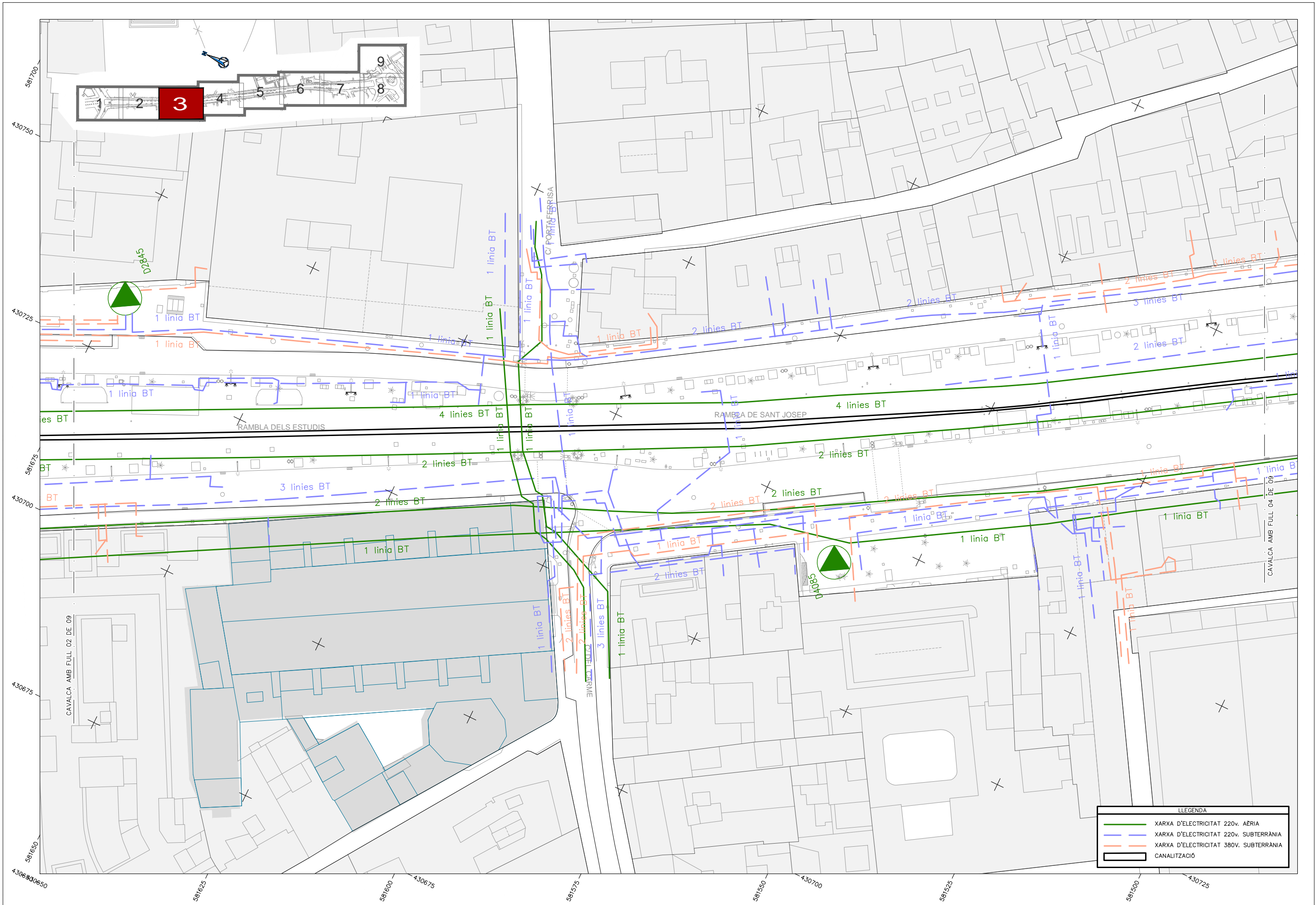
LLEGENDA

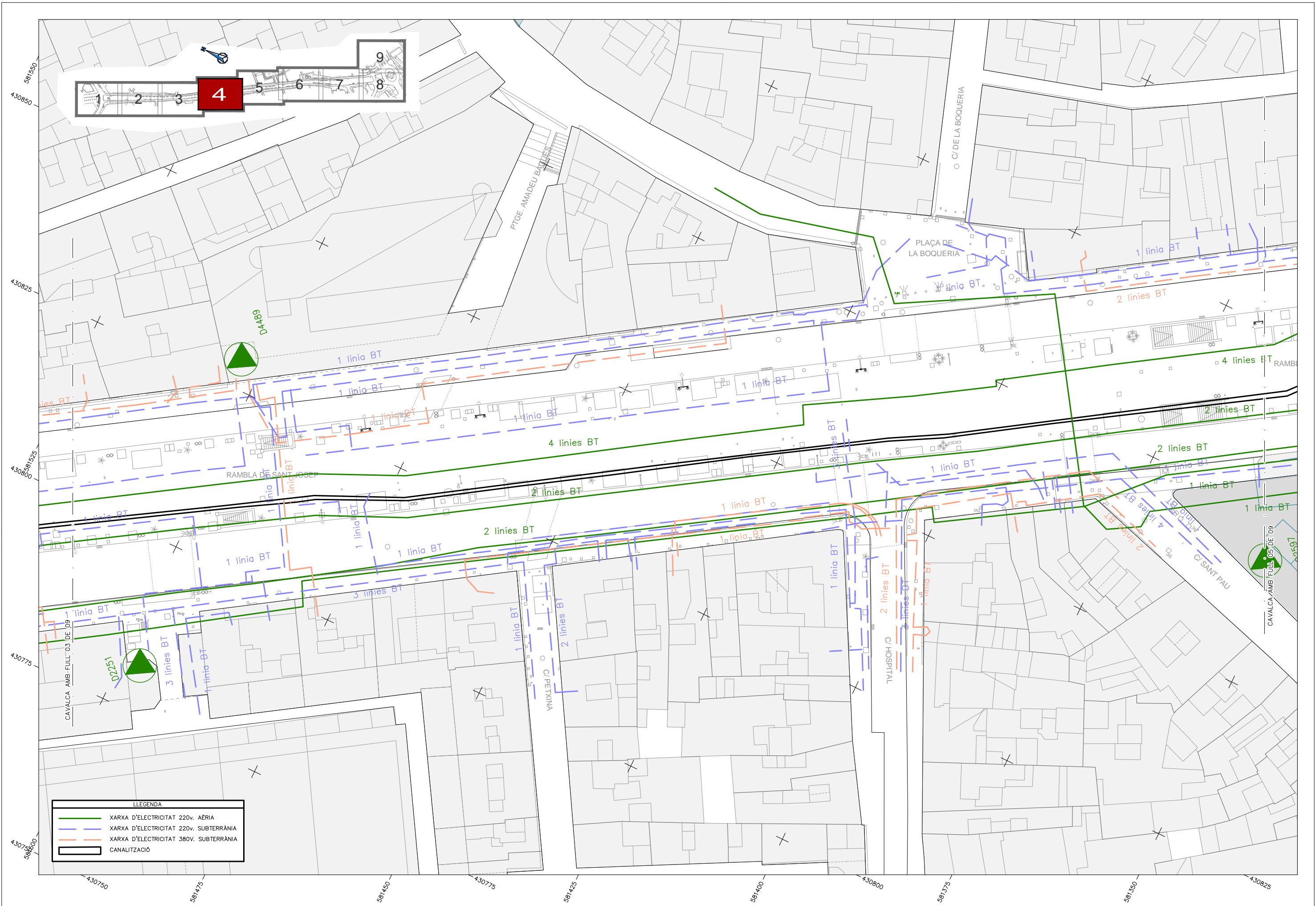
	XARXA D'ELECTRICITAT 220v. AÈRIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 220v. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 380v. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ



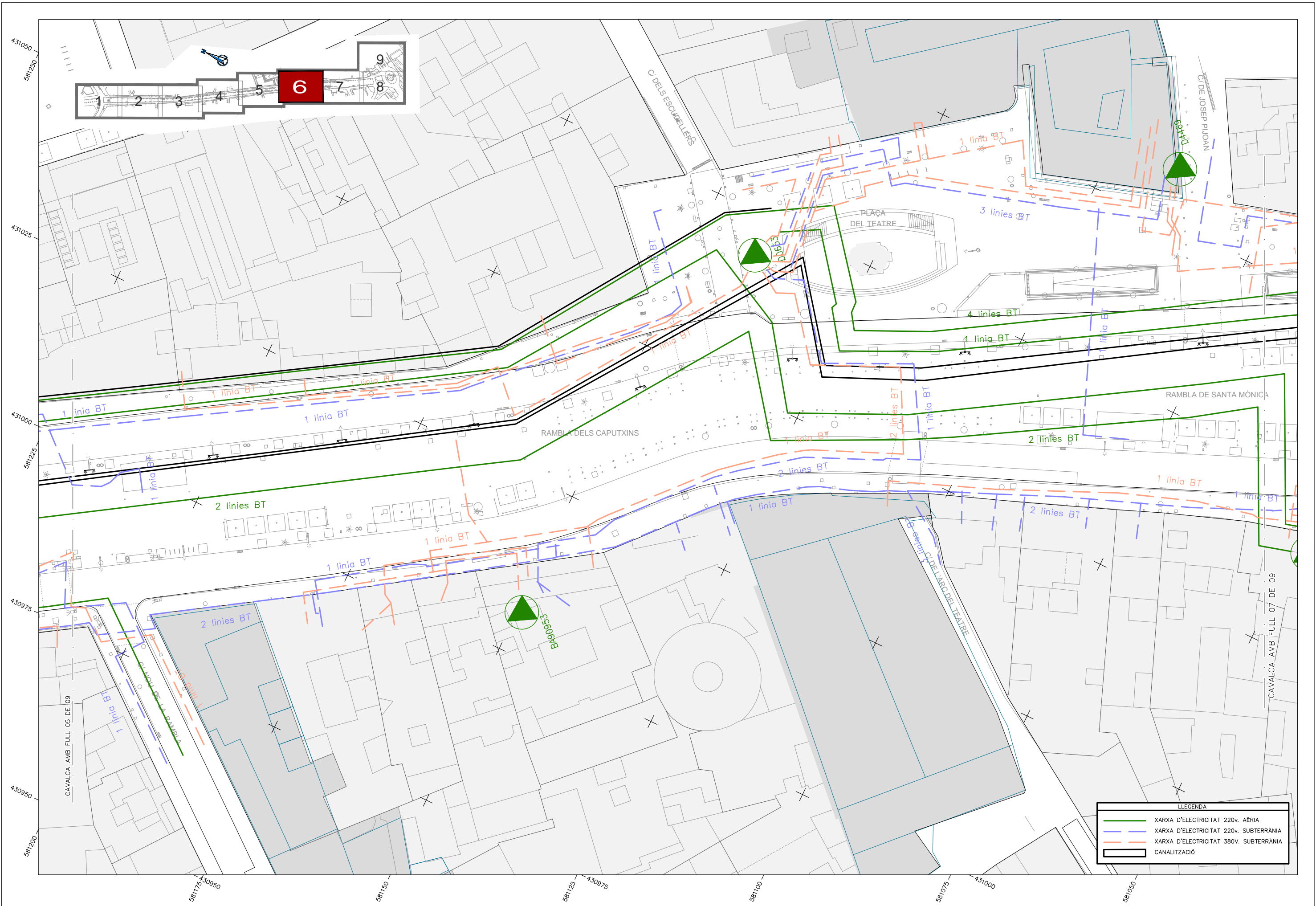


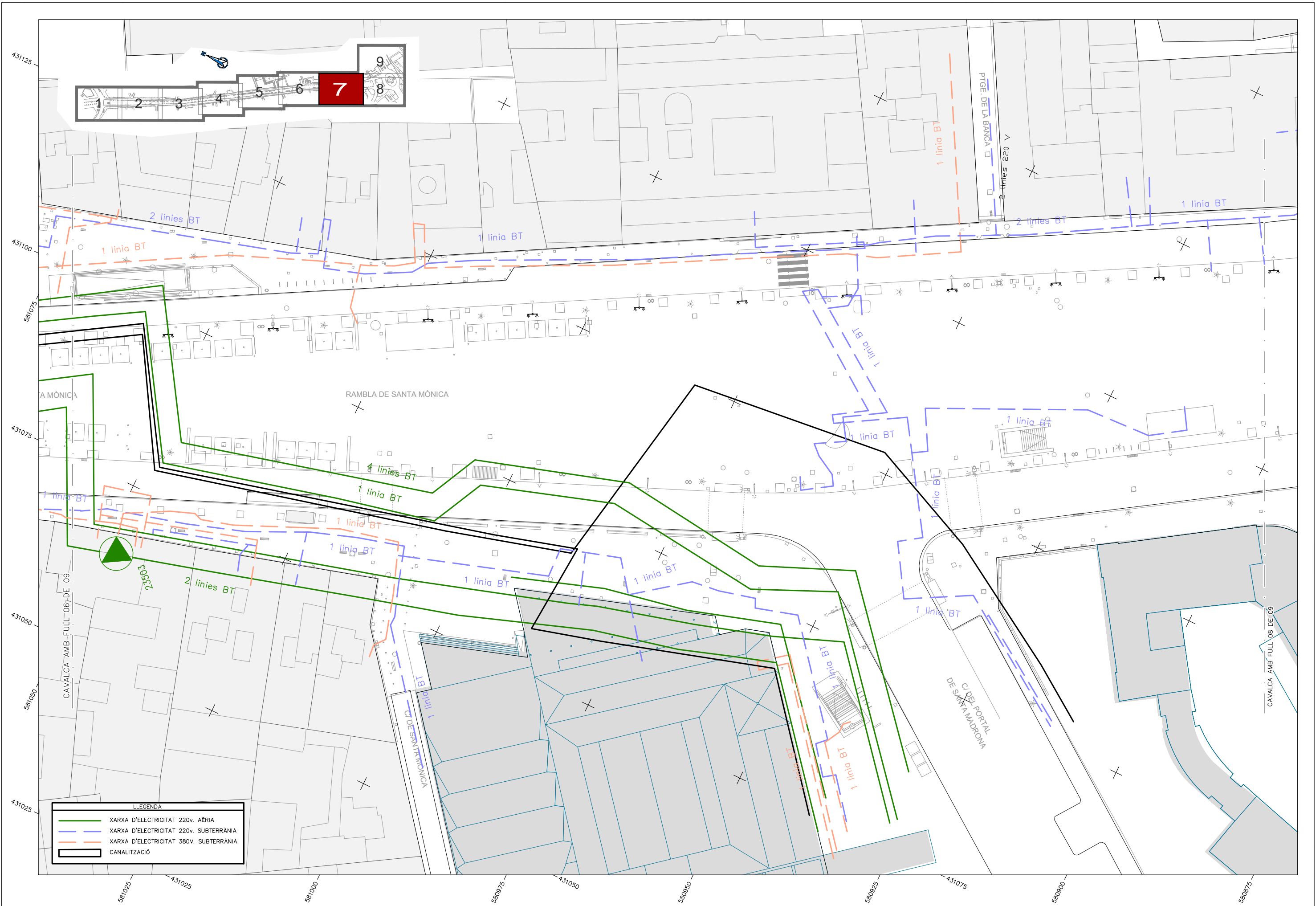


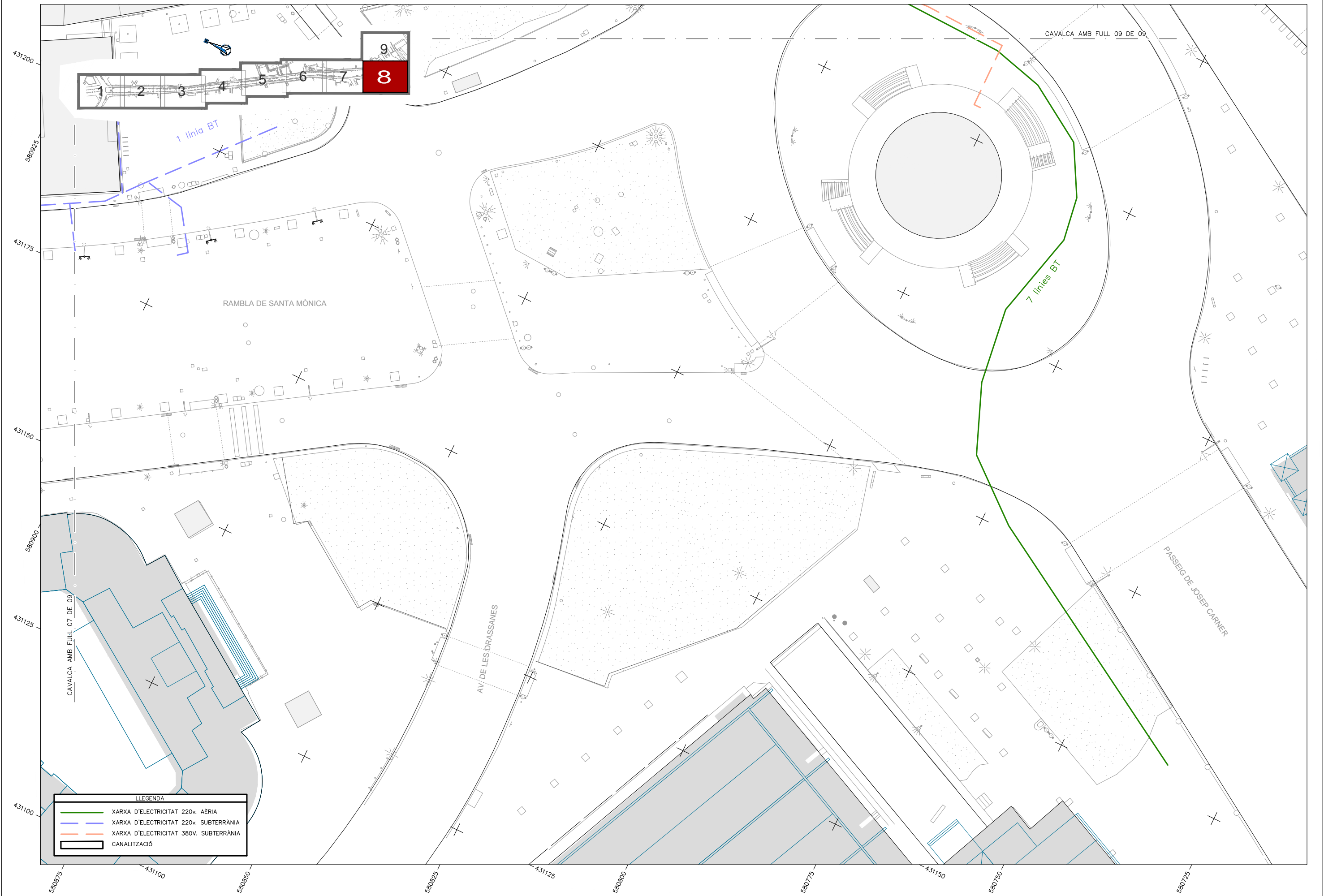








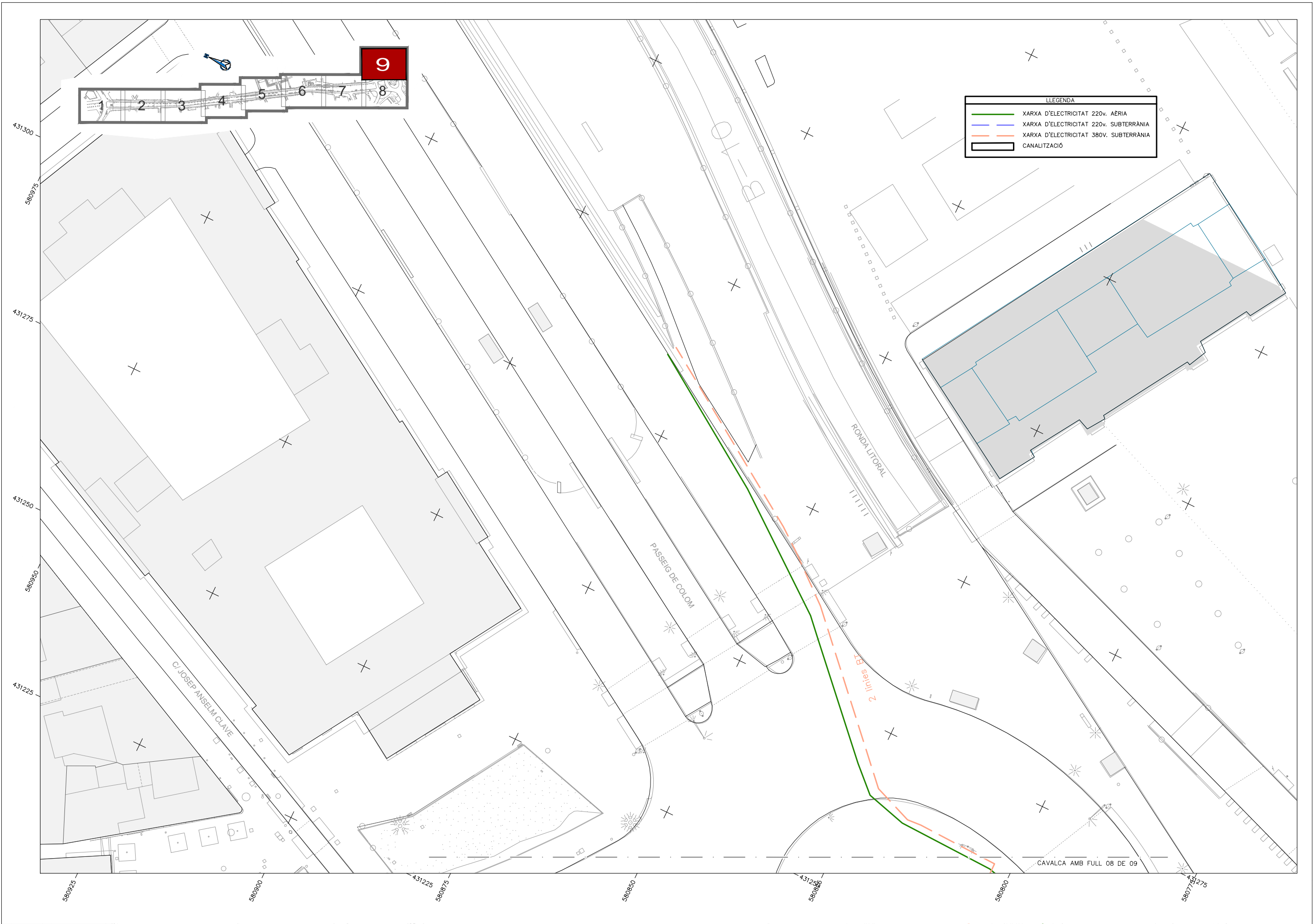


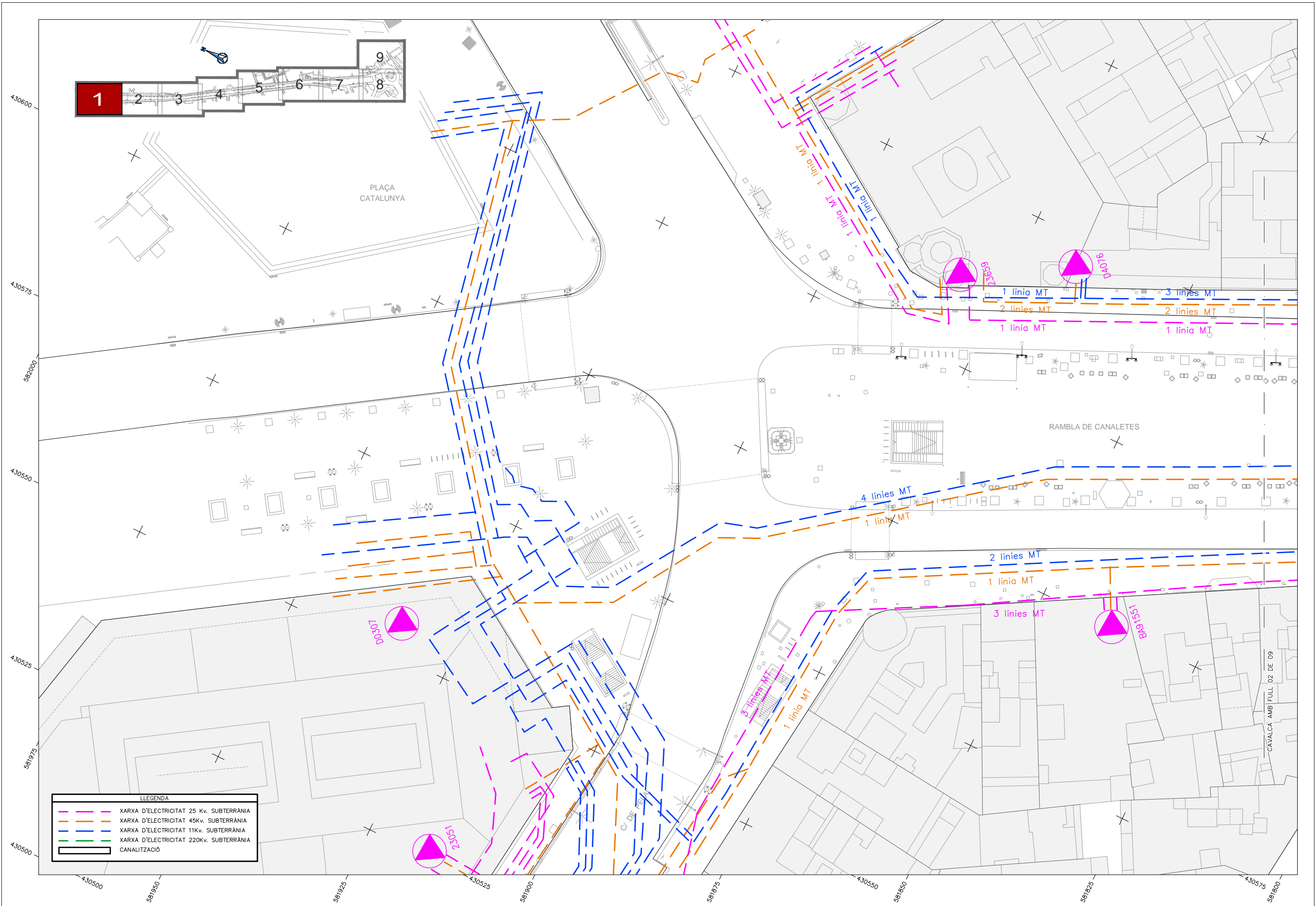


LLEGENDA

	XARXA D'ELECTRICITAT 220v. AÈRIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 220v. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 380v. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ





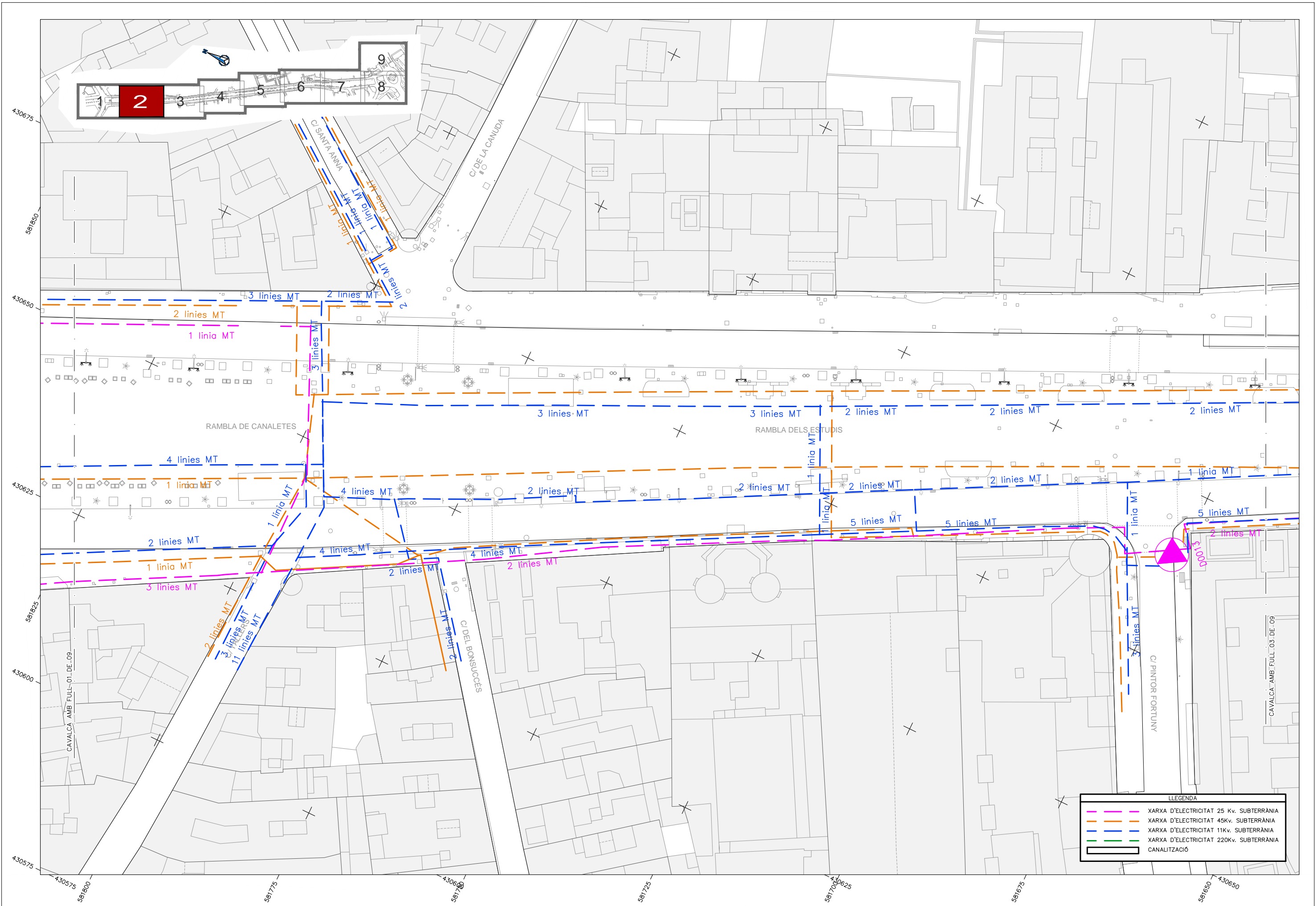


LLEGENDA

	XARXA D'ELECTRICITAT 25 Kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 45Kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 11Kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 220Kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ

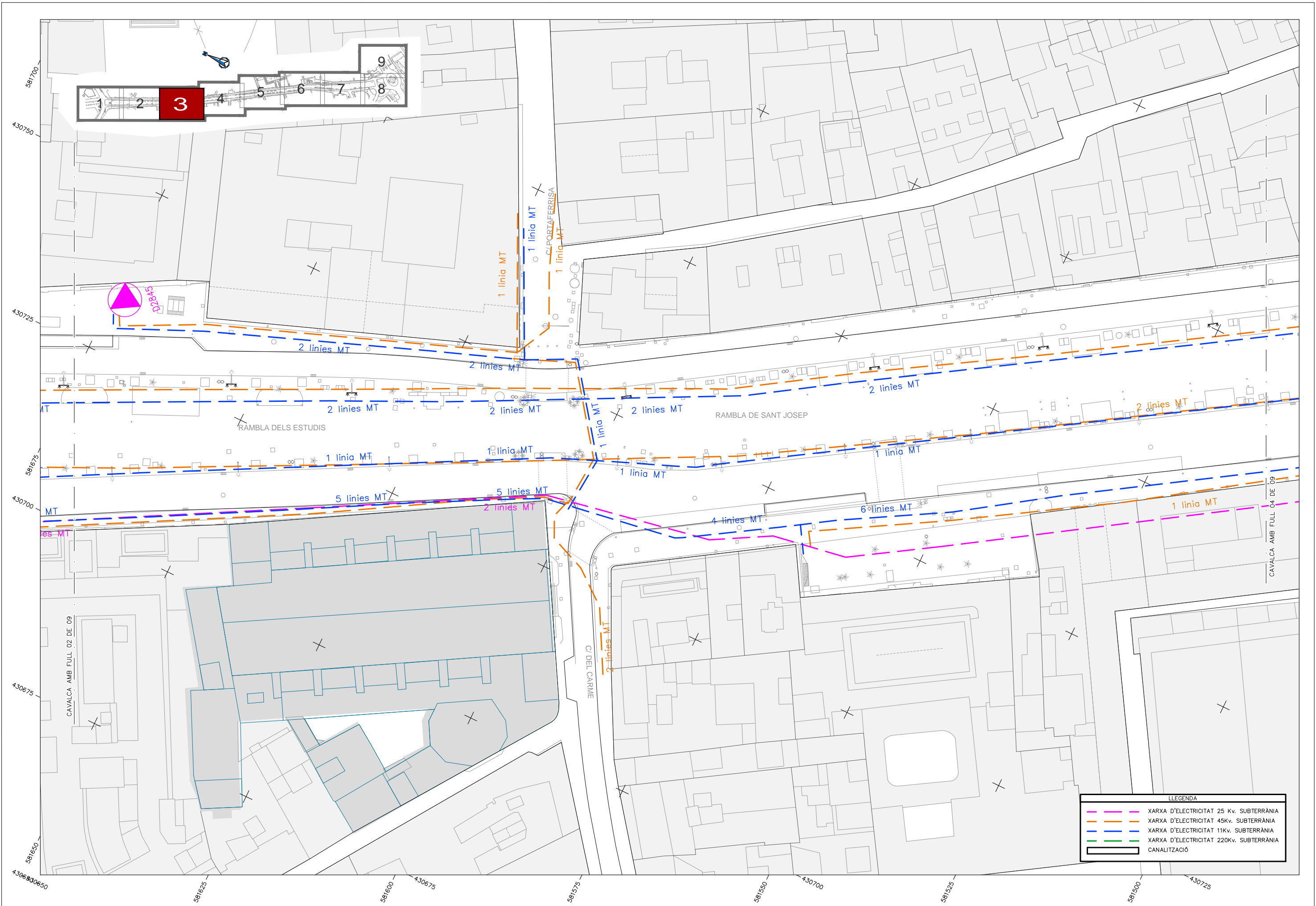


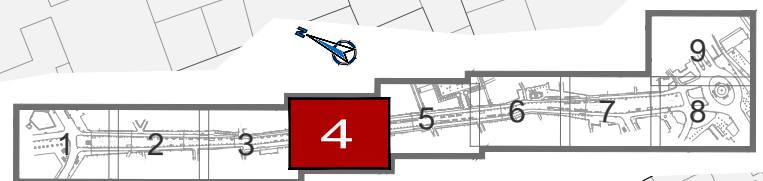
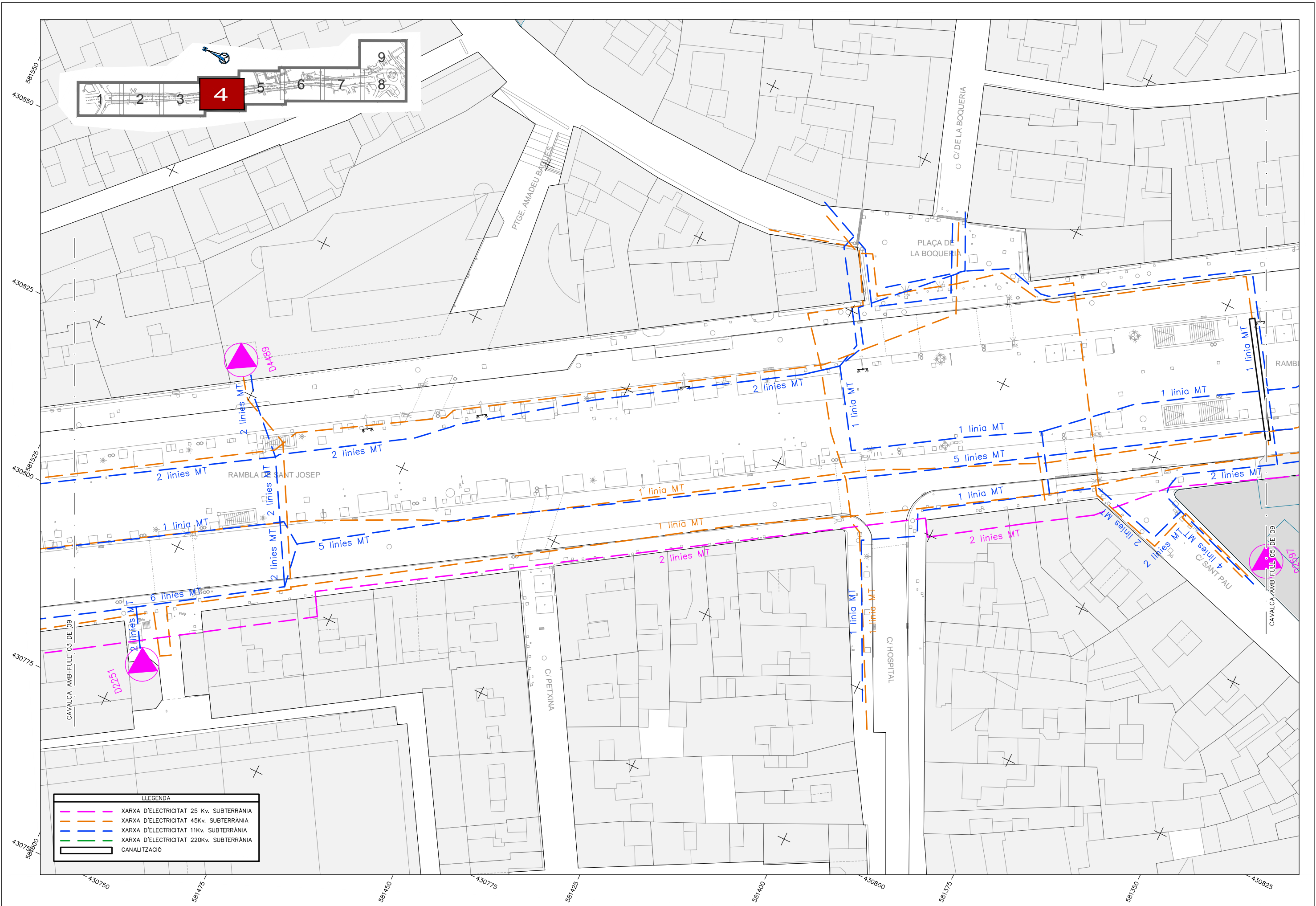




LLEGENDA

	XARXA D'ELECTRICITAT 25 Kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ

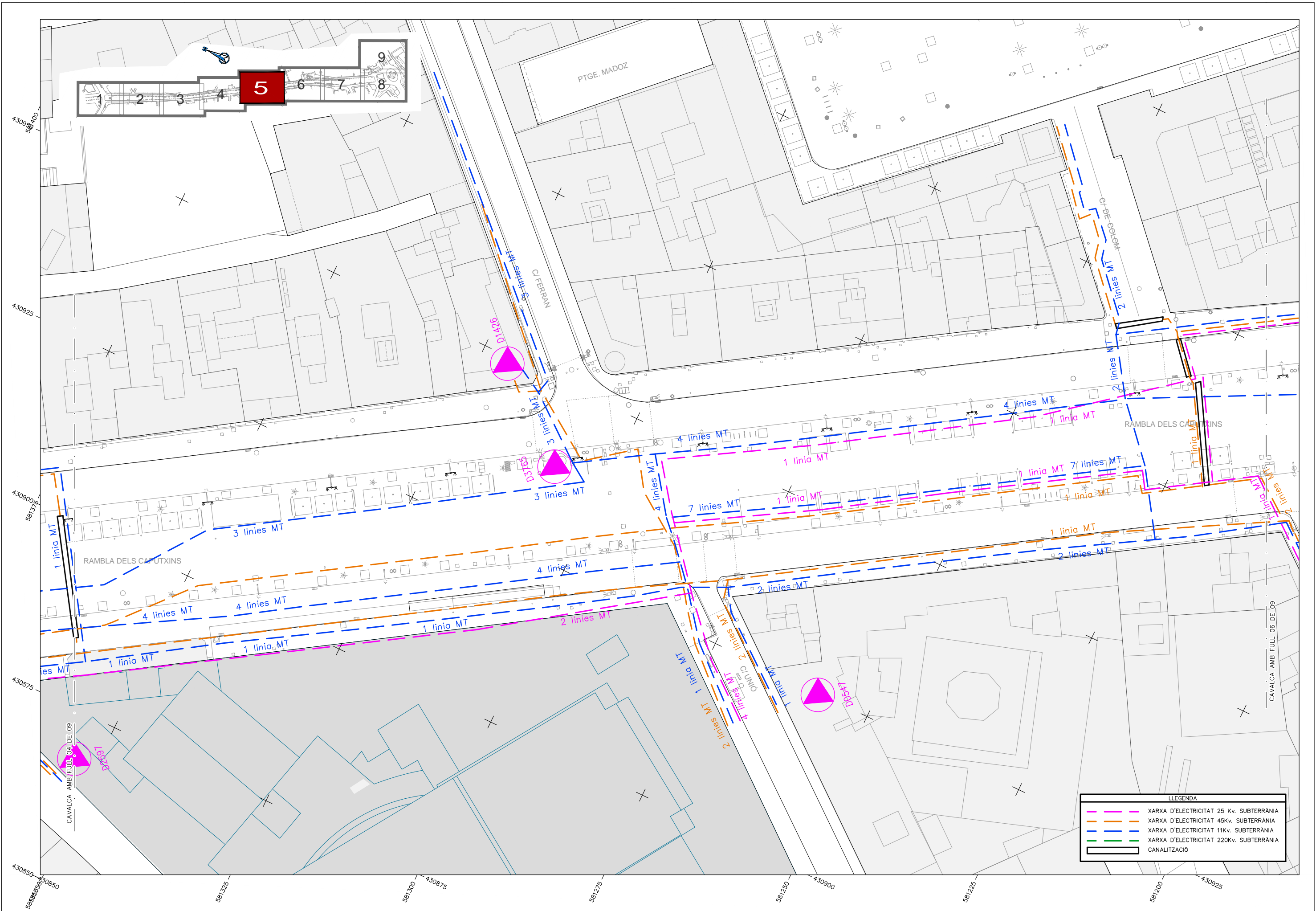


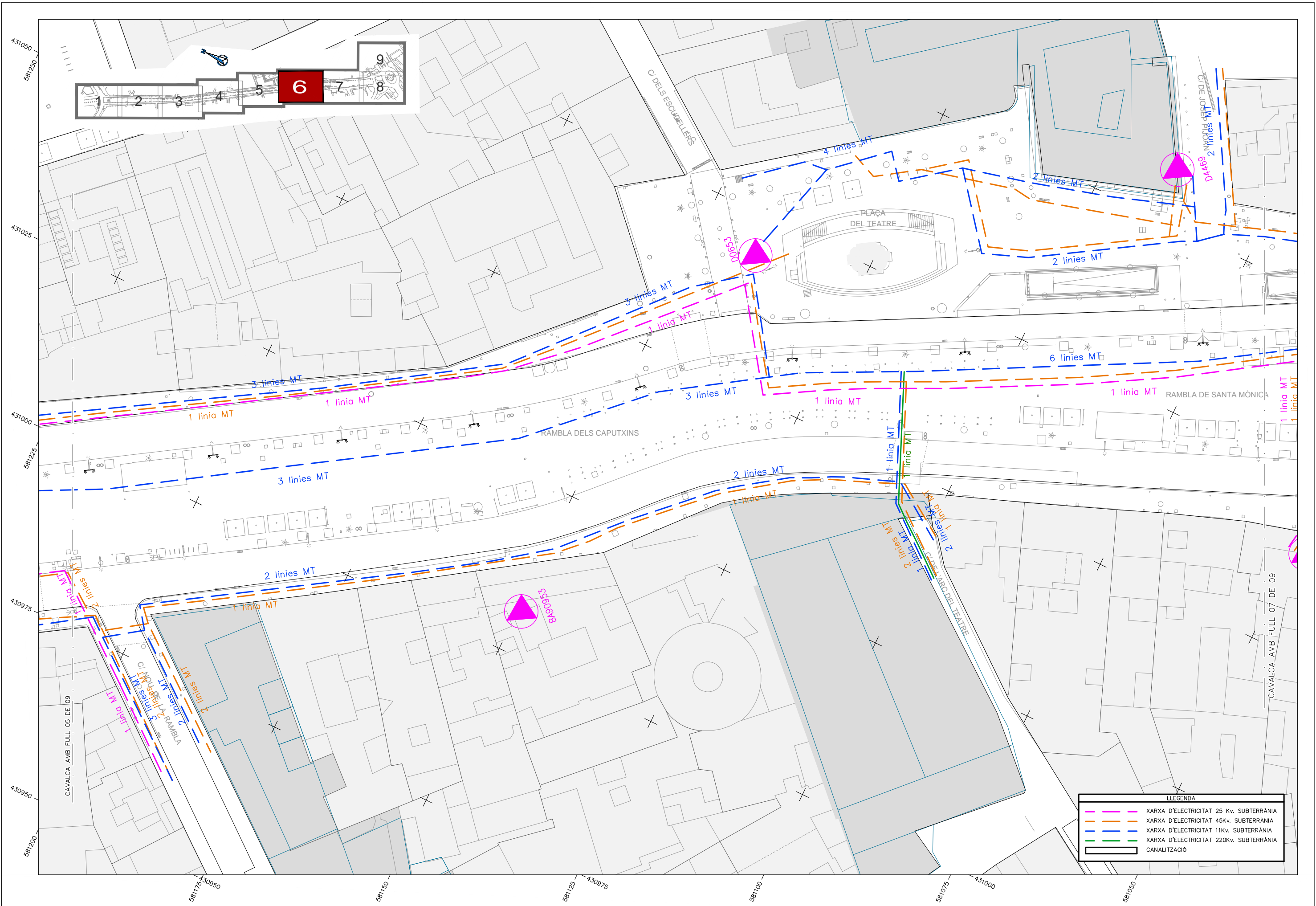


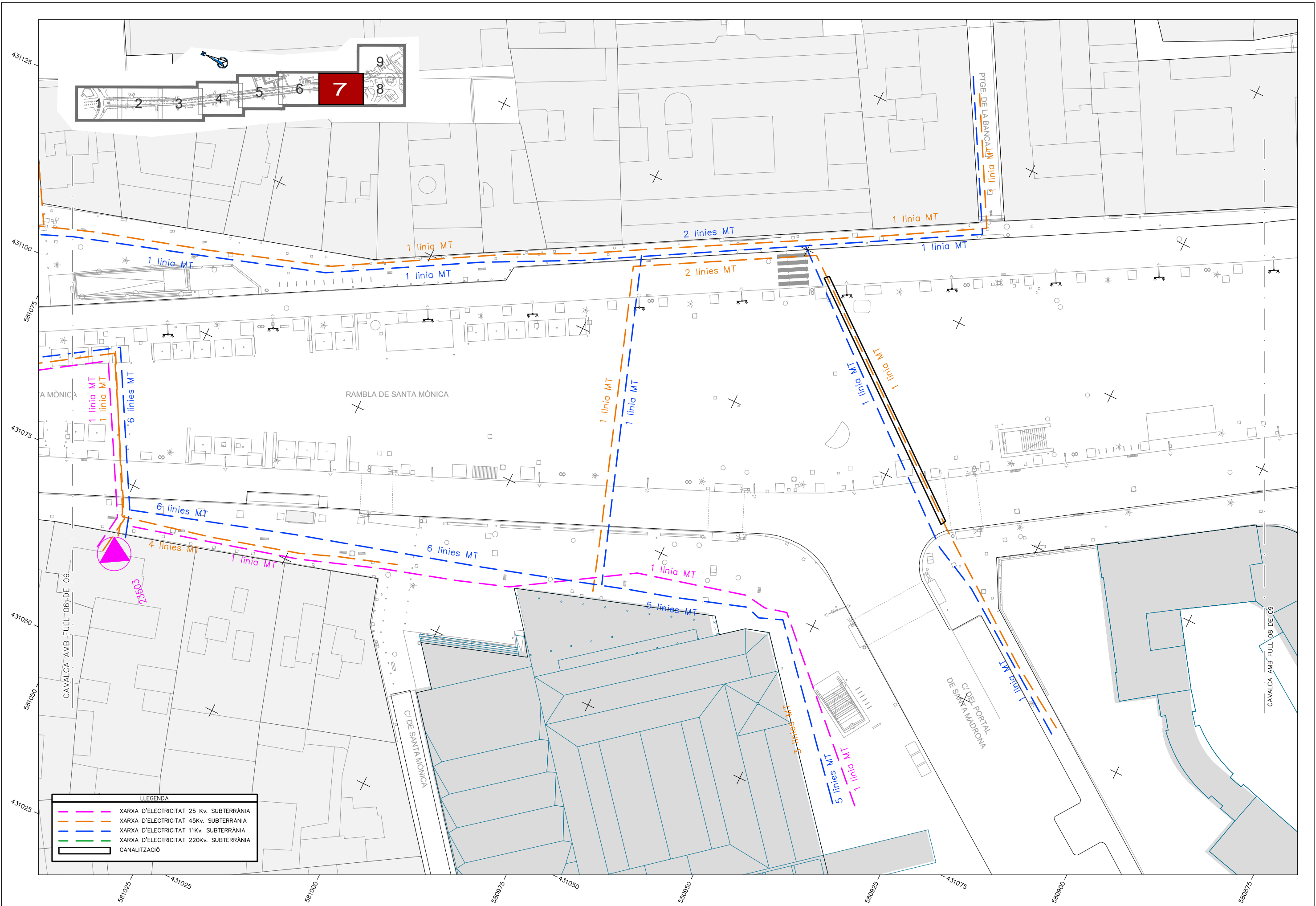
LLEGGENDA

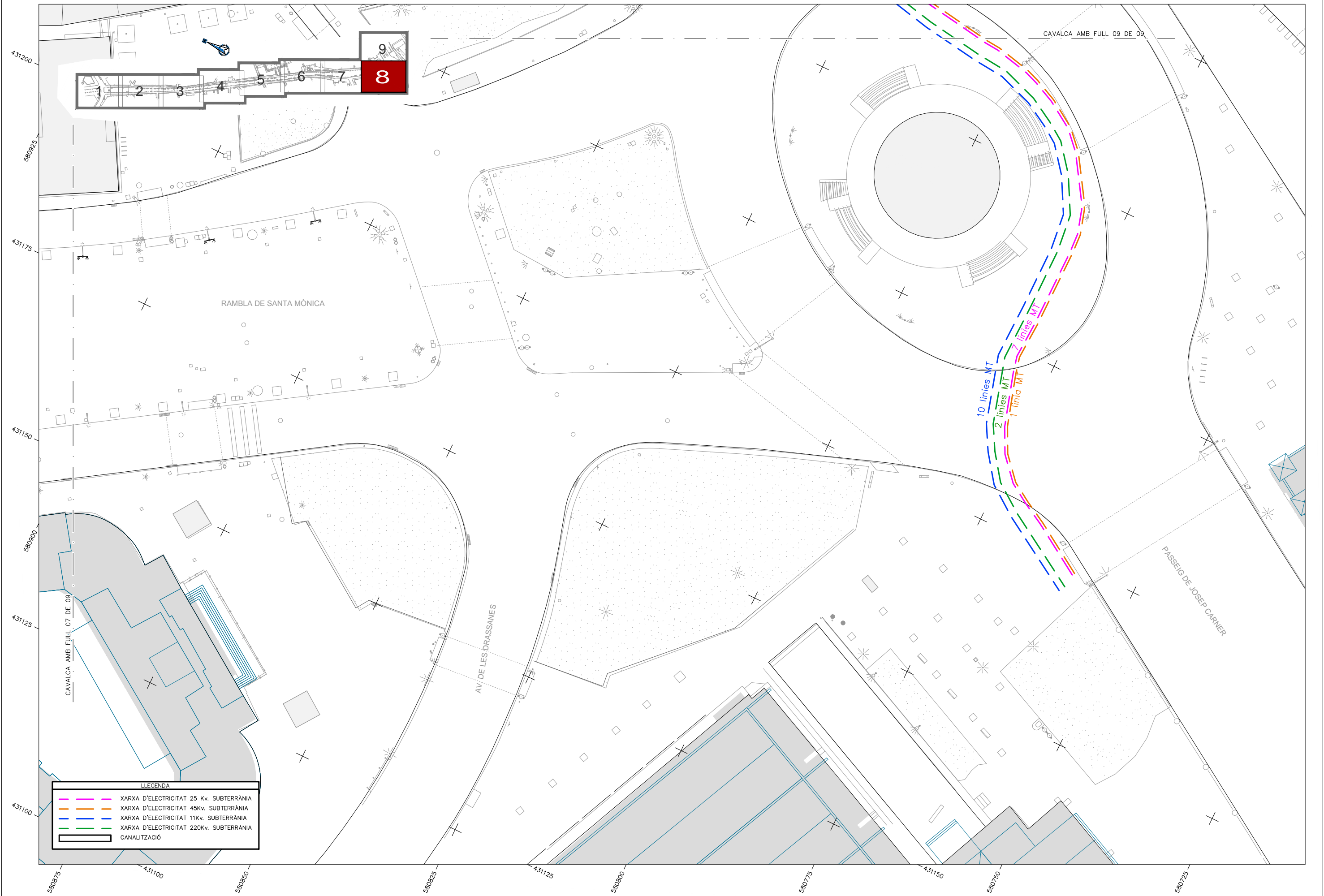
	XARXA D'ELECTRICITAT 25 Kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ







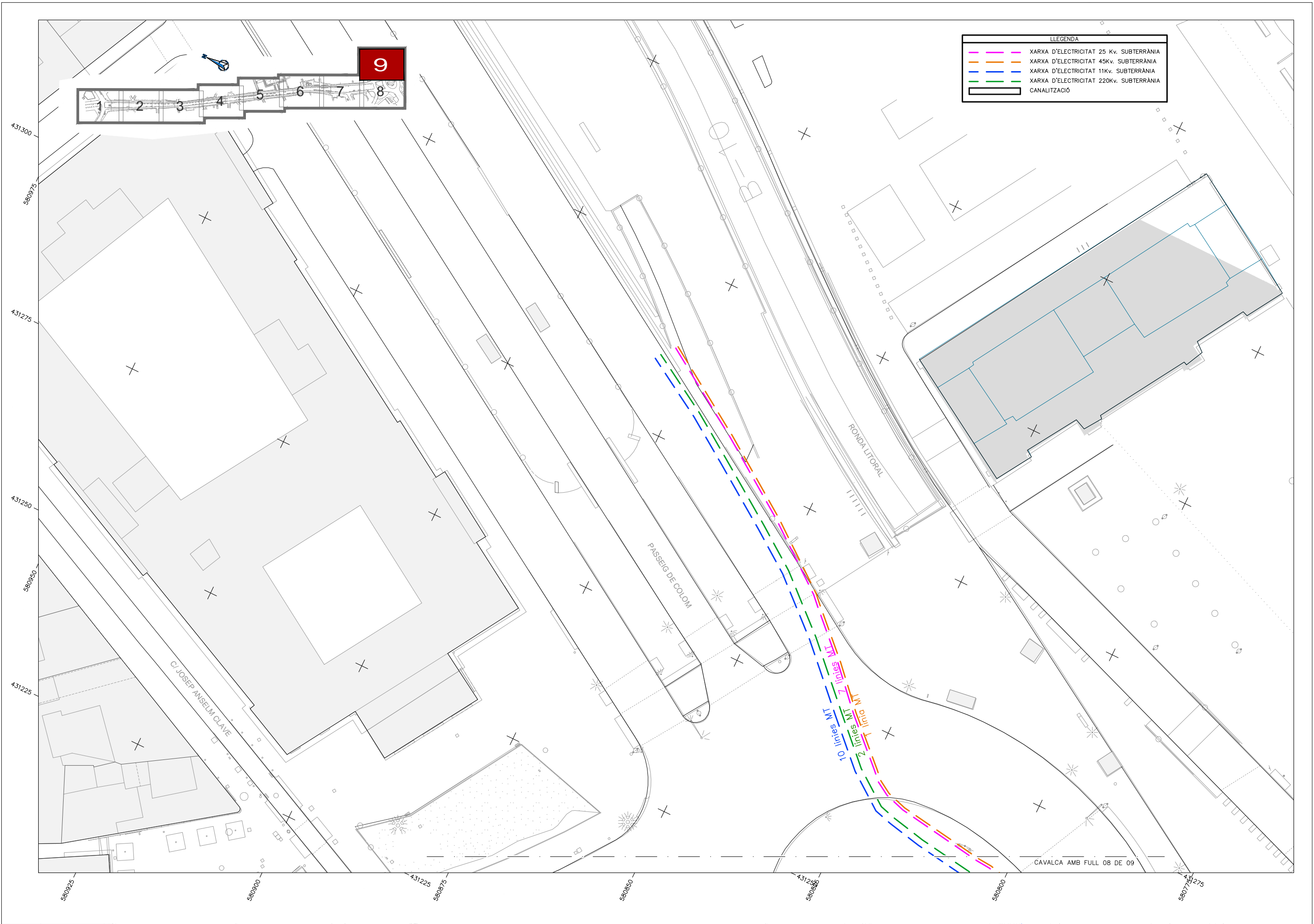




LLEGGENDA

	XARXA D'ELECTRICITAT 25 Kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 11Kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 220Kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ



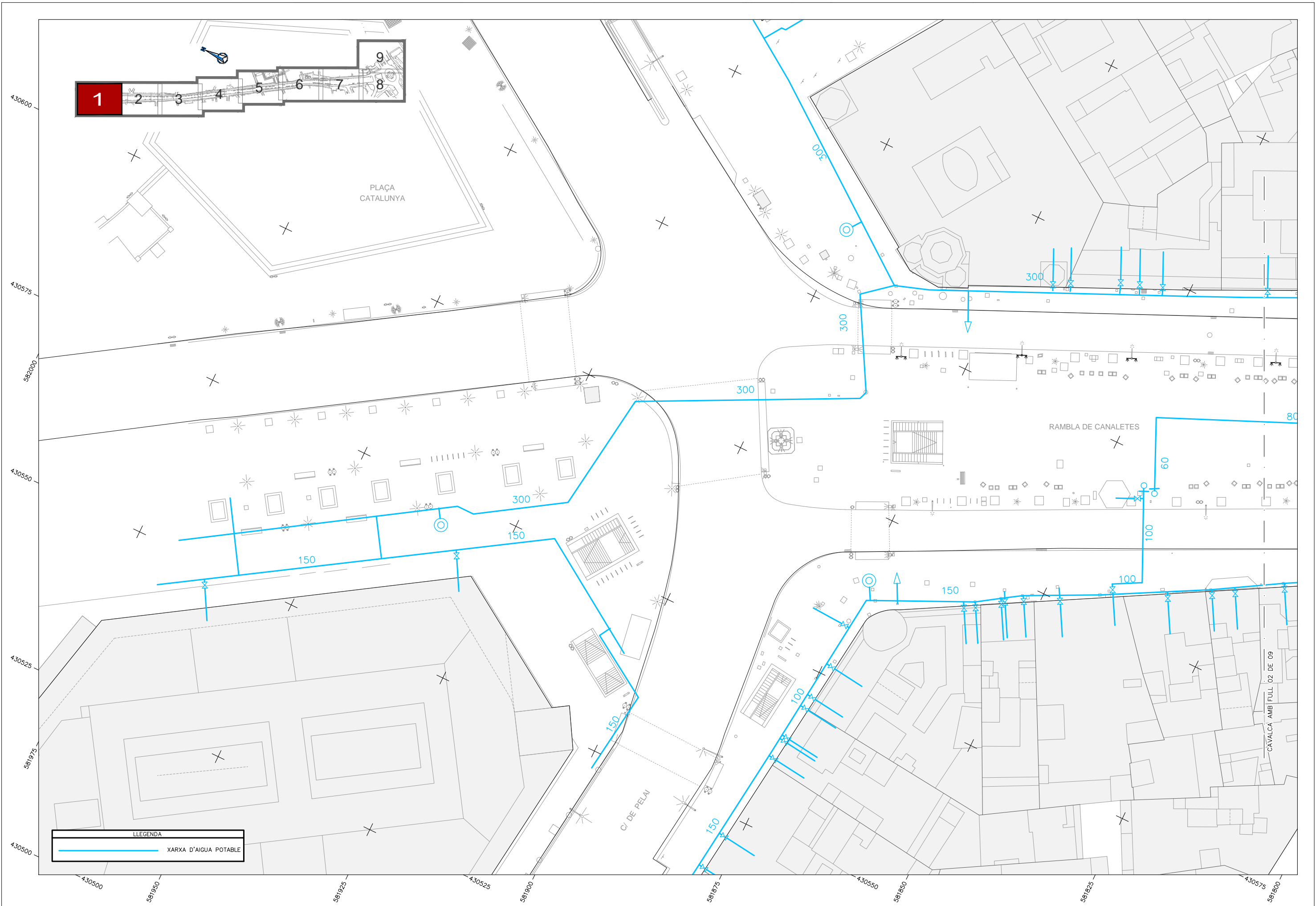


LLEGENDA

	XARXA D'ELECTRICITAT 25 kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 45kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 11kv. SUBTERRÀNIA
	XARXA D'ELECTRICITAT 220kv. SUBTERRÀNIA
	CANALITZACIÓ







1 2 3 4 5 6 7 8 9

PLAÇA CATALUNYA

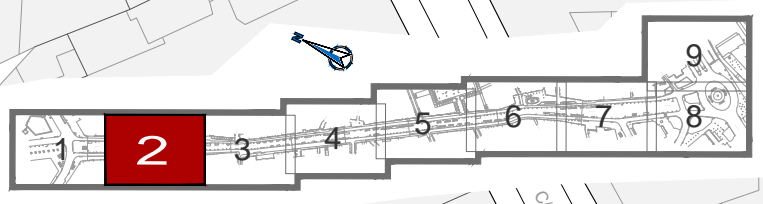
RAMBLA DE CANALETES

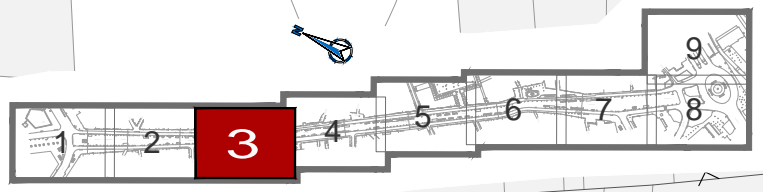
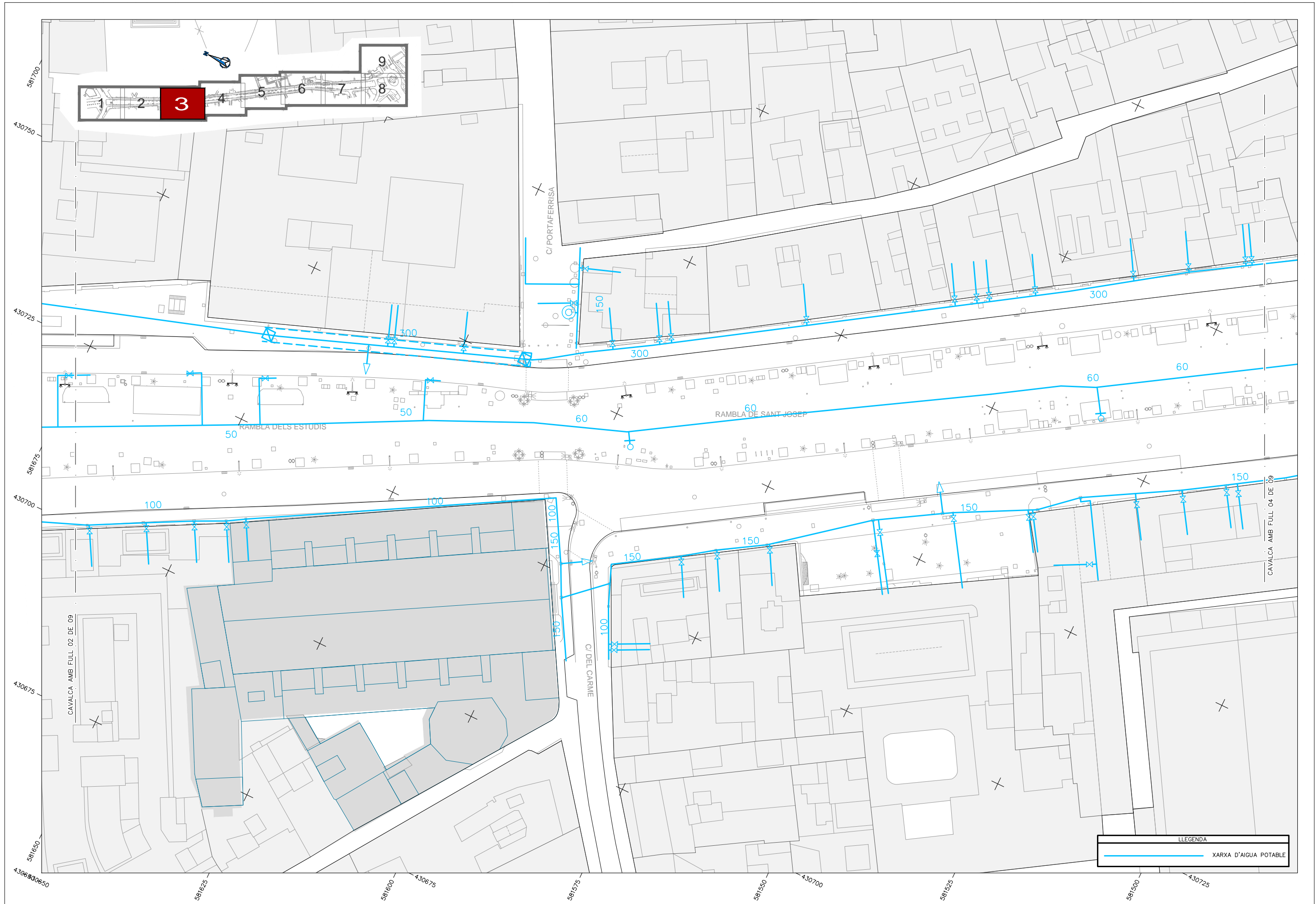
C/ DE PELAI

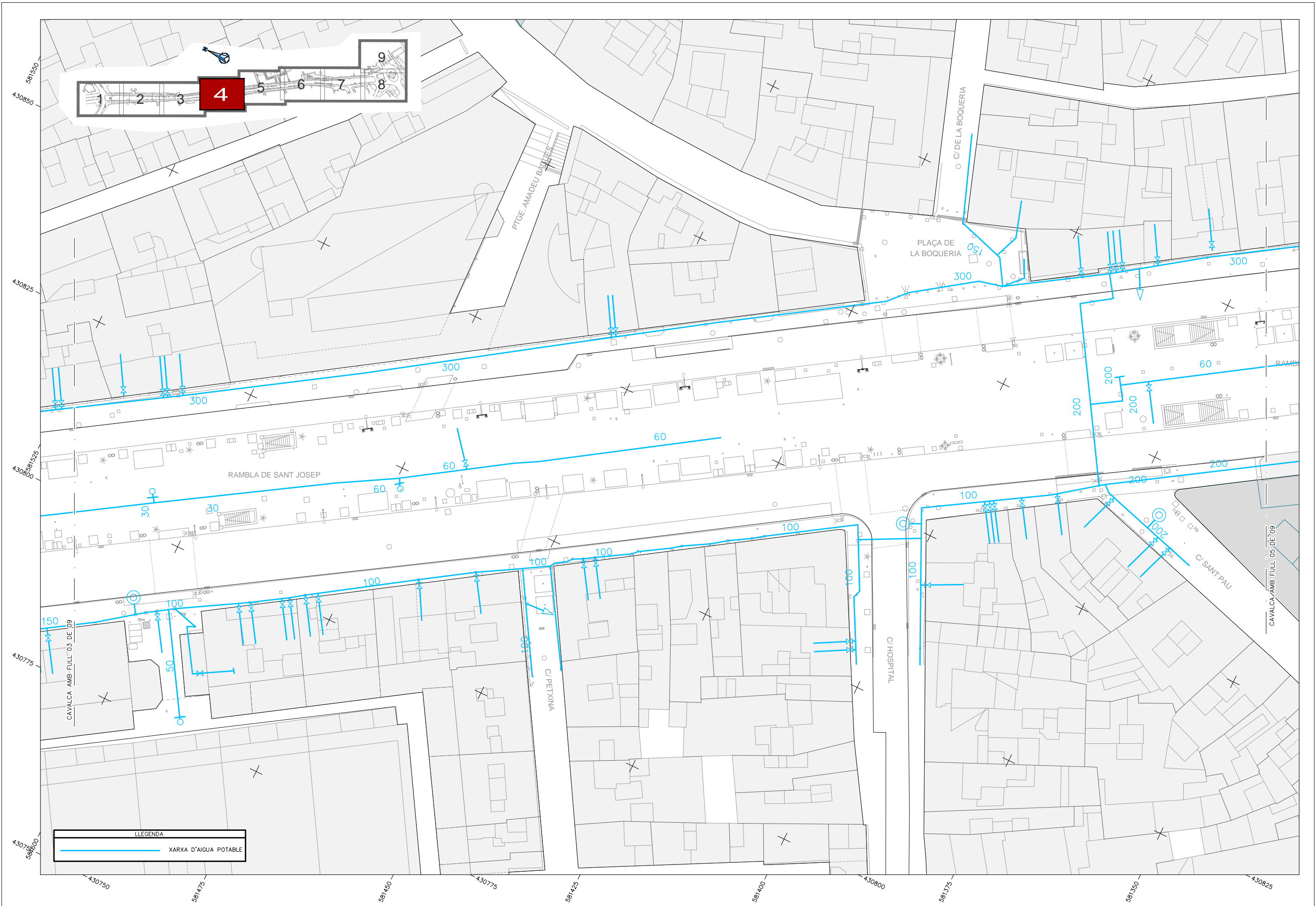
CAVALCA AMB FULL 02 DE 09

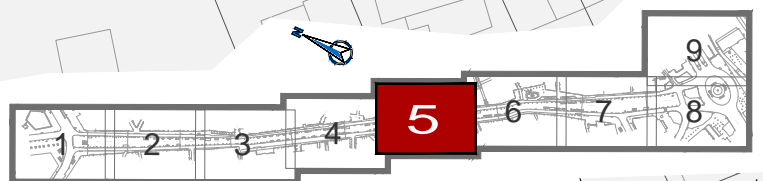
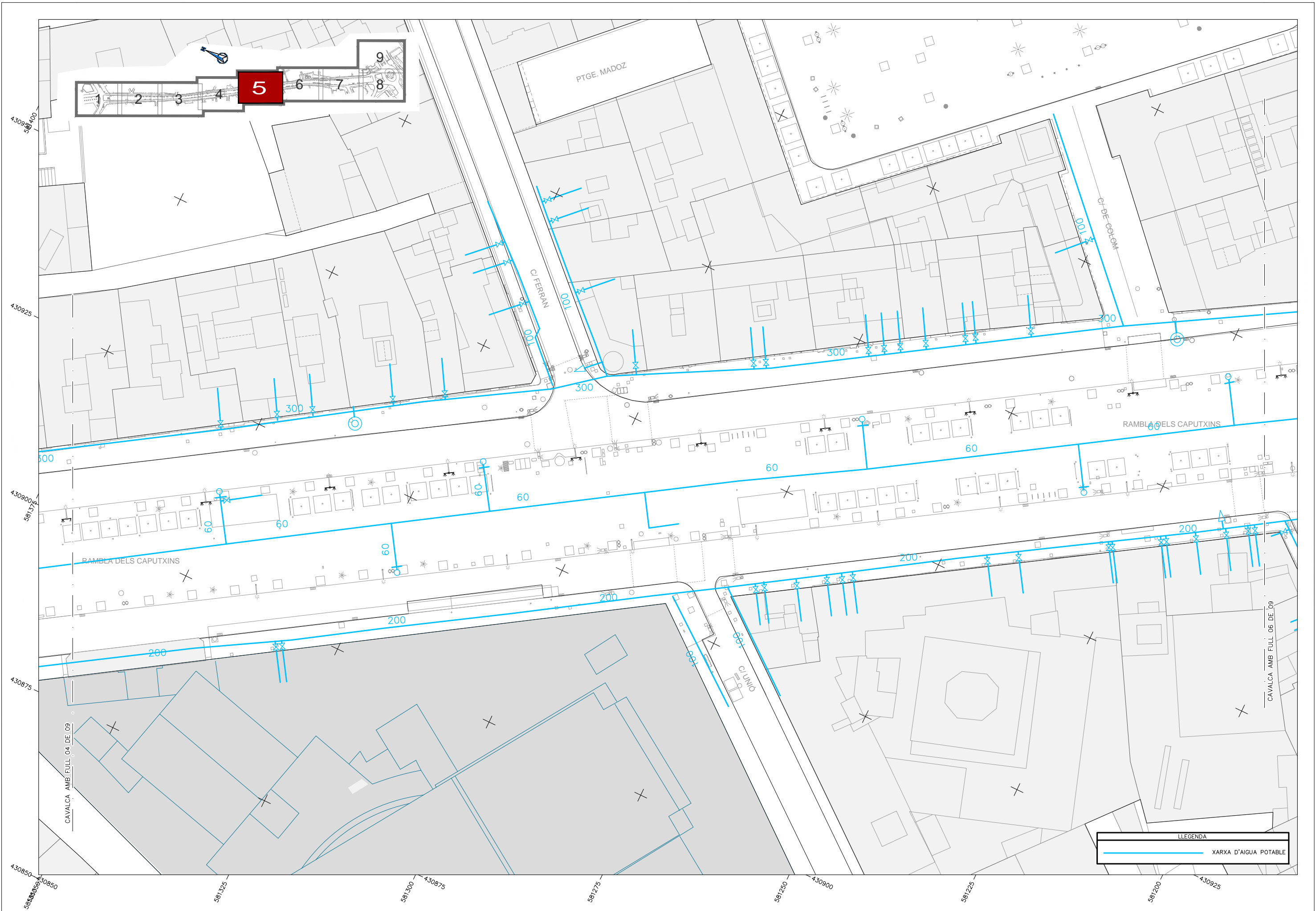
LLEGENDA  
 XARXA D'AIGUA POTABLE

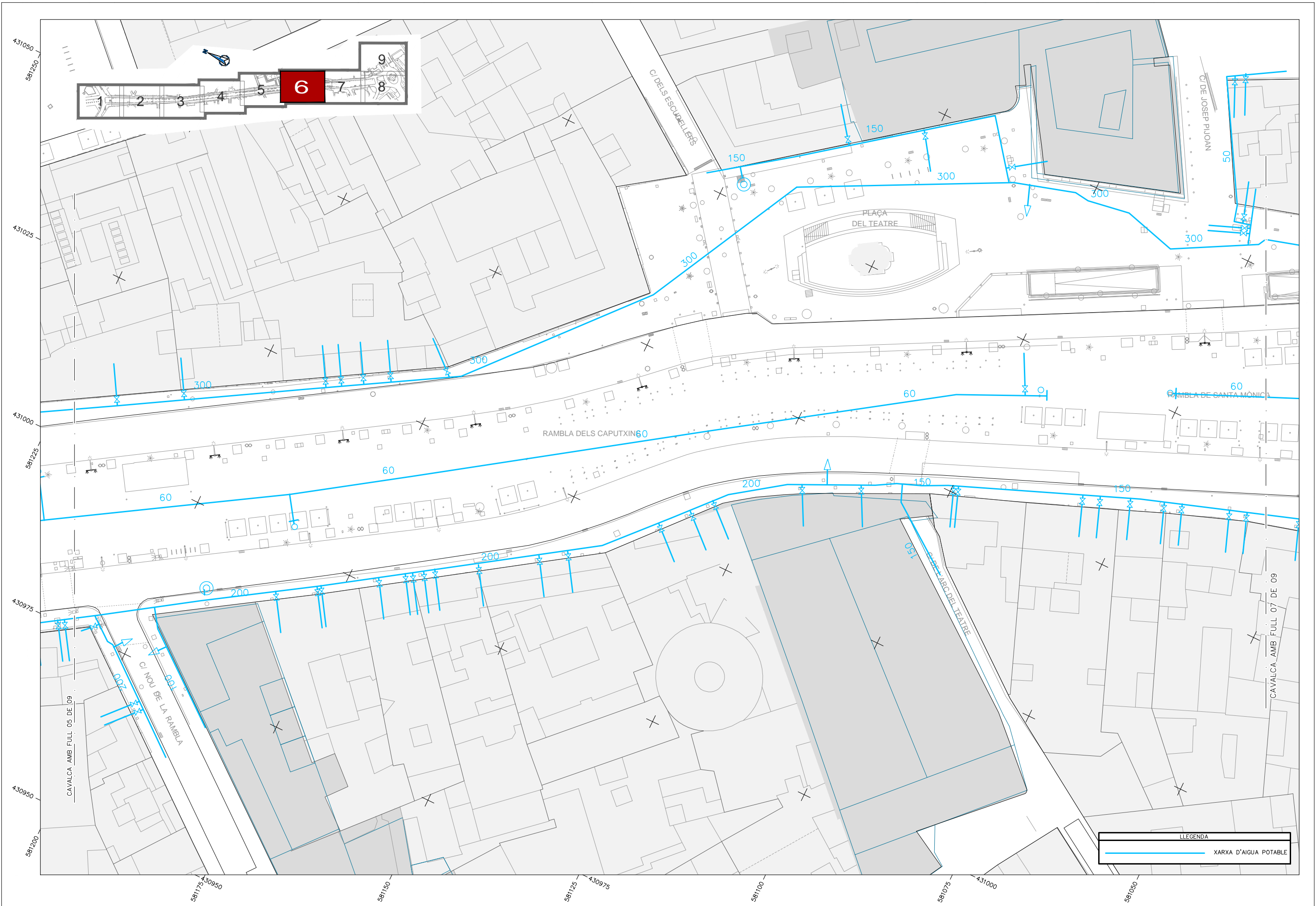


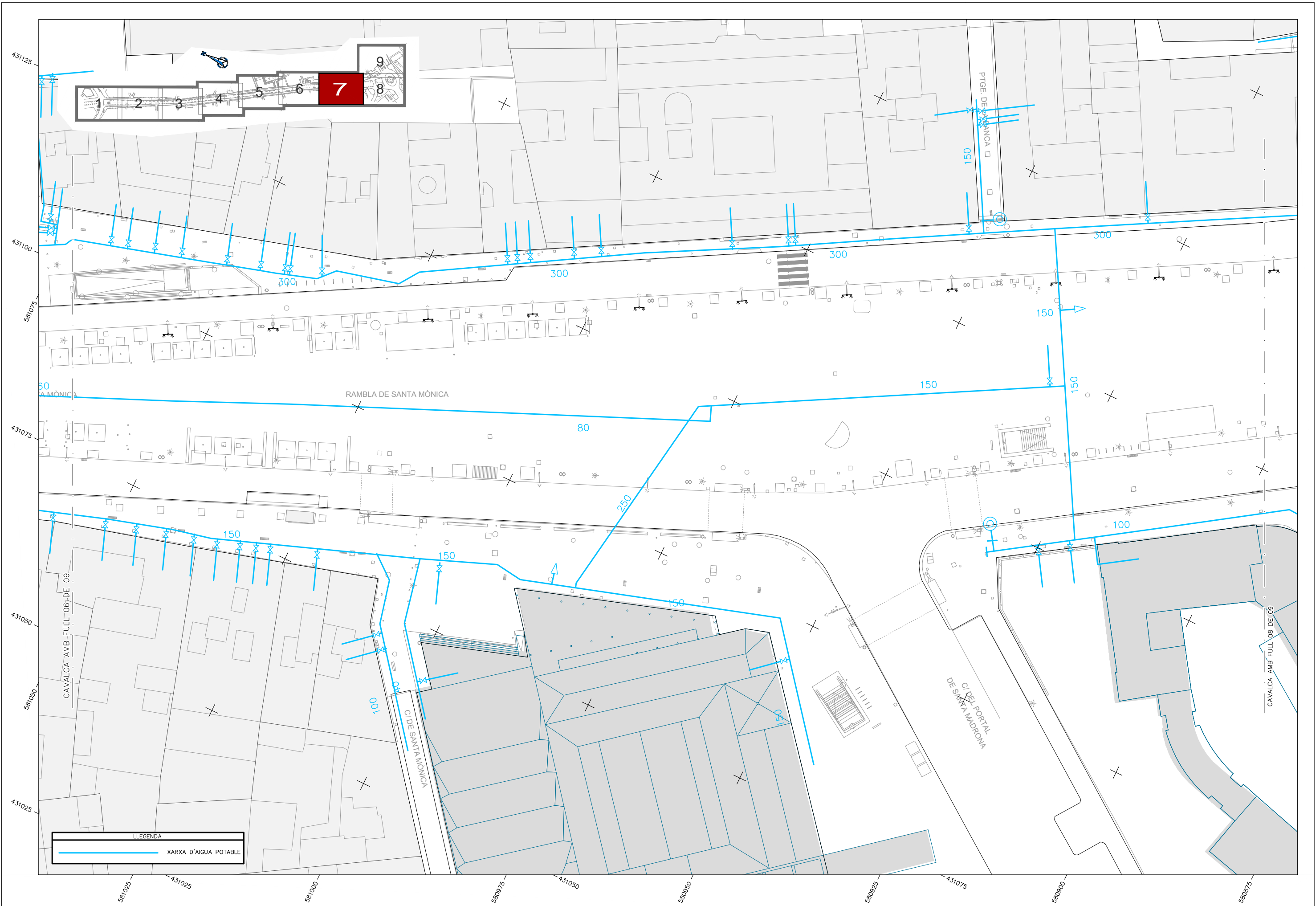


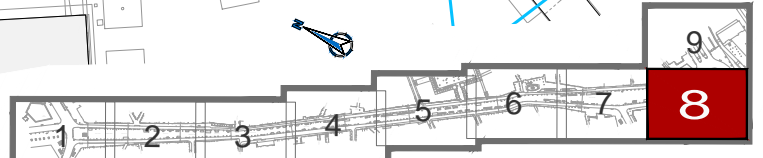
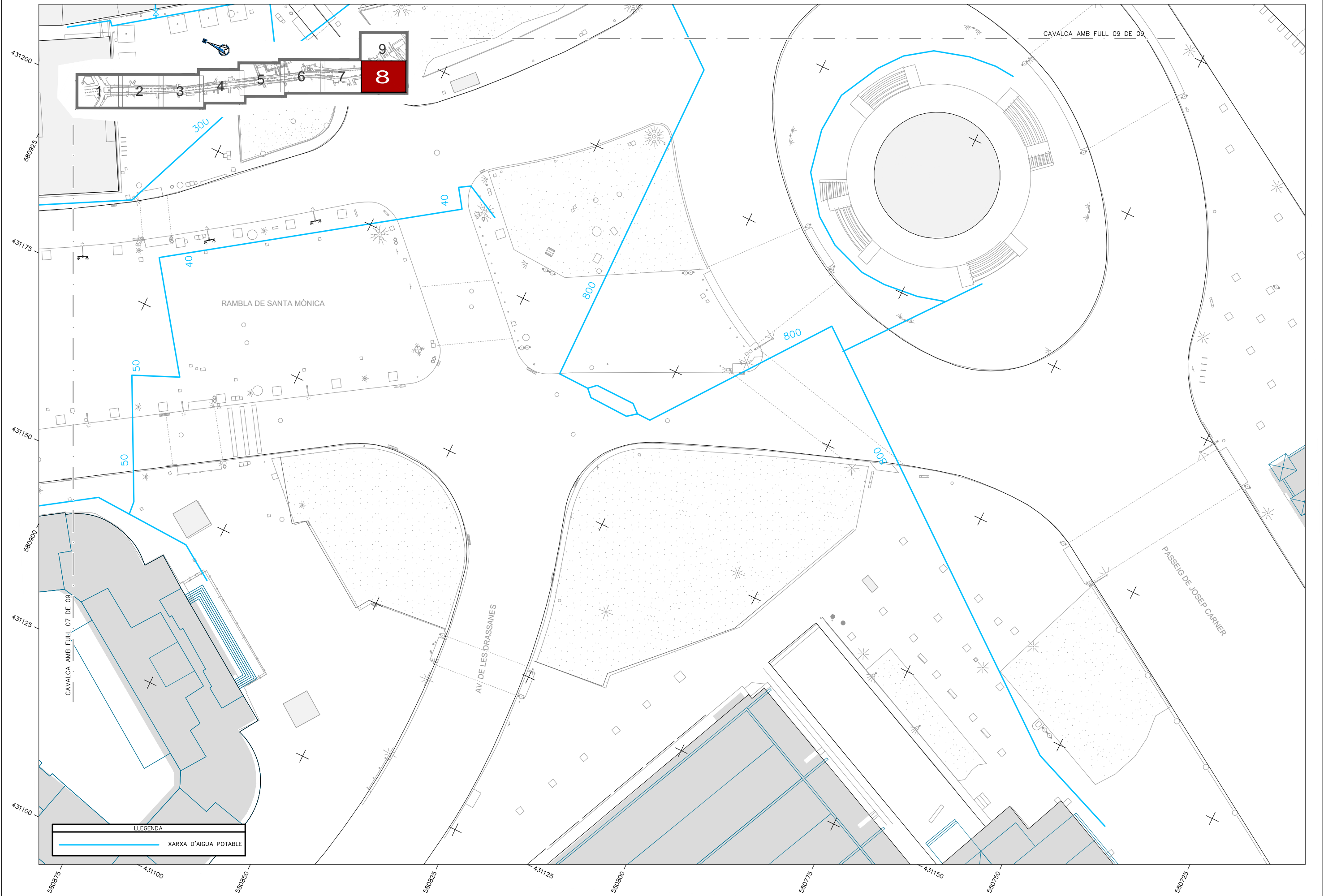












RAMBLA DE SANTA MÒNICA

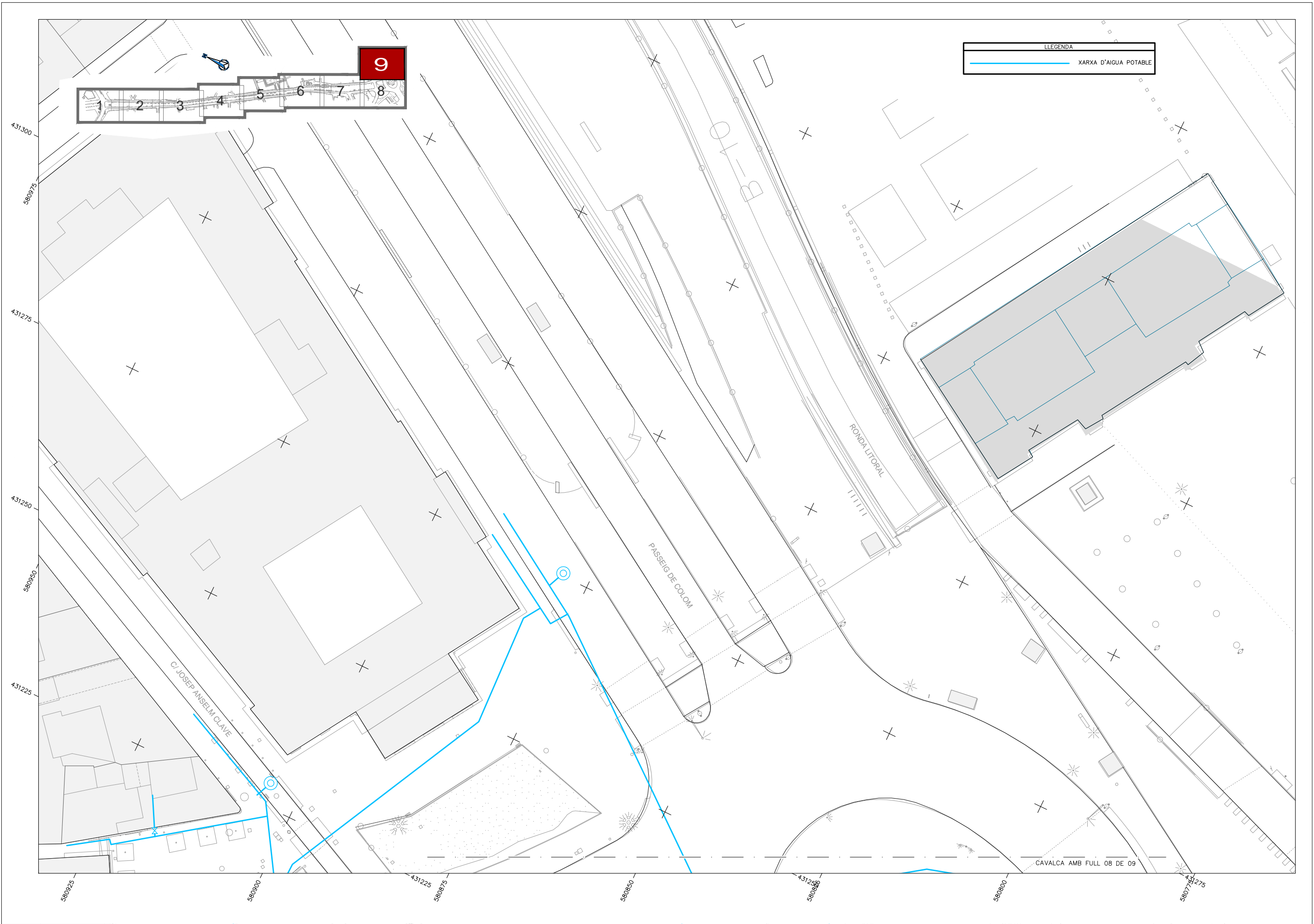
AV. DE LES DRASSANES

PASSEIG DE JOSEP CARNER

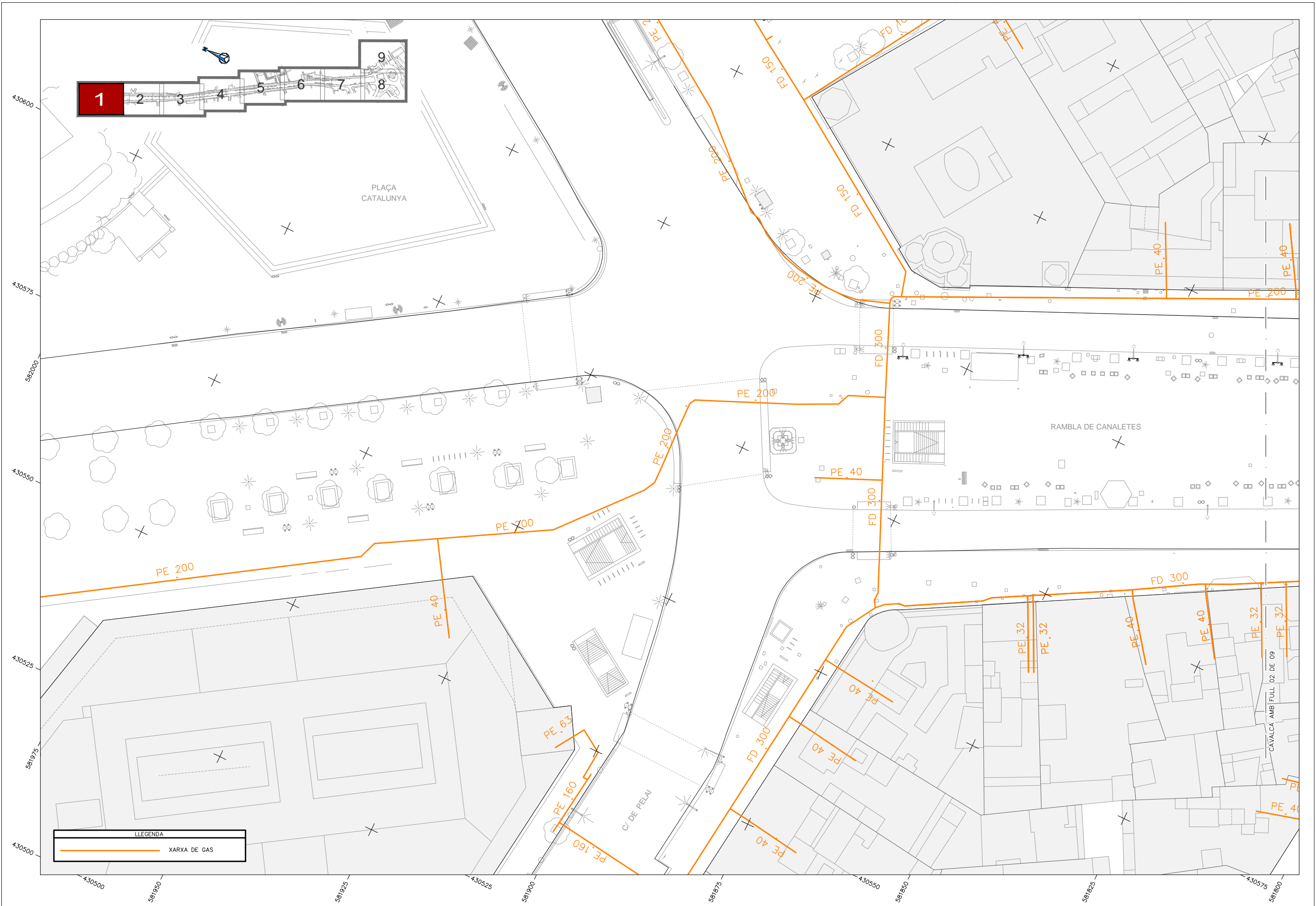
LLEGENDA  
 XARXA D'AIGUA POTABLE

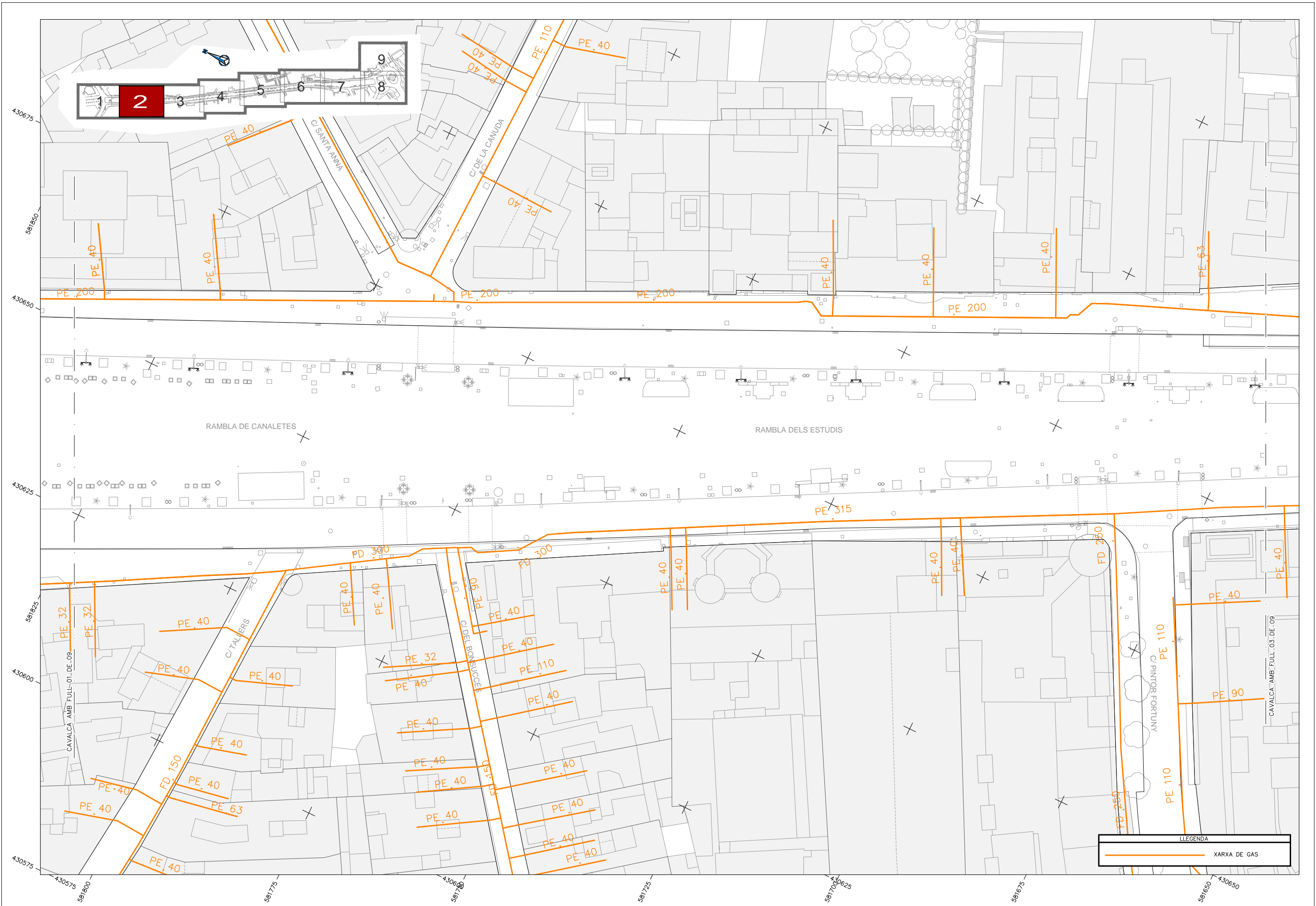


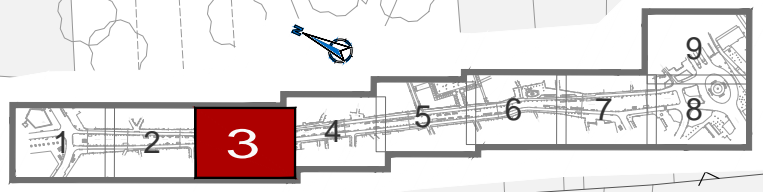
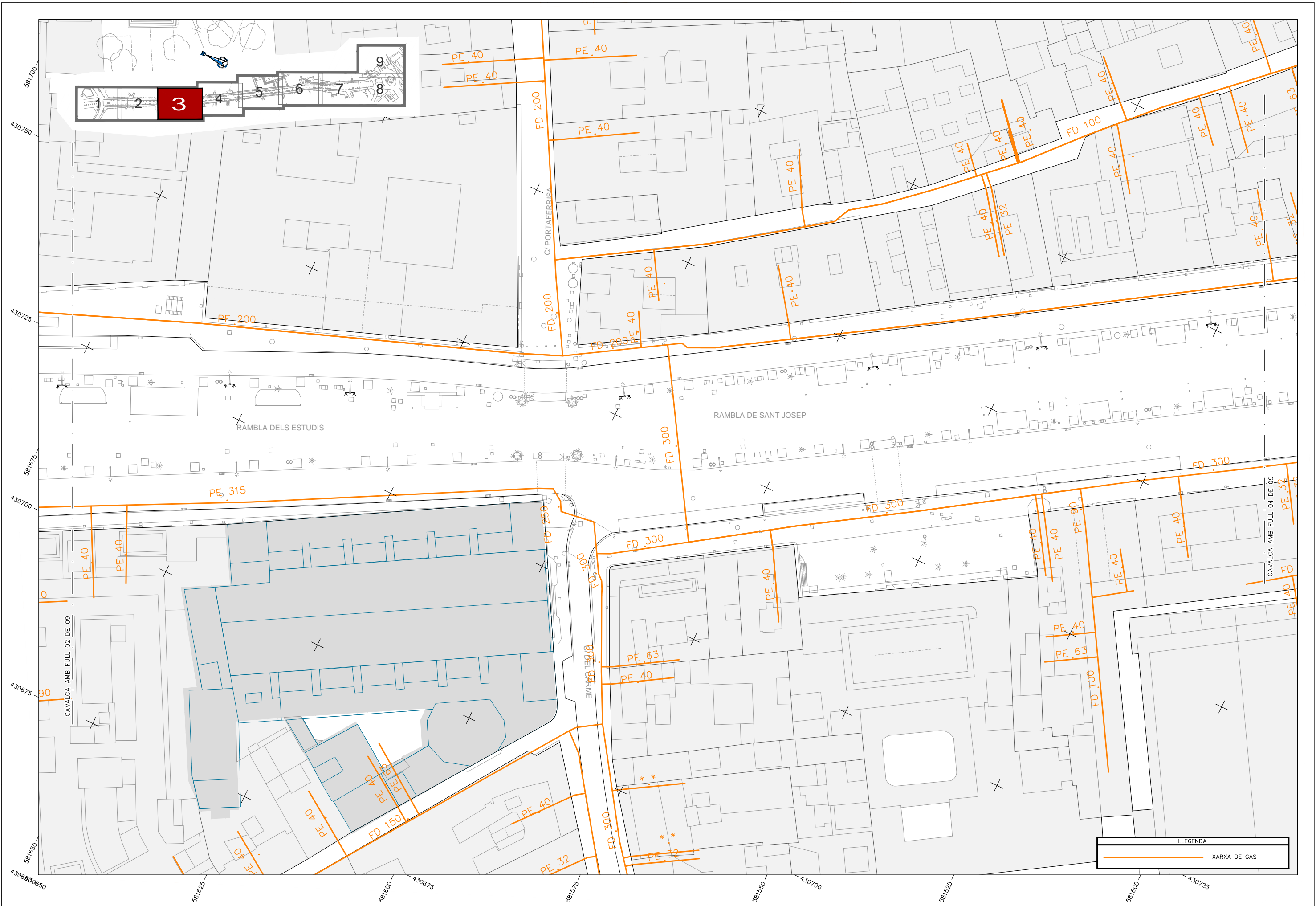




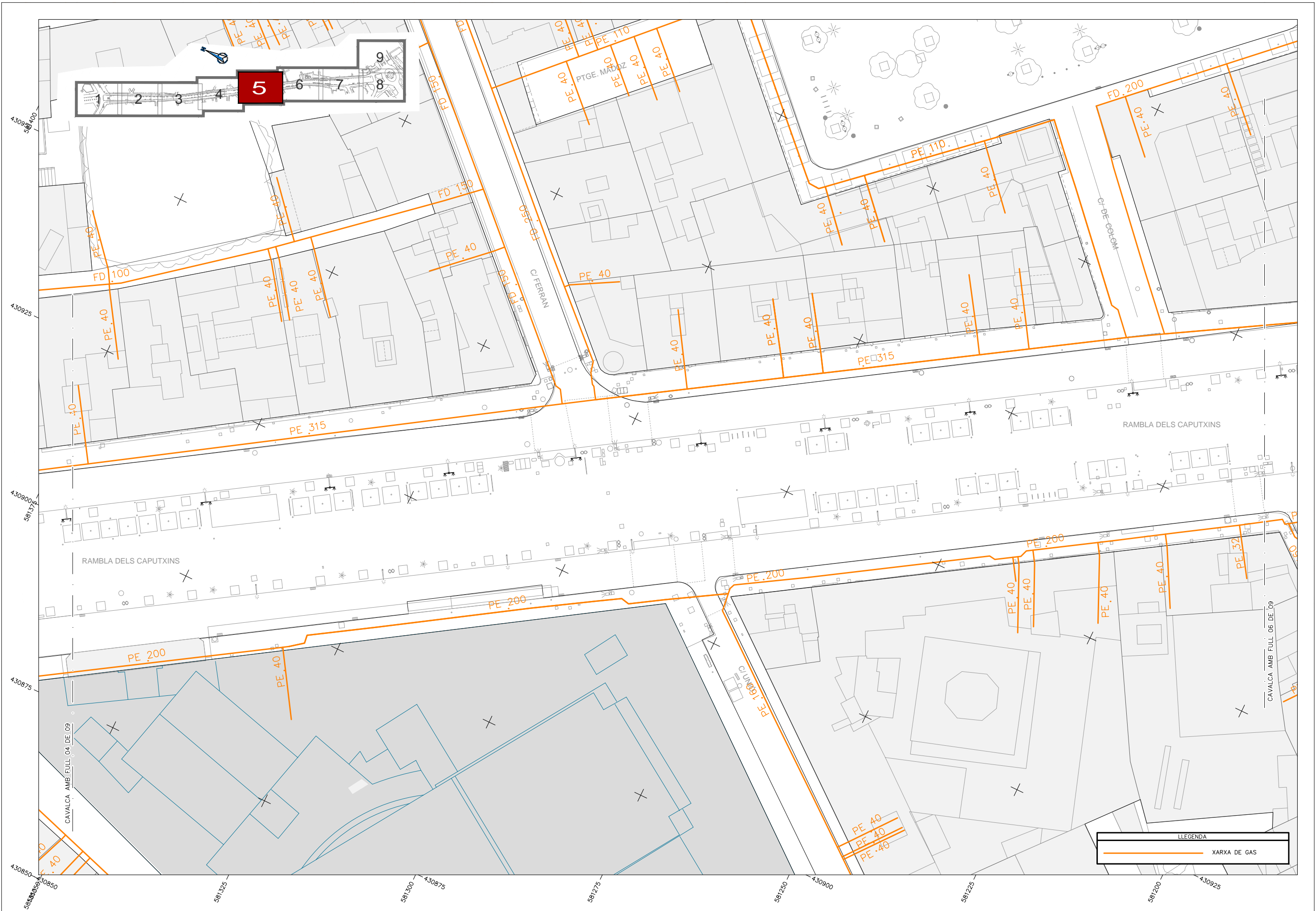
CAVALCA AMB FULL 08 DE 09

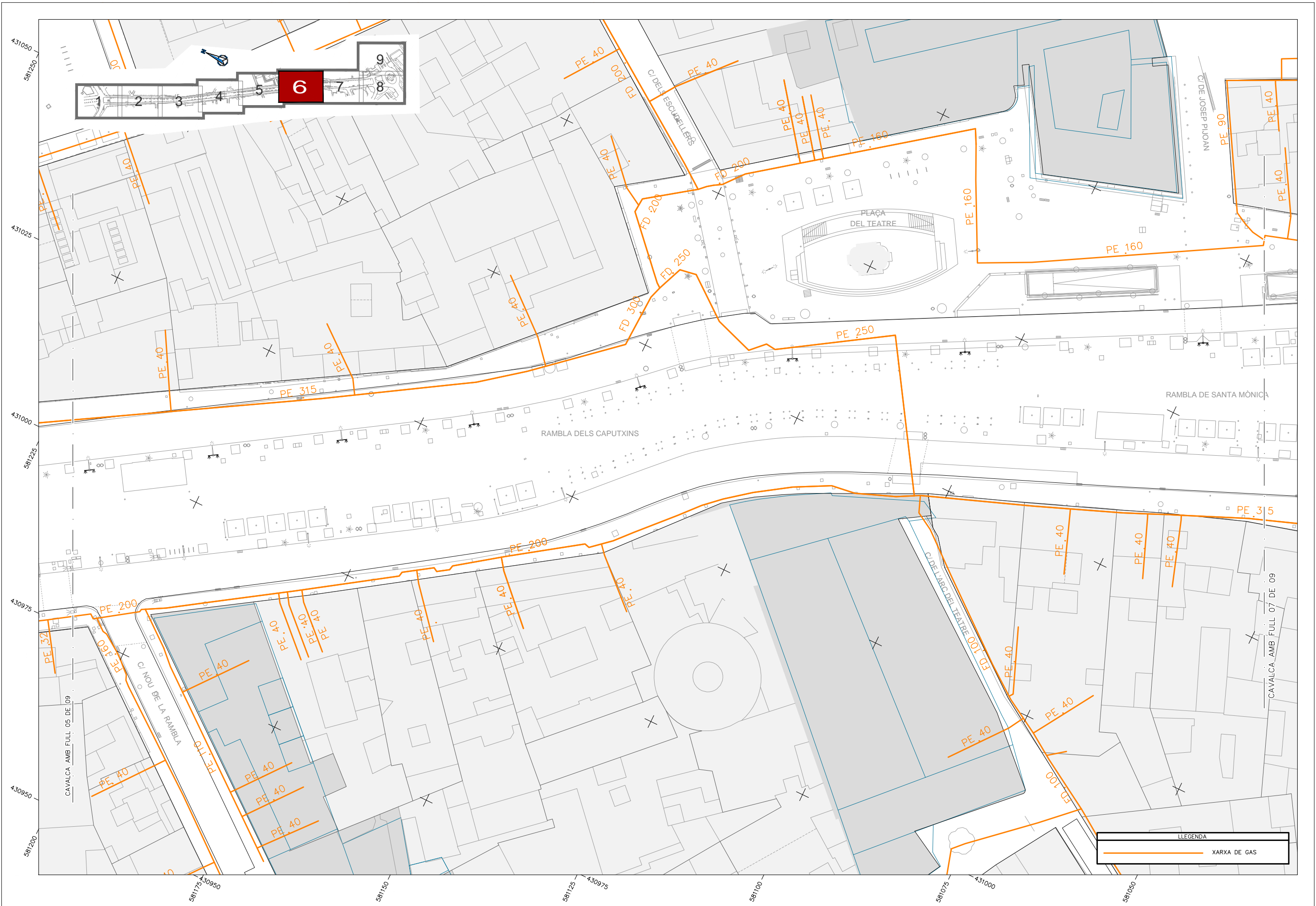


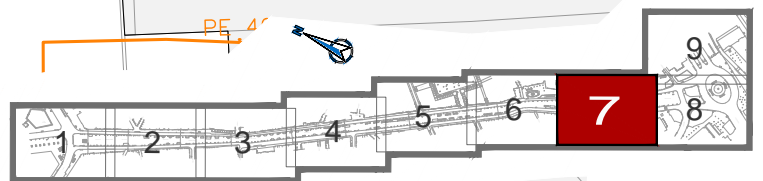
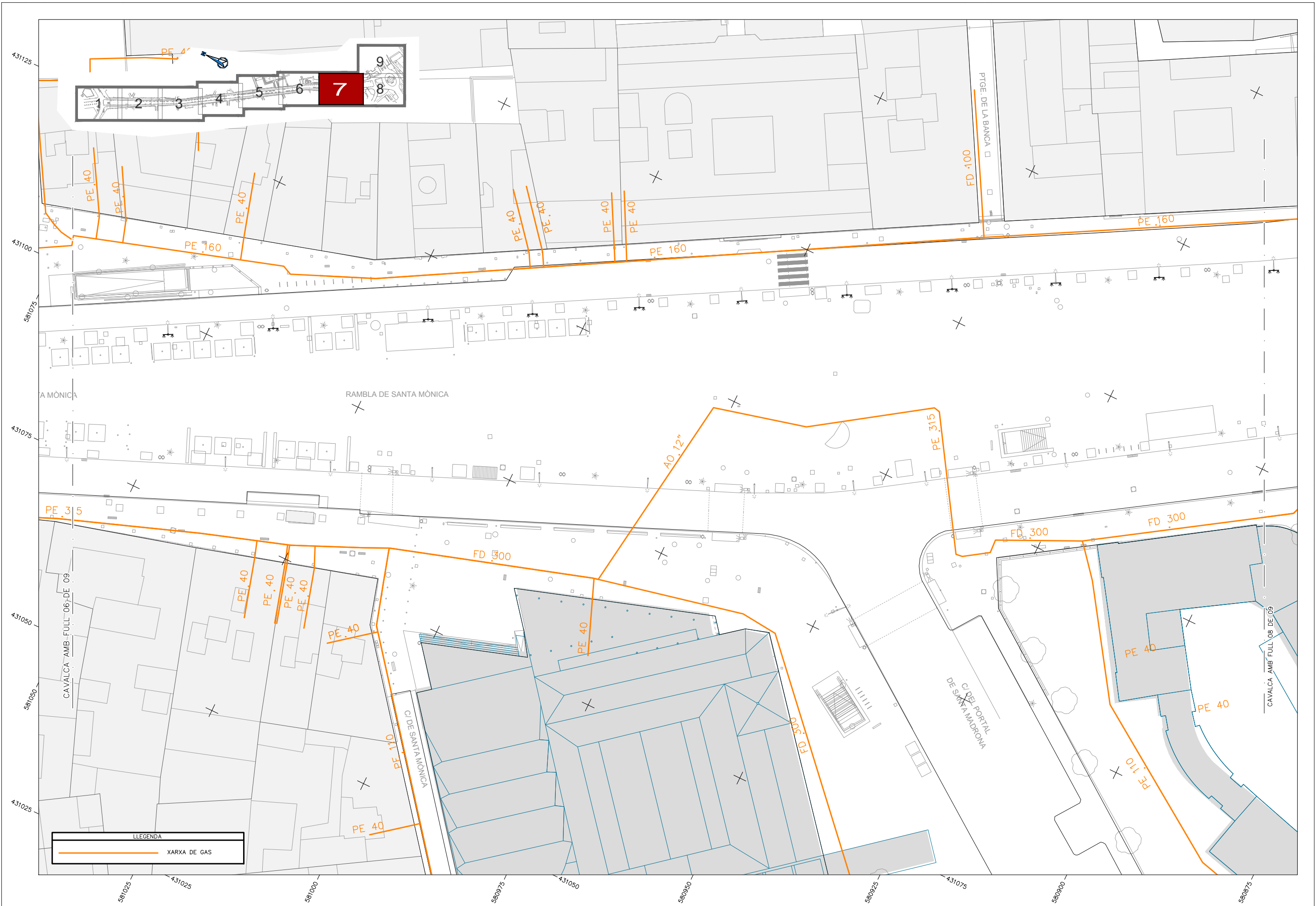








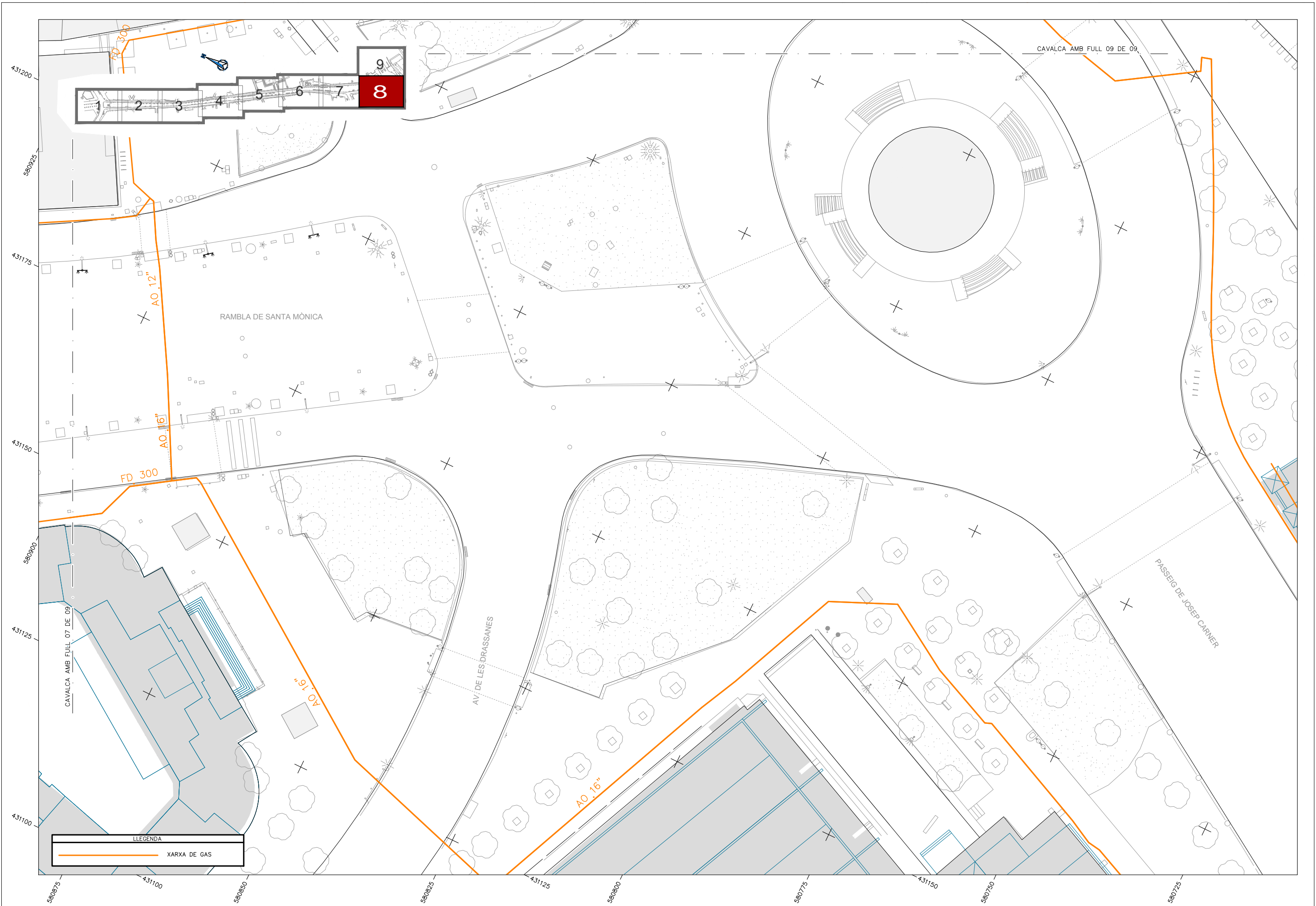




LLEGENDA  
 ——— XARXA DE GAS







CAVALCA AMB FULL 09 DE 09.

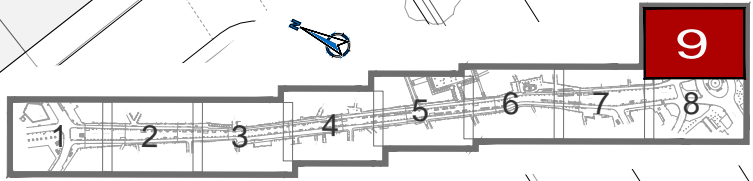
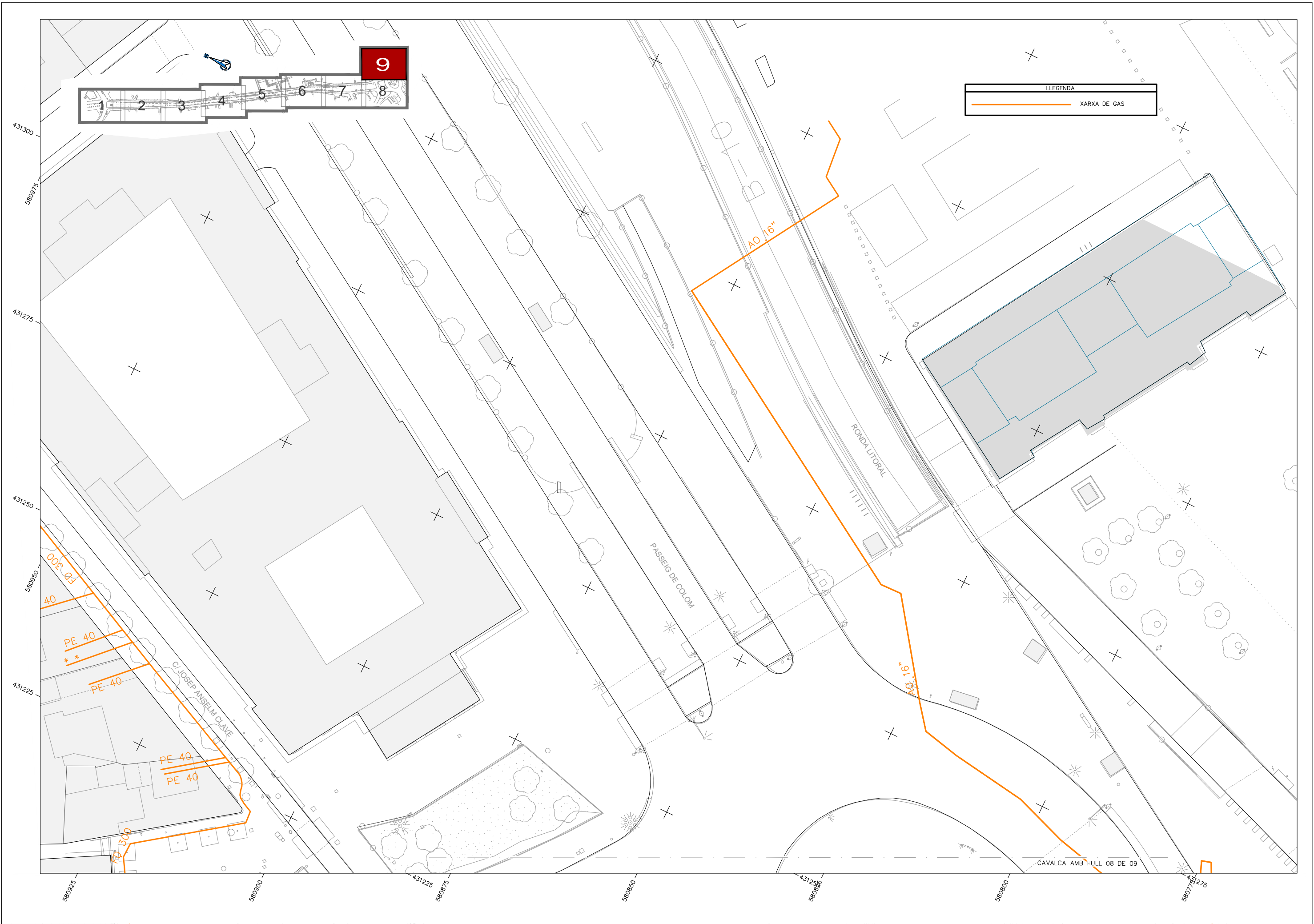
RAMBLA DE SANTA MÒNICA

AV. DE LES DRASSANES

PASSEIG DE JOSEP CARNER

LLEGENDA  
 XARXA DE GAS





LLEGENDA

XARXA DE GAS





1 2 3 4 5 6 7 8 9

PLAÇA CATALUNYA

RAMBLA DE CANALETES

C/ DE PELAI

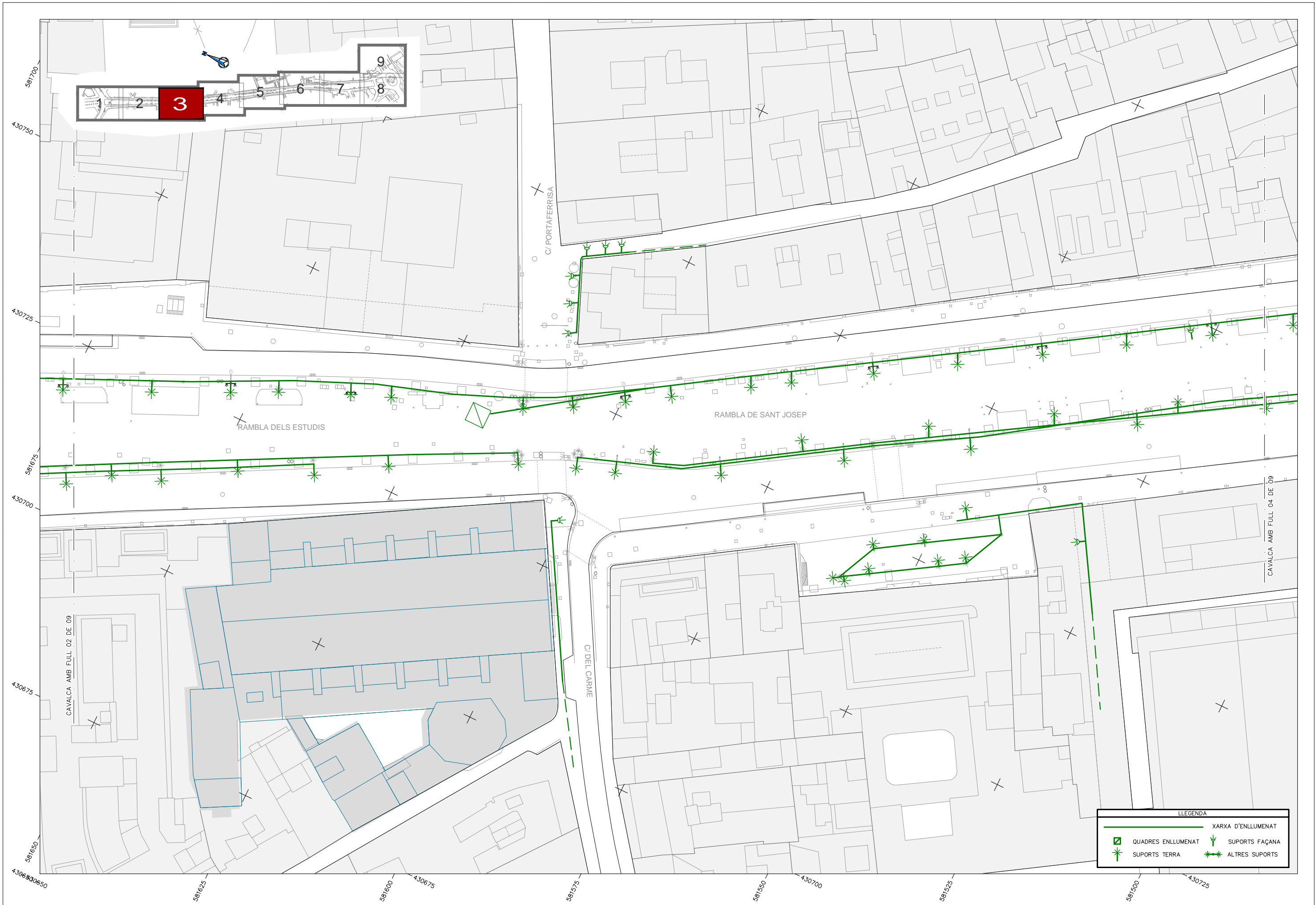
CAVALCA AMB FULL 02 DE 09

LLEGENDA

	XARXA D'ENLLUMENAT		SUPORTS FAÇANA
	QUADRES ENLLUMENAT		ALTRES SUPORTS
	SUPORTS TERRA		

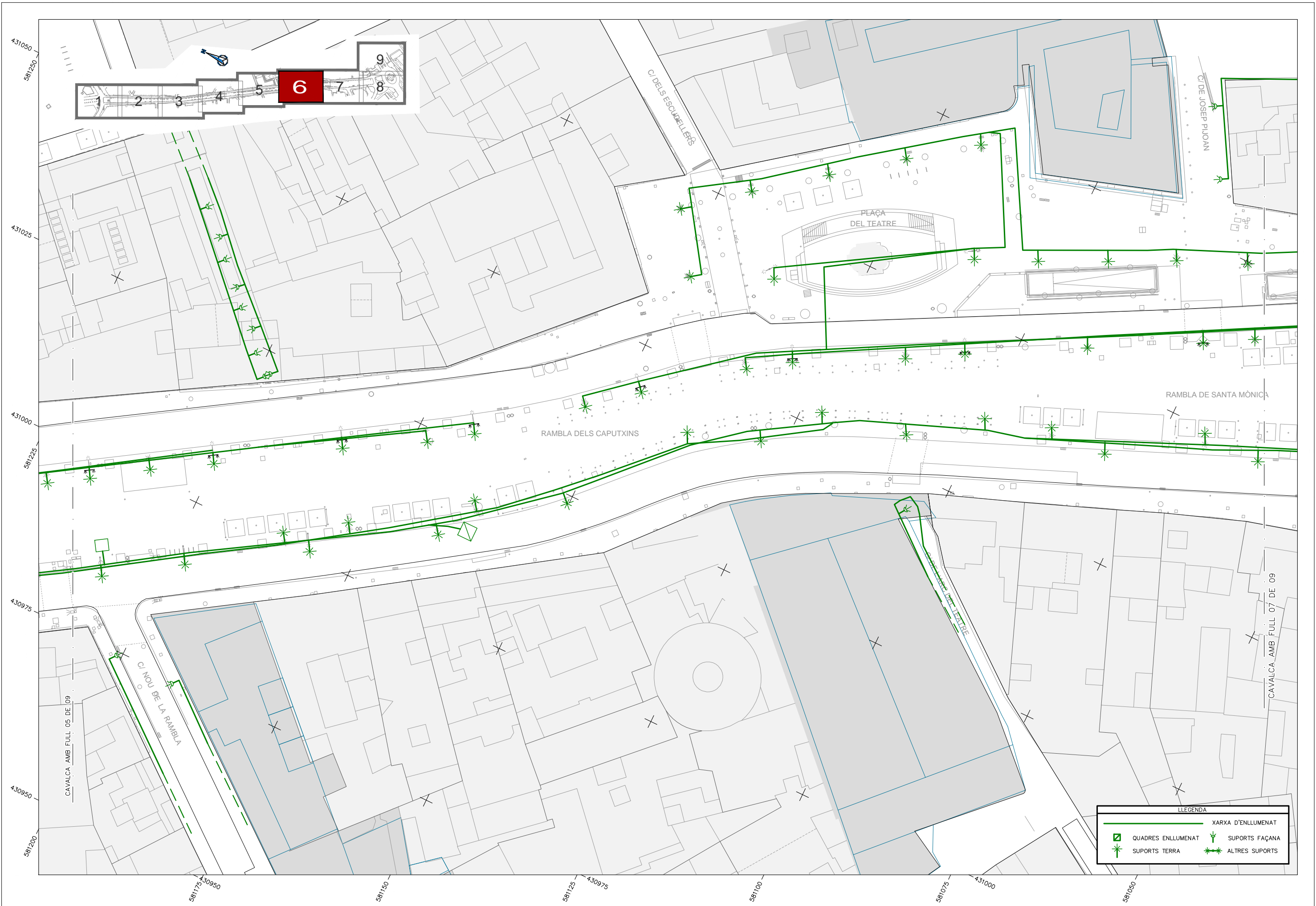




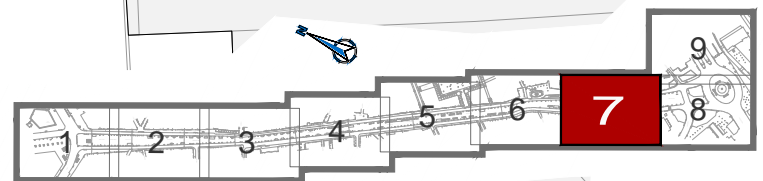






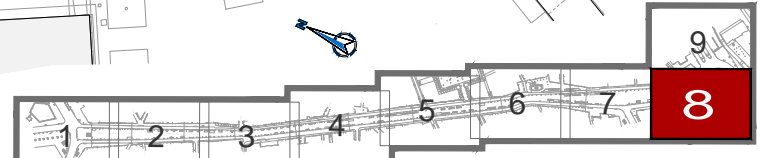
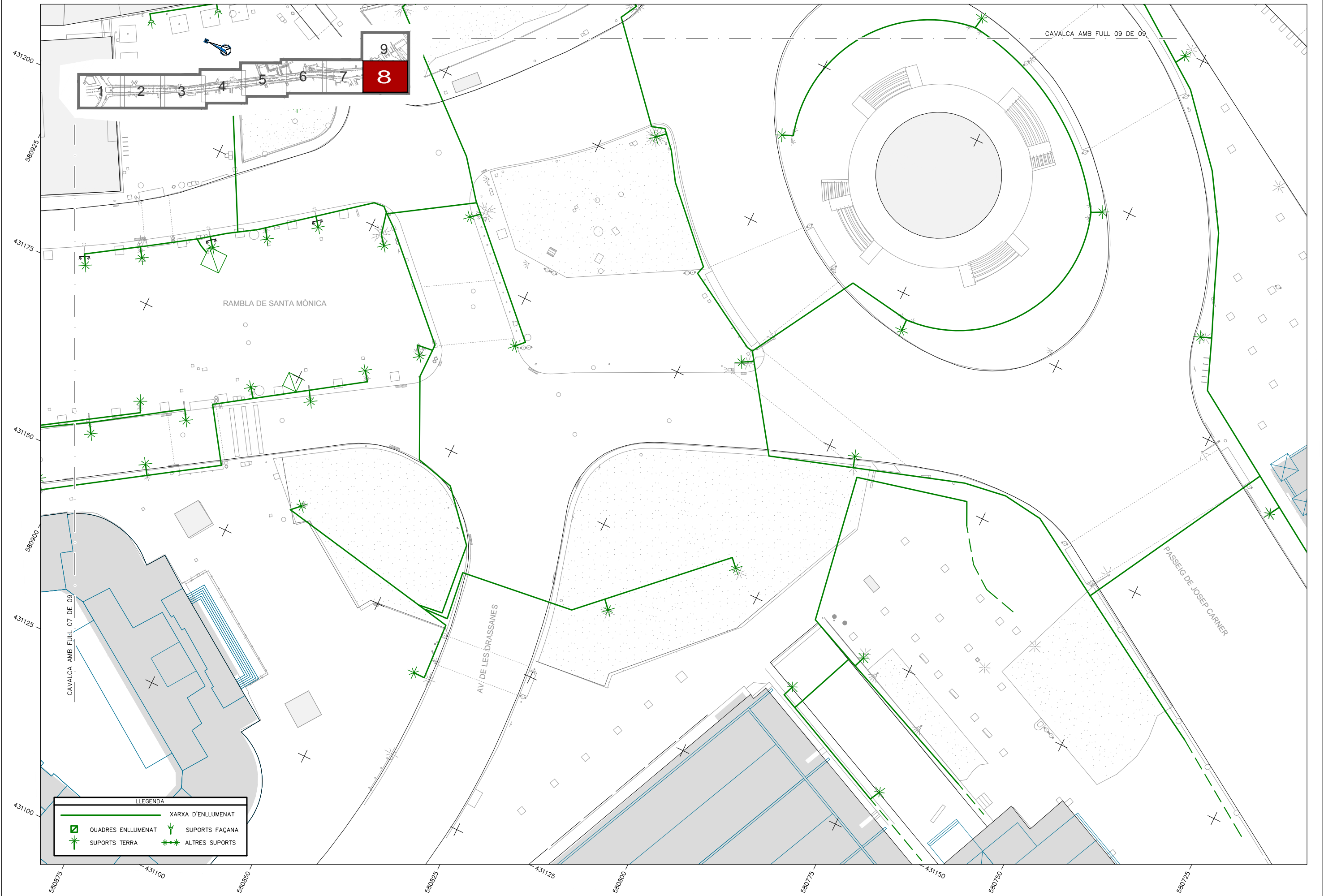






LLEGENDA			
	XARXA D'ENLLUMENAT		SUPORTS FAÇANA
	QUADRES ENLLUMENAT		SUPORTS TERRA
	SUPORTS TERRA		ALTRES SUPORTS

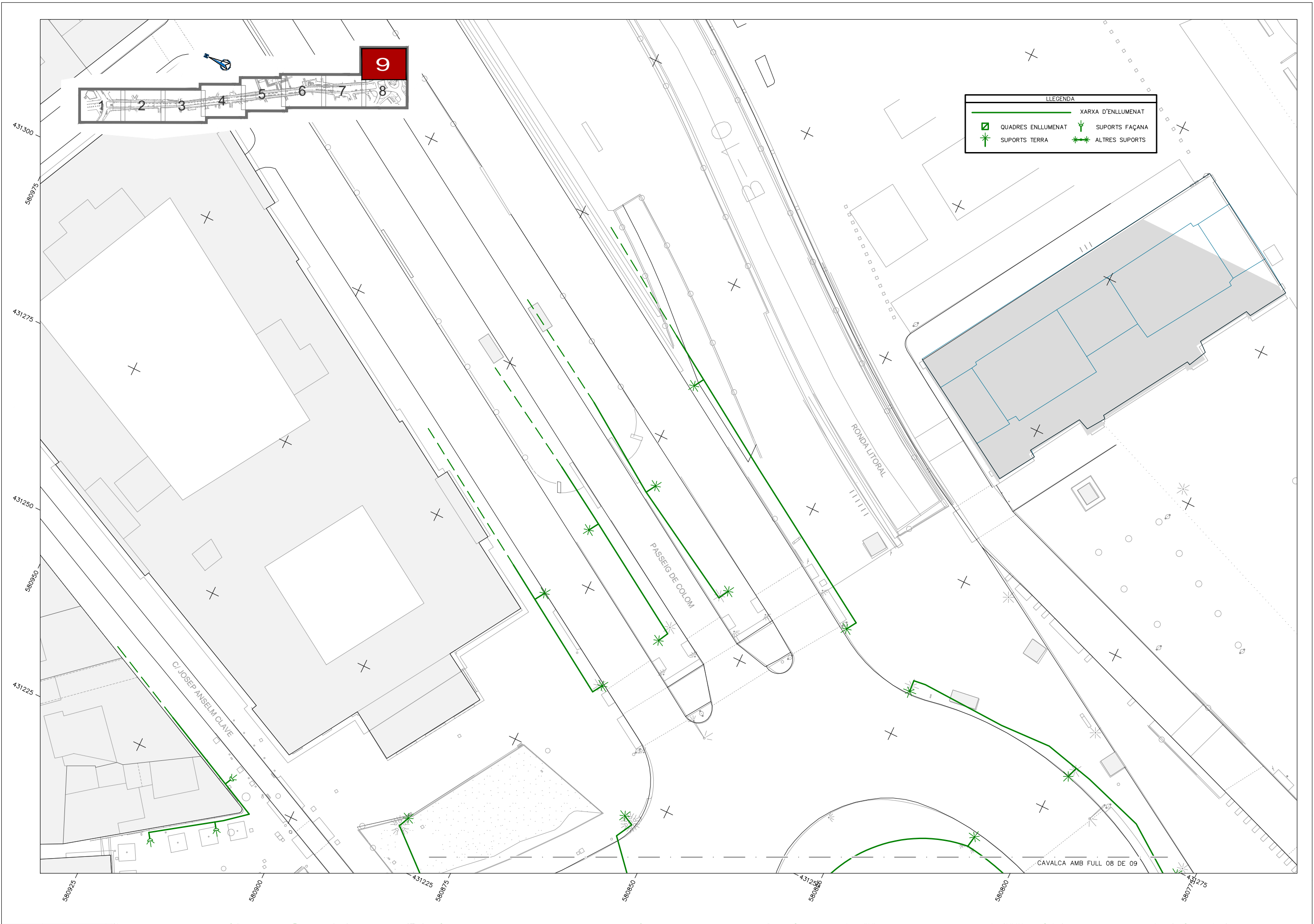




LLEGENDA

	XARXA D'ENLLUMENAT
	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS TERRA
	SUPORTS FAÇANA
	ALTRES SUPORTS

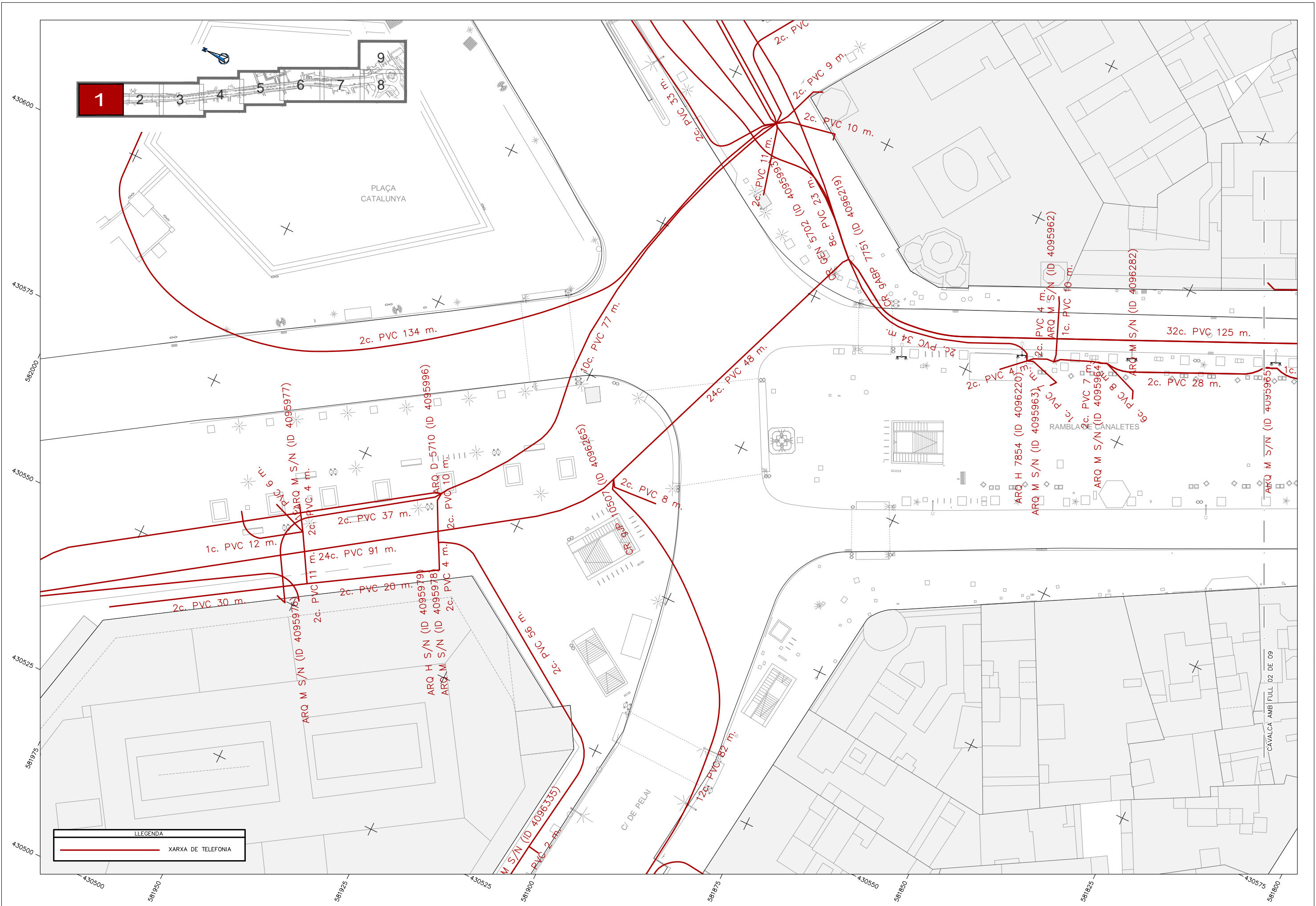




LLEGENDA

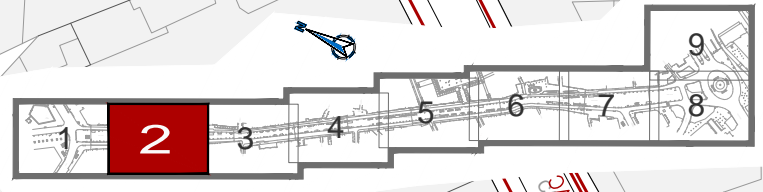
	XARXA D'ENLLUMENAT
	QUADRES ENLLUMENAT
	SUPORTS TERRA
	SUPORTS FAÇANA
	ALTRES SUPORTS

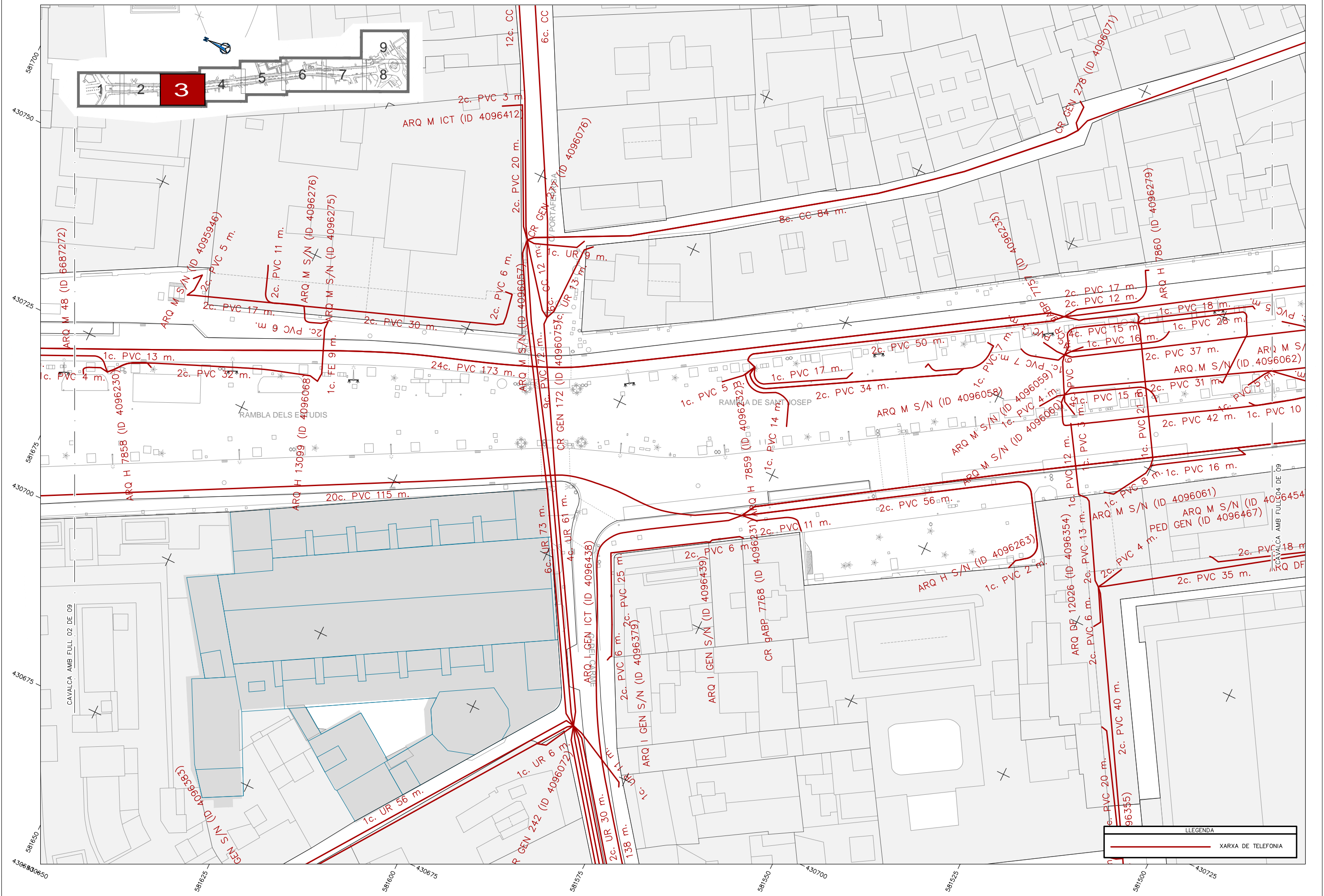
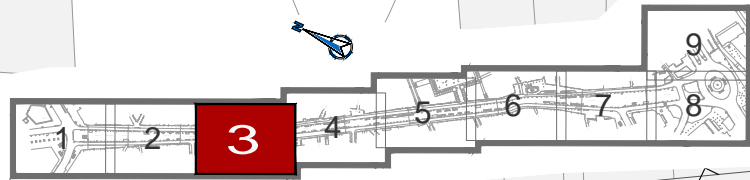


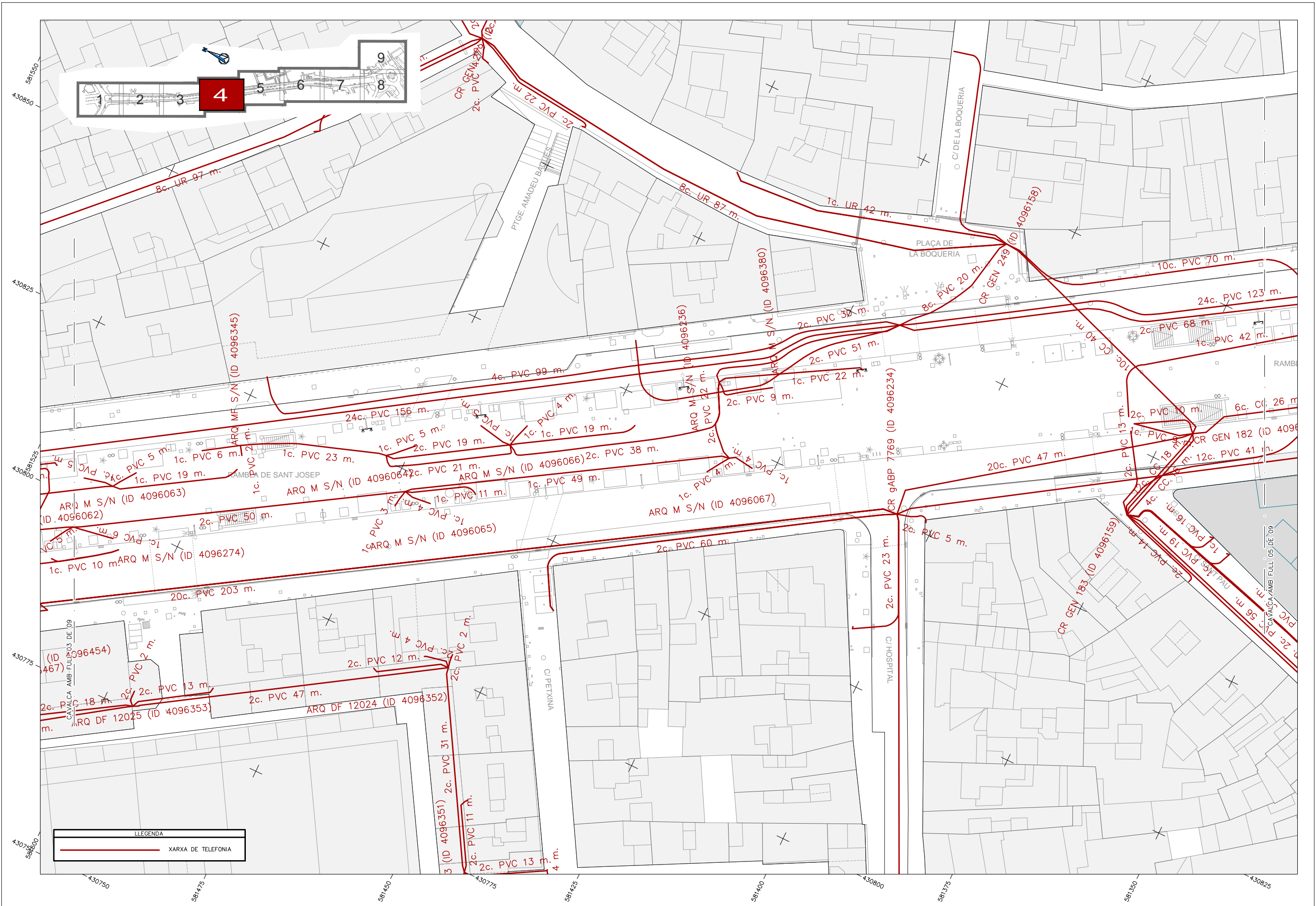


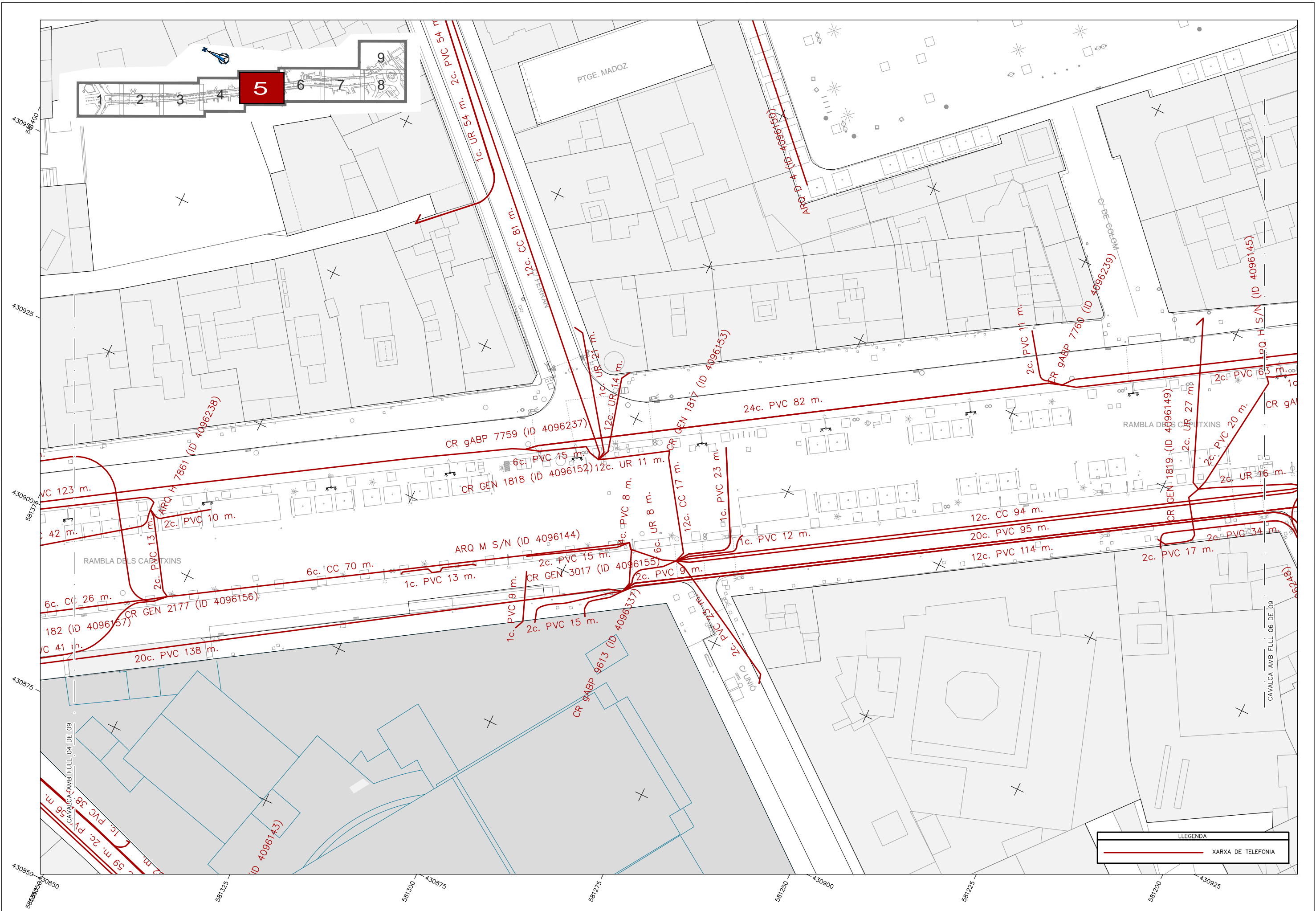
LLEGGENDA  
 — XARXA DE TELEFONIA



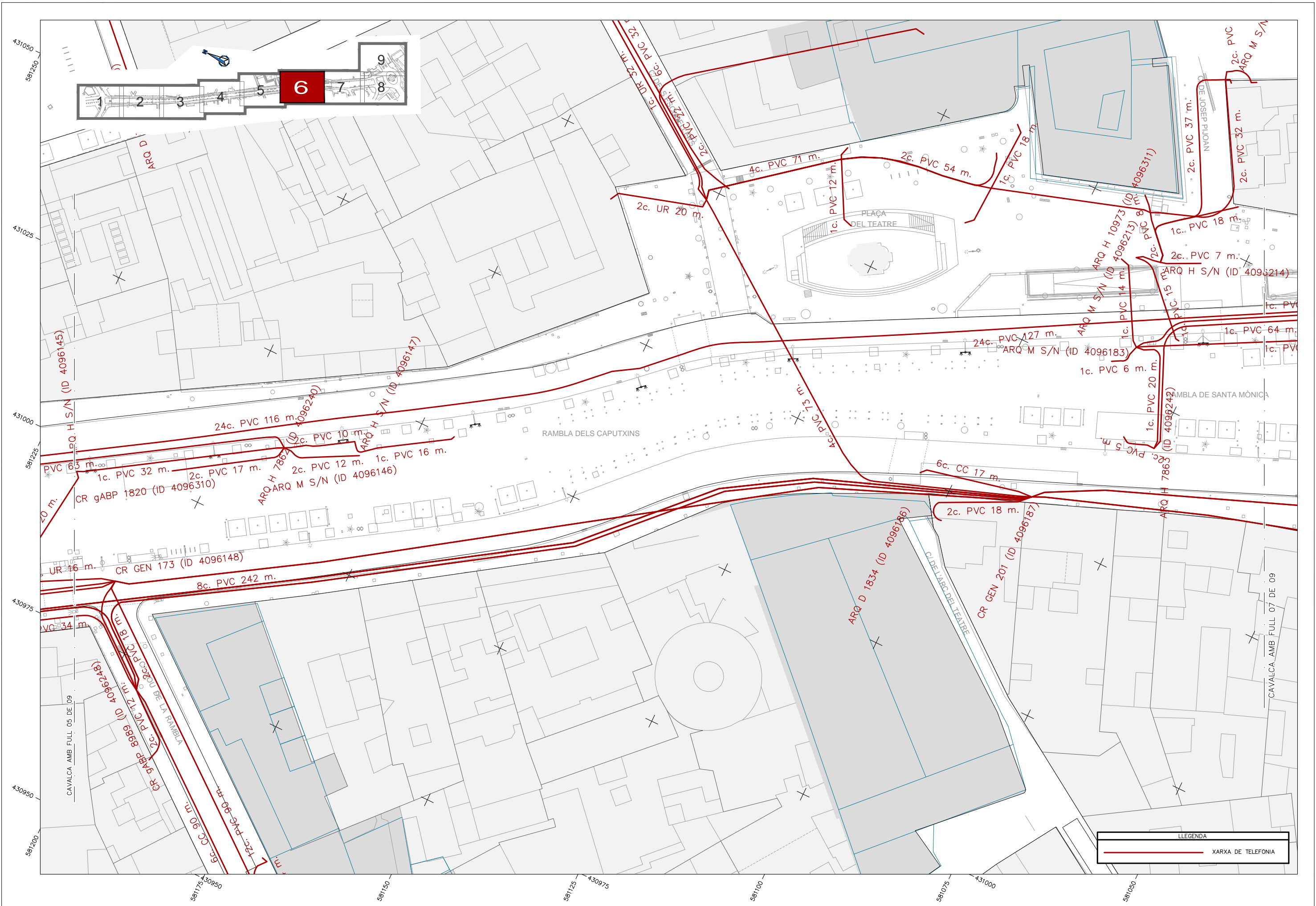


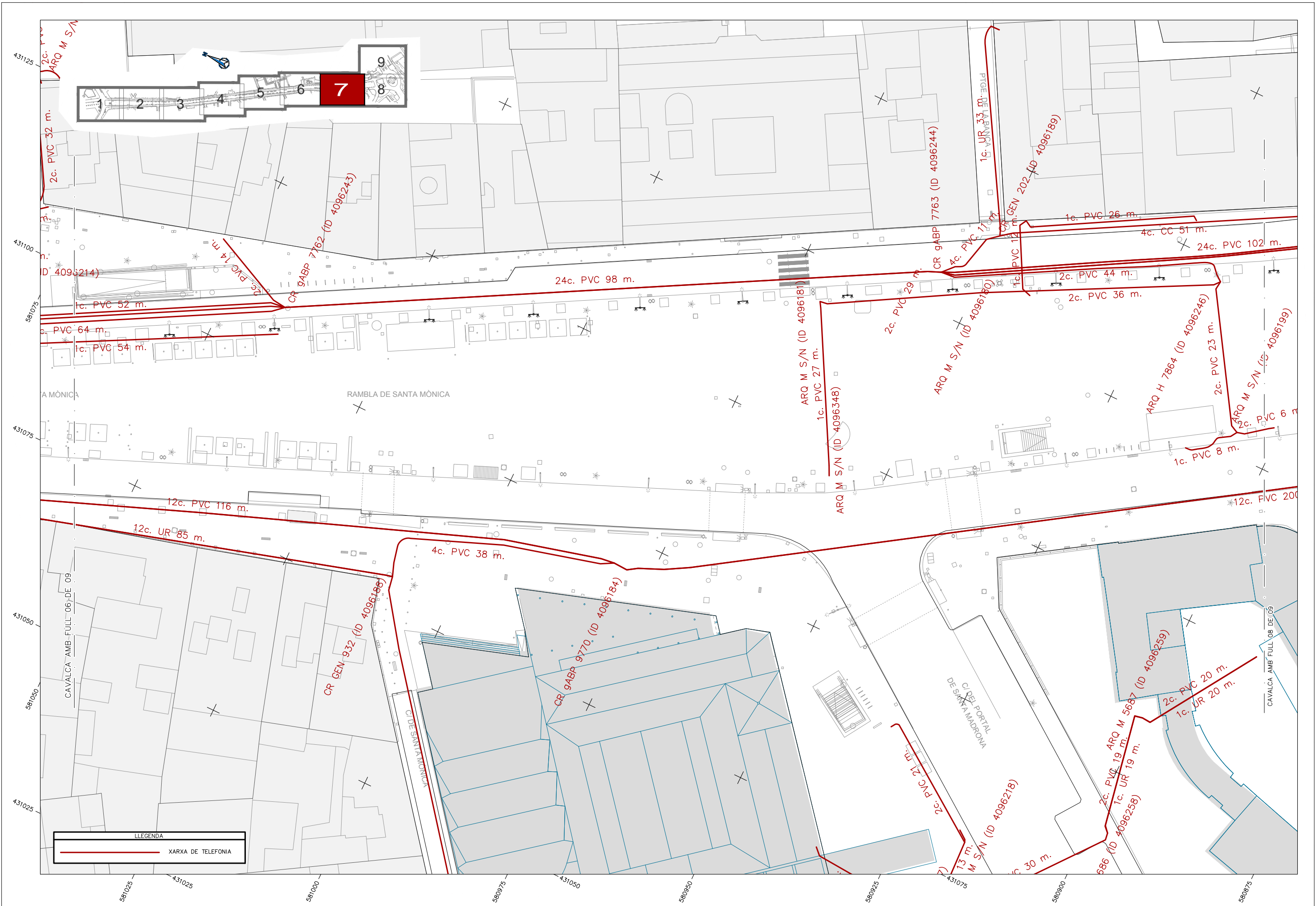


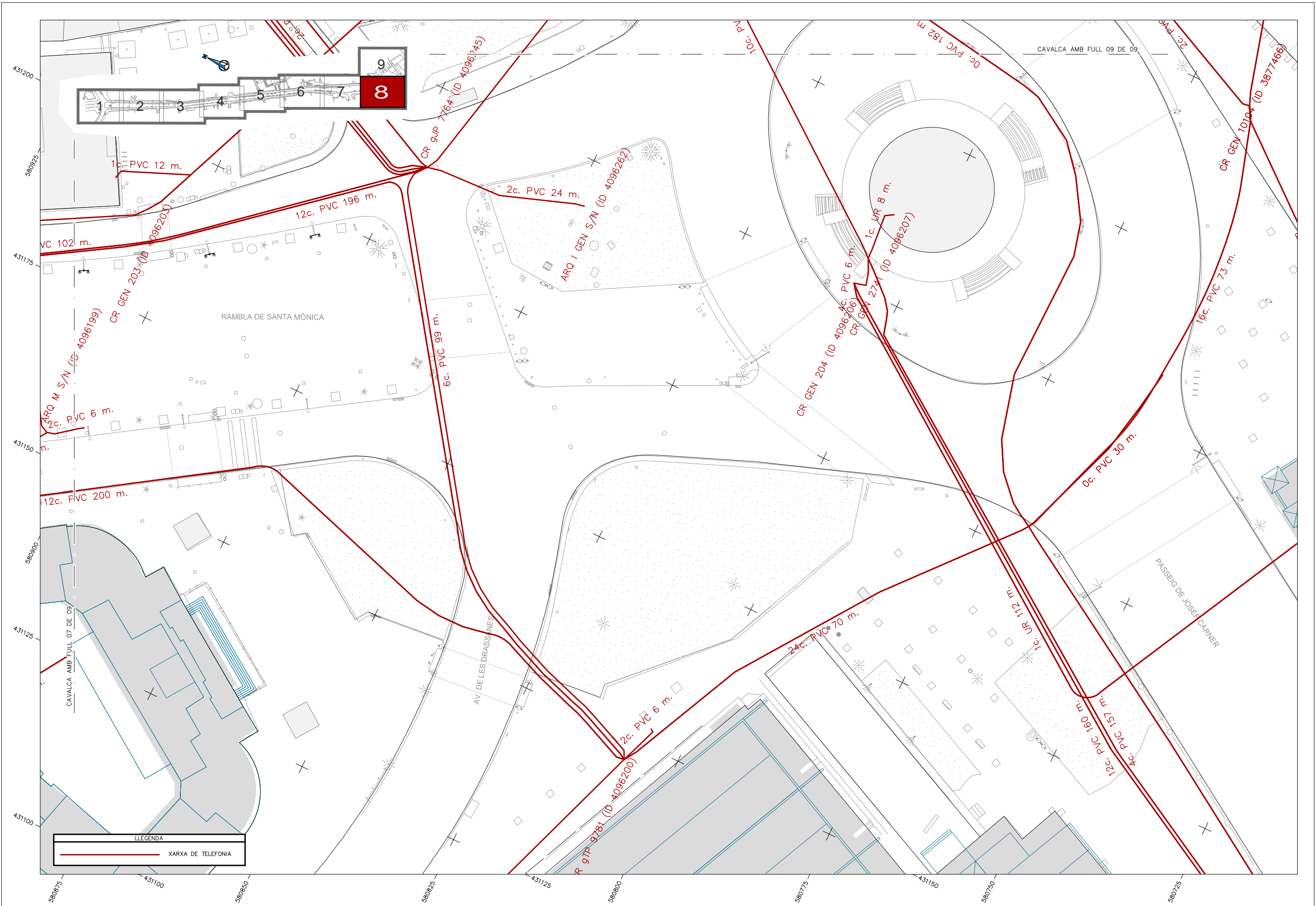


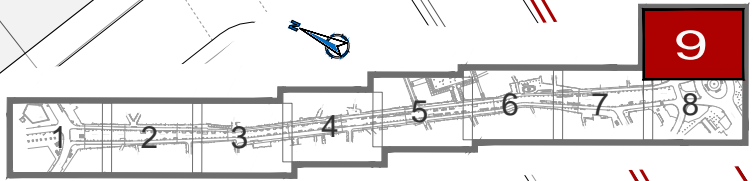
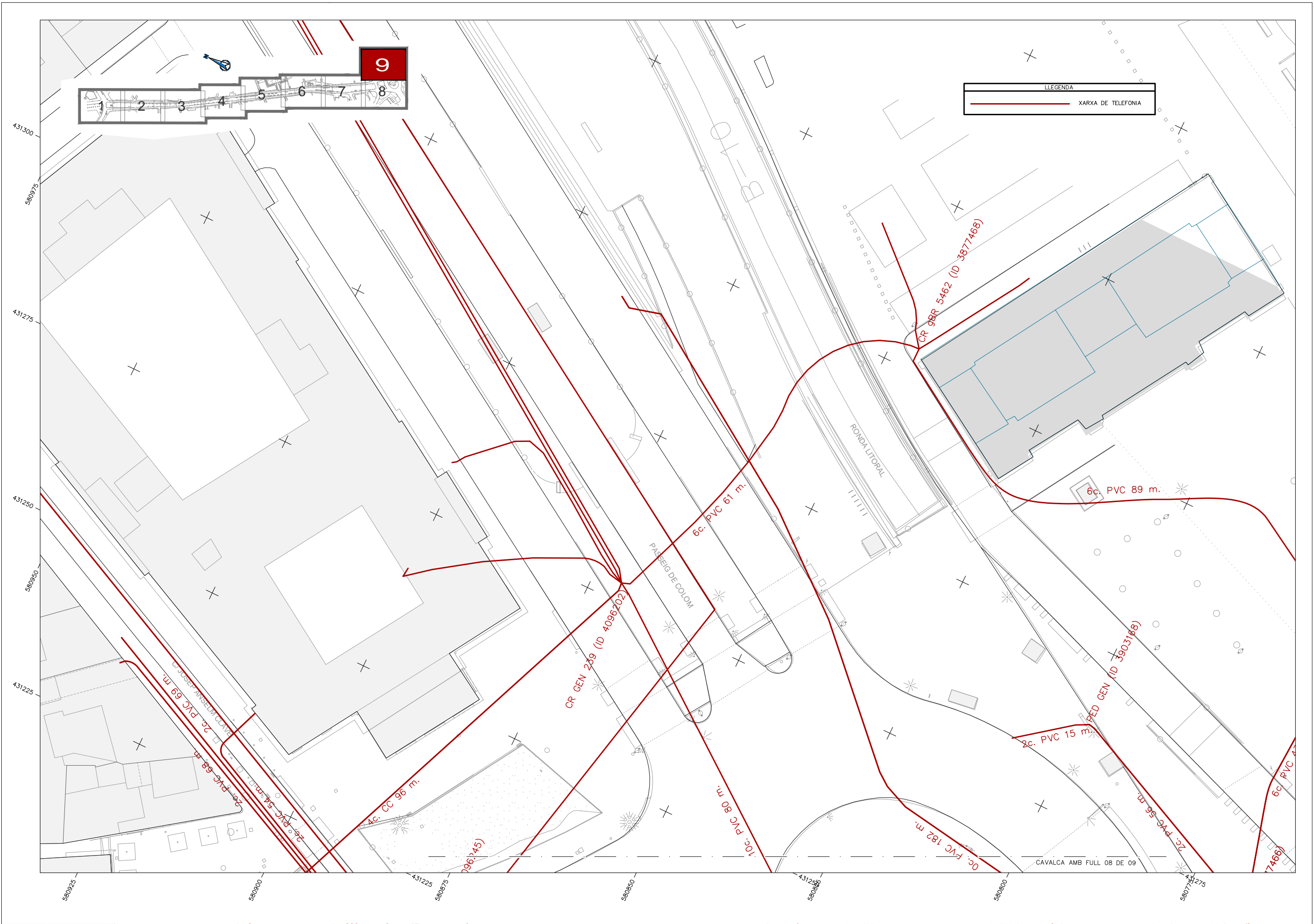












LLEGENDA	
<span style="color: red;">—</span>	XARXA DE TELEFONIA



CAVALCA AMB FULL 08 DE 09

2c. PVC 68 m.  
2c. PVC 54 m.  
2c. PVC 69 m.

4c. CC 96 m.

CR GEN 239 (ID 4096202)

6c. PVC 61 m.

10c. PVC 80 m.

0c. PVC 182 m.

2c. PVC 15 m.

RED GEN (ID 3903108)

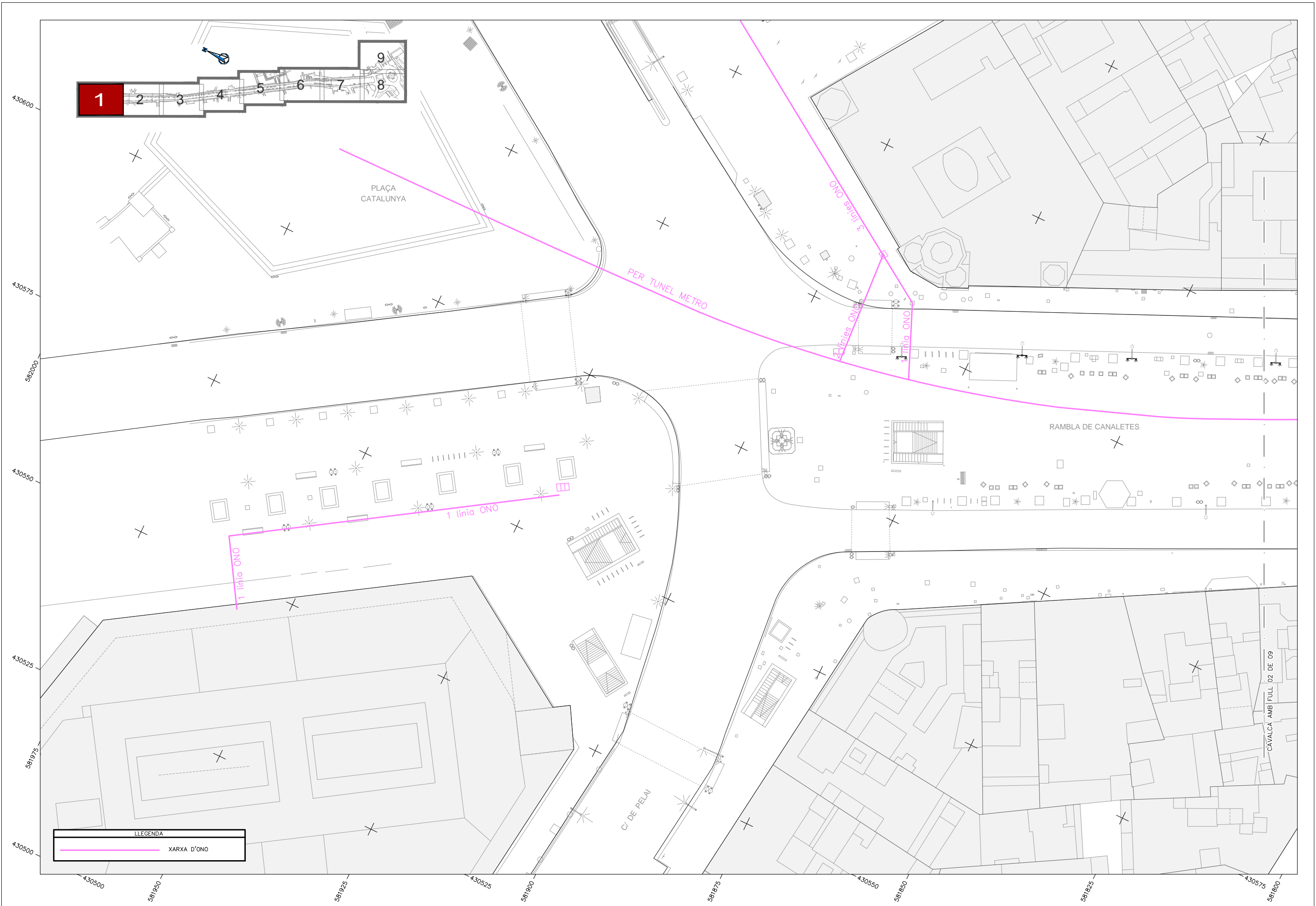
6c. PVC 89 m.

6c. PVC 7466

CR 98R 5462 (ID 3877468)

2961245

7466

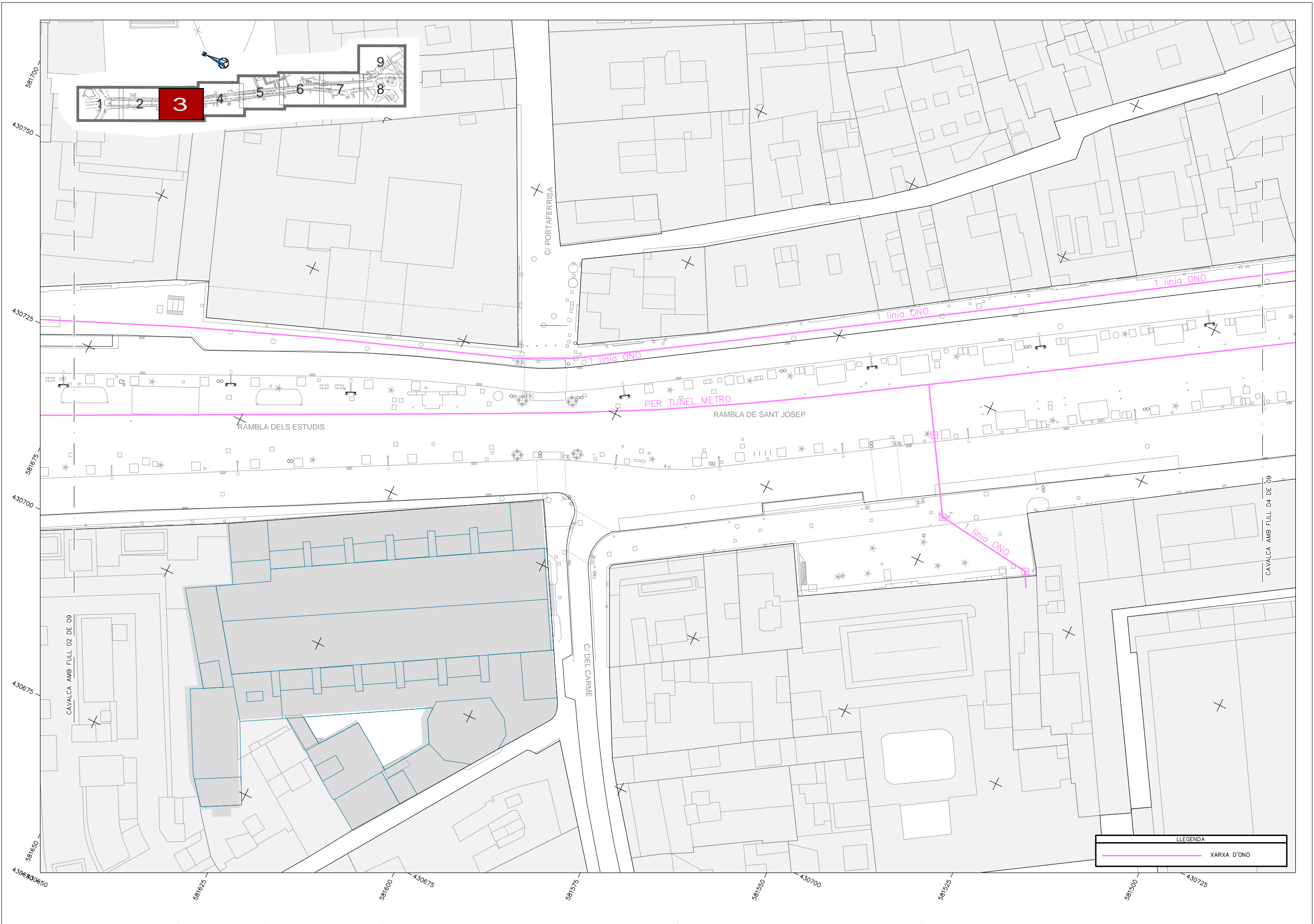


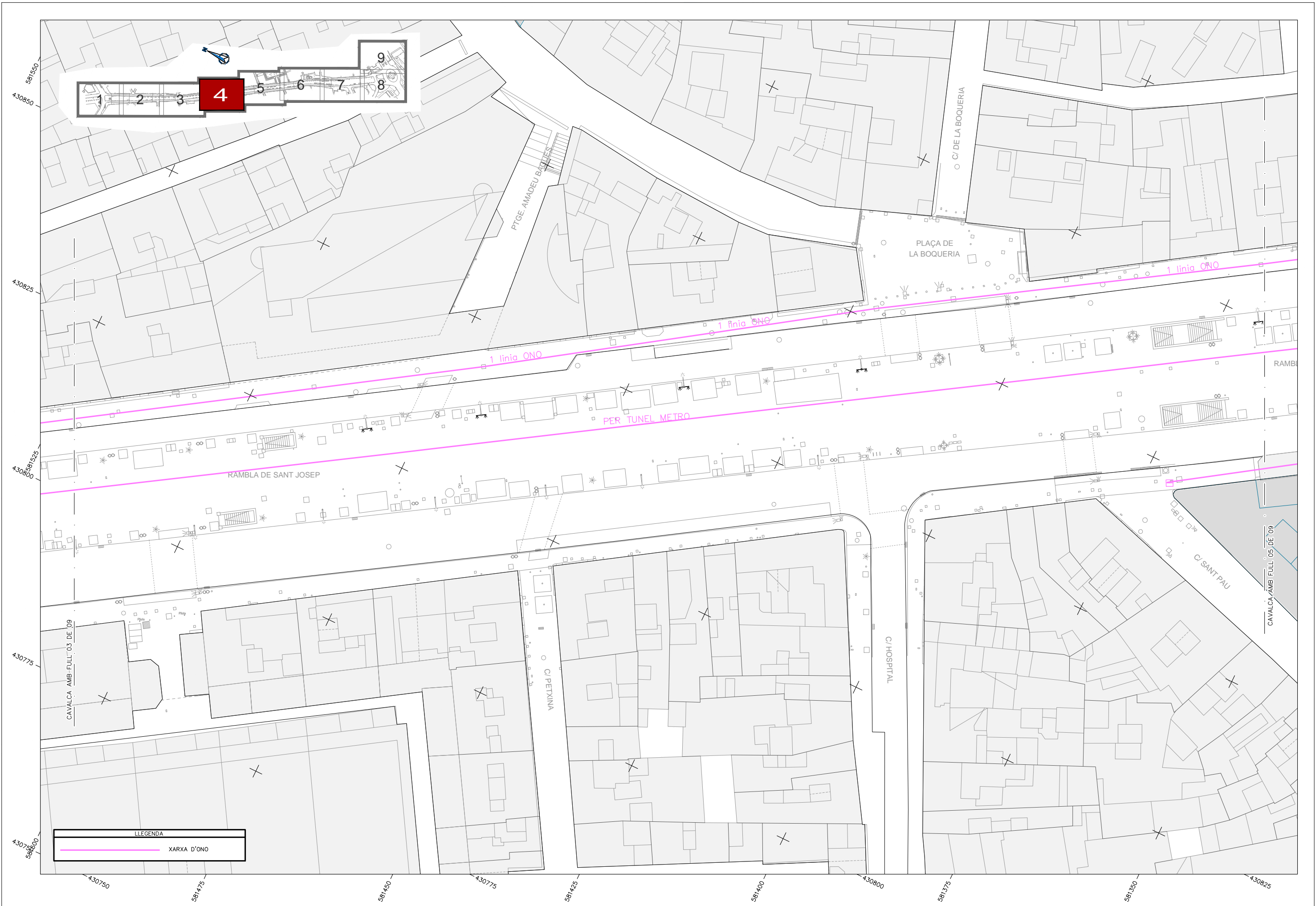


LLEGGENDA

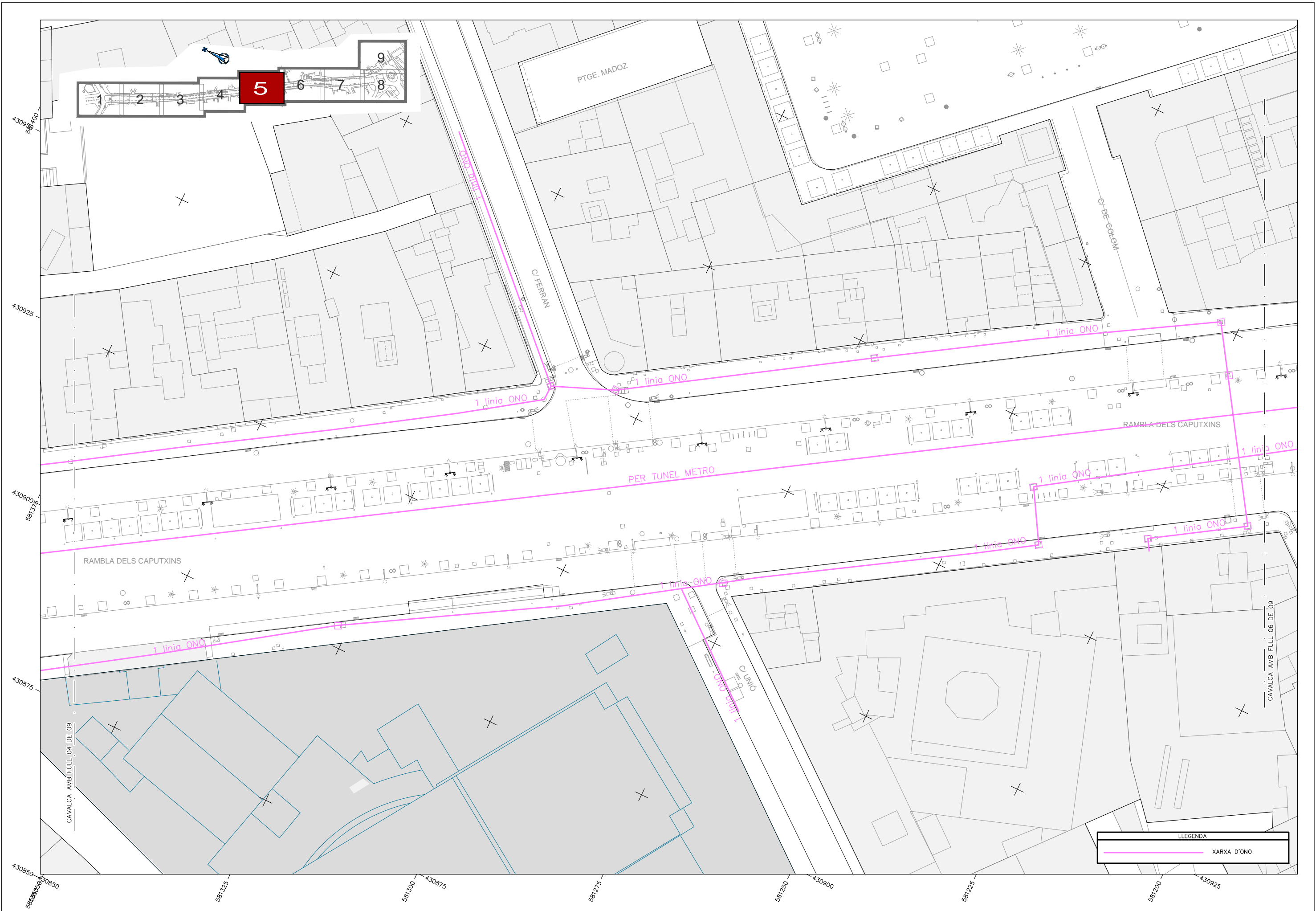
— XARXA D'ONO

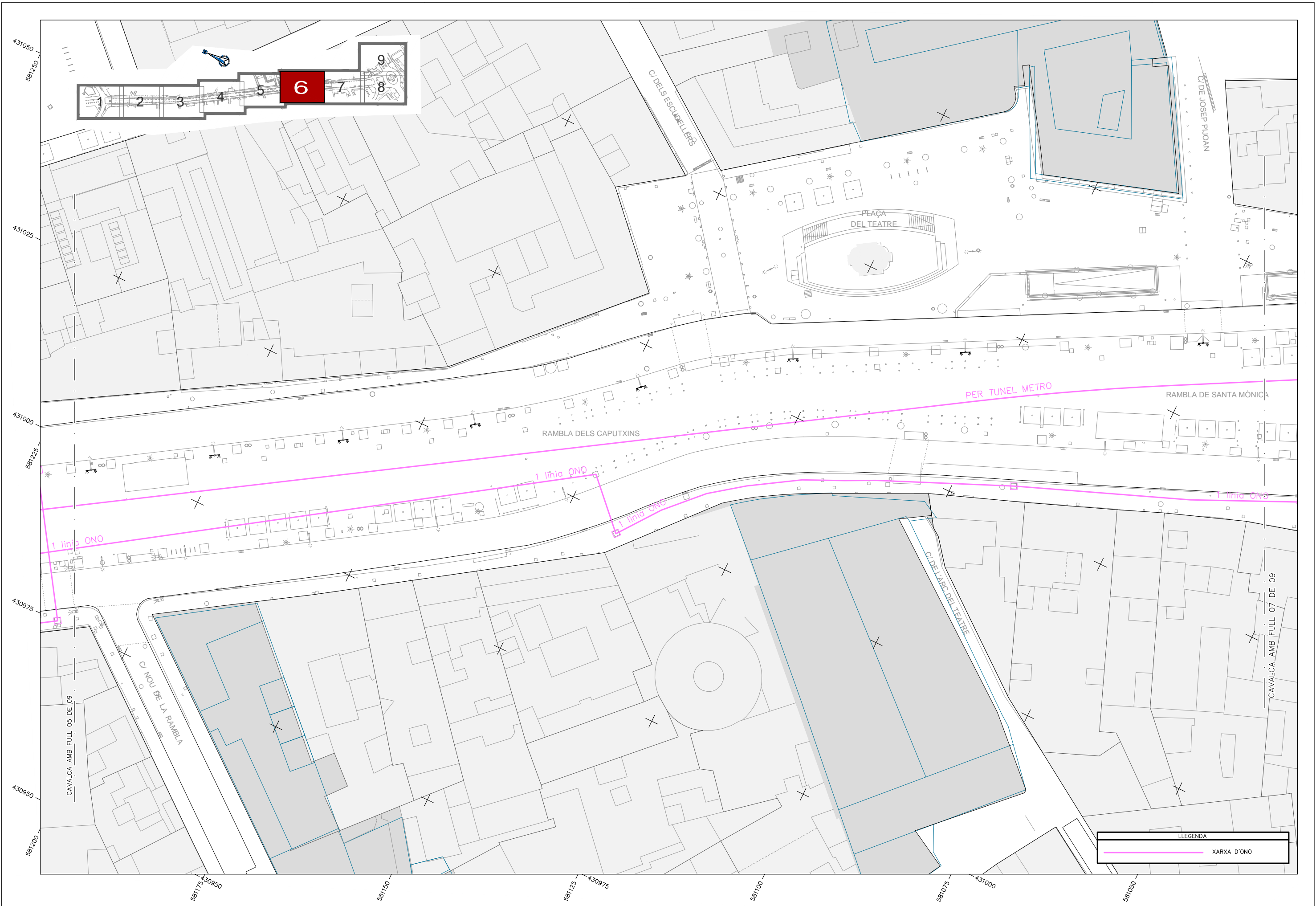


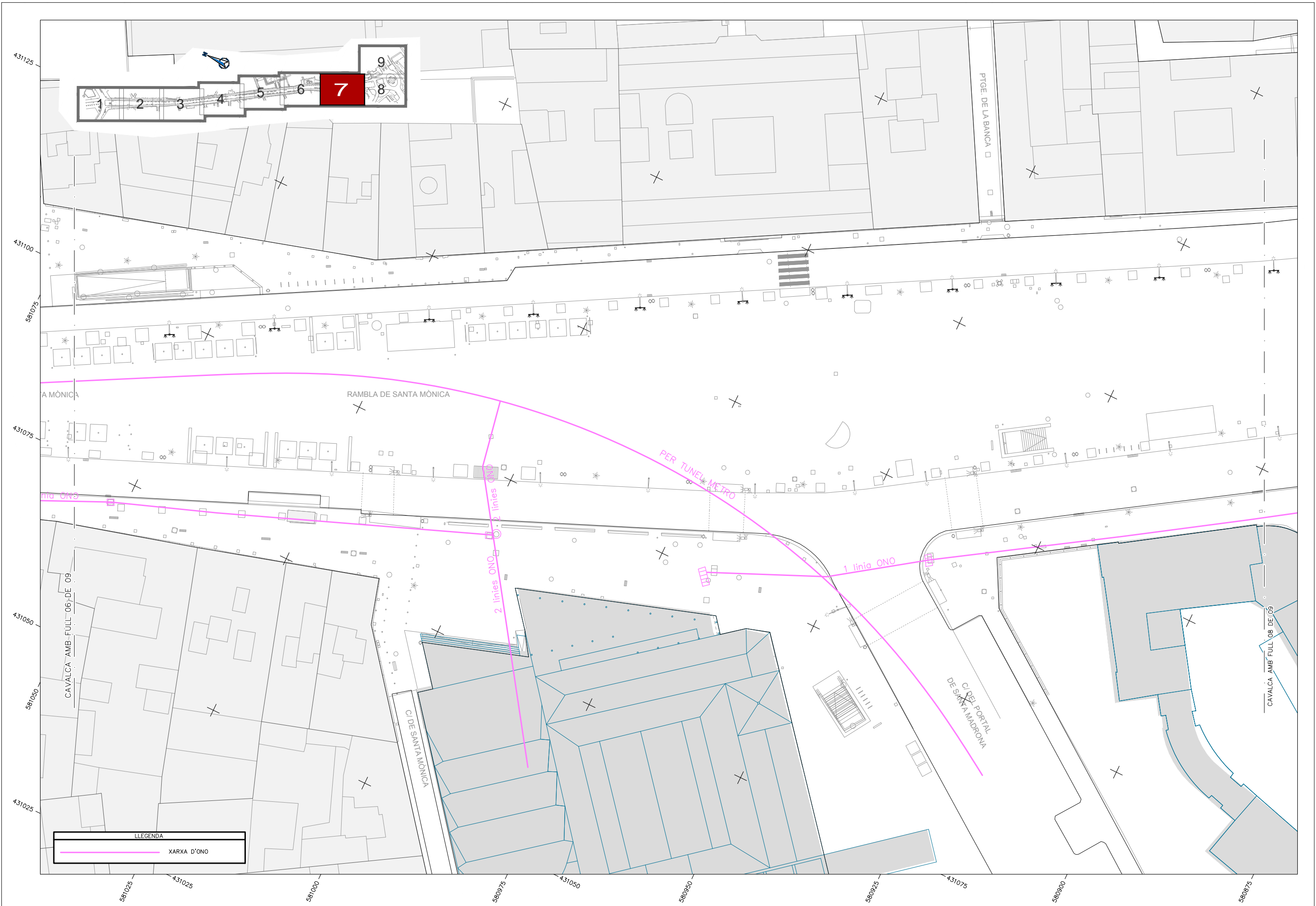








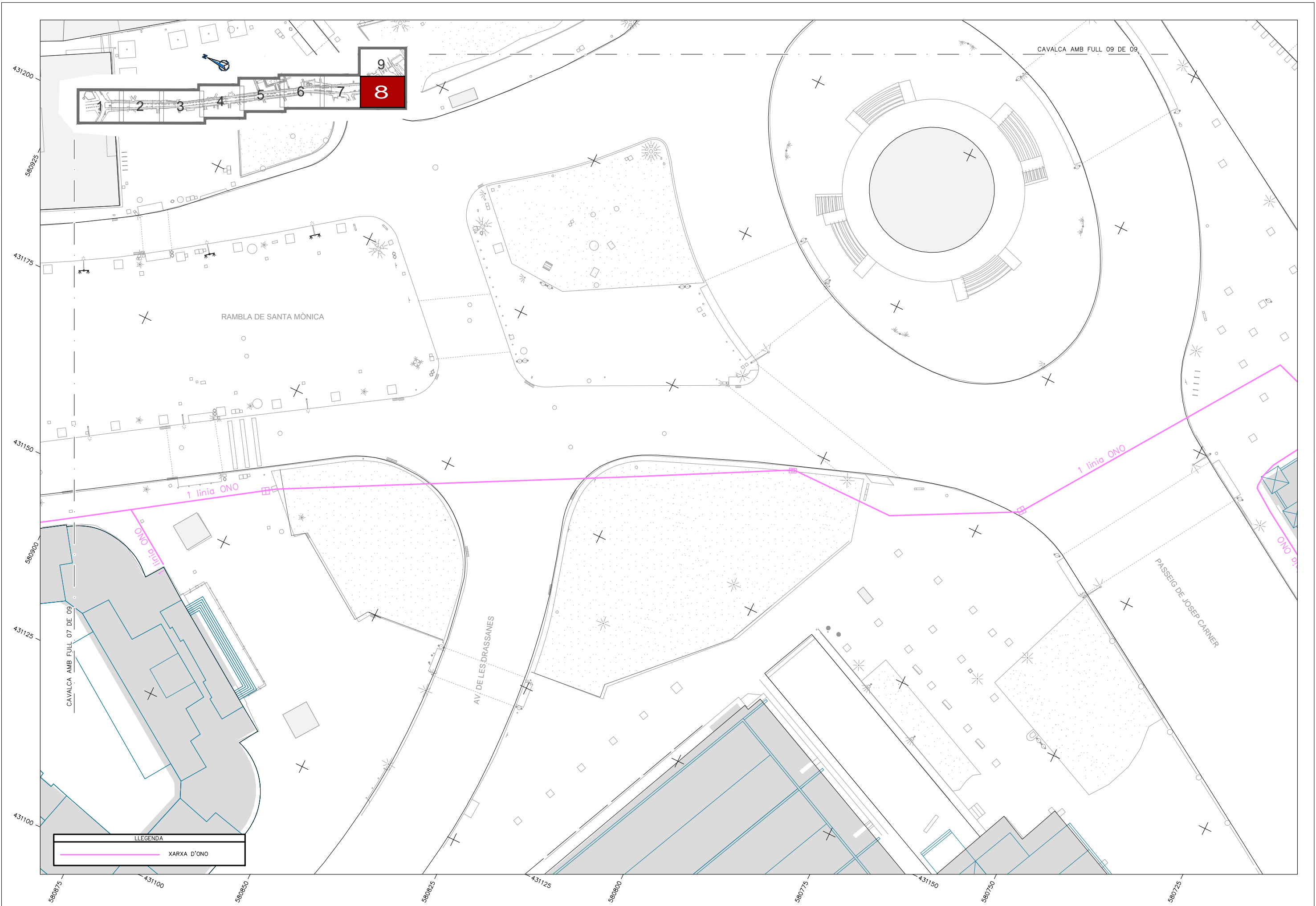


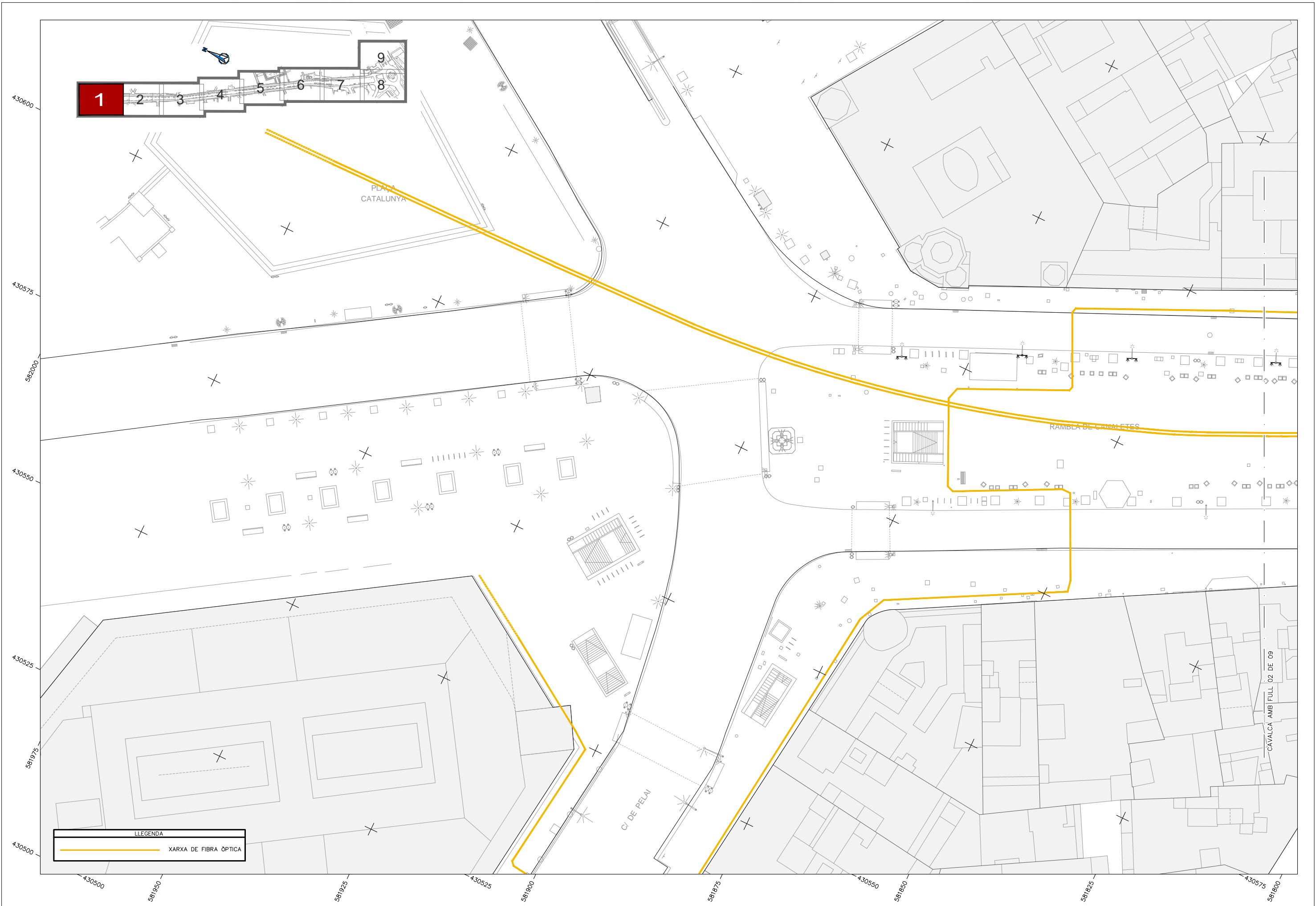


LLEGENDA

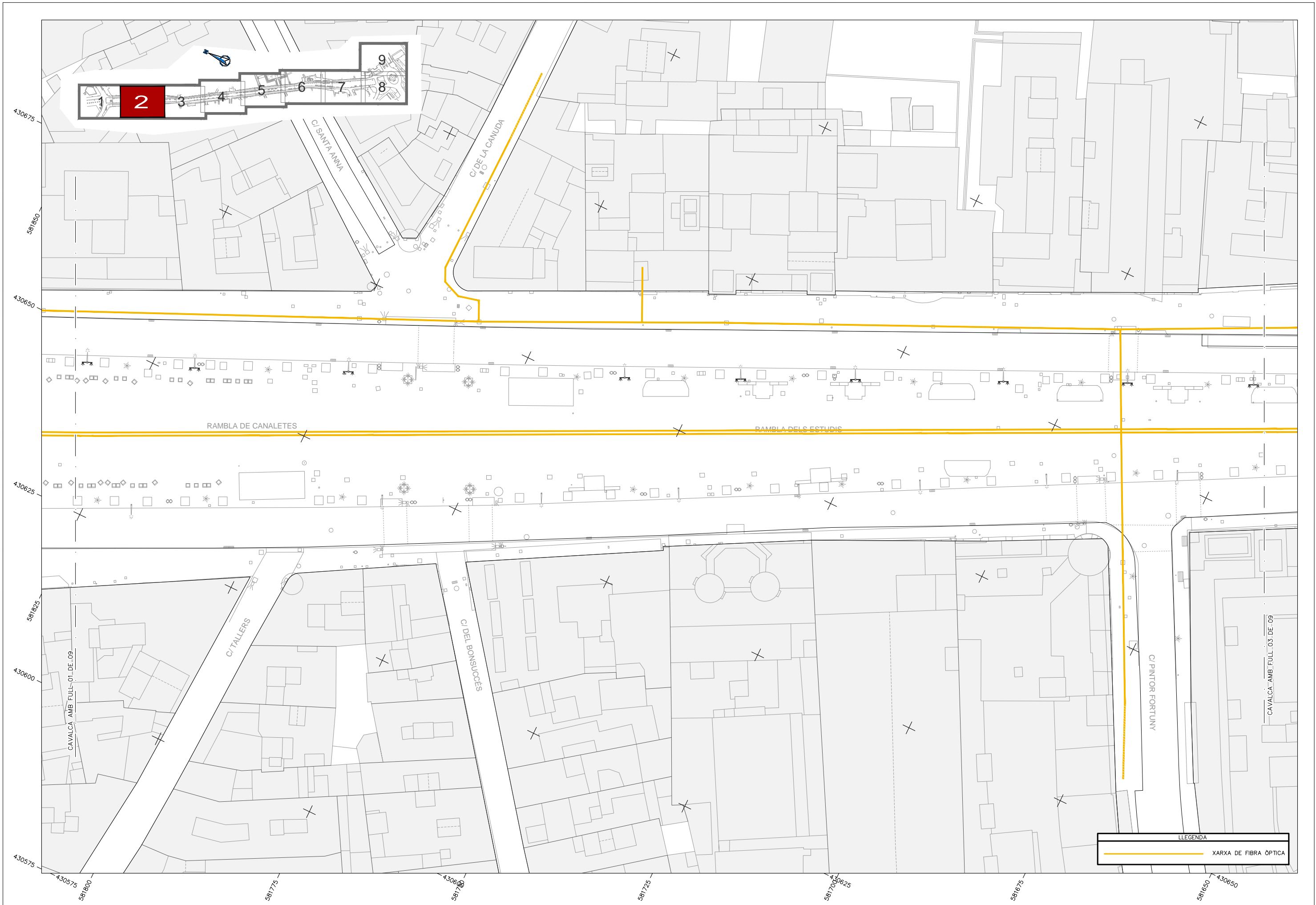
XARXA D'ONO

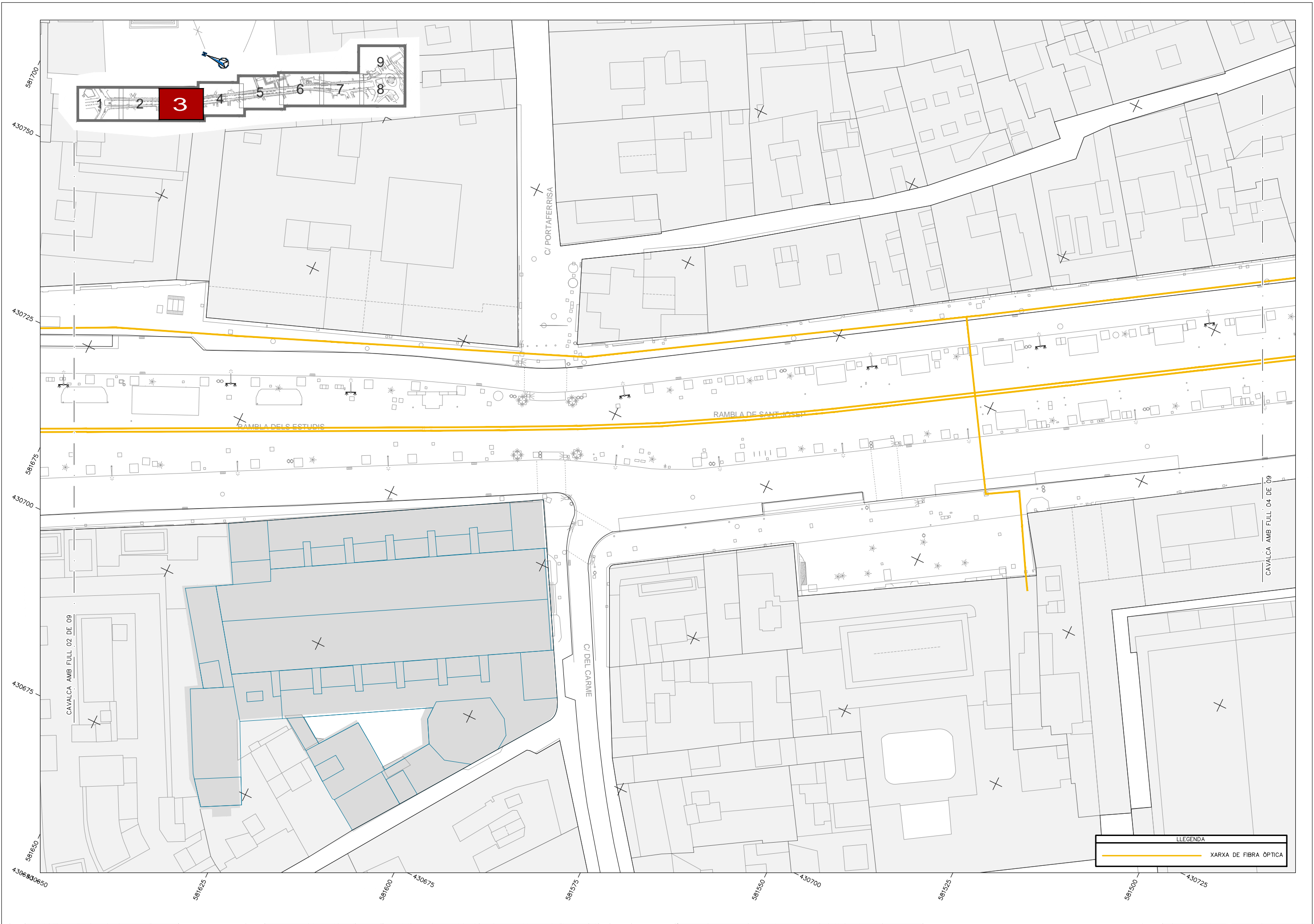


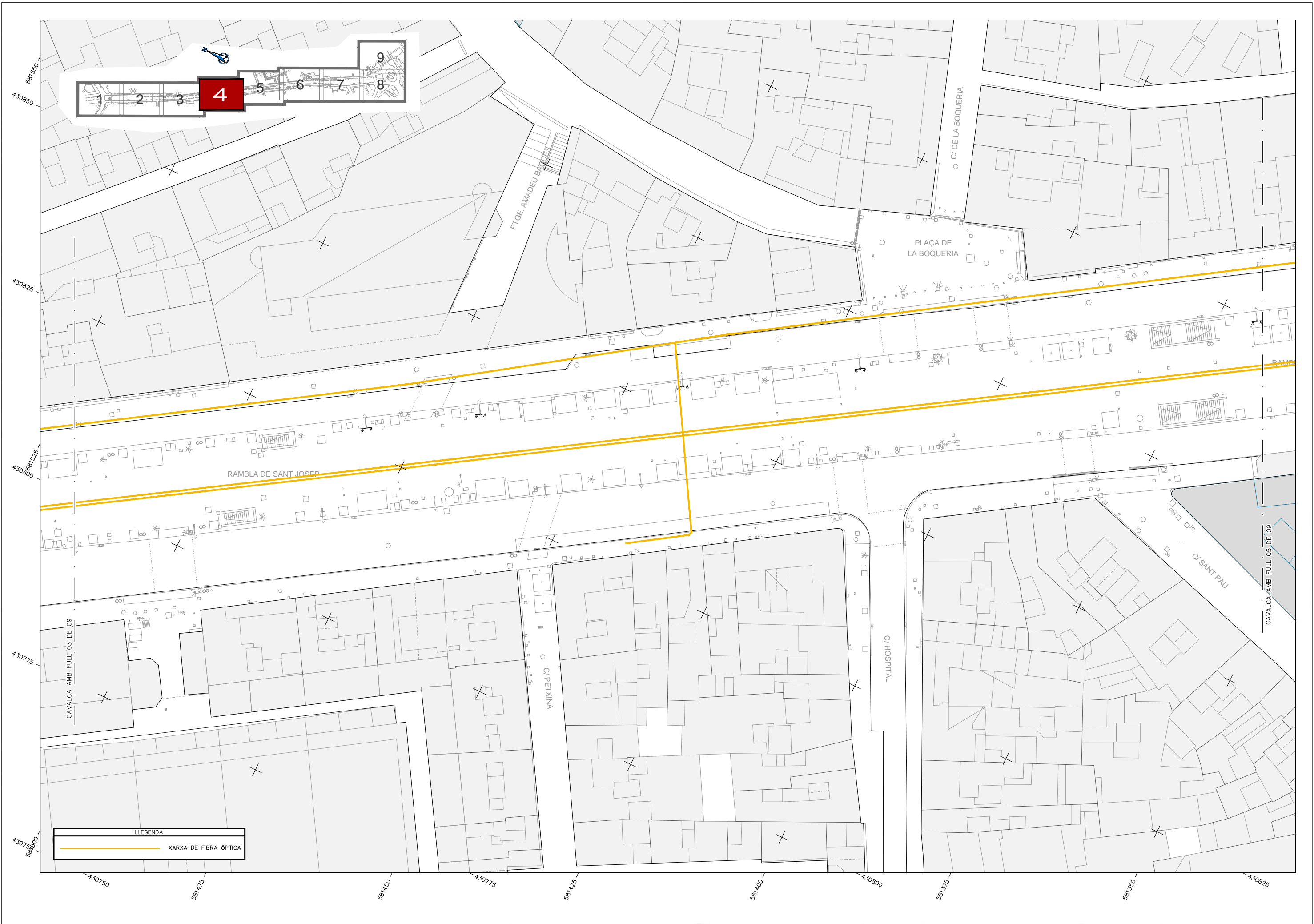




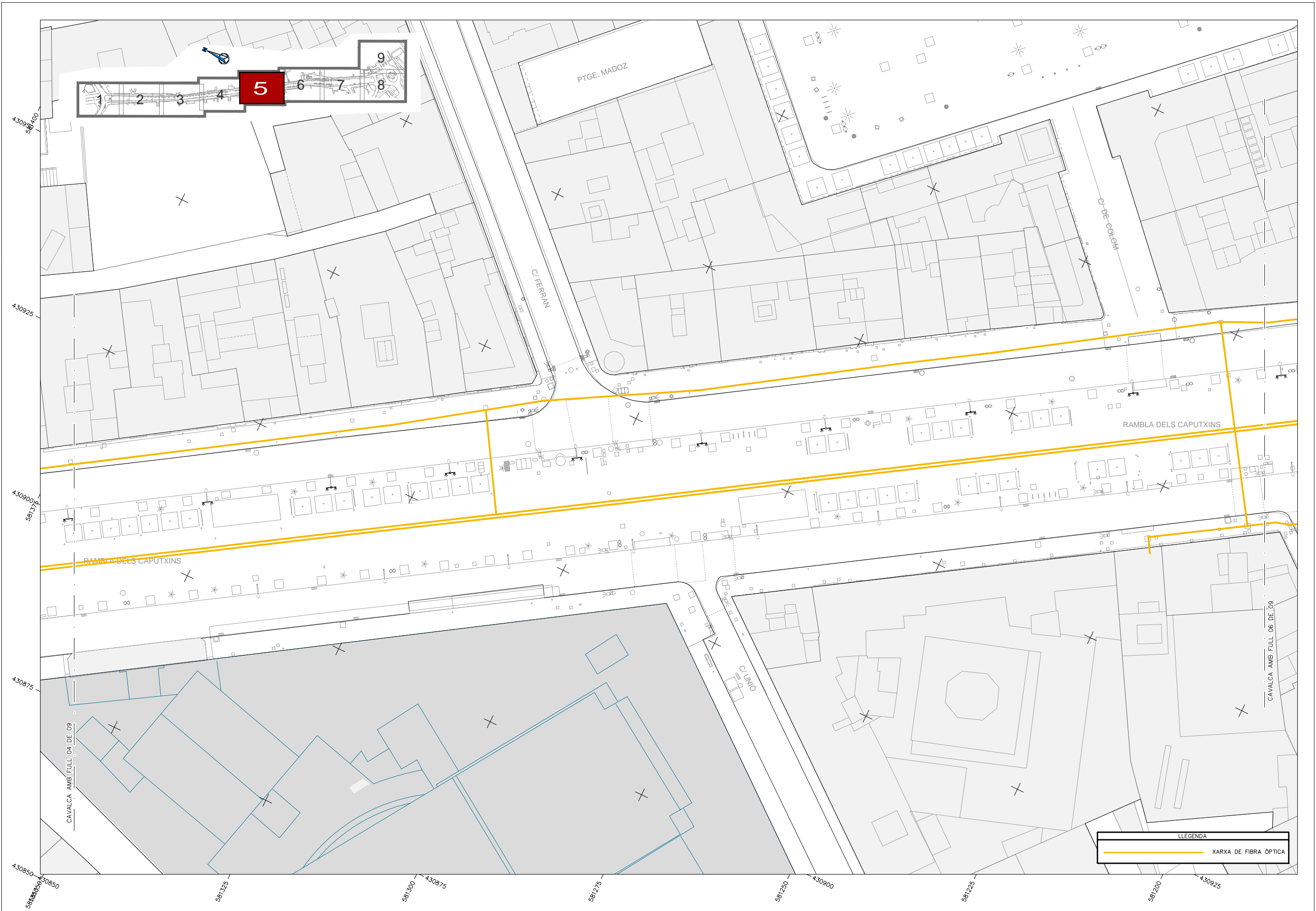
CAVALCA AMB FULL 02 DE 09

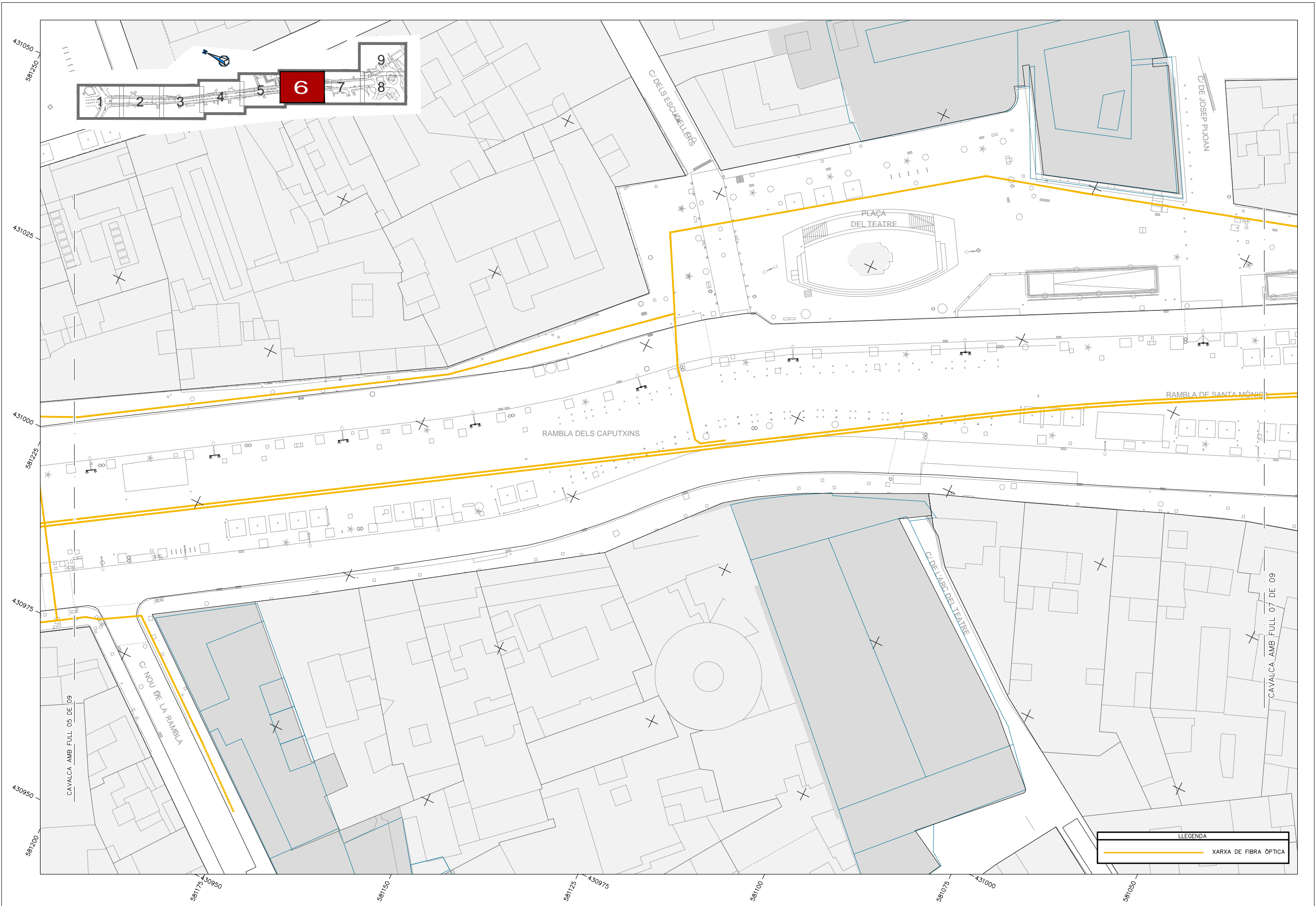


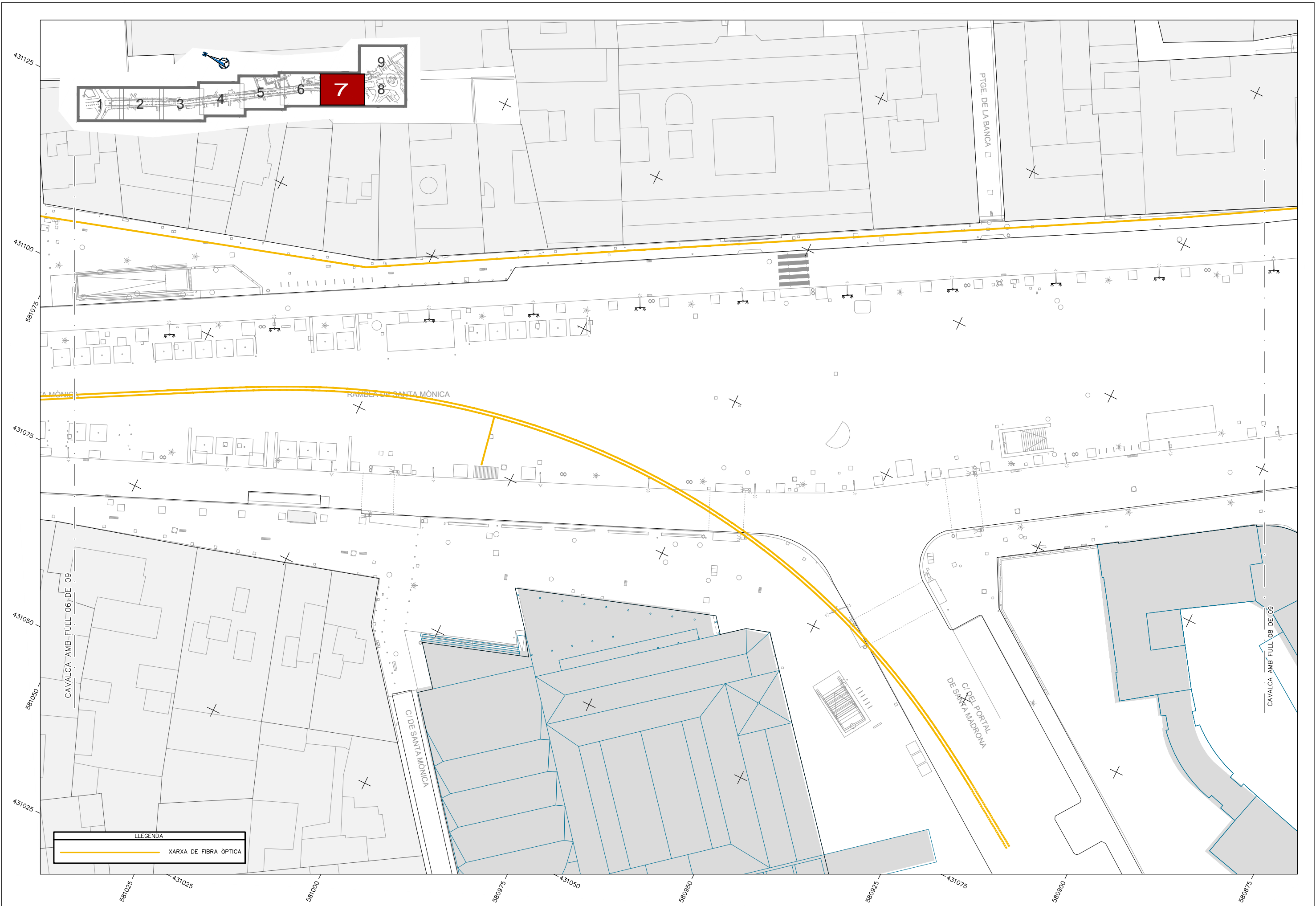


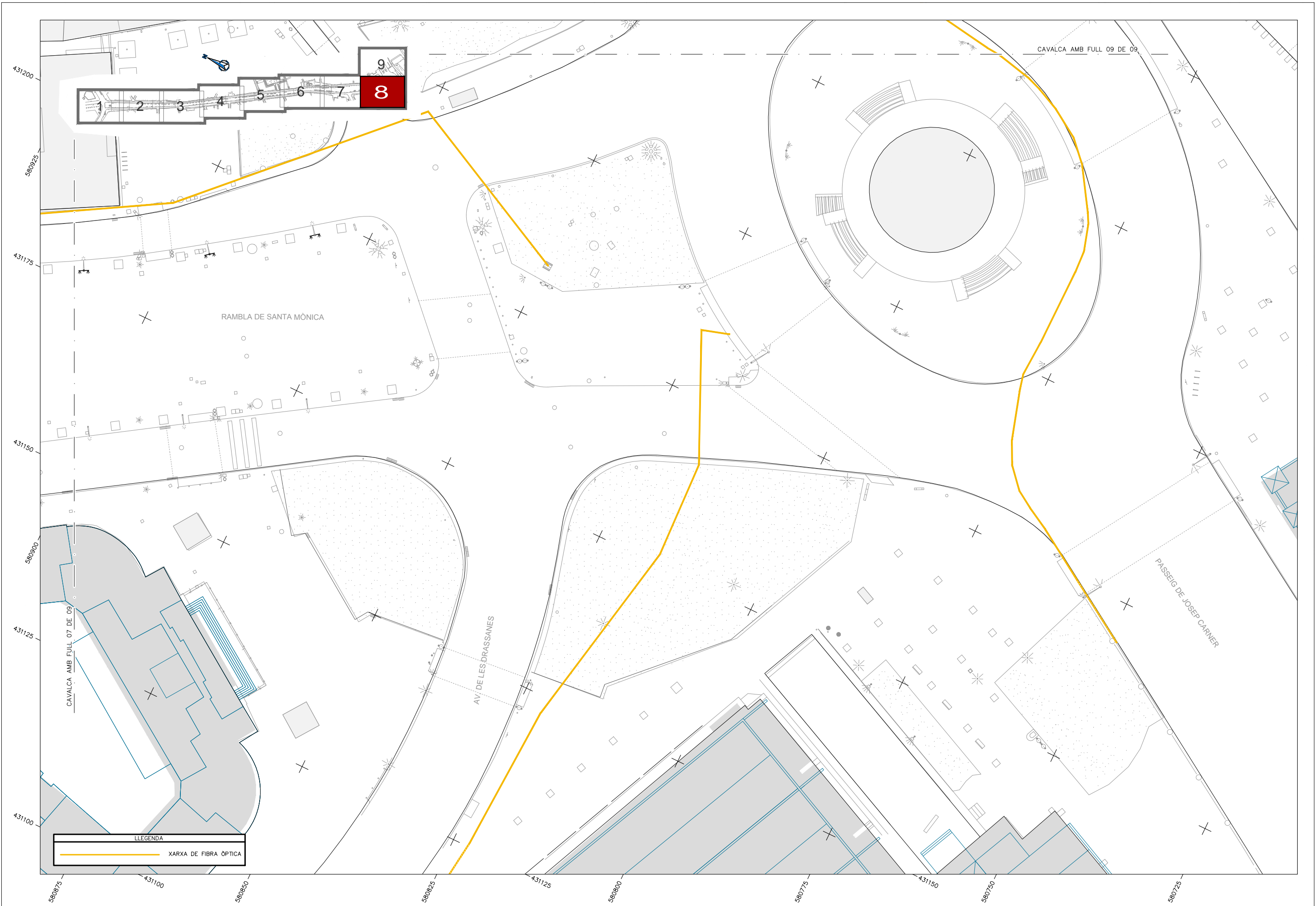












CAVALCA AMB FULL 09 DE 09

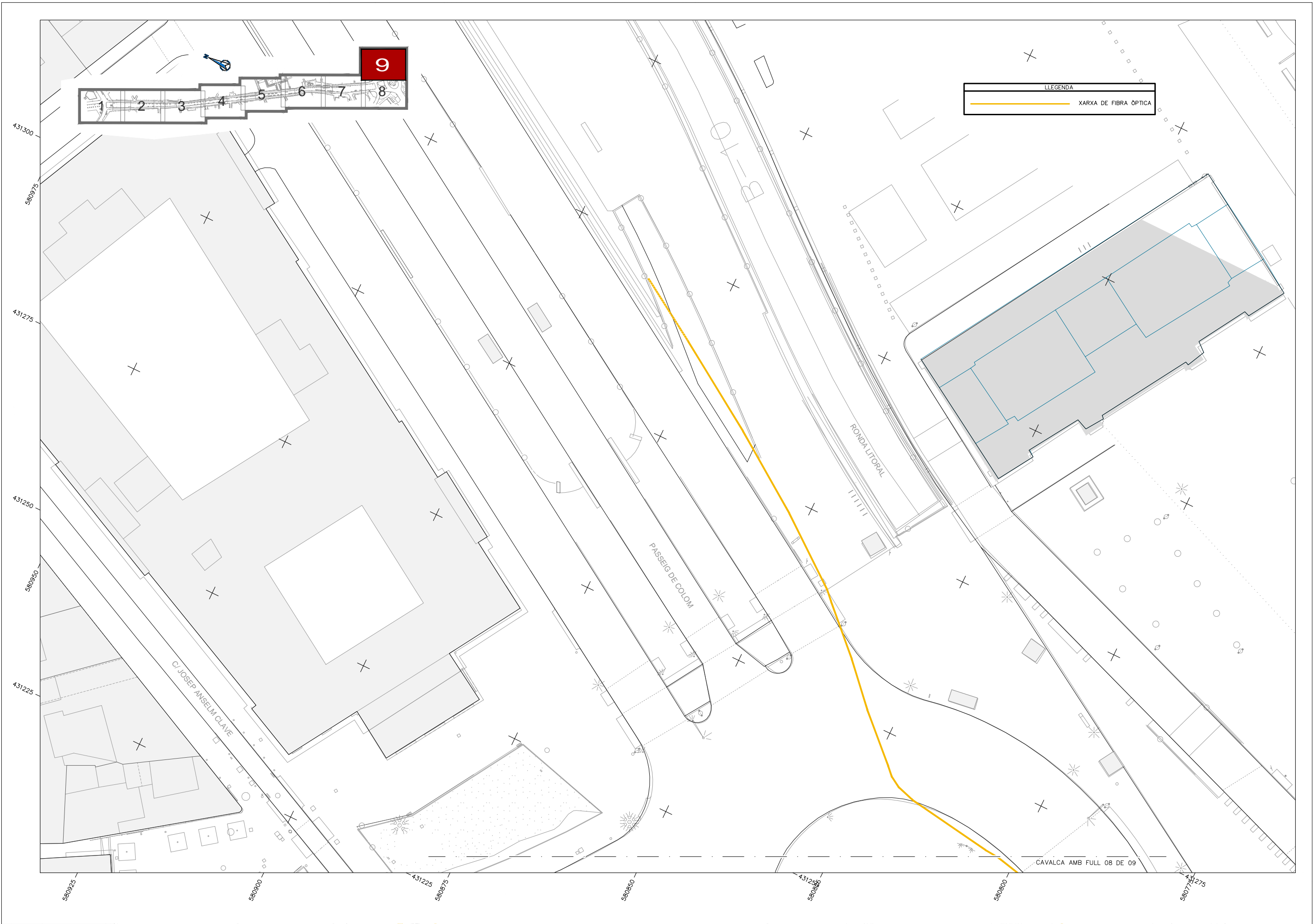
RAMBLA DE SANTA MÒNICA

AV. DE LES DRASSANES

PASSEIG DE JOSEP CARNER

LLEGENDA  
 XARXA DE FIBRA ÒPTICA

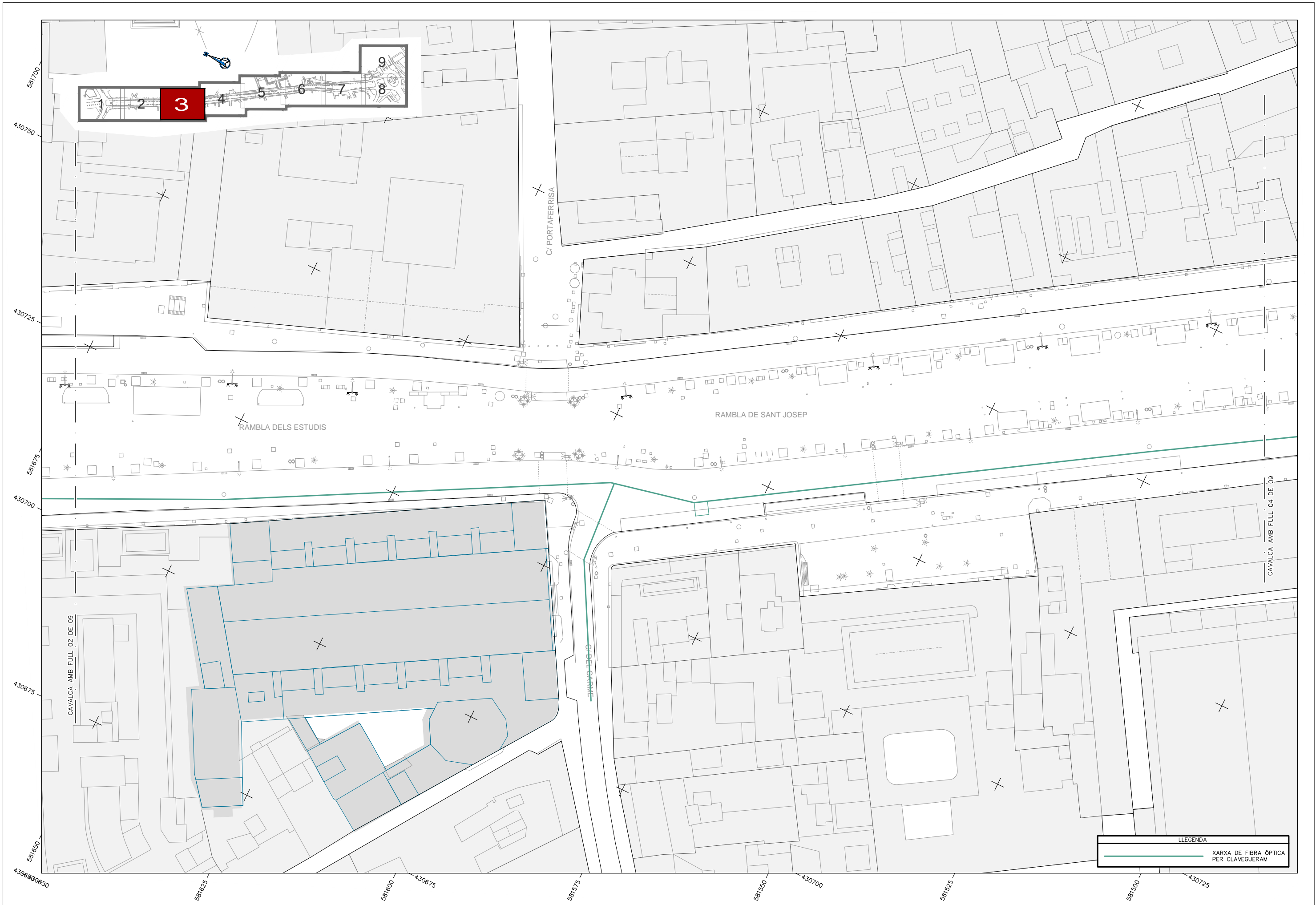




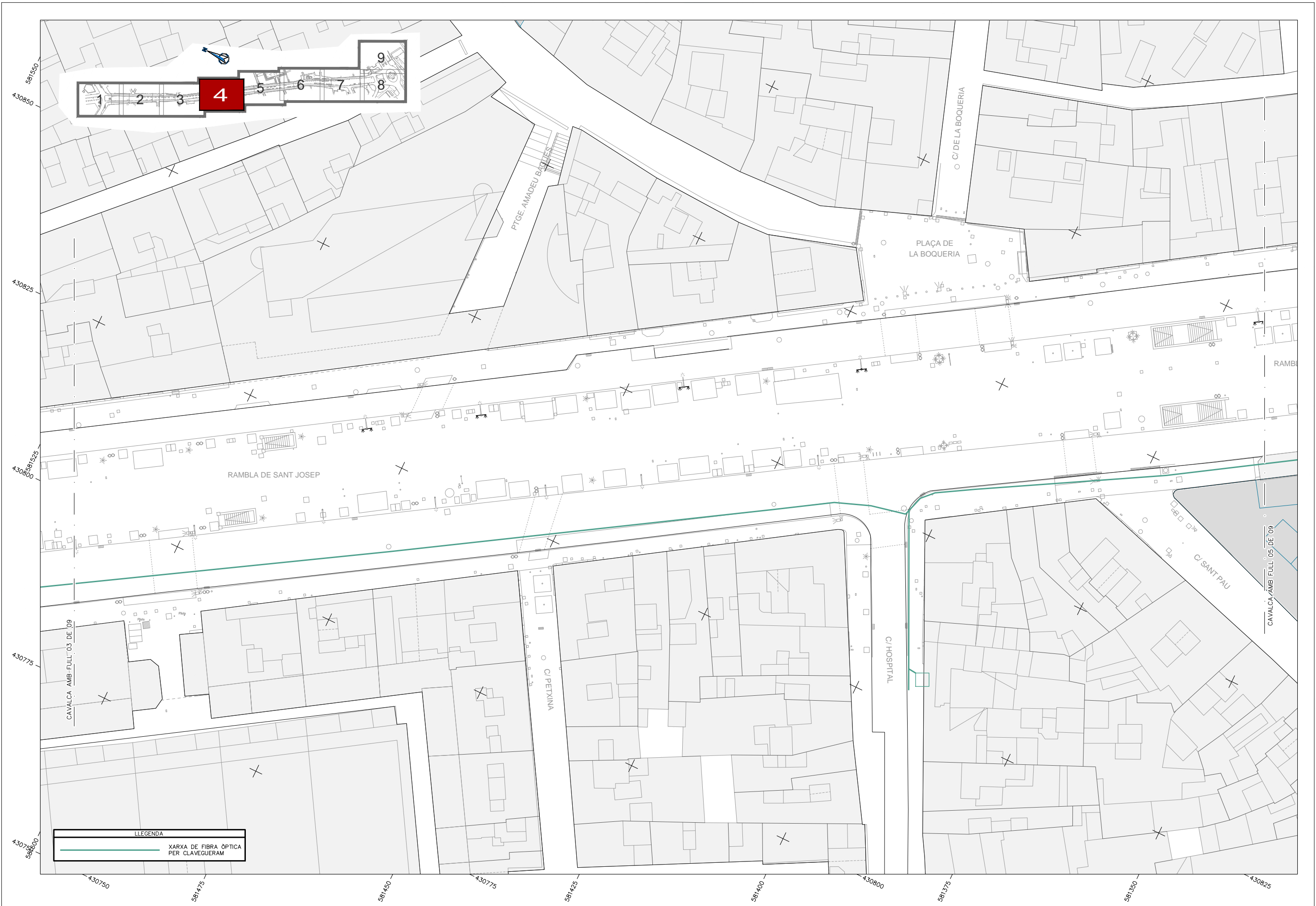


CAVALCA AMB FULL 02 DE 09

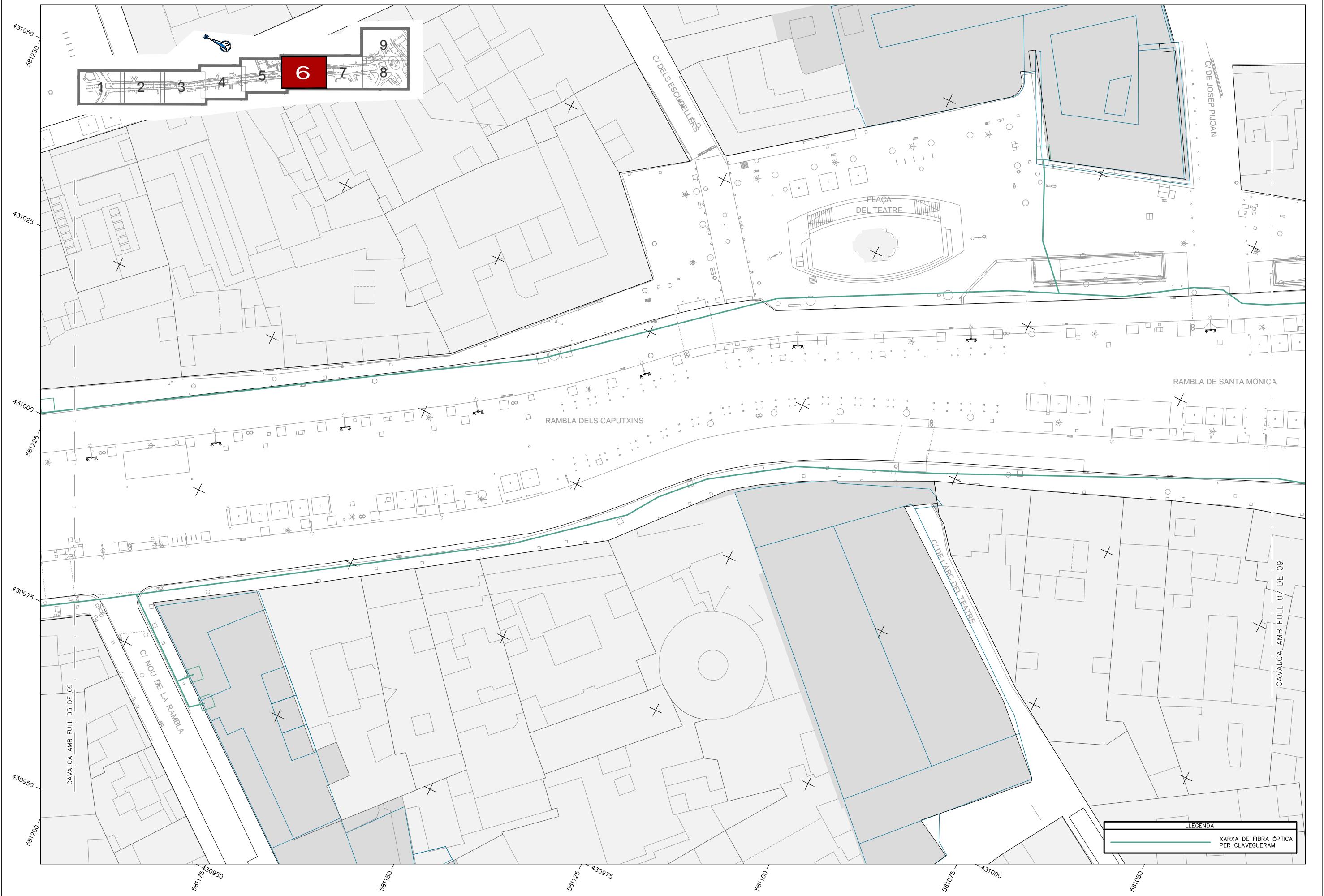


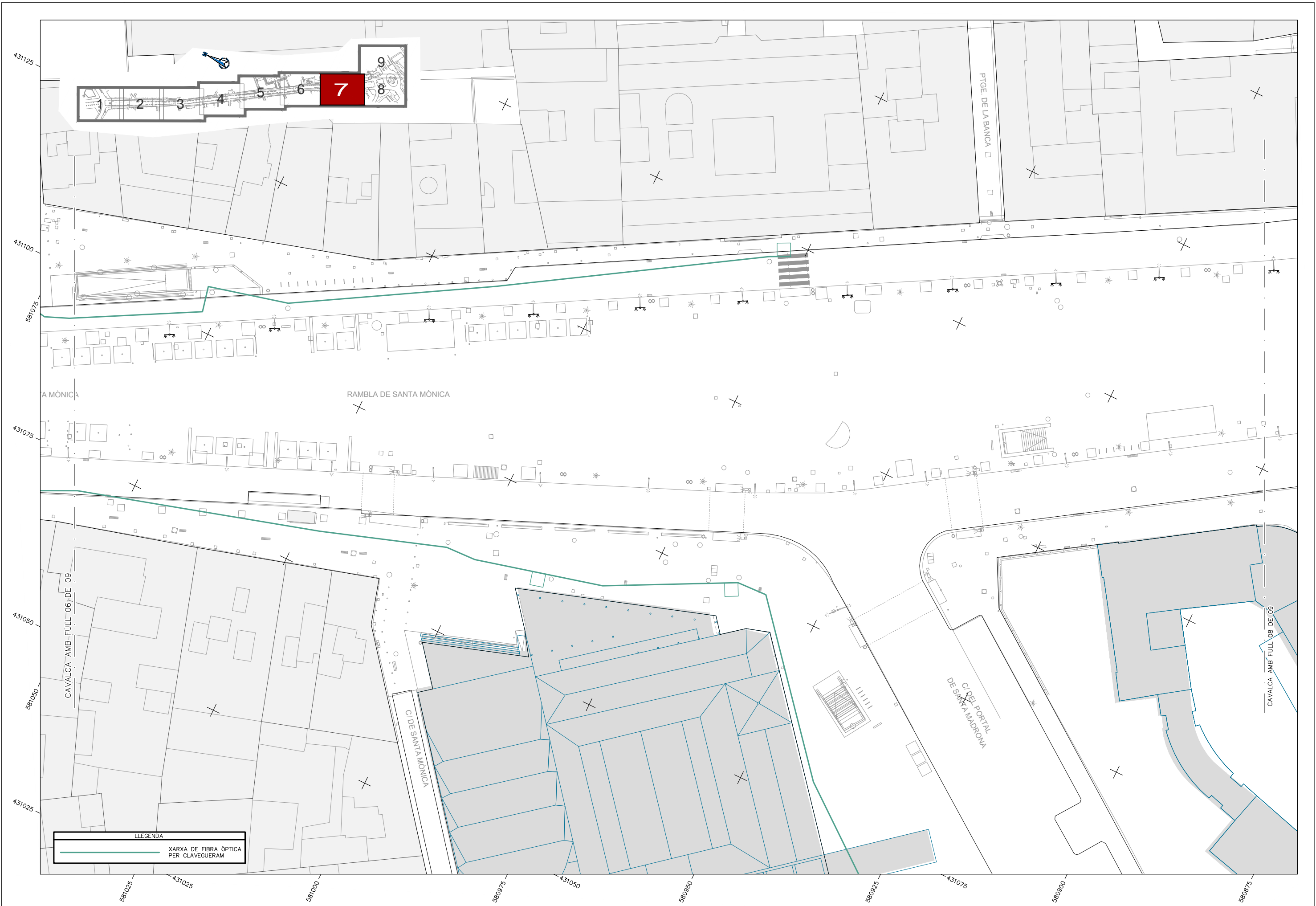






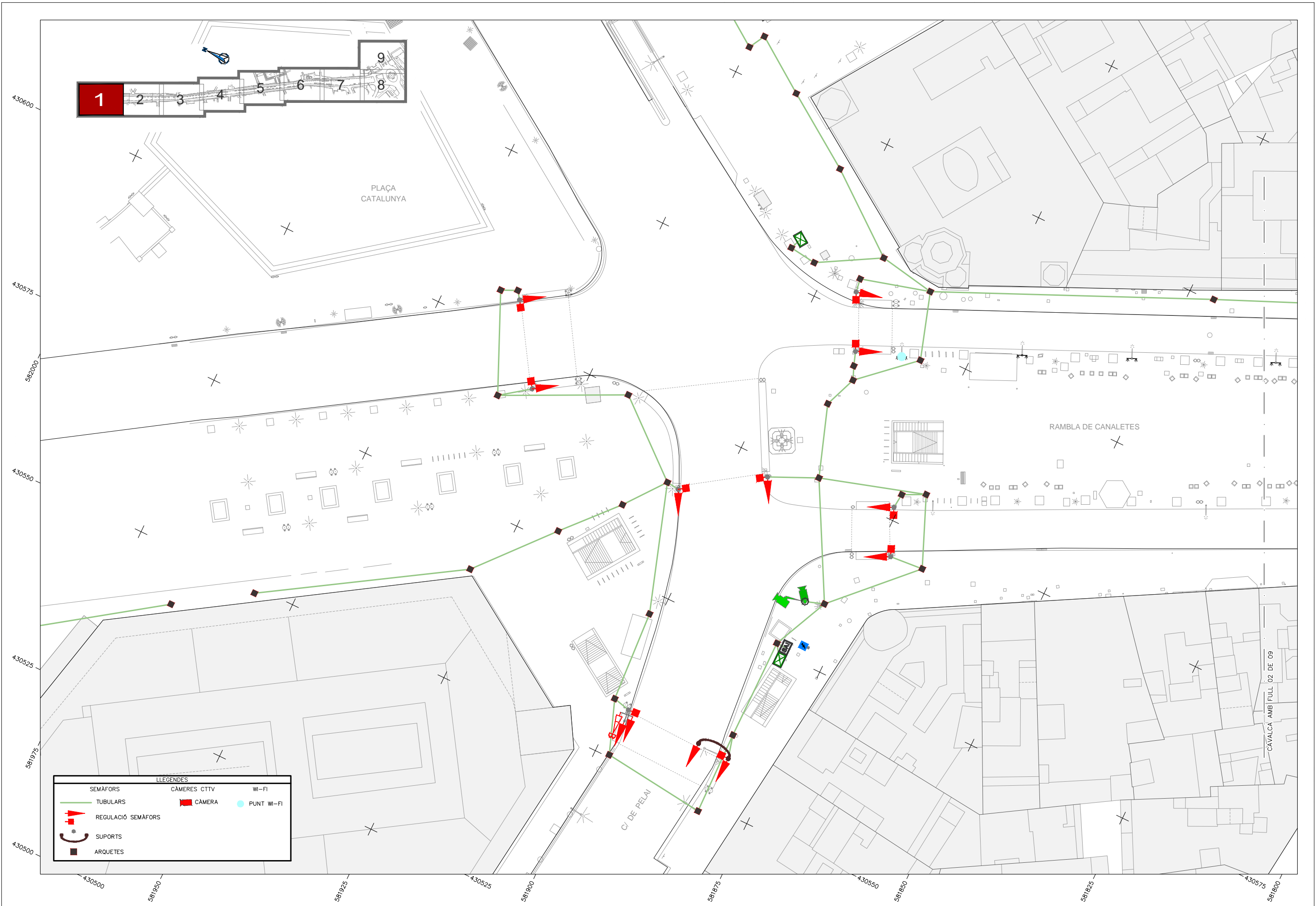


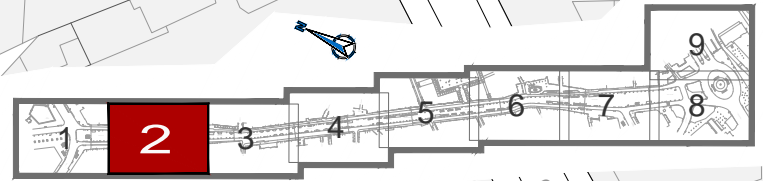




LLEGENDA  
 XARXA DE FIBRA ÒPTICA PER CLAVEGUERAM



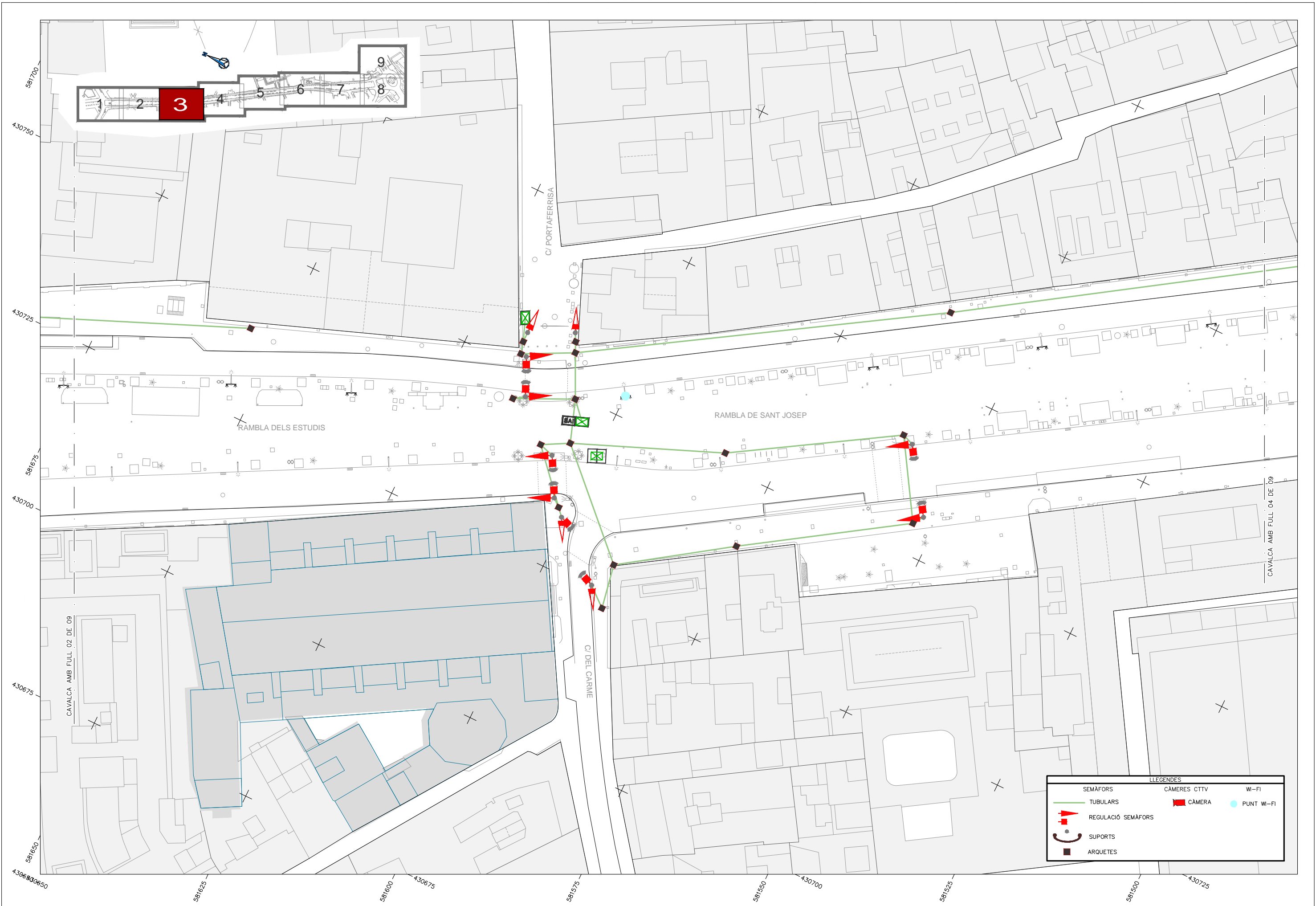


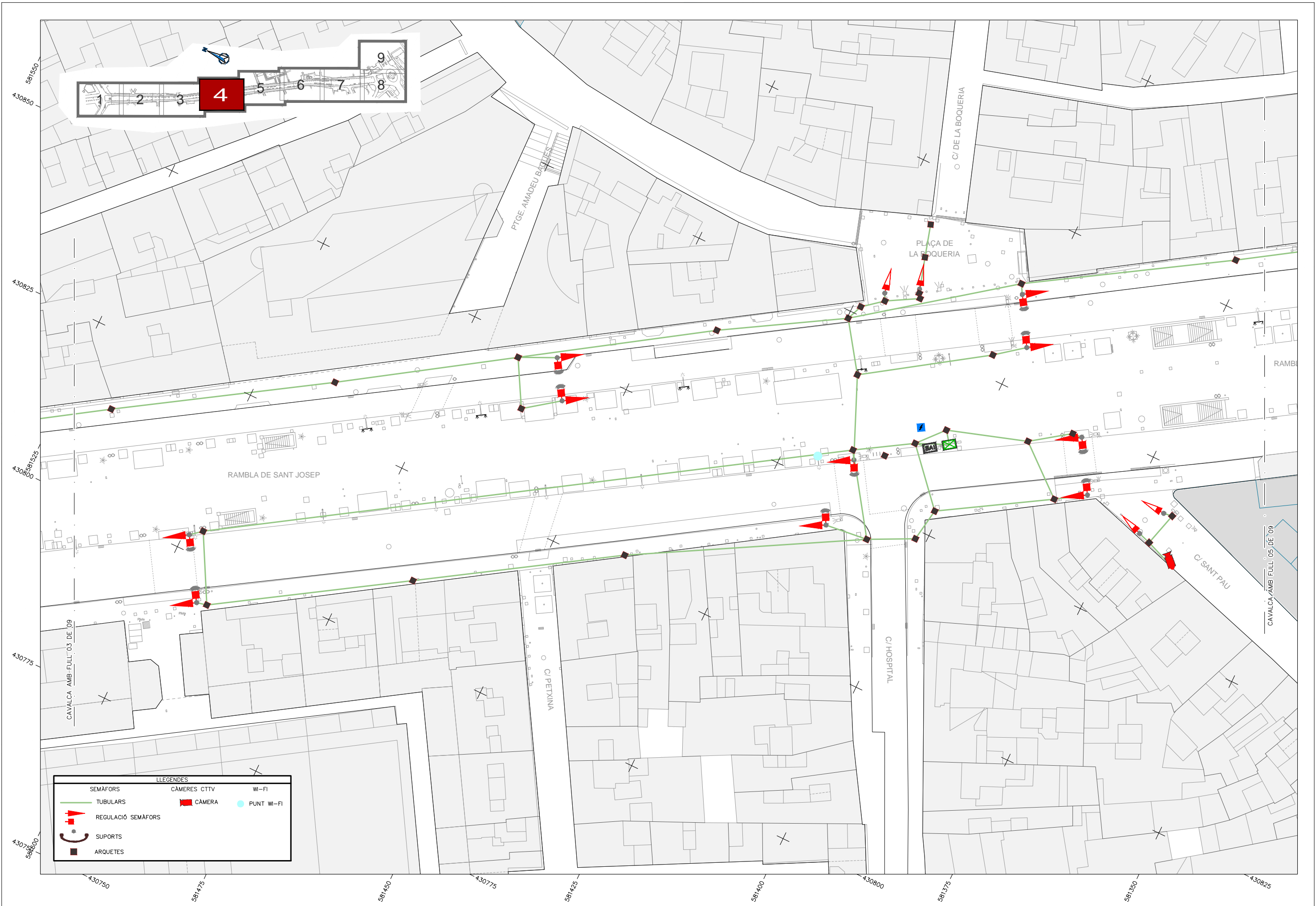


LLEGENDES

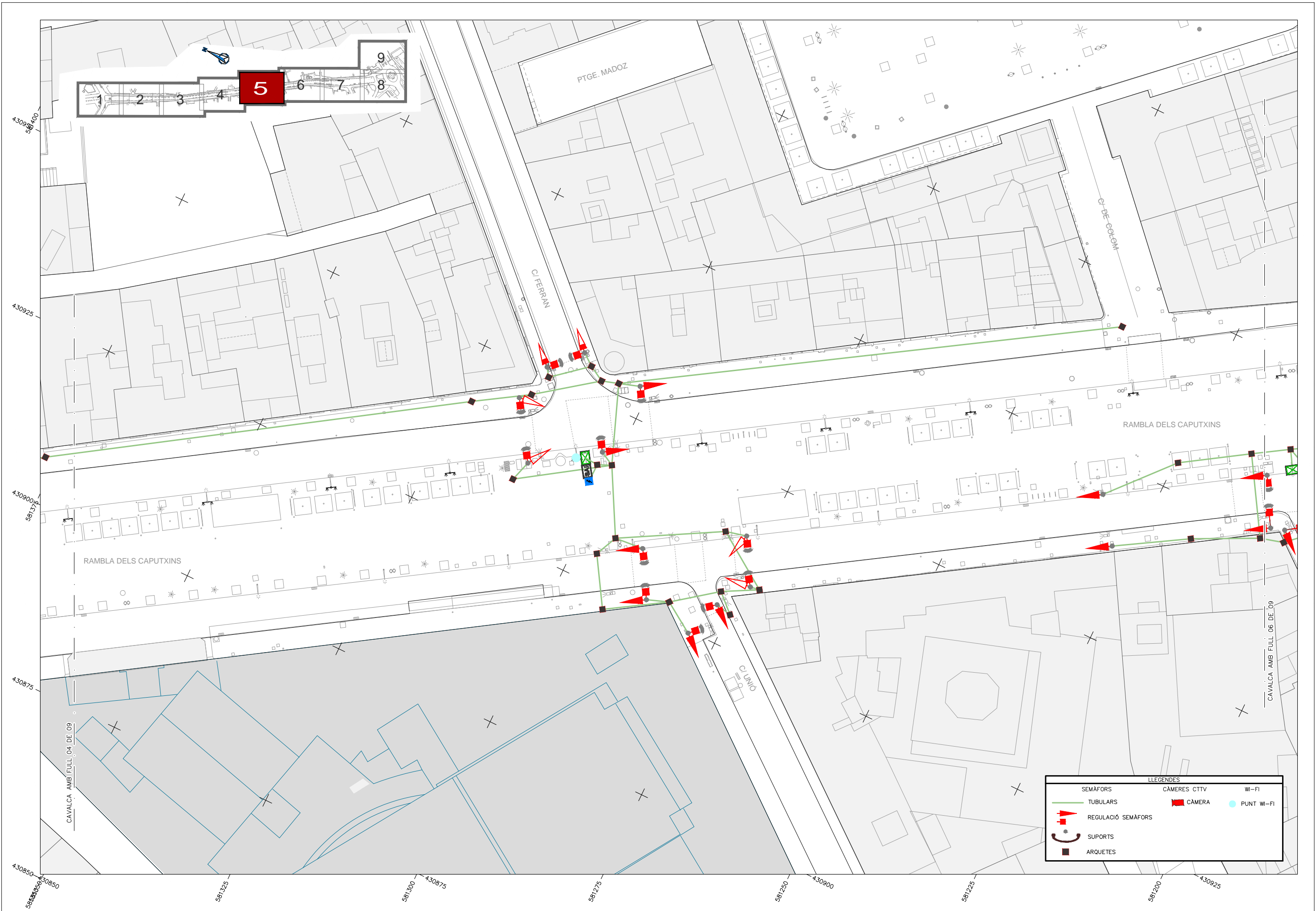
SEMÀFORS	CÀMERES CTTV	WI-FI
TUBULARS	CÀMERA	PUNT WI-FI
REGULACIÓ SEMÀFORS	SUPORTS	
ARQUETES		

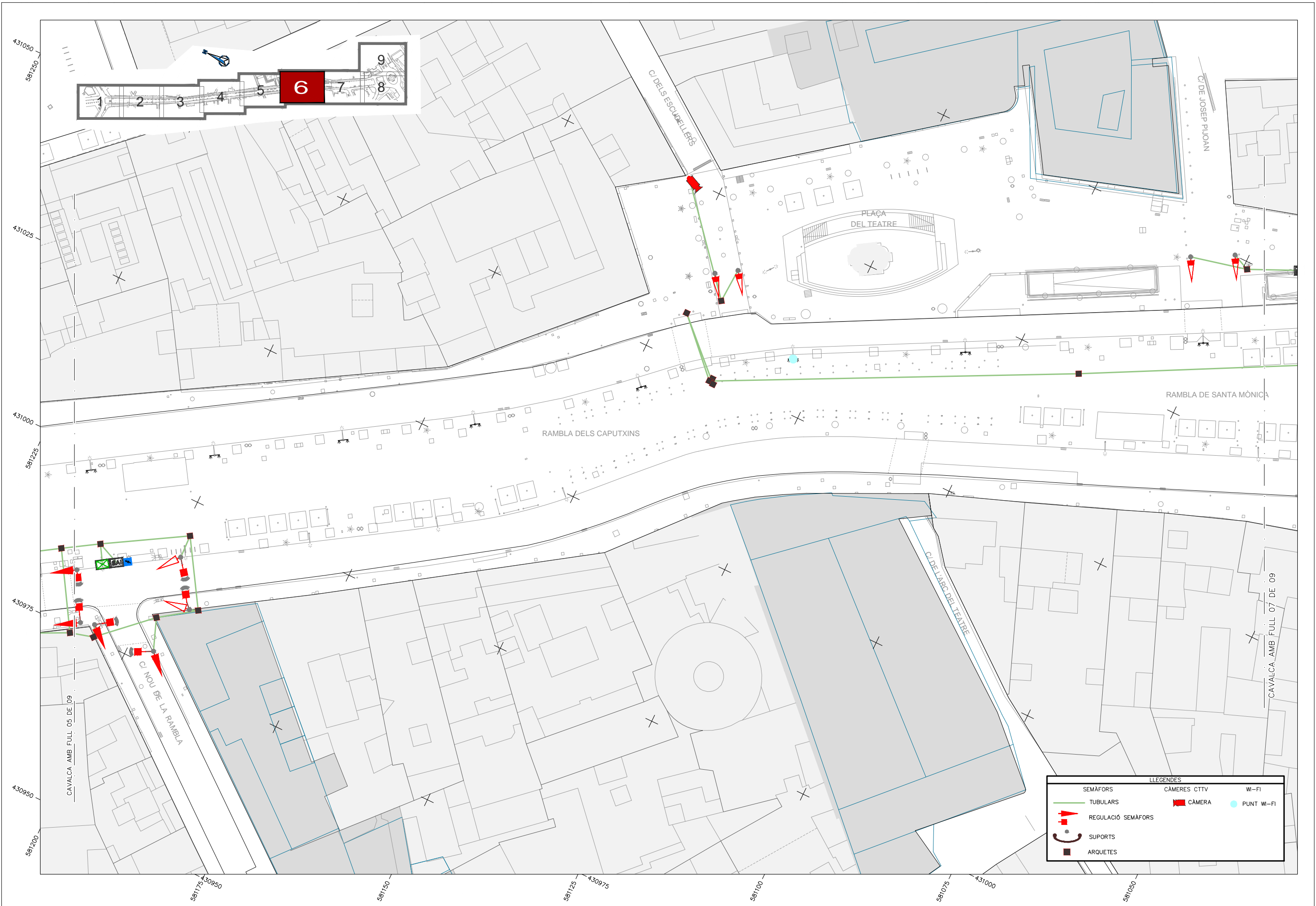








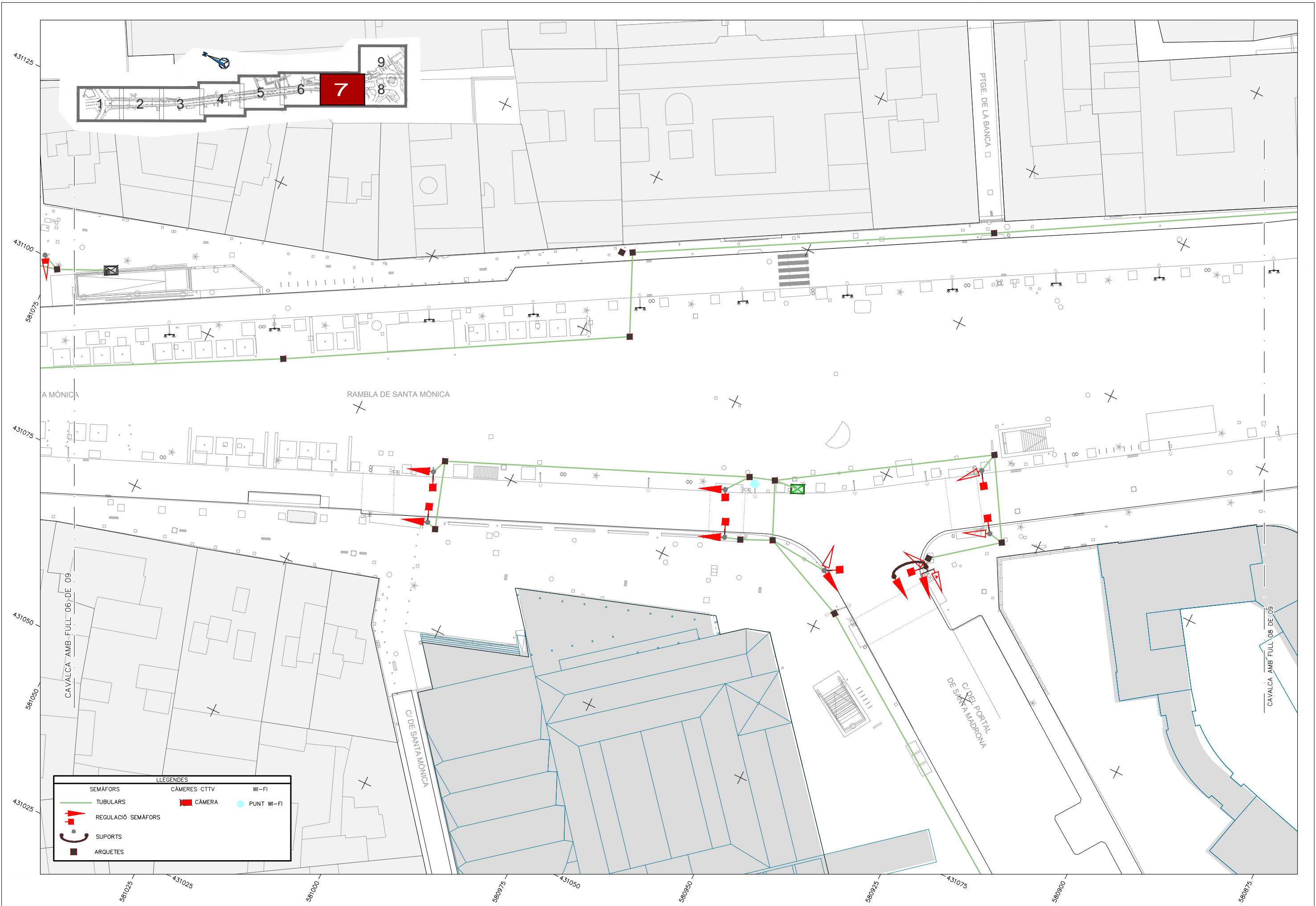


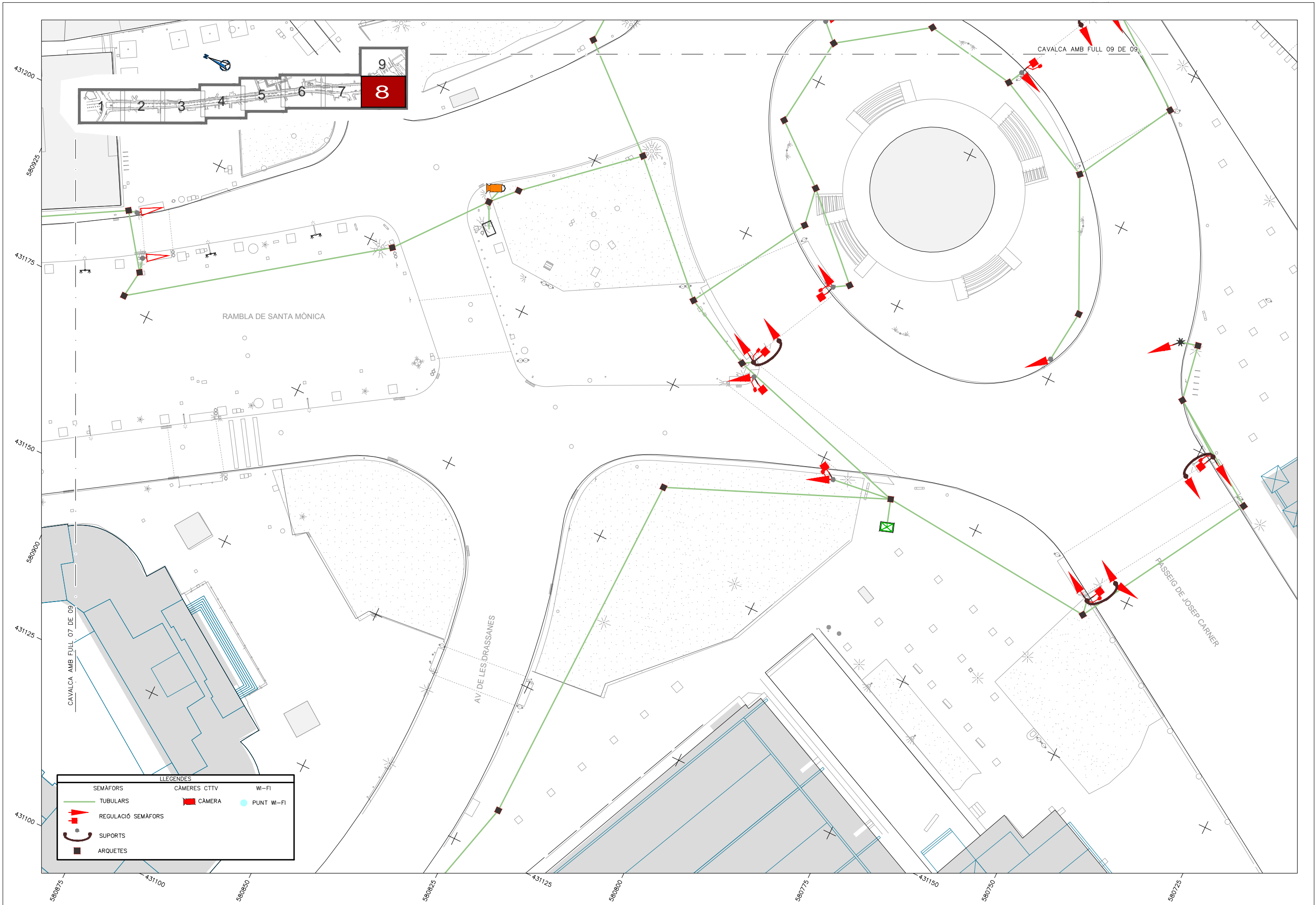


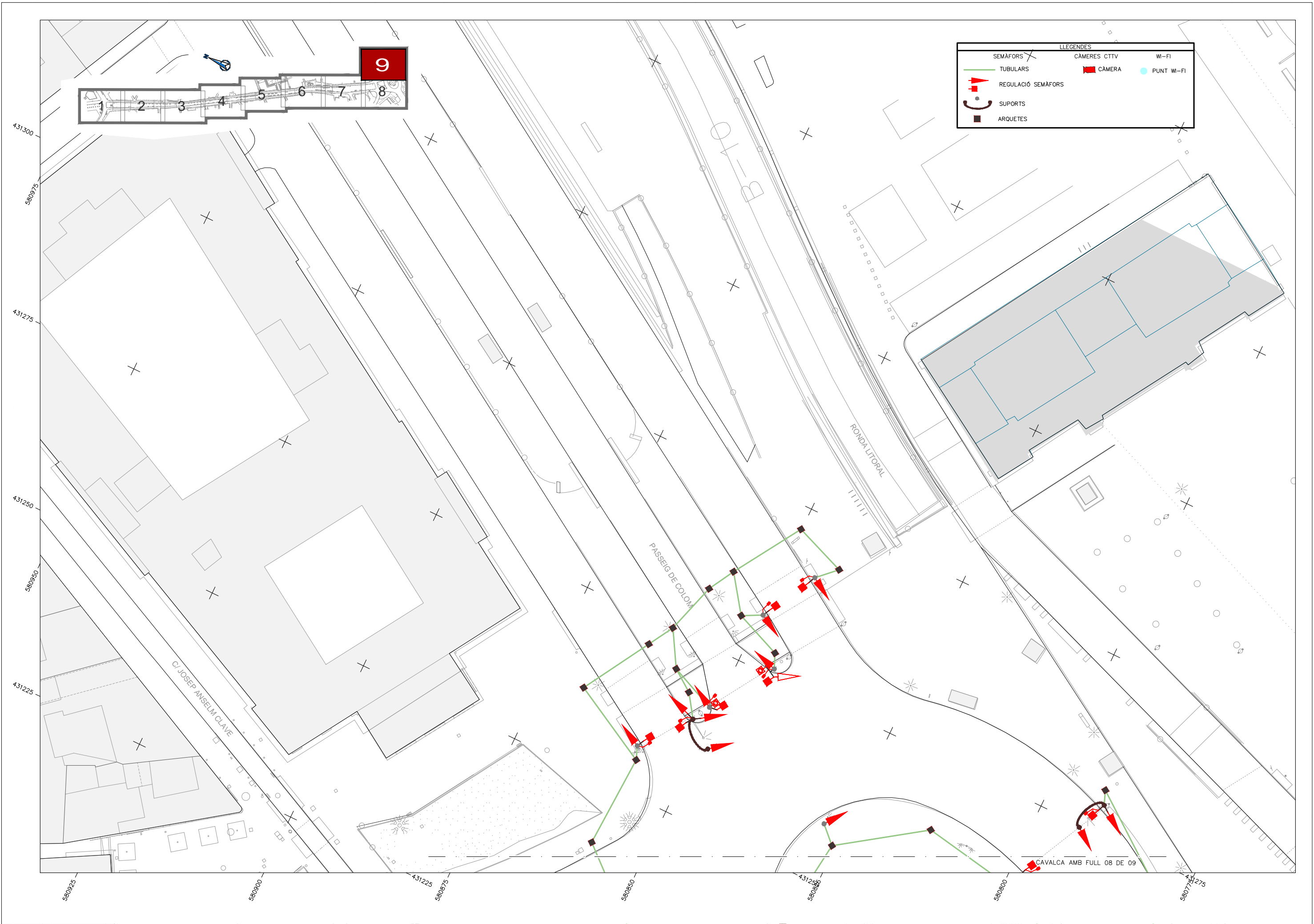
LLEGENDES

SEMÀFORS	CÀMERES CTTV	WI-FI
TUBULARS	CÀMERA	PUNT WI-FI
REGULACIÓ SEMÀFORS	SUPORTS	
ARQUETES		









LLEGENDES

SEMÀFORS	CAMERES CTV	WI-FI
TUBULARS	CÀMERA	PUNT WI-FI
REGULACIÓ SEMÀFORS		
SUPORTS		
ARQUETES		

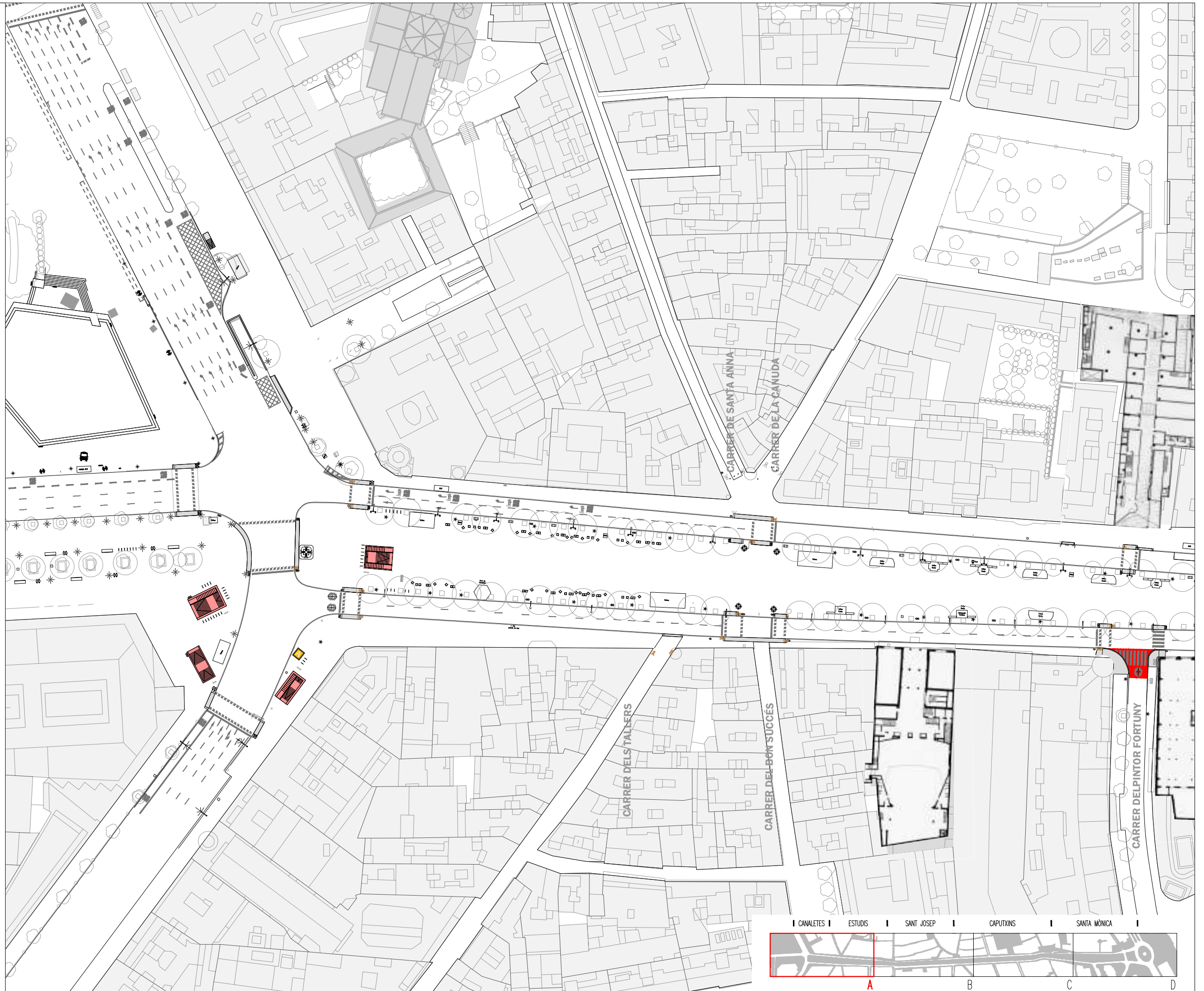




## **BLOC 2:**

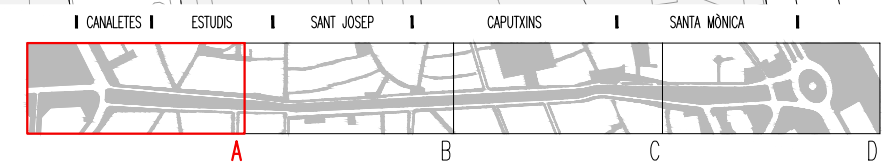
# **Base d'anàlisi per l'avantprojecte d'urbanització**

## C. Mobilitat

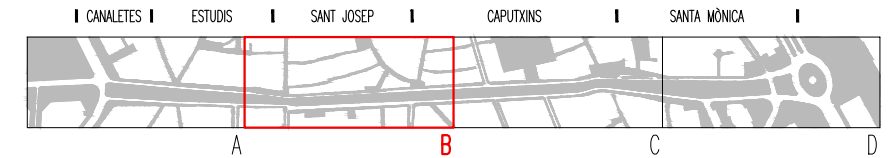
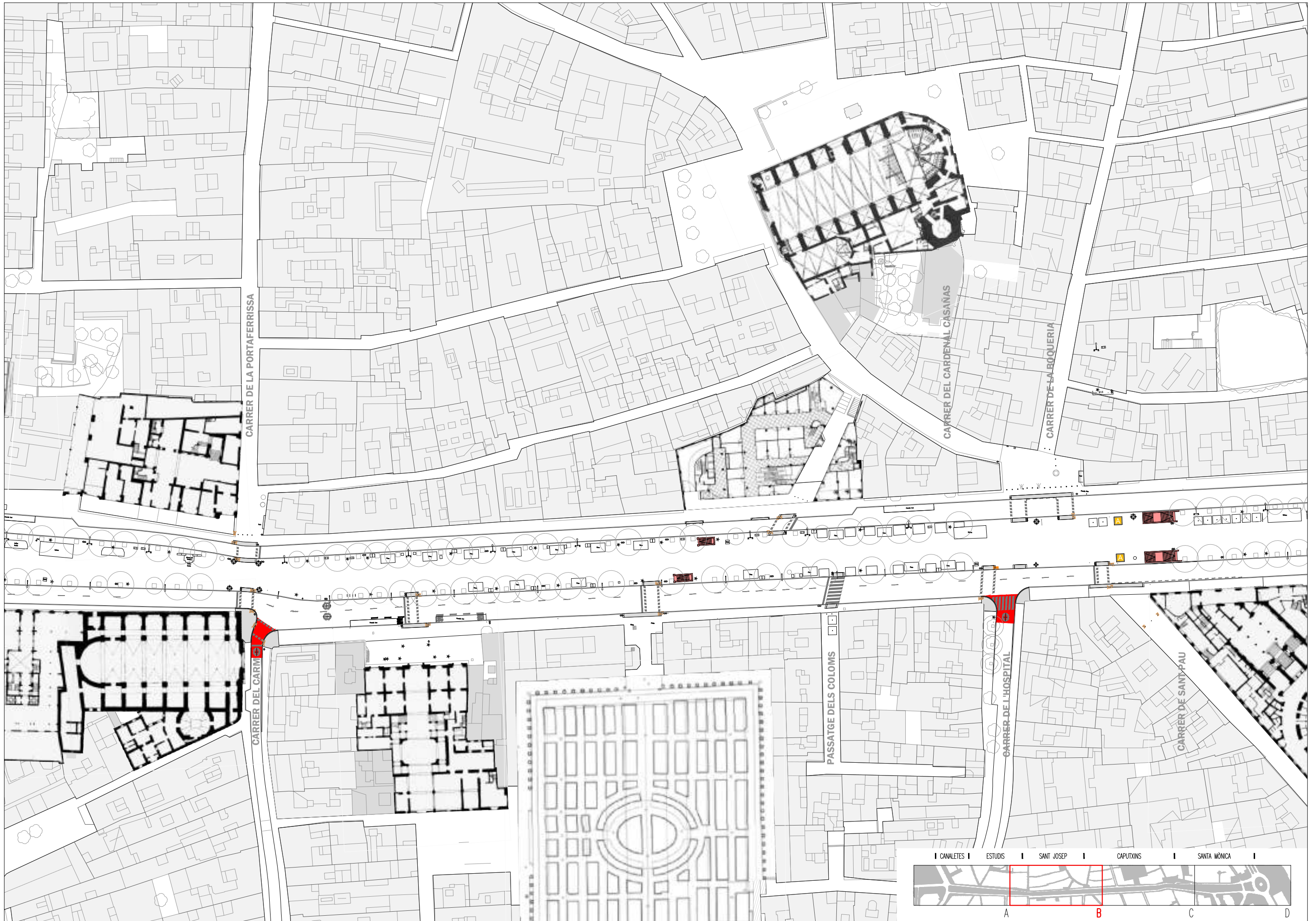


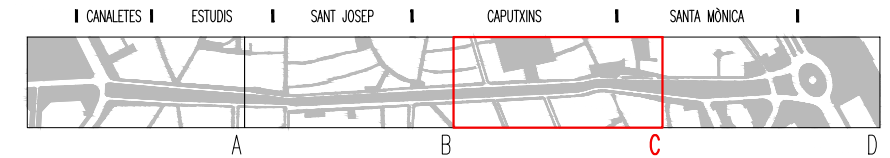
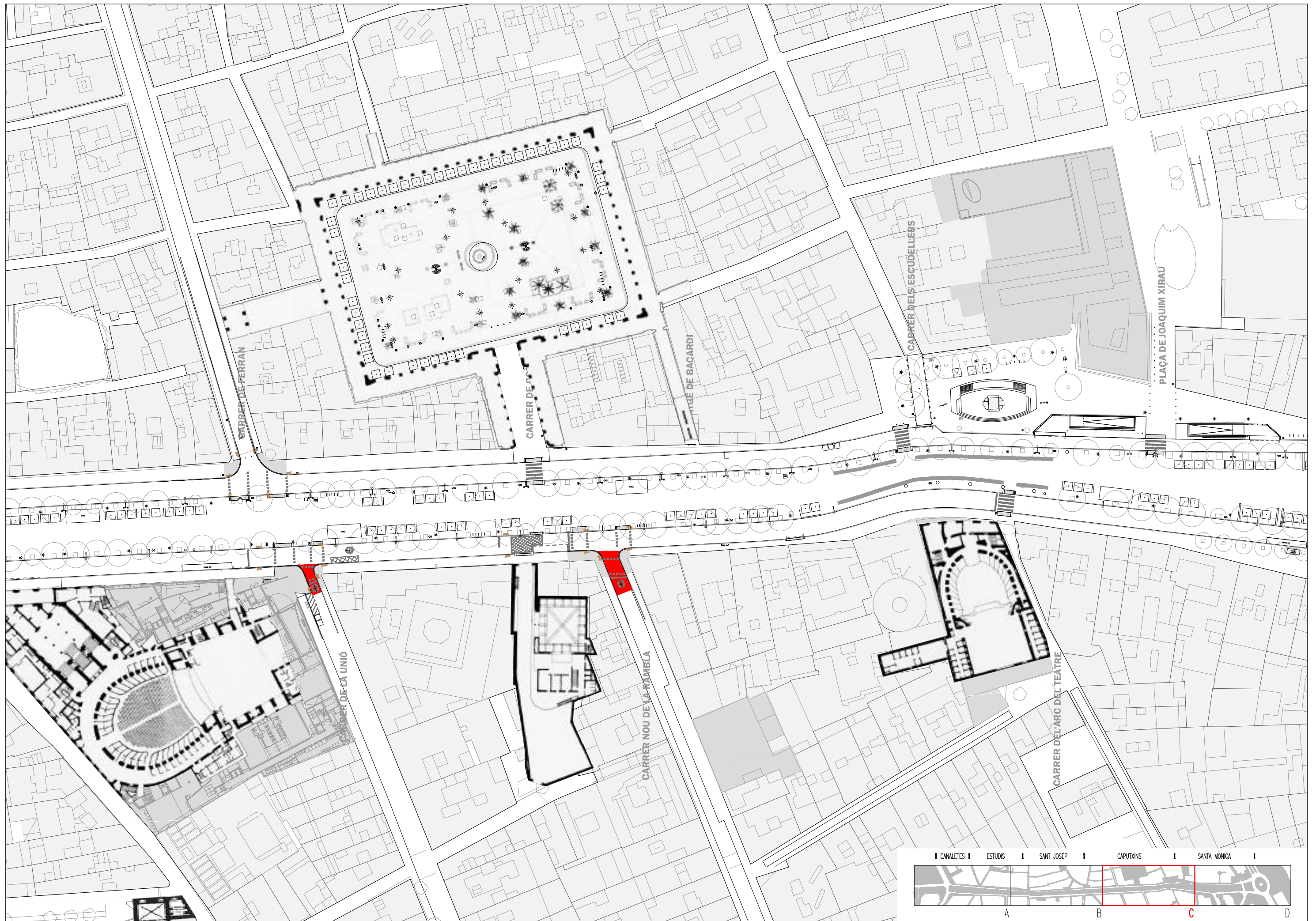
ACCESSIBILITAT PEATONAL

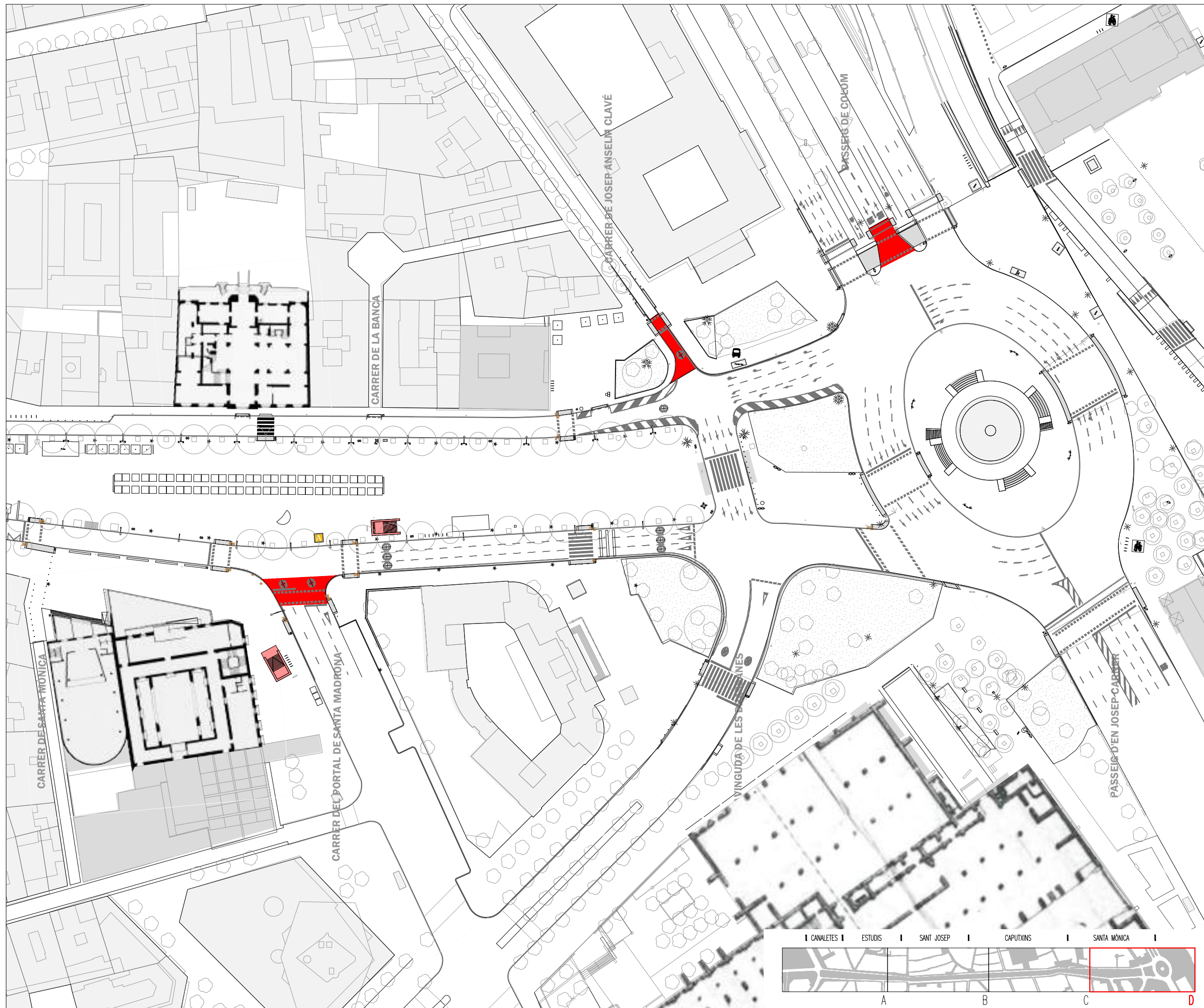
- PAS DE VIANANTS (ZONA 30)
- ACCÉS METRO
- GUAL VIANANTS
- A ASCENSOR METRO
- SENYAL SEMAFOR





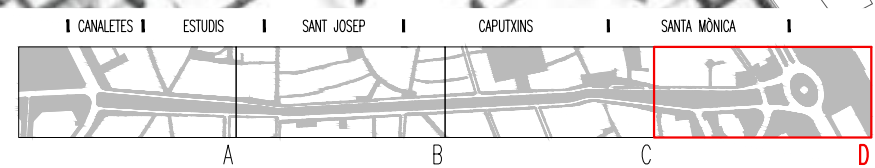


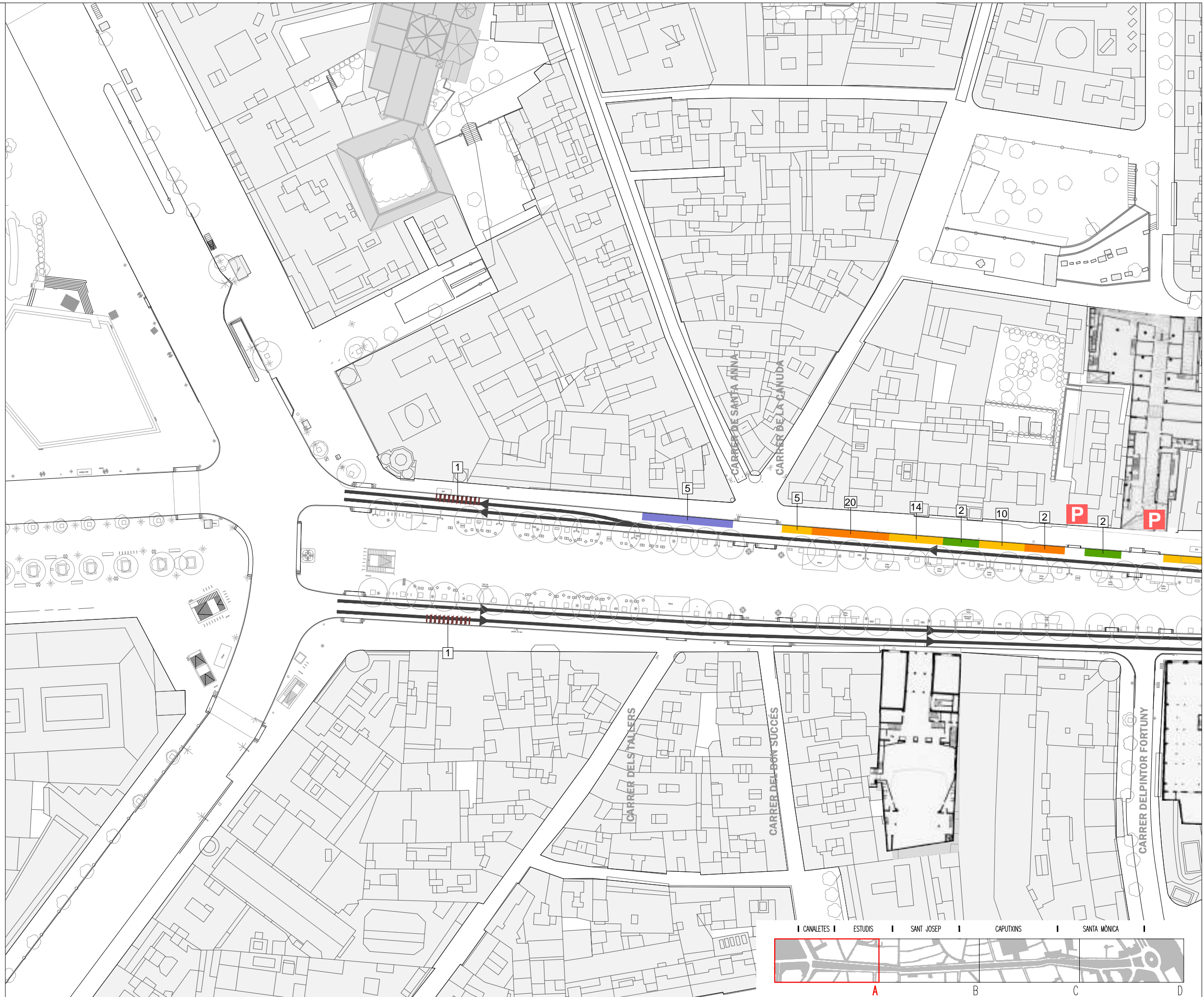




ACCESSIBILITAT PEATONAL

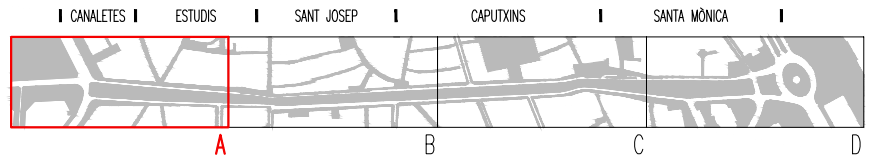
- PAS DE VIANANTS (ZONA 30)
- ACCÉS METRO
- CUAL VIANANTS
- ASCENSOR METRO
- SENYAL SEMAFOR

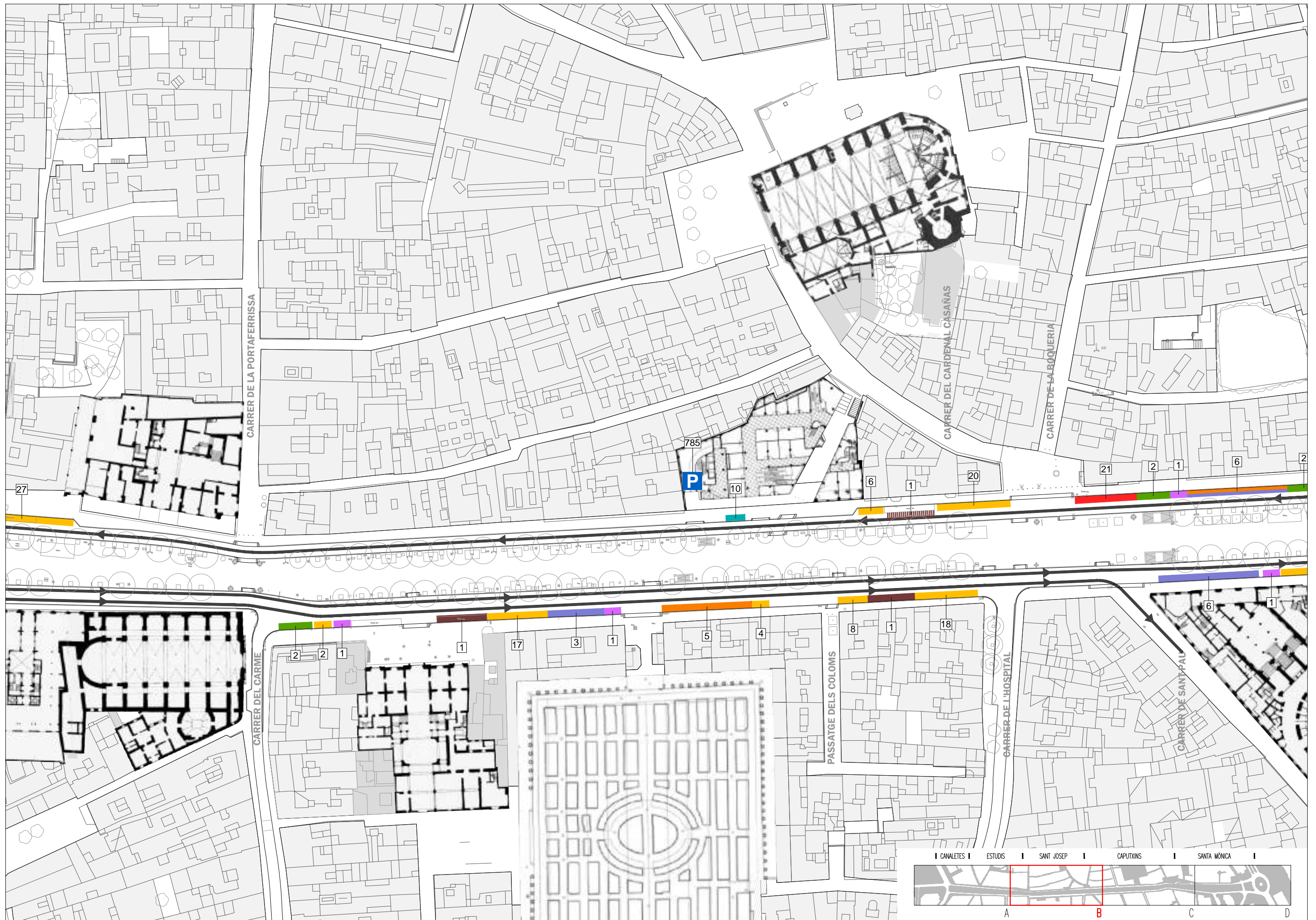


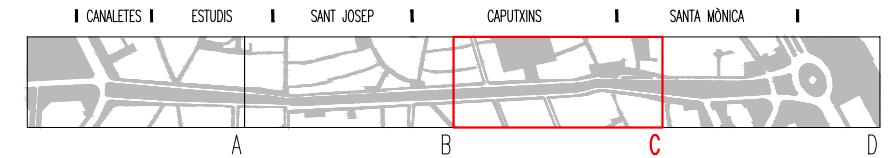
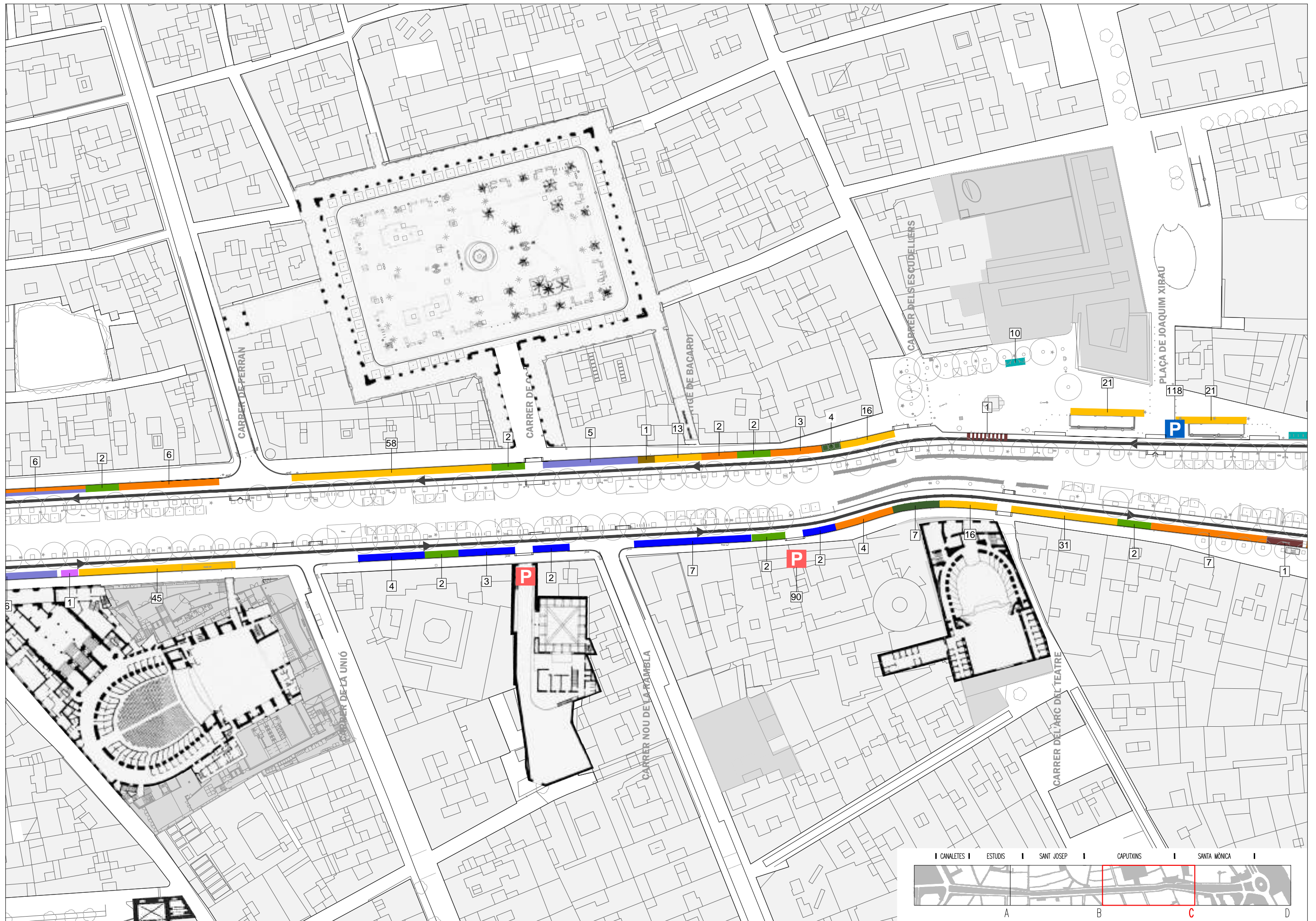


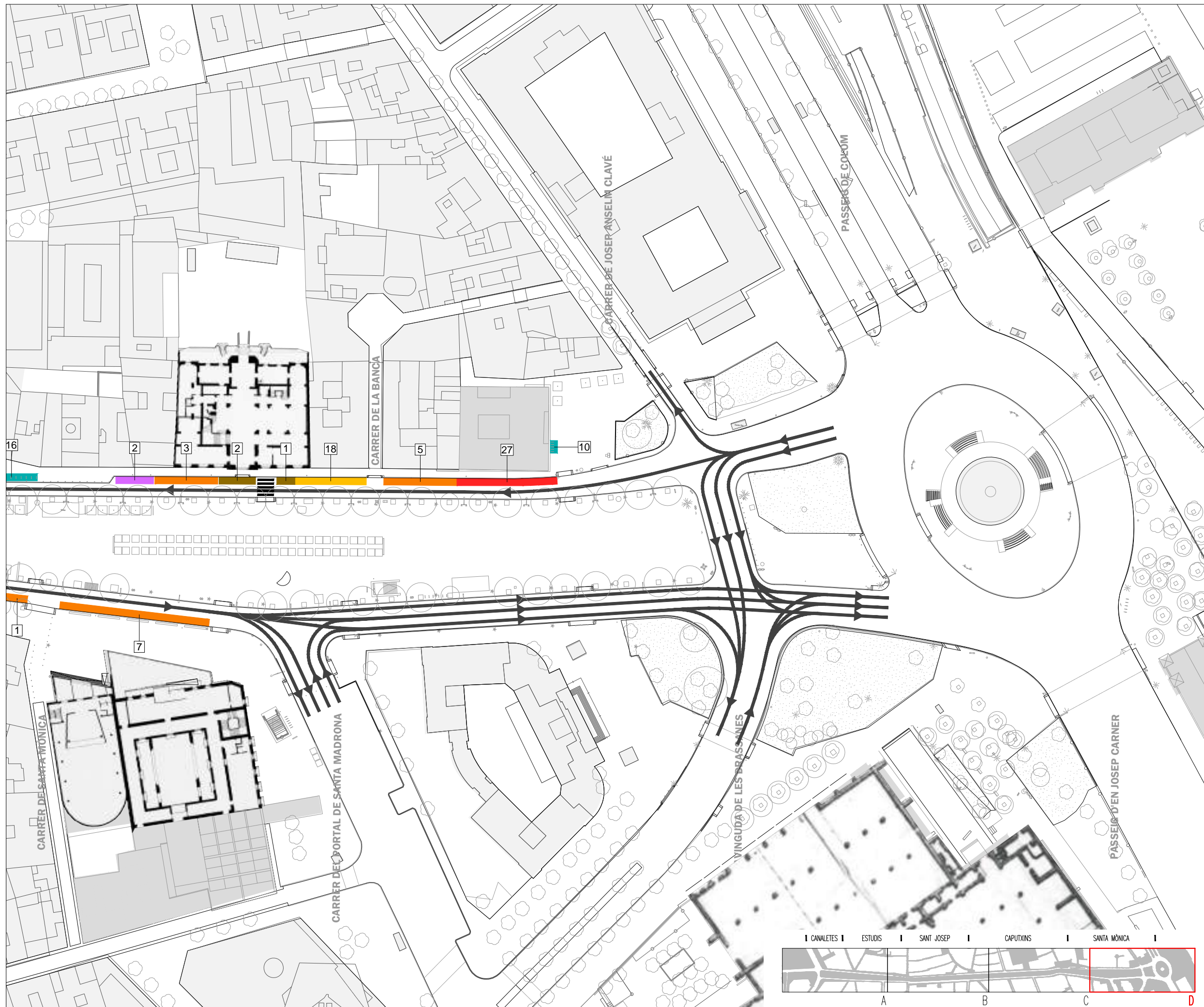
INVENTARI DE PLACES CALÇADA I VORERA LATERAL

- PLACES HOTEL (19)
- PLACES MOTO (370)
- PLACES PMR (5)
- PLACES TAXI (25)
- PLACES POLICIA (18)
- PLACES DUM (55)
- PLACES BICI (46)
- PLACES BICING (48)
- PLACES BUS
- PARADA BUS (7)
- PLACES VEHICLE OF
- PLACES CONTENIDORS
- ITINERARIS DE VEHICLES
- X NÚMERO DE PLACES
- P APARCAMENT PÚBLIC
- P APARCAMENT PRIVAT



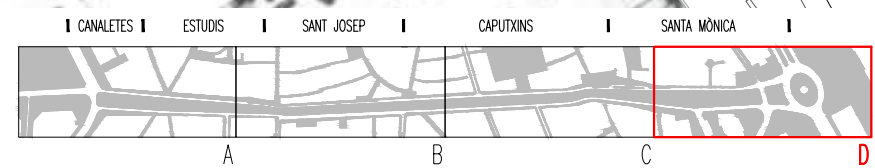


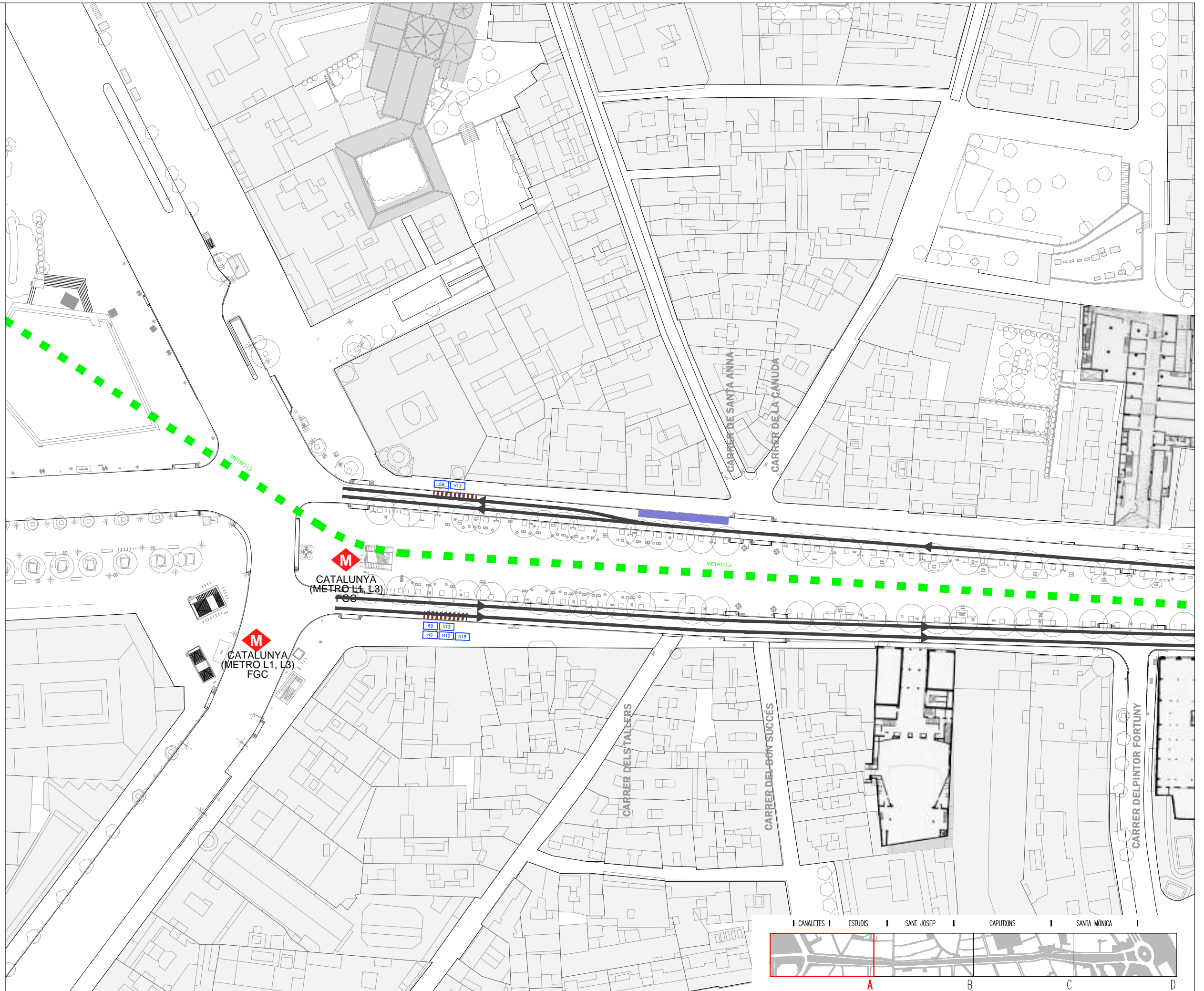








INVENTARI DE PLACES CALÇADA I VORERA LATERAL

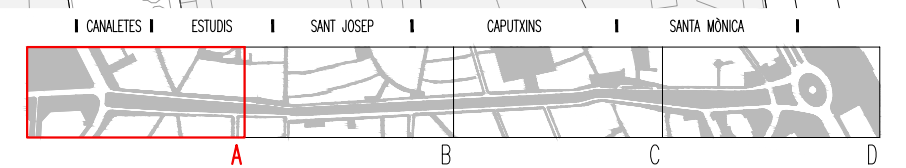
- PLACES HOTEL (19)
- PLACES MOTO (370)
- PLACES PMR (5)
- PLACES TAXI (25)
- PLACES POLICIA (18)
- PLACES DUM (55)
- PLACES BICI (46)
- PLACES BICING (48)
- PLACES BUS
- PARADA BUS (7)
- PLACES VEHICLE OF
- PLACES CONTENIDORS
- ITINERARIS DE VEHICLES
- X NÚMERO DE PLACES
- P APARCAMENT PÚBLIC
- P APARCAMENT PRIVAT



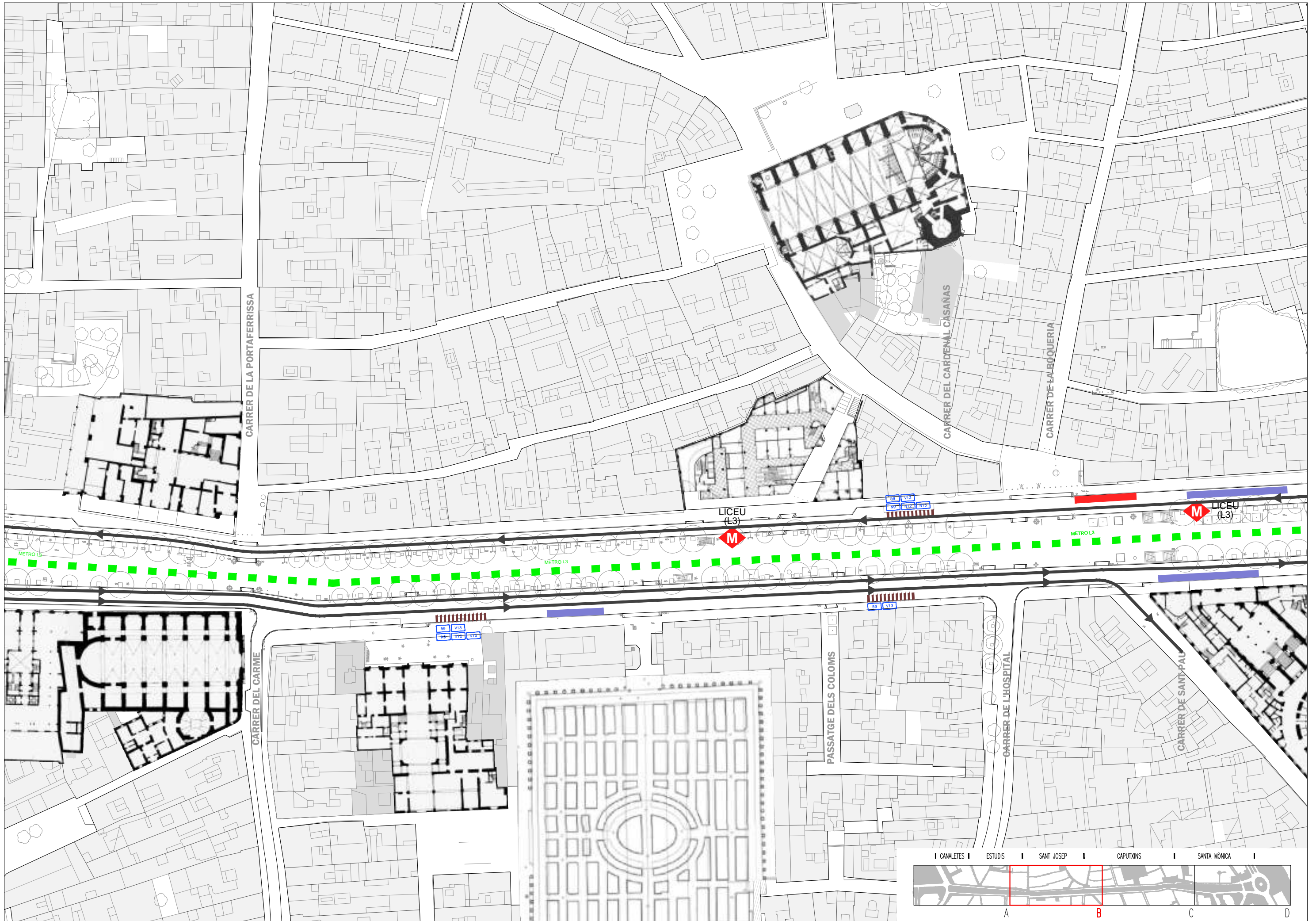


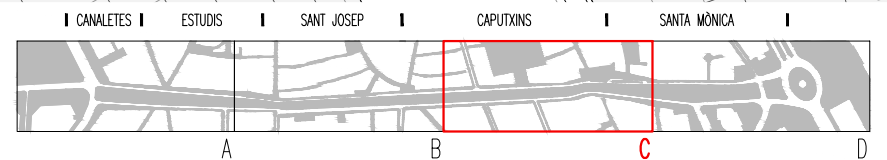
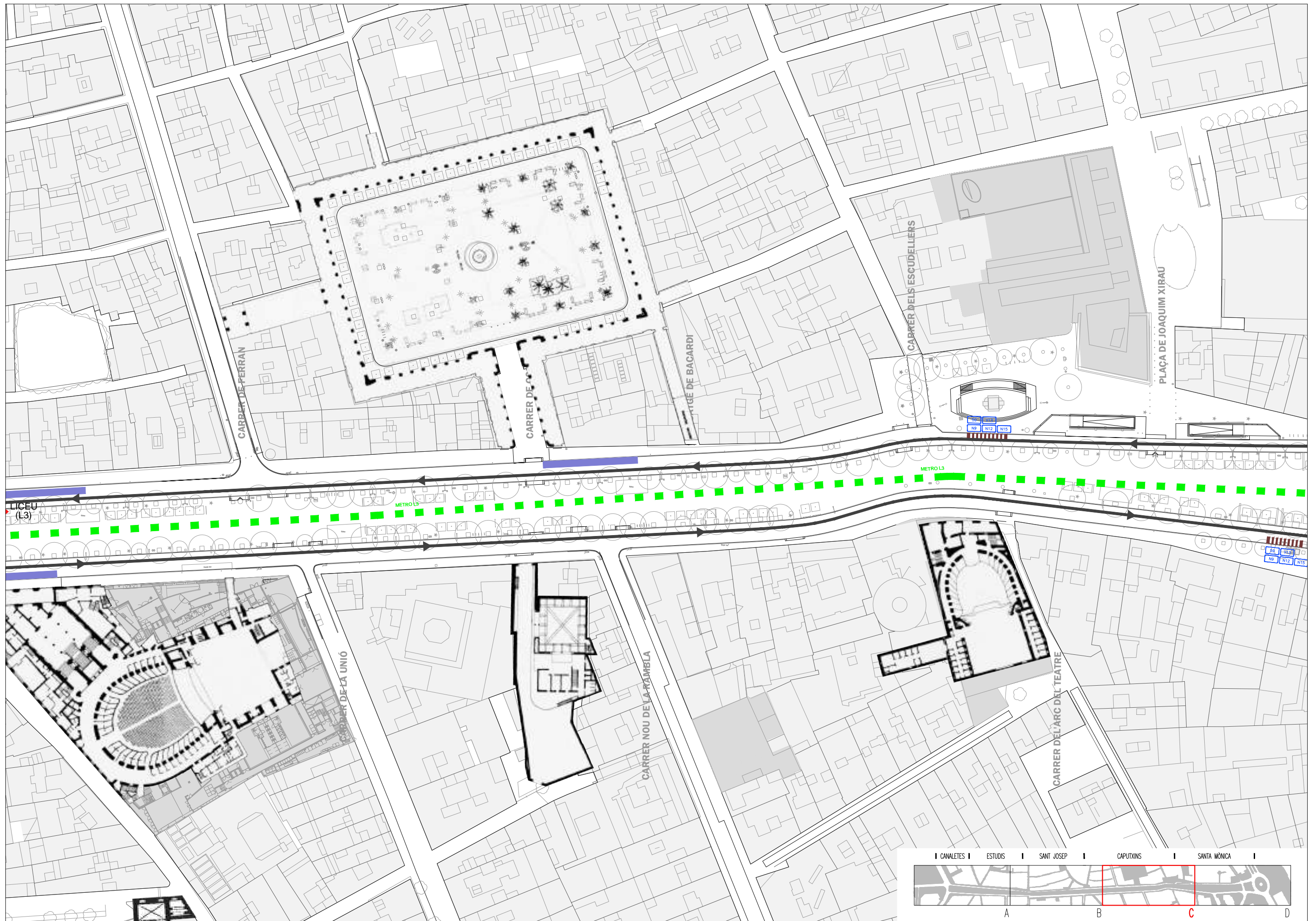
LLEENDA TRANSPORT PUBLIC

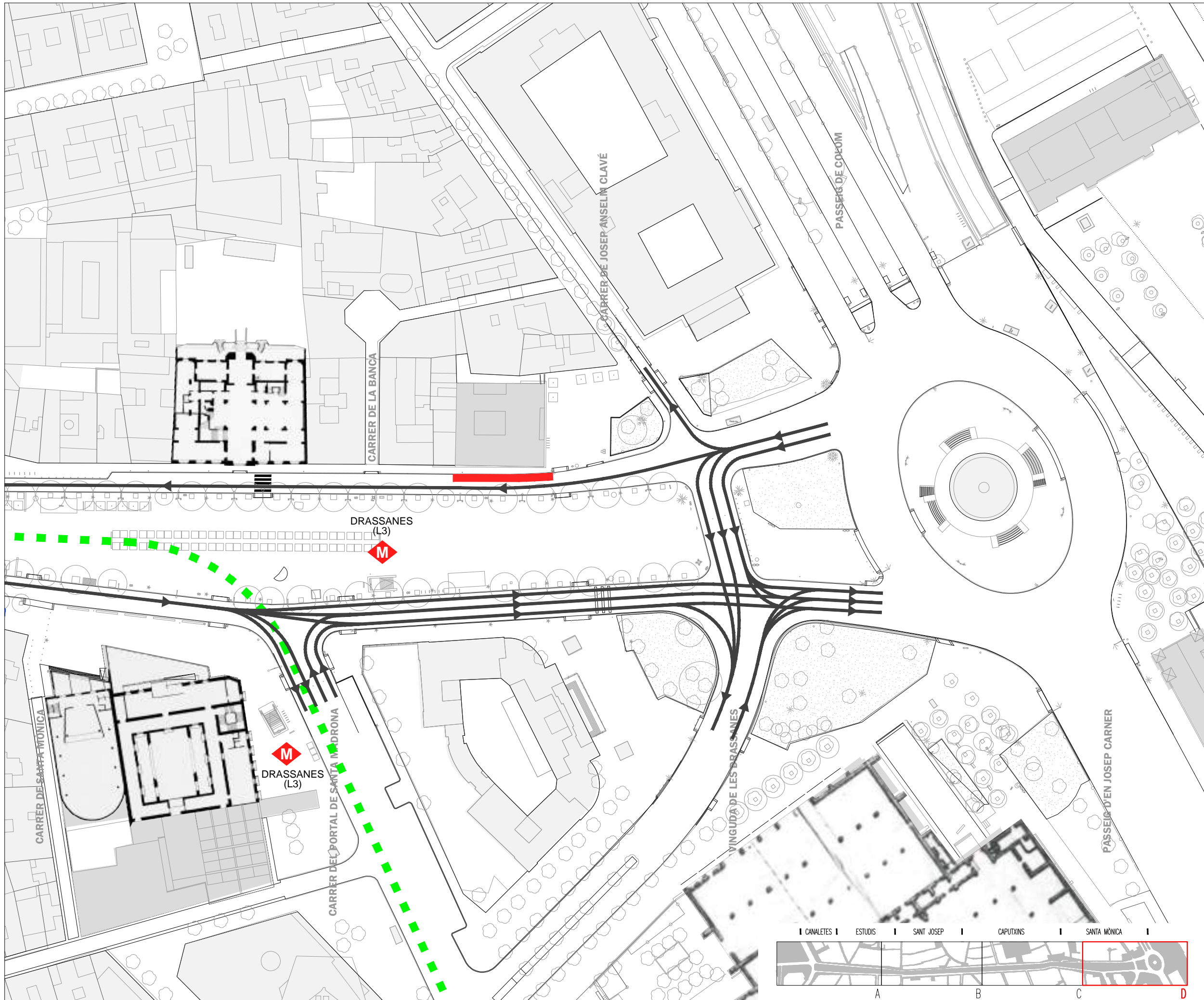
-  ESTACIÓ METRO
-  LÍNIA METRO
-  PARADA BUSOS
-  LÍNIA BUSOS
-  PARADA BICING
-  PARADA TAXIS





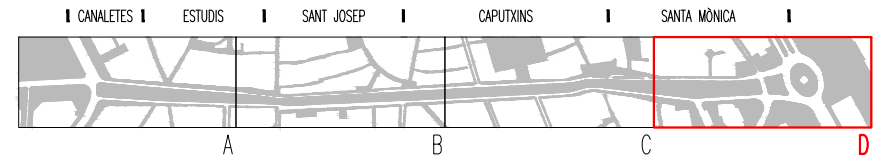


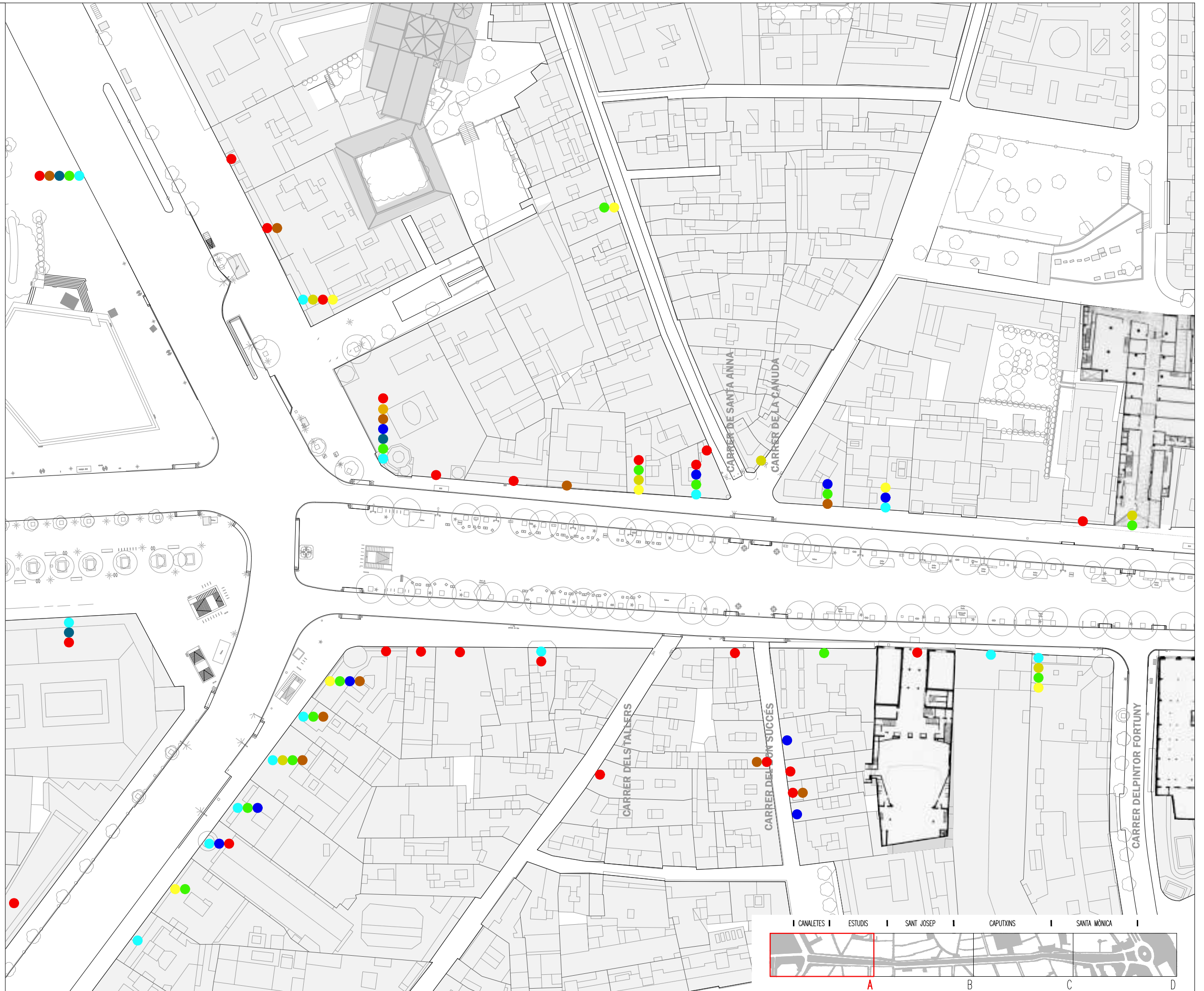




LLEENDA TRANSPORT PUBLIC

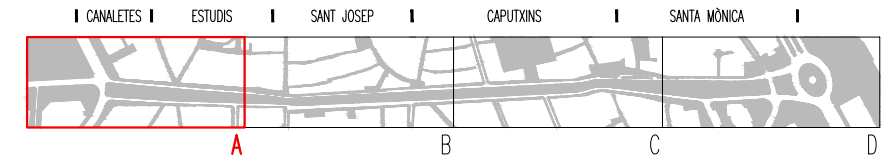
-  ESTACIÓ METRO
-  LÍNIA METRO
-  PARADA BUSOS
-  LÍNIA BUSOS
-  PARADA BICING
-  PARADA TAXIS

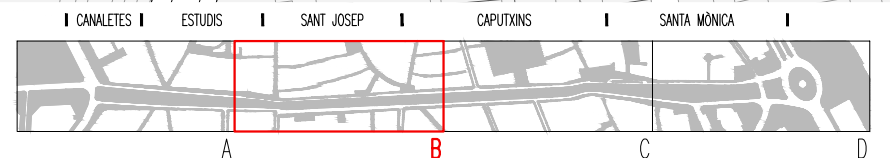
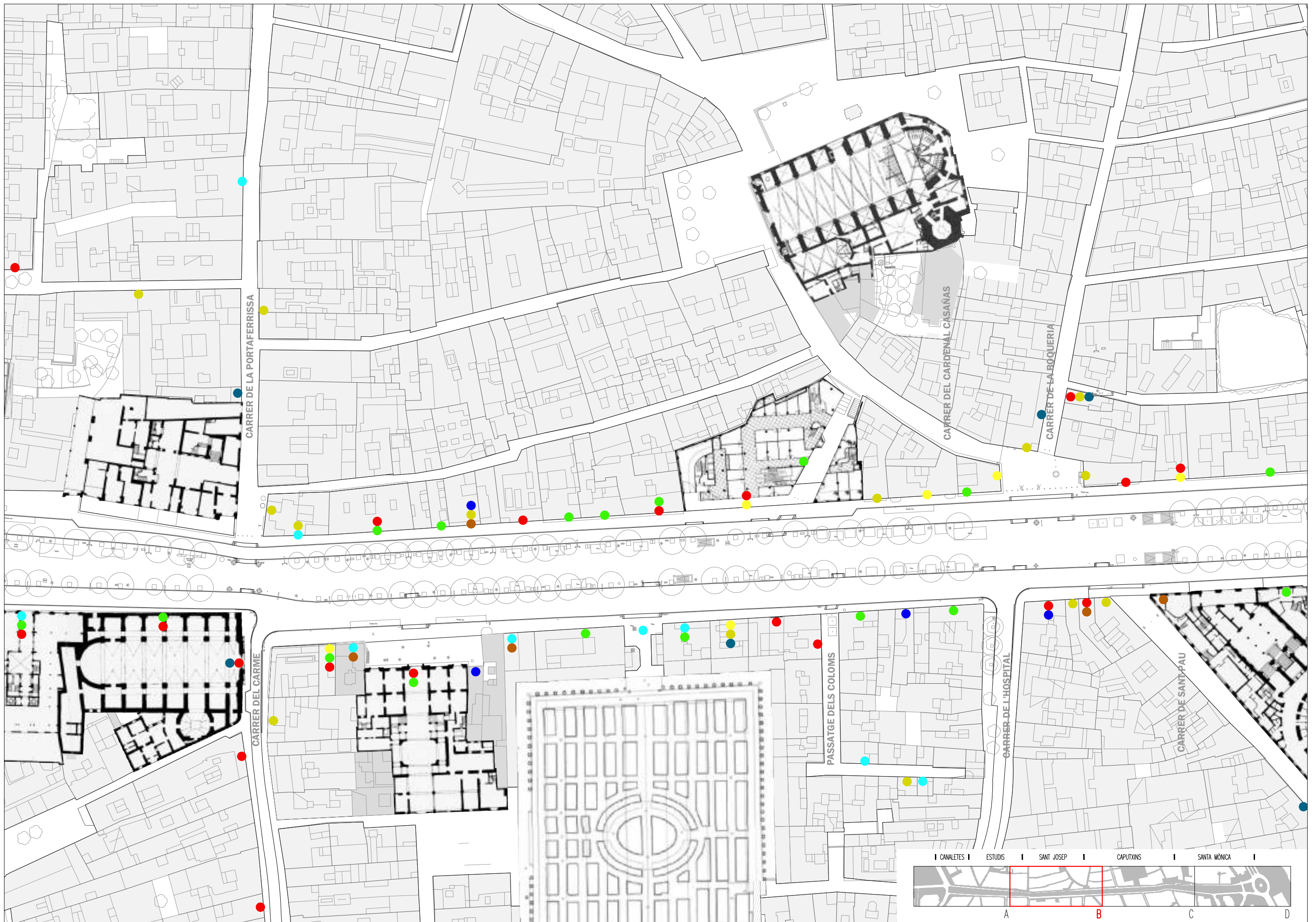


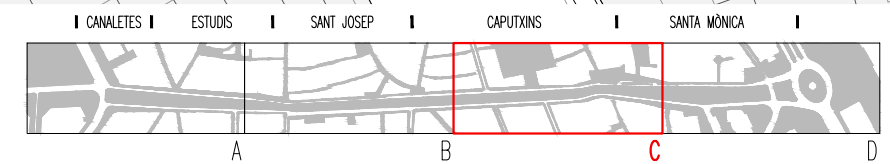
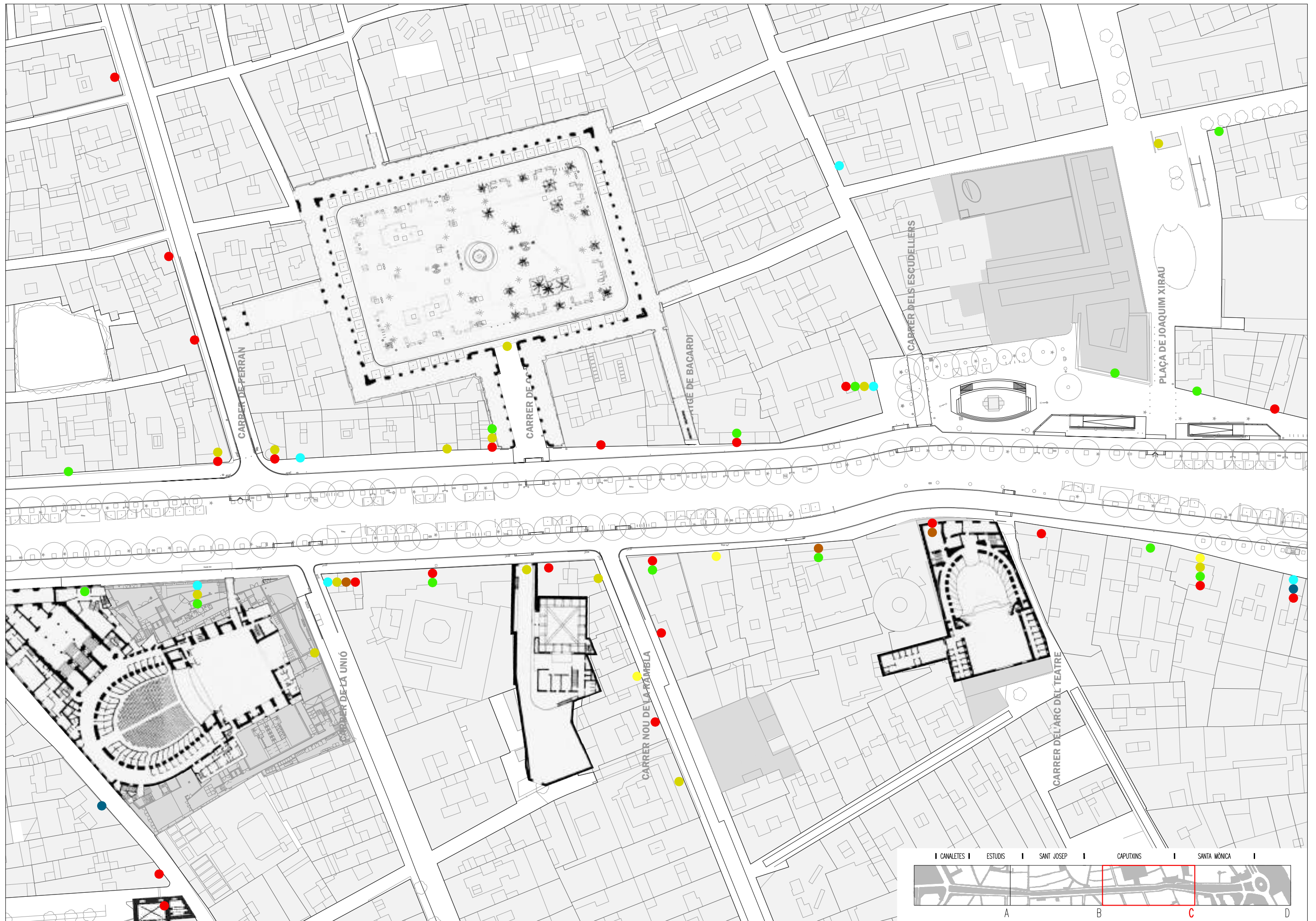


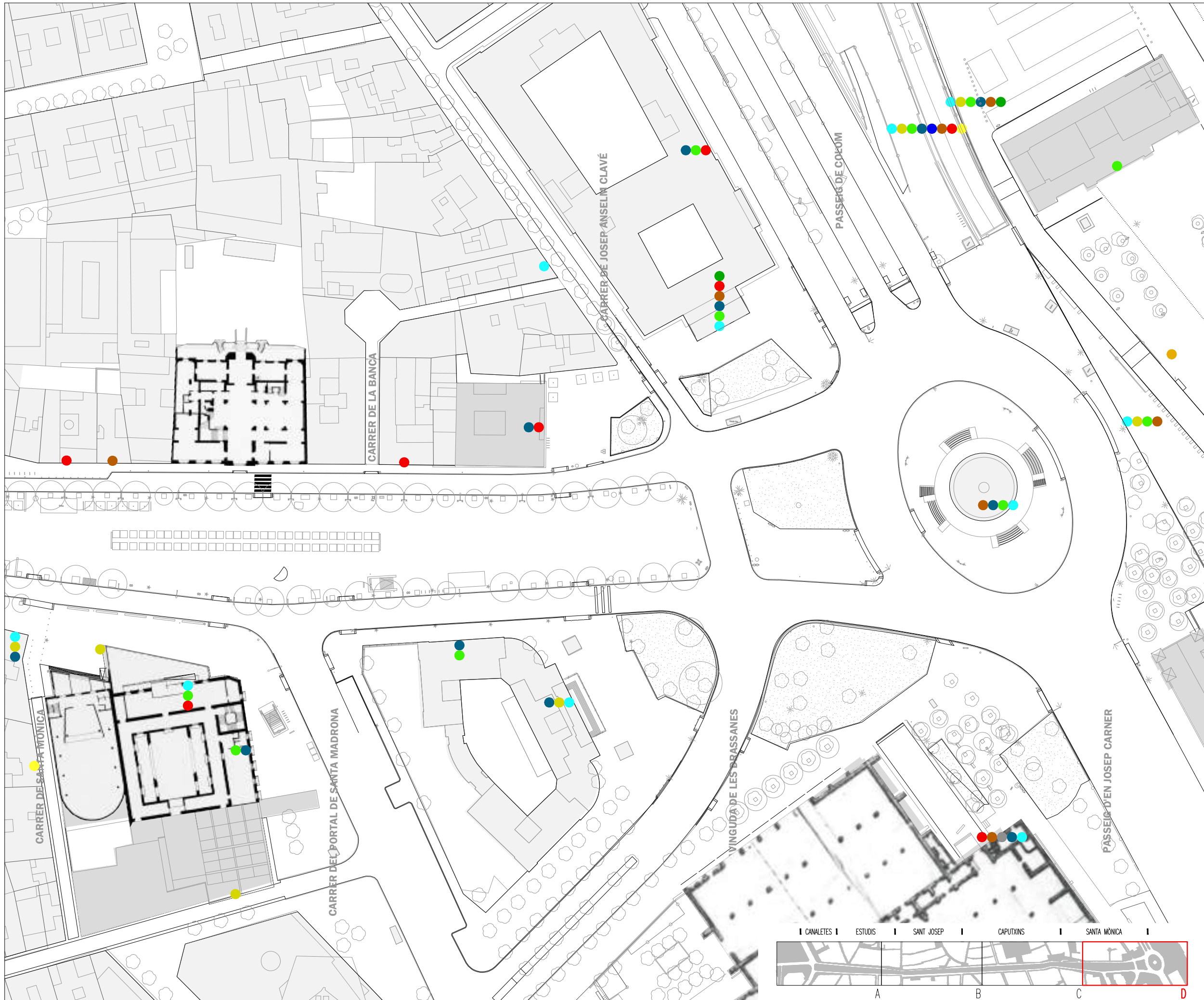
TIPUS D'ACCIDENTS

- ABAST
- ABAST MÚLTIPLE
- ALTRES
- ATROPELLAMENTS
- BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
- CAIGUDA (DUES RODES)
- CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
- COL LISIÓ FRONTAL
- COL LISIÓ FRONTO-LATERAL
- COL LISIÓ LATERAL
- XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC



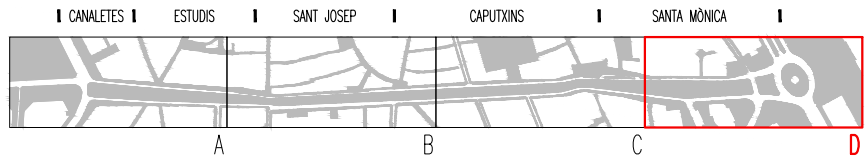


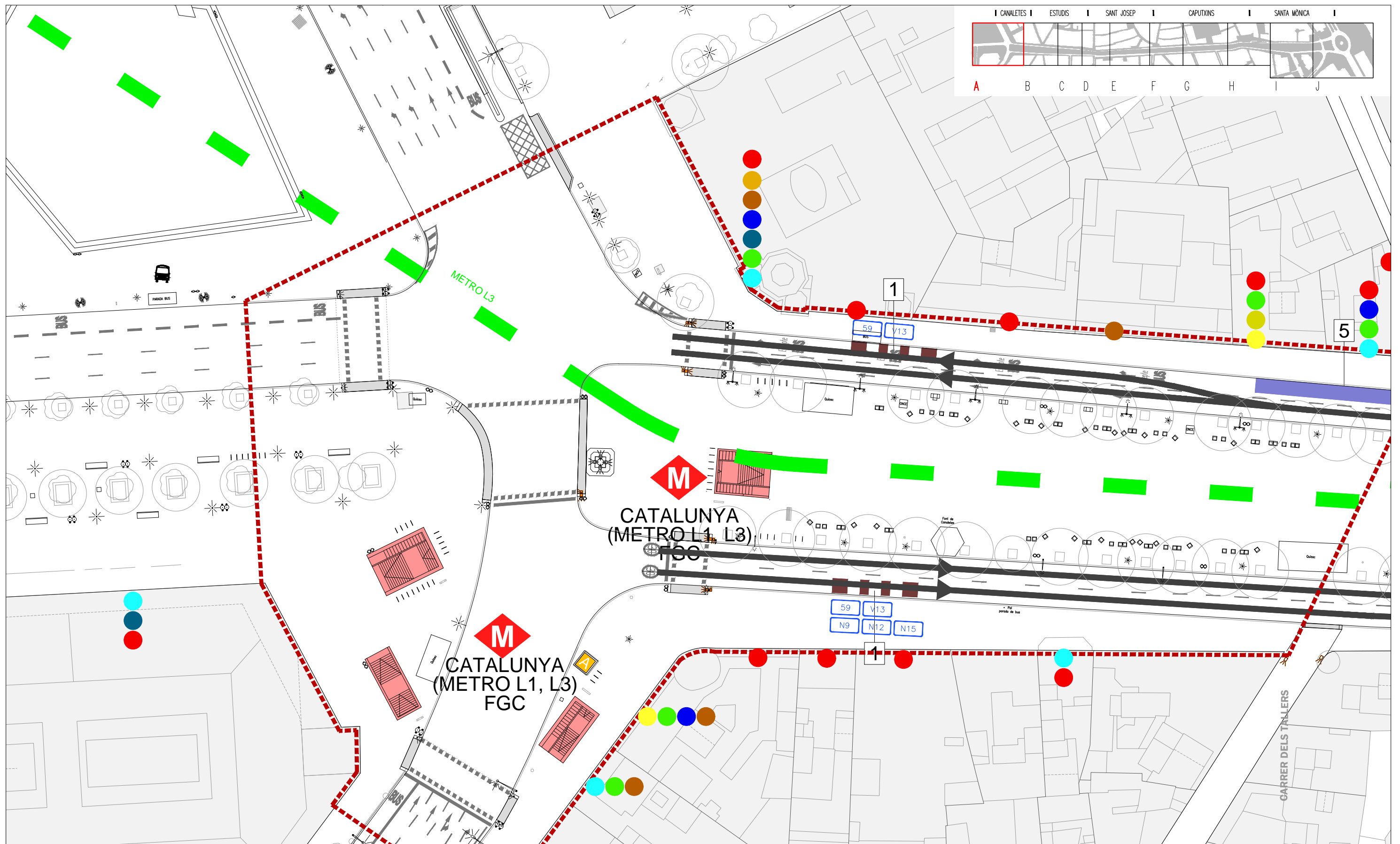




TIPUS D'ACCIDENTS

- ABAST
- ABAST MÚLTIPLE
- ALTRES
- ATROPELLAMENTS
- BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
- CAIGUDA (DUES RODES)
- CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
- COL LISIÓ FRONTAL
- COL LISIÓ FRONTO-LATERAL
- COL LISIÓ LATERAL
- XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC





**LLEGENDA**

**ACCESSIBILITAT PEATONAL**

- PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)
- ACCÉS METRO
- GUAL VIANANTS
- SENYAL SEMAFOR
- ASCENSOR METRO

**VEHICLES PRIVATS**

- PLACES HOTEL (19)
- PLACES MOTO (370)
- PLACES PMR (5)
- PLACES TAXI (25)
- PLACES POLICIA (18)
- PLACES DUM (55)
- PLACES BICI (46)
- PLACES BICING (48)
- PLACES BUS
- PARADA BUS (7)
- PLACES VEHICLE OF
- PLACES CONTENIDORS

- ITINERARIS DE VEHICLES
- NÚMERO DE PLACES
- APARCAMENT PÚBLIC
- APARCAMENT PRIVAT

**TRANSPORT EN COMÚ**

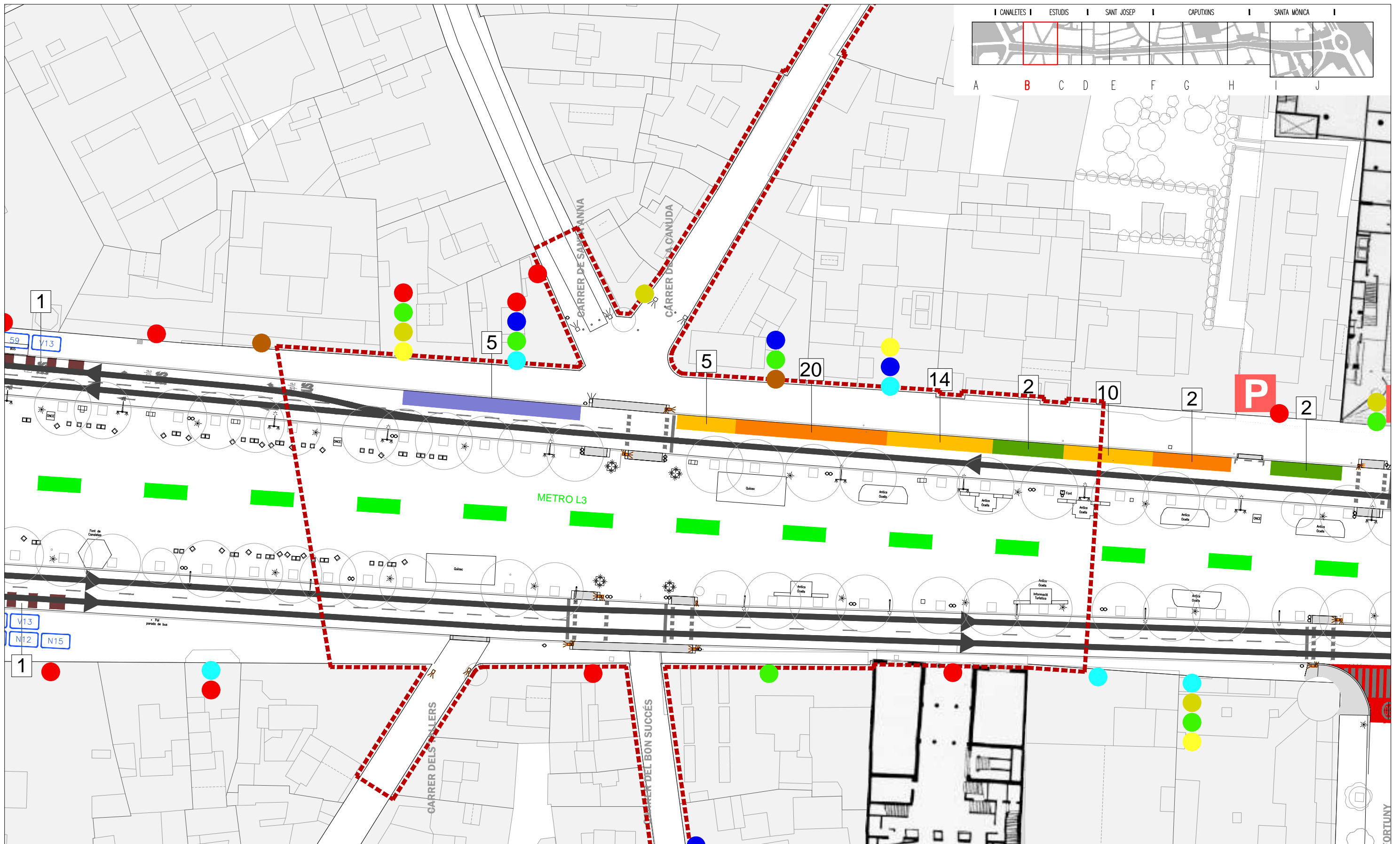
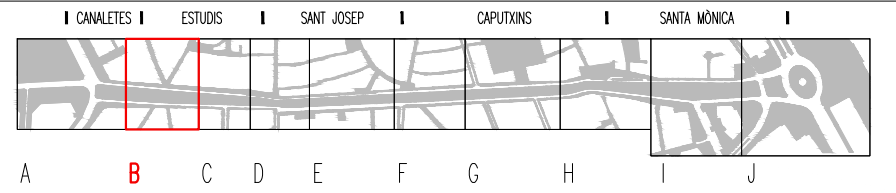
- ESTACIÓ METRO
- LÍNIA METRO
- PARADA BUSOS
- LÍNIA BUSOS
- PARADA BICING
- PARADA TAXIS

**ACCIDENTS**

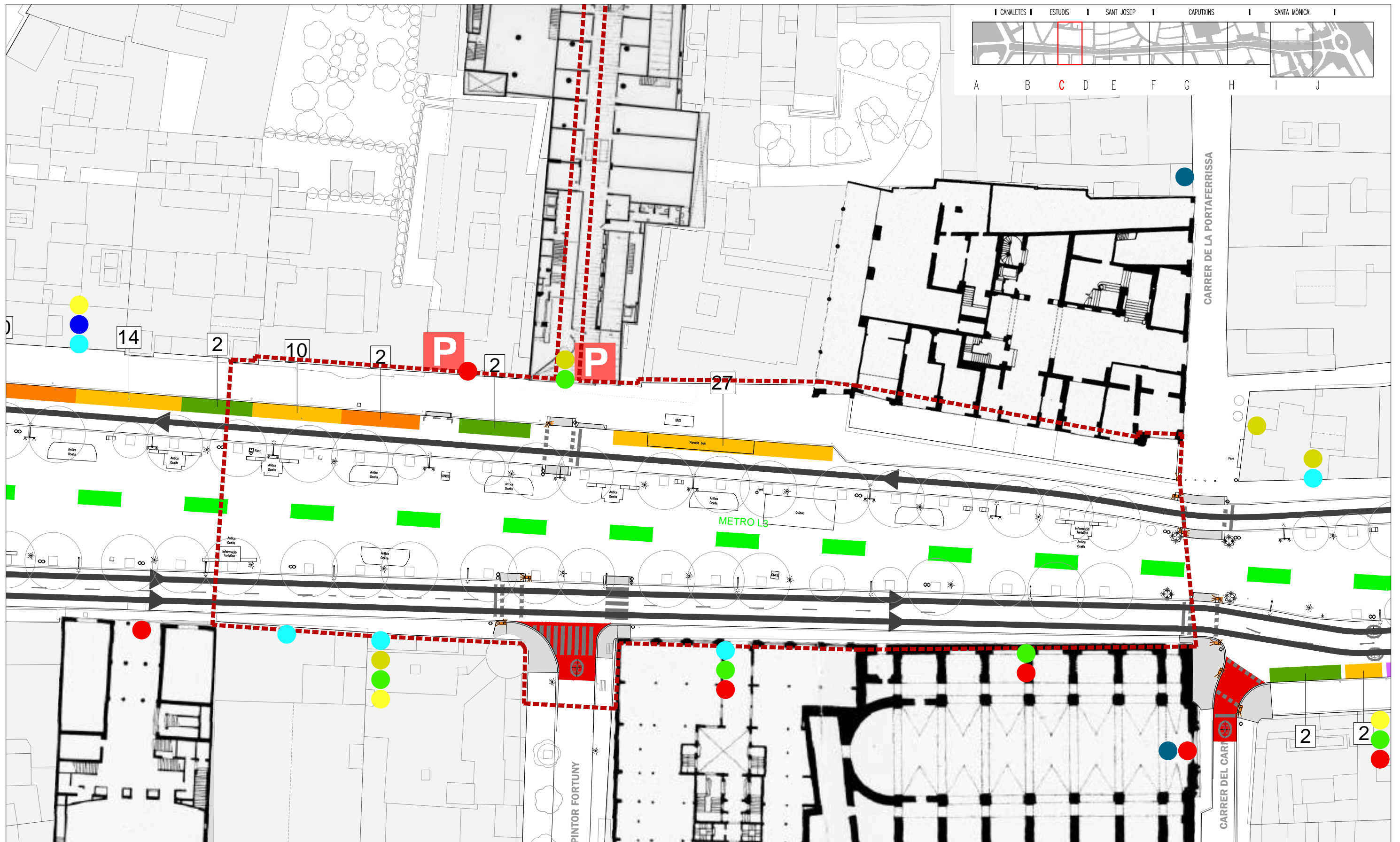
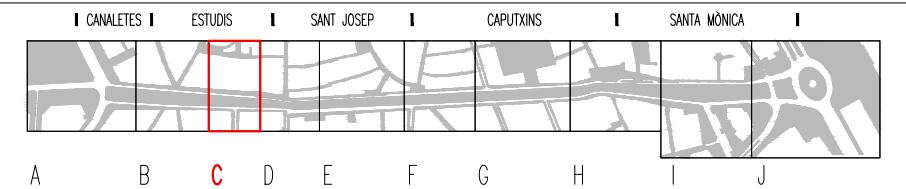
- ABAST
- ABAST MÚLTIPLE
- ALTRES
- ATROPELLAMENTS
- BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
- CAIGUDA (DUES RODES)
- CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
- COL·LISIÓ FRONTAL
- COL·LISIÓ FRONTO-LATERAL
- COL·LISIÓ LATERAL
- XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC







LLEGENDA		ACCESSIBILITAT PEATONAL		VEHICLES PRIVATS		TRANSPORT EN COMÚ		ACCIDENTS	
	PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)		PLACES HOTEL (19)		PLACES BICI (46)		ESTACIÓ METRO		ABAST
	ACCÉS METRO		PLACES MOTO (370)		PLACES BICING (48)		LÍNIA METRO		ABAST MÚLTIPLE
	GUÀRDIA VIANANTS		PLACES PMR (5)		PLACES BUS		PARADA BUSOS		ALTRES
	SENYAL SEMAFOR		PLACES TAXI (25)		PARADA BUS (7)		LÍNIA BUSOS		ATROPELLAMENTS
	ASCENSOR METRO		PLACES POLICIA (18)		PLACES VEHICLE OF		PARADA BICING		BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
			PLACES DUM (55)		PLACES CONTENIDORS		PARADA TAXIS		CAIGUDA (DUES RODES)
									CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
									COL·LISIÓ FRONTAL
									COL·LISIÓ FRONTO-LATERAL
									COL·LISIÓ LATERAL
									XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC



**LLEGENDA**

**ACCESSIBILITAT PEATONAL**

- PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)
- ACCÉS METRO
- GUAL VIANANTS
- SENYAL SEMAFOR
- ASCENSOR METRO

**VEHICLES PRIVATS**

- PLACES HOTEL (19)
- PLACES MOTO (370)
- PLACES PMR (5)
- PLACES TAXI (25)
- PLACES POLICIA (18)
- PLACES DUM (55)
- PLACES BICI (46)
- PLACES BICING (48)
- PLACES BUS
- PARADA BUS (7)
- PLACES VEHICLE OF
- PLACES CONTENIDORS

- ITINERARIS DE VEHICLES
- NÚMERO DE PLACES
- APARCAMENT PÚBLIC
- APARCAMENT PRIVAT

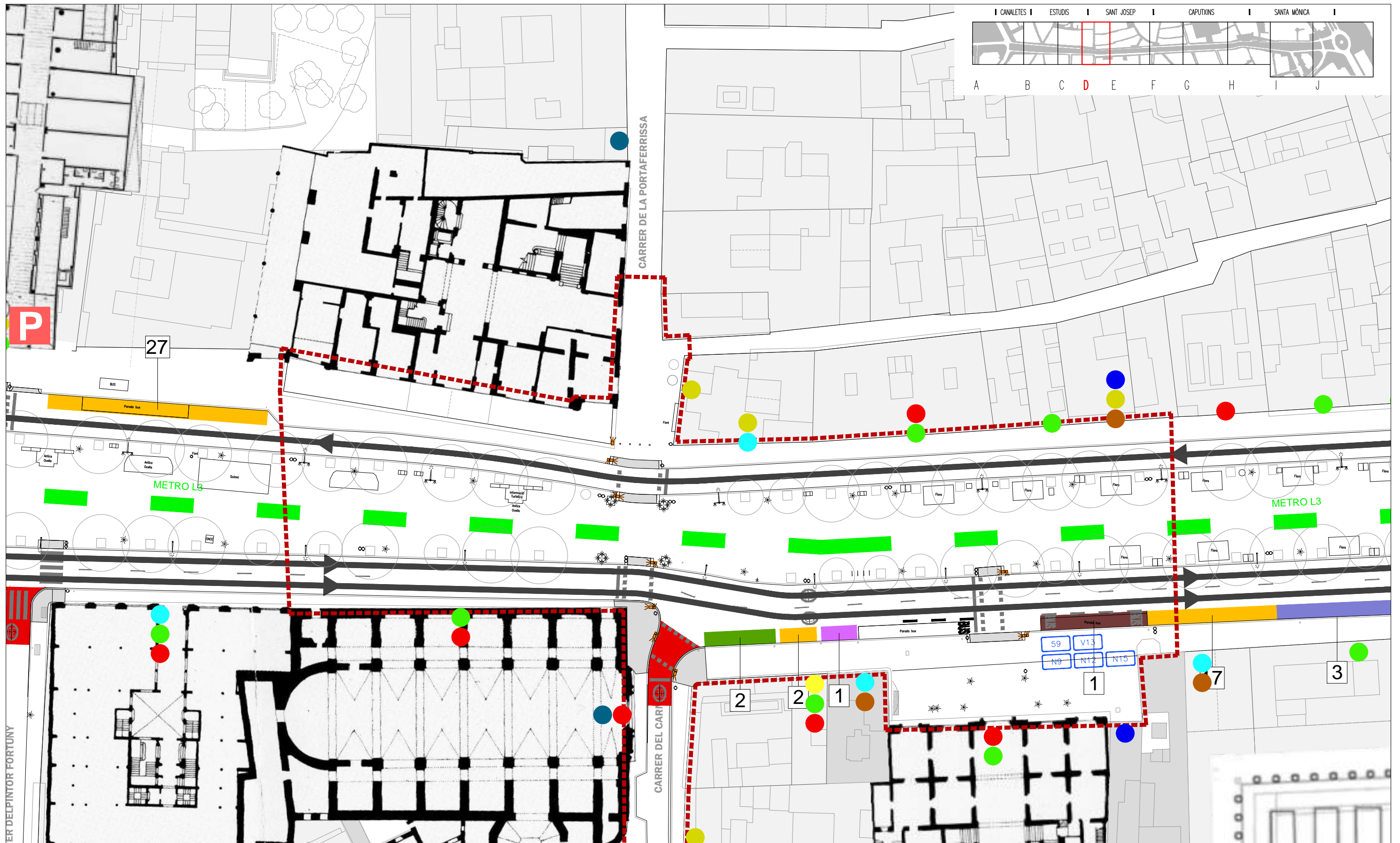
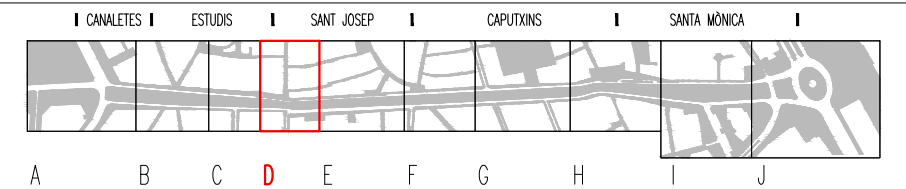
**TRANSPORT EN COMÚ**

- ESTACIÓ METRO
- LÍNIA METRO
- PARADA BUSOS
- LÍNIA BUSOS
- PARADA BICING
- PARADA TAXIS

**ACCIDENTS**

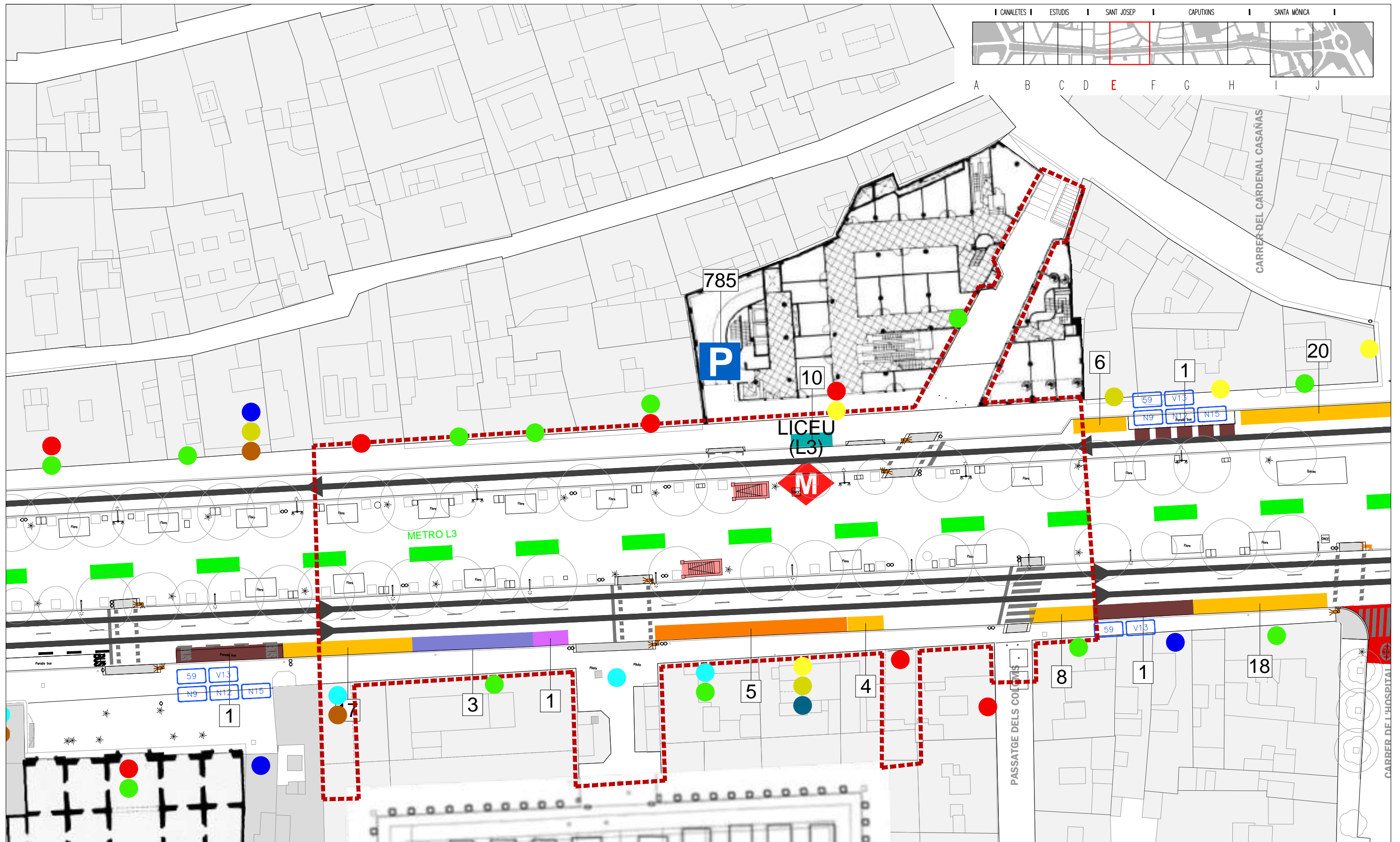
- ABAST
- ABAST MÚLTIPLE
- ALTRES
- ATROPELLAMENTS
- BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
- CAIGUDA (DUES RODES)
- CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
- COL·LISIÓ FRONTAL
- COL·LISIÓ FRONTO-LATERAL
- COL·LISIÓ LATERAL
- XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC





LLEGENDA		ACCESSIBILITAT PEATONAL		VEHICLES PRIVATS		TRANSPORT EN COMÚ		ACCIDENTS	
	PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)		PLACES HOTEL (19)		PLACES BICI (46)		ESTACIÓ METRO		ABAST
	ACCÉS METRO		PLACES MOTO (370)		PLACES BICING (48)		LÍNIA METRO		ABAST MÚLTIPLE
	GUÀRDIA VIANANTS		PLACES PMR (5)		PLACES BUS		PARADA BUSOS		ALTRES
	SENYAL SEMAFOR		PLACES TAXI (25)		PARADA BUS (7)		LÍNIA BUSOS		ATROPELLAMENTS
	ASCENSOR METRO		PLACES POLICIA (18)		PLACES VEHICLE OF		PARADA BICING		BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
			PLACES DUM (55)		PLACES CONTENIDORS		PARADA TAXIS		CAIGUDA (DUES RODES)
	ITINERARIS DE VEHICLES								CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
	NÚMERO DE PLACES								COL·LISIÓ FRONTAL
	APARCAMENT PÚBLIC								COL·LISIÓ FRONTO-LATERAL
	APARCAMENT PRIVAT								COL·LISIÓ LATERAL
									XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC





**LLEGENDA**

**ACCESSIBILITAT PEATONAL**

- PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)
- ACCÉS METRO
- GUAL VIANANTS
- SENYAL SEMAFOR
- ASCENSOR METRO

**VEHICLES PRIVATS**

- PLACES HOTEL (19)
- PLACES MOTO (370)
- PLACES PMR (5)
- PLACES TAXI (25)
- PLACES POLICIA (18)
- PLACES DUM (55)
- PLACES BICI (46)
- PLACES BICING (48)
- PLACES BUS
- PARADA BUS (7)
- PLACES VEHICLE OF
- PLACES CONTENIDORS

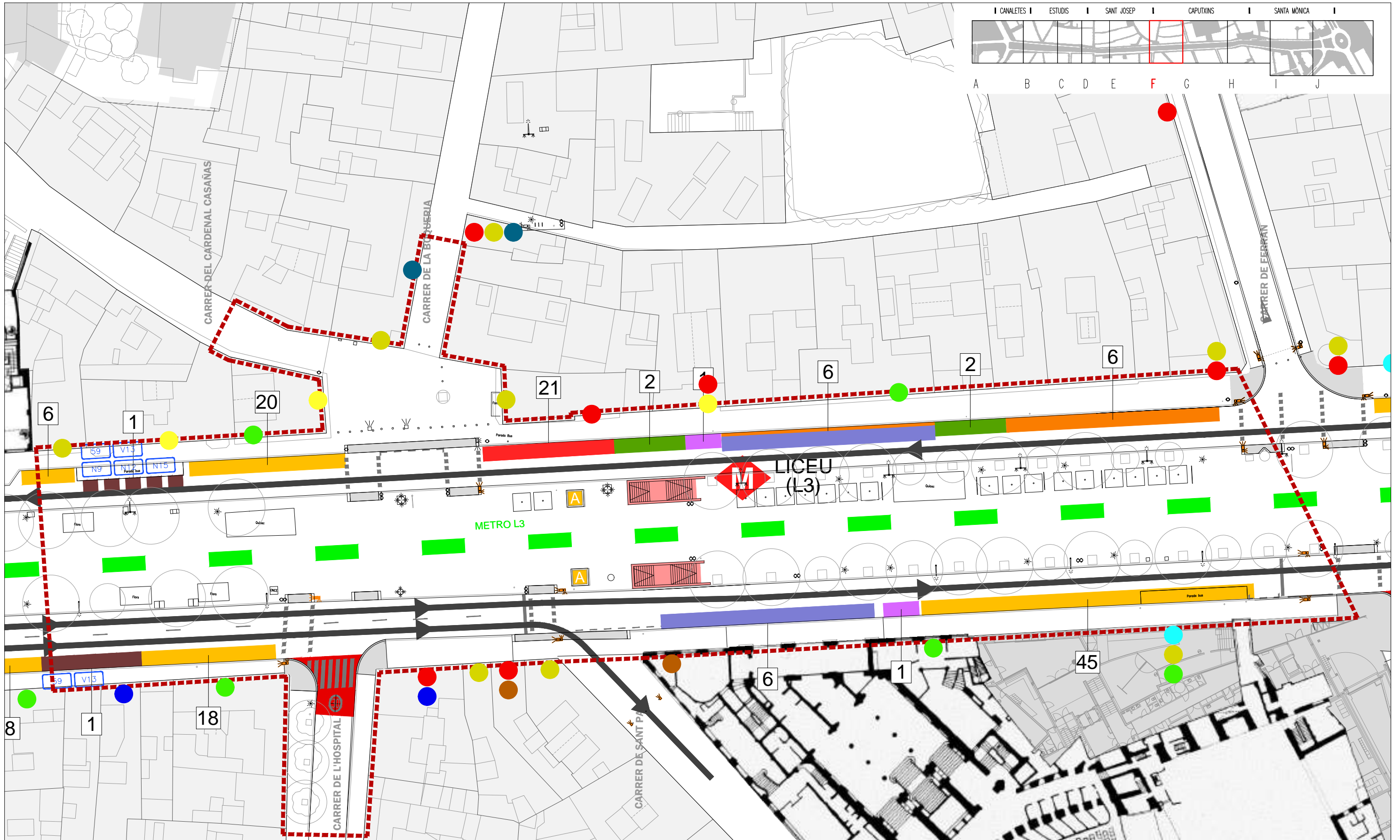
- ITINERARIS DE VEHICLES
- NÚMERO DE PLACES
- APARCAMENT PÚBLIC
- APARCAMENT PRIVAT

**TRANSPORT EN COMÚ**

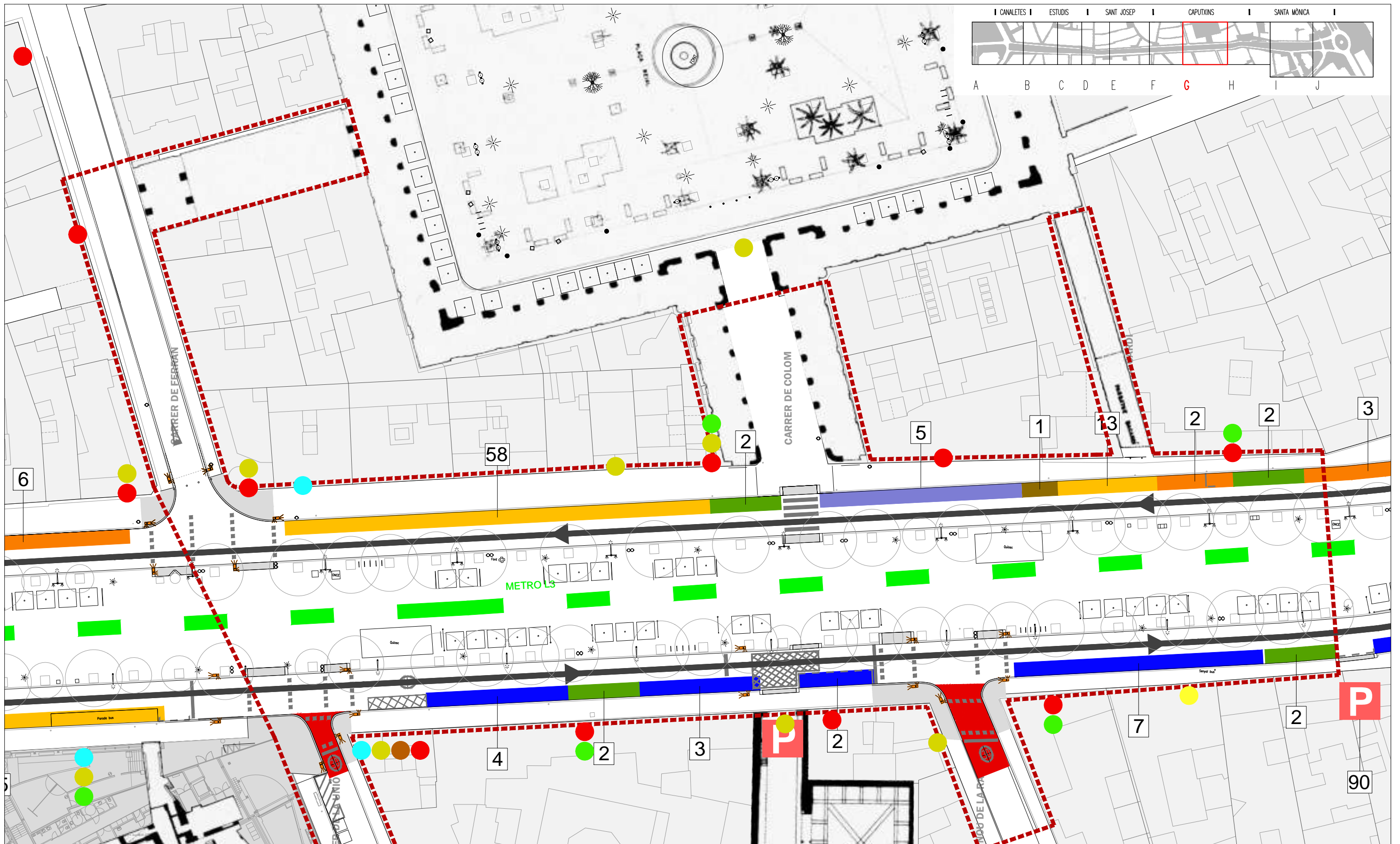
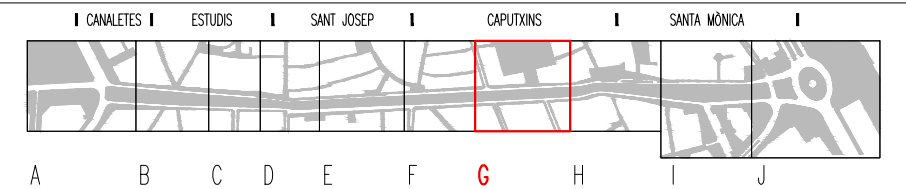
- ESTACIÓ METRO
- LÍNIA METRO
- PARADA BUSOS
- LÍNIA BUSOS
- PARADA BICING
- PARADA TAXIS

**ACCIDENTS**

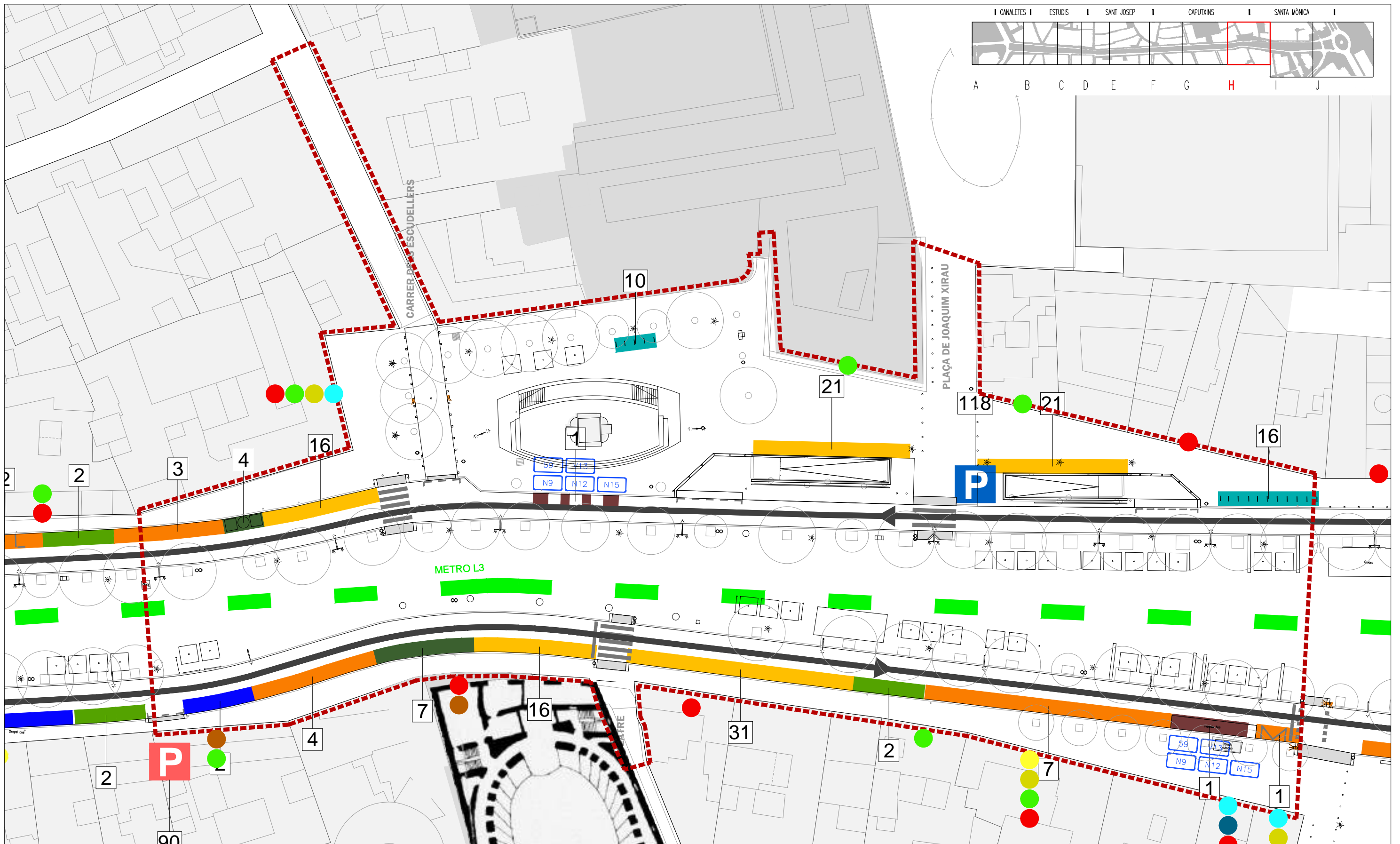
- ABAST
- ABAST MÚLTIPLE
- ALTRES
- ATROPELLAMENTS
- BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
- CAIGUDA (DUES RODES)
- CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
- COL LISIÓ FRONTAL
- COL LISIÓ FRONTO-LATERAL
- COL LISIÓ LATERAL
- XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC



<p><b>LLEGENDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightcoral; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ACCÉS METRO</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> GUAL VIANANTS</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> SENYAL SEMAFOR</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; text-align: center; line-height: 10px;">A</span> ASCENSOR METRO</li> </ul>	<p><b>ACCESSIBILITAT PEATONAL</b></p>	<p><b>VEHICLES PRIVATS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES HOTEL (19)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES MOTO (370)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES PMR (5)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES TAXI (25)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: darkblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES POLICIA (18)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES DUM (55)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: cyan; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES BICI (46)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES BICING (48)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: brown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES BUS</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: darkbrown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PARADA BUS (7)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: olive; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES VEHICLE OF</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: darkgreen; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PLACES CONTENIDORS</li> </ul>	<p><b>TRANSPORT EN COMÚ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ESTACIÓ METRO</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> LÍNIA METRO</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: brown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PARADA BUSOS</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> LÍNIA BUSOS</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PARADA BICING</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PARADA TAXIS</li> </ul>	<p><b>ACCIDENTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: cyan; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ABAST</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: green; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ABAST MÚLTIPLE</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: yellow; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ALTRES</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ATROPELLAMENTS</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: orange; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> BALCADA (MÉS DE DUES RODES)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: brown; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> CAIGUDA (DUES RODES)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: blue; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> CAIGUDA INTERIOR VEHICLE</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: gray; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> COL LISIÓ FRONTAL</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: darkblue; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> COL LISIÓ FRONTO-LATERAL</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: lightgreen; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> COL LISIÓ LATERAL</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: yellow; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC</li> </ul>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



LLEGENDA		ACCESSIBILITAT PEATONAL		VEHICLES PRIVATS		TRANSPORT EN COMÚ		ACCIDENTS	
	PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)		PLACES HOTEL (19)		PLACES BICI (46)		ESTACIÓ METRO		ABAST
	ACCÉS METRO		PLACES MOTO (370)		PLACES BICING (48)		LÍNIA METRO		ABAST MÚLTIPLE
	GUAL VIANANTS		PLACES PMR (5)		PLACES BUS		PARADA BUSOS		ALTRES
	SENYAL SEMAFOR		PLACES TAXI (25)		PARADA BUS (7)		LÍNIA BUSOS		ATROPELLAMENTS
	ASCENSOR METRO		PLACES POLICIA (18)		PLACES VEHICLE OF		PARADA BICING		BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
			PLACES DUM (55)		PLACES CONTENIDORS		PARADA TAXIS		CAIGUDA (DUES RODES)
					ITINERARIS DE VEHICLES				CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
					NÚMERO DE PLACES				COL LISIÓ FRONTAL
					APARCAMENT PÚBLIC				COL LISIÓ FRONTO-LATERAL
					APARCAMENT PRIVAT				COL LISIÓ LATERAL



**LLEGENDA**

**ACCESSIBILITAT PEATONAL**

- PAS PER ALS VIANTS (ZONA 30)
- ACCÉS METRO
- GUAL VIANTS
- SENYAL SEMAFOR
- ASCENSOR METRO

**VEHICLES PRIVATS**

- PLACES HOTEL (19)
- PLACES MOTO (370)
- PLACES PMR (5)
- PLACES TAXI (25)
- PLACES POLICIA (18)
- PLACES DUM (55)
- PLACES BICI (46)
- PLACES BICING (48)
- PLACES BUS
- PARADA BUS (7)
- PLACES VEHICLE OF
- PLACES CONTENIDORS

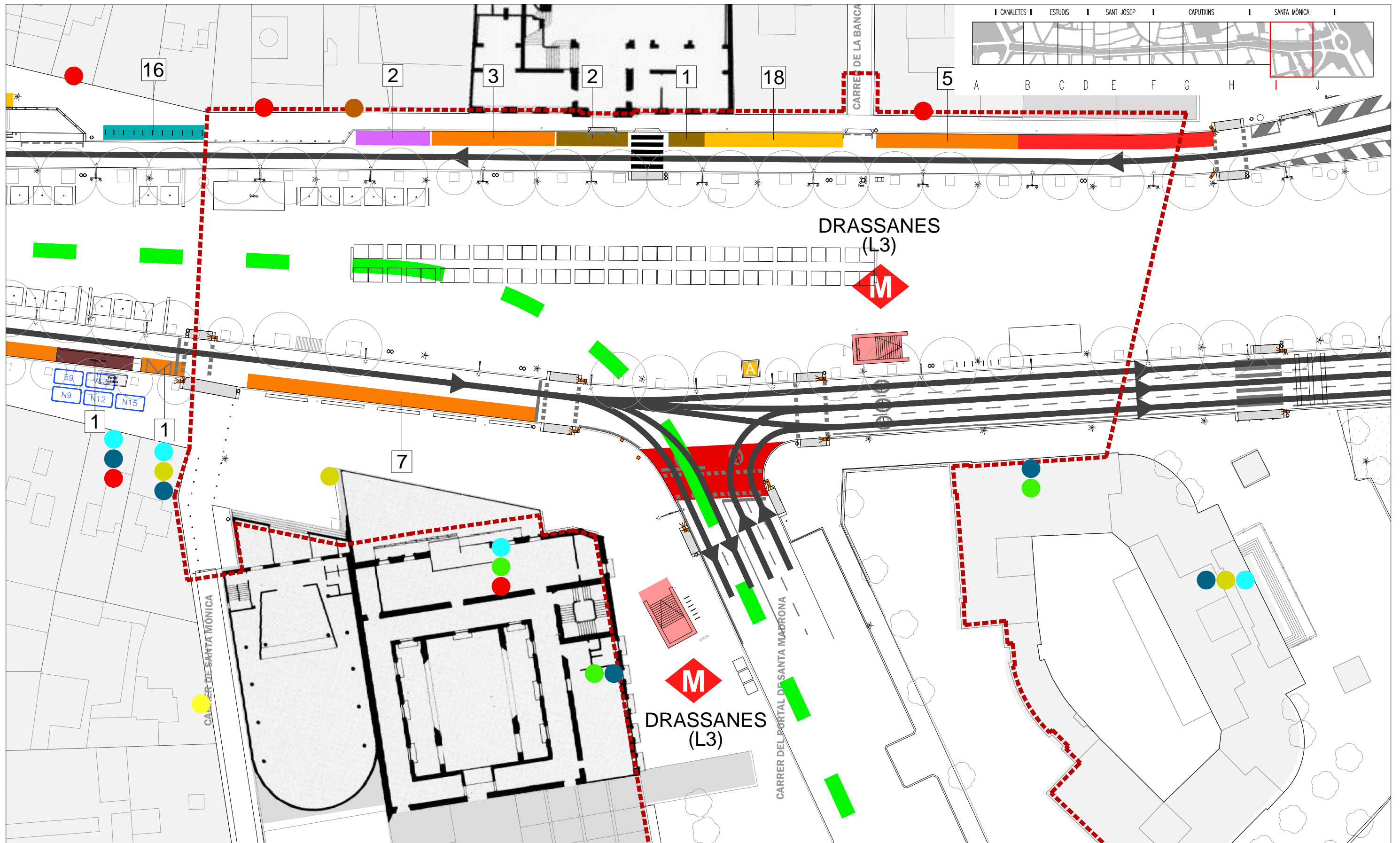
- ITINERARIS DE VEHICLES
- NÚMERO DE PLACES
- APARCAMENT PÚBLIC
- APARCAMENT PRIVAT

**TRANSPORT EN COMÚ**

- ESTACIÓ METRO
- LÍNIA METRO
- PARADA BUSOS
- LÍNIA BUSOS
- PARADA BICING
- PARADA TAXIS

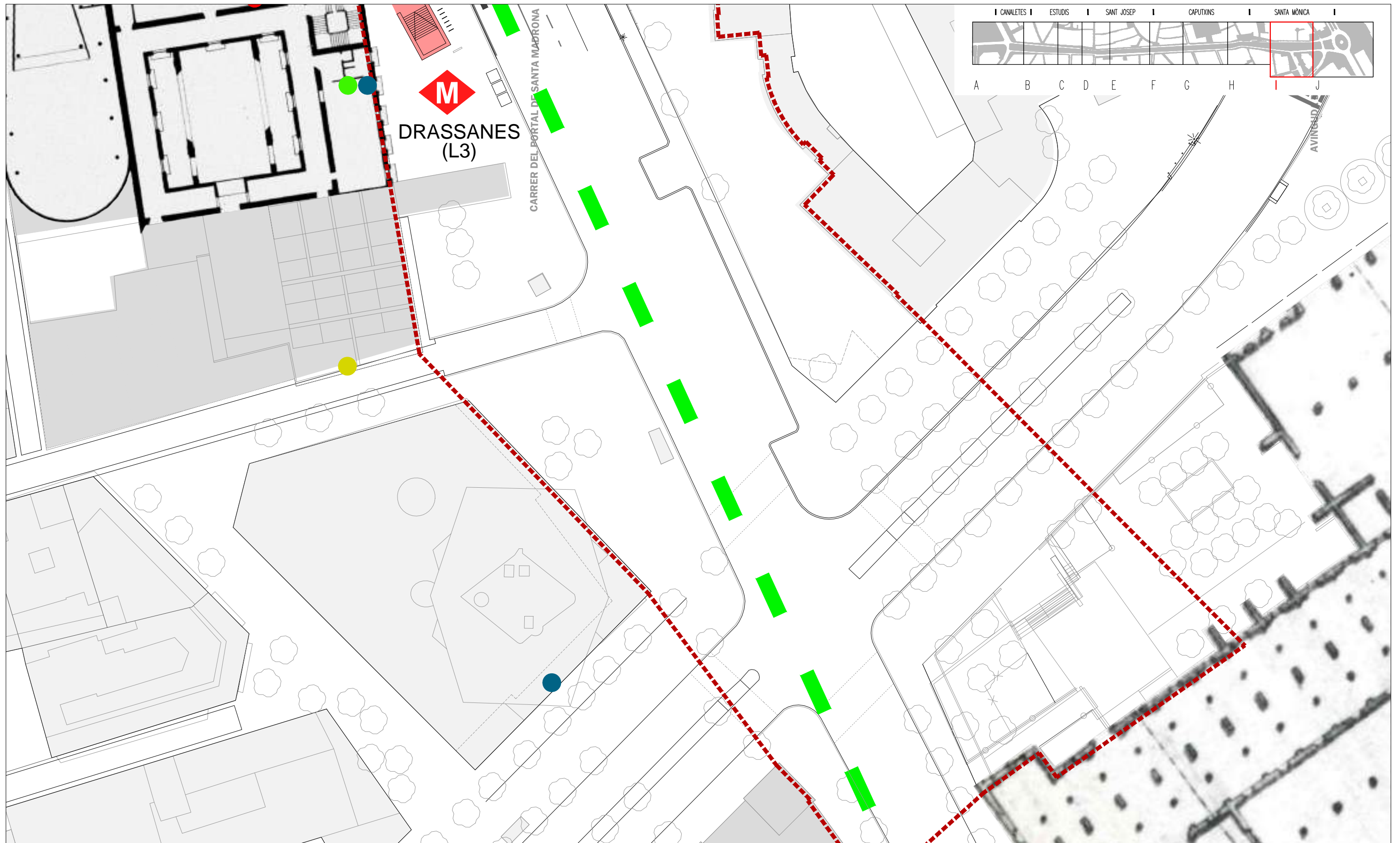
**ACCIDENTS**

- ABAST
- ABAST MÚLTIPLE
- ALTRES
- ATROPELLAMENTS
- BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
- CAIGUDA (DUES RODES)
- CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
- COL LISIÓ FRONTAL
- COL LISIÓ FRONTO-LATERAL
- COL LISIÓ LATERAL
- XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC



LLEGENDA	ACCESSIBILITAT PEATONAL	VEHICLES PRIVATS	TRANSPORT EN COMÚ	ACCIDENTS
	PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)	PLACES HOTEL (19)	ESTACIÓ METRO	ABAST
	ACCÉS METRO	PLACES MOTO (370)	LÍNIA METRO	ABAST MÚLTIPLE
	GUAL VIANANTS	PLACES BICING (48)	PARADA BUSOS	ALTRES
	SENYAL SEMAFOR	PLACES PMR (5)	LÍNIA BUSOS	ATROPELLAMENTS
	ASCENSOR METRO	PLACES BUS	PARADA BICING	CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
		PARADA BUS (7)	PARADA TAXIS	COL·LISIÓ FRONTAL
		PLACES TAXI (25)		COL·LISIÓ FRONTO-LATERAL
		PLACES POLICIA (18)		COL·LISIÓ LATERAL
		PLACES DUM (55)		XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC
		PLACES CONTENIDORS		CAIGUDA (DUES RODES)
		PLACES BICI (46)		
		ITINERARIS DE VEHICLES		
		NÚMERO DE PLACES		
		APARCAMENT PÚBLIC		
		APARCAMENT PRIVAT		





**LLEGGENDA**

**ACCESSIBILITAT PEATONAL**

- PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)
- ACCÉS METRO
- GUAL VIANANTS
- SENYAL SEMAFOR
- ASCENSOR METRO

**VEHICLES PRIVATS**

- PLACES HOTEL (19)
- PLACES MOTO (370)
- PLACES PMR (5)
- PLACES TAXI (25)
- PLACES POLICIA (18)
- PLACES DUM (55)
- PLACES BICI (46)
- PLACES BICING (48)
- PLACES BUS
- PARADA BUS (7)
- PLACES VEHICLE OF
- PLACES CONTENIDORS

- ITINERARIS DE VEHICLES
- NÚMERO DE PLACES
- APARCAMENT PÚBLIC
- APARCAMENT PRIVAT

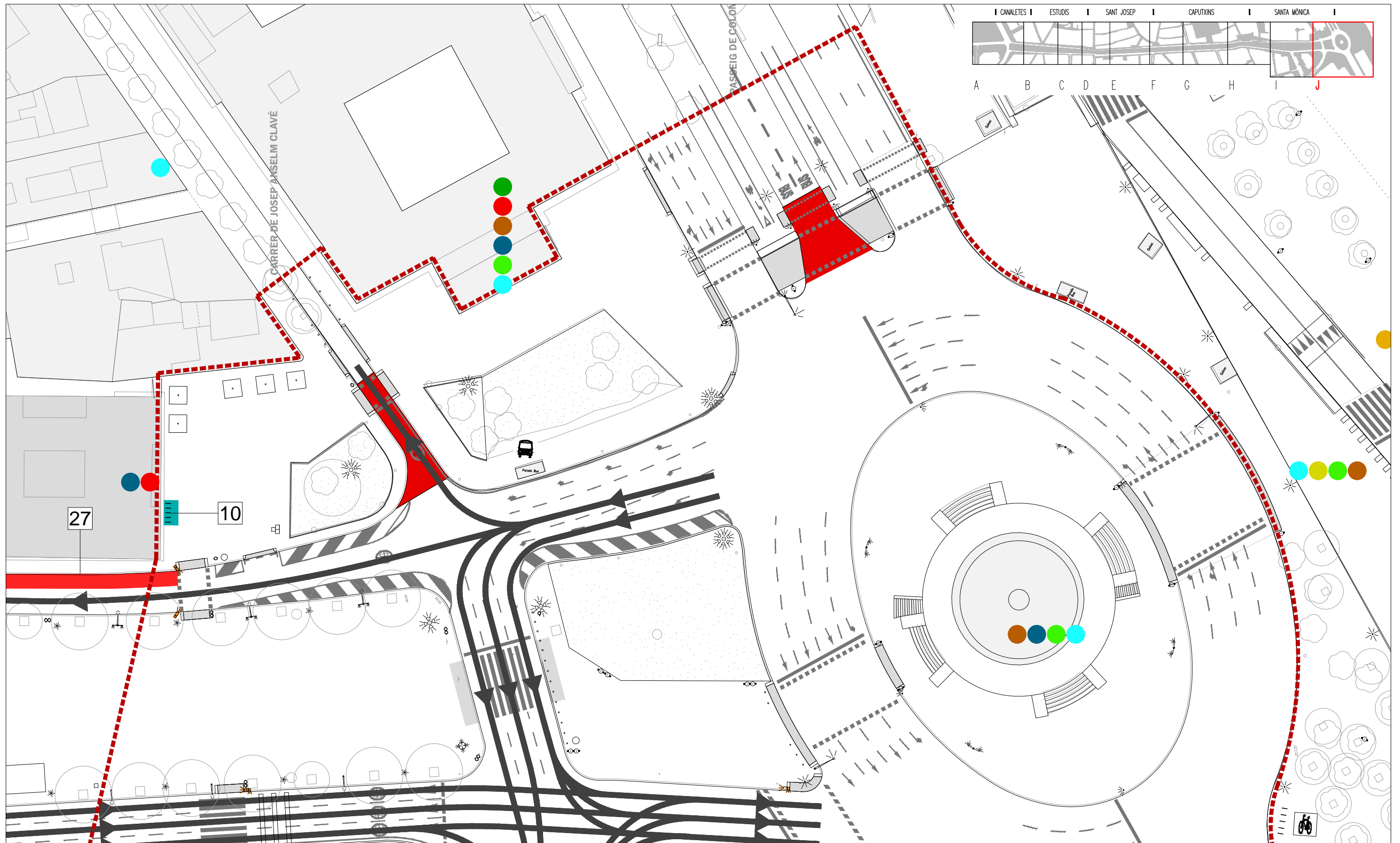
**TRANSPORT EN COMÚ**

- ESTACIÓ METRO
- LÍNIA METRO
- PARADA BUSOS
- LÍNIA BUSOS
- PARADA BICING
- PARADA TAXIS

**ACCIDENTS**

- ABAST
- ABAST MÚLTIPLE
- ALTRES
- ATROPELLAMENTS
- BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
- CAIGUDA (DUES RODES)
- CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
- COL LISIÓ FRONTAL
- COL LISIÓ FRONTO-LATERAL
- COL LISIÓ LATERAL
- XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC





**LLEGENDA**

**ACCESSIBILITAT PEATONAL**

- PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)
- ACCÉS METRO
- GUAL VIANANTS
- SENYAL SEMAFOR
- A ASCENSOR METRO

**VEHICLES PRIVATS**

- PLACES HOTEL (19)
- PLACES MOTO (370)
- PLACES PMR (5)
- PLACES TAXI (25)
- PLACES POLICIA (18)
- PLACES DUM (55)
- PLACES BICI (46)
- PLACES BICING (48)
- PLACES BUS
- PARADA BUS (7)
- PLACES VEHICLE OF
- PLACES CONTENIDORS

- ITINERARIS DE VEHICLES
- X NÚMERO DE PLACES
- P APARCAMENT PÚBLIC
- P APARCAMENT PRIVAT

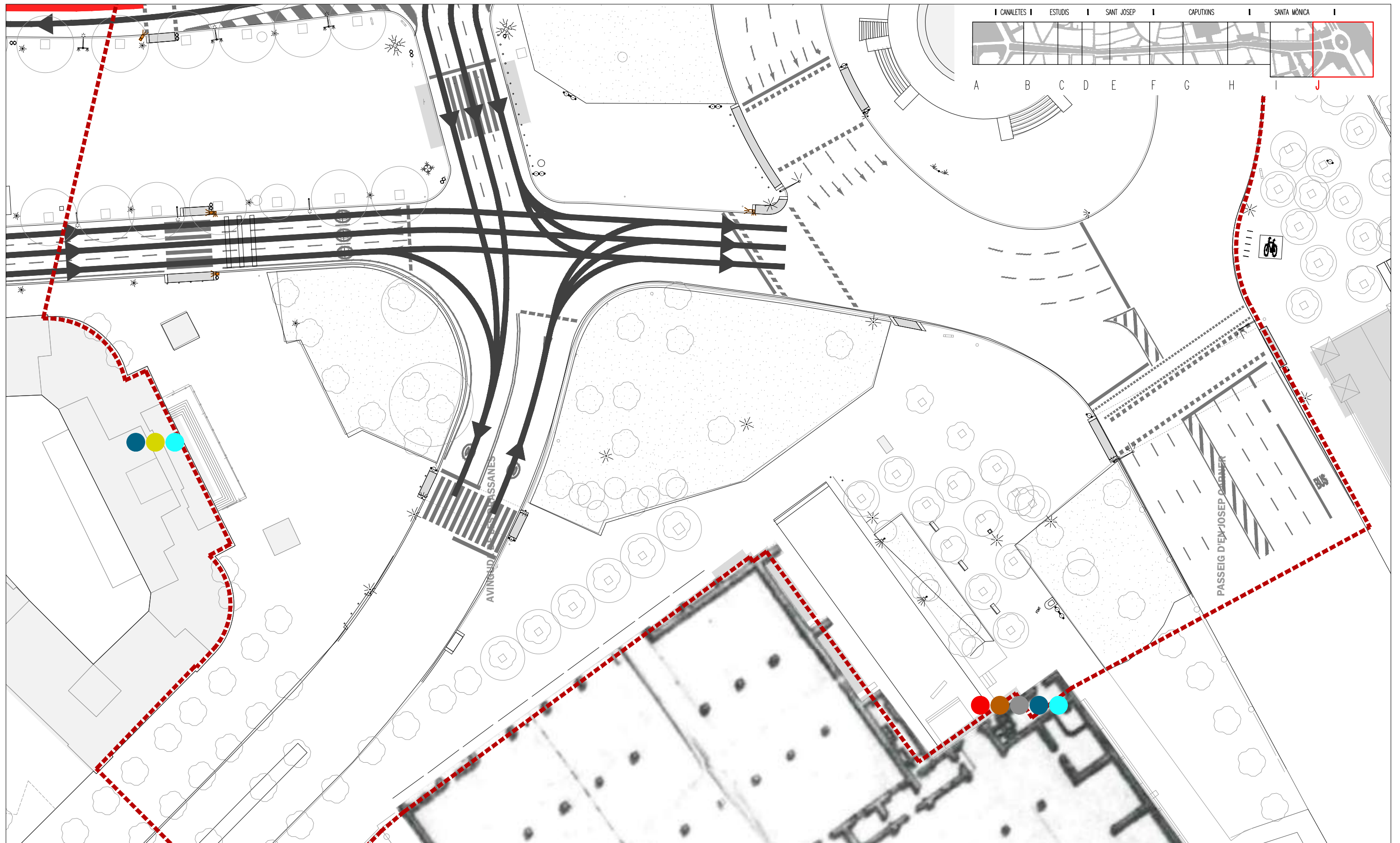
**TRANSPORT EN COMÚ**

- M ESTACIÓ METRO
- LÍNIA METRO
- PARADA BUSOS
- LÍNIA BUSOS
- PARADA BICING
- PARADA TAXIS

**ACCIDENTS**

- ABAST
- ABAST MÚLTIPLE
- ALTRES
- ATROPELLAMENTS
- BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
- CAIGUDA (DUES RODES)
- CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
- COL LISIÓ FRONTAL
- COL LISIÓ FRONTO-LATERAL
- COL LISIÓ LATERAL
- XOC CONTRA ELEMENT ESTÀTIC





LLEGENDA		ACCESSIBILITAT PEATONAL		VEHICLES PRIVATS		TRANSPORT EN COMÚ		ACCIDENTS	
	PAS PER ALS VIANANTS (ZONA 30)		PLACES HOTEL (19)		PLACES BICI (46)		ESTACIÓ METRO		ABAST
	ACCÉS METRO		PLACES MOTO (370)		PLACES BICING (48)		LÍNIA METRO		ABAST MÚLTIPLE
	GUÀRDIA VIANANTS		PLACES PMR (5)		PLACES BUS		PARADA BUSOS		ALTRES
	SENYAL SEMAFOR		PLACES TAXI (25)		PARADA BUS (7)		LÍNIA BUSOS		ATROPELLAMENTS
	ASCENSOR METRO		PLACES POLICIA (18)		PLACES VEHICLE OF		PARADA BICING		BALCADA (MÉS DE DUES RODES)
			PLACES DUM (55)		PLACES CONTENIDORS		PARADA TAXIS		CAIGUDA (DUES RODES)
					ITINERARIS DE VEHICLES				CAIGUDA INTERIOR VEHICLE
					NÚMERO DE PLACES				COL·LISIÓ FRONTAL
					APARCAMENT PÚBLIC				COL·LISIÓ FRONTO-LATERAL
					APARCAMENT PRIVAT				COL·LISIÓ LATERAL



