

TRILHOS:
EFICIÊNCIA E
NOVOS RUMOS



DOS RETOS DE MOVILIDAD PARA BARCELONA

Josep Bohigas.

Director General de Barcelona Regional



BARCELONA
REGIONAL

URBAN
DEVELOPMENT
AGENCY

Barcelona Regional



BR

- ✓ Barcelona Regional [created in 1993]: public institution dedicated to strategic, urban, and infrastructural planning, established on the accumulated experience that came out of the urban transformation the city of Barcelona underwent during the Olympic Games in 1992.
- ✓ Formed under the leadership of the Ajuntament de Barcelona (*Barcelona's City Council*) and along with the participation of new public shareholders
- ✓ Under the leadership of the different directors have centered on the large-scale projects that have transformed the city, which focuses simultaneously on infrastructural, urbanistic and environmental aspects.
- ✓ This public institution also strives to share its accumulated experience on an international scale and provide support for local institutions and professionals in their efforts to compete on an international level.



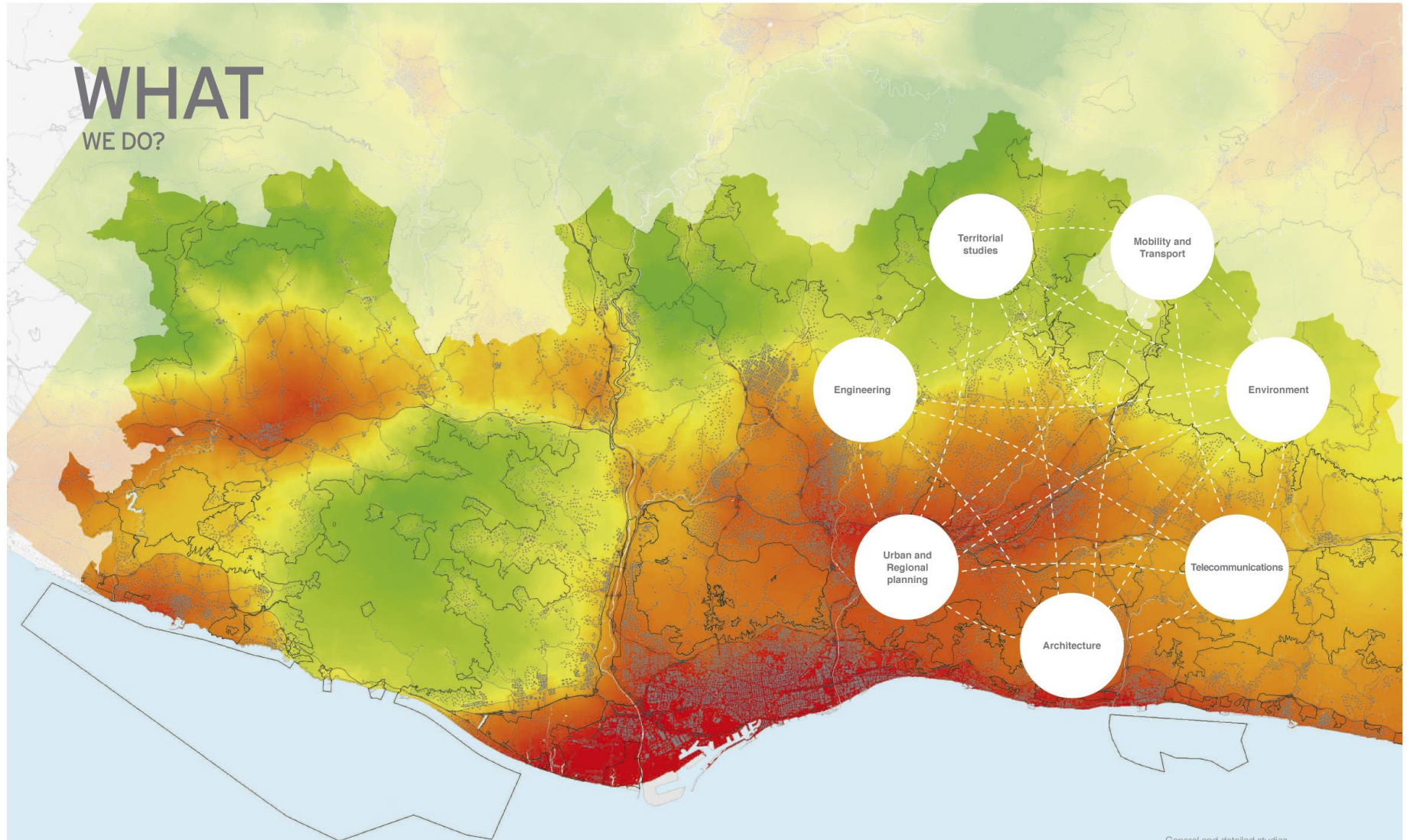
Accionistas:



Àrea Metropolitana
de Barcelona



WHAT WE DO?

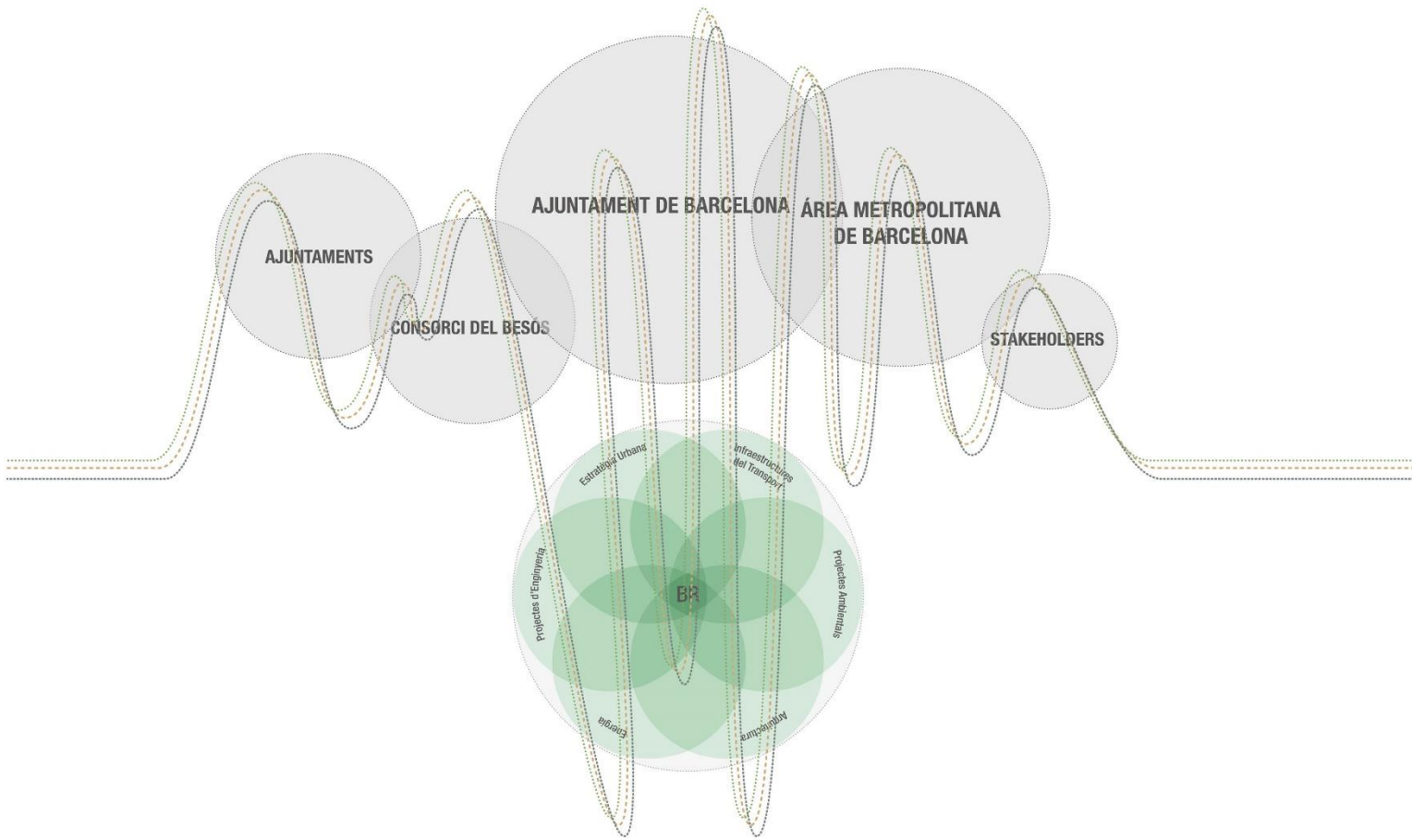


BR, created to promote the regions.

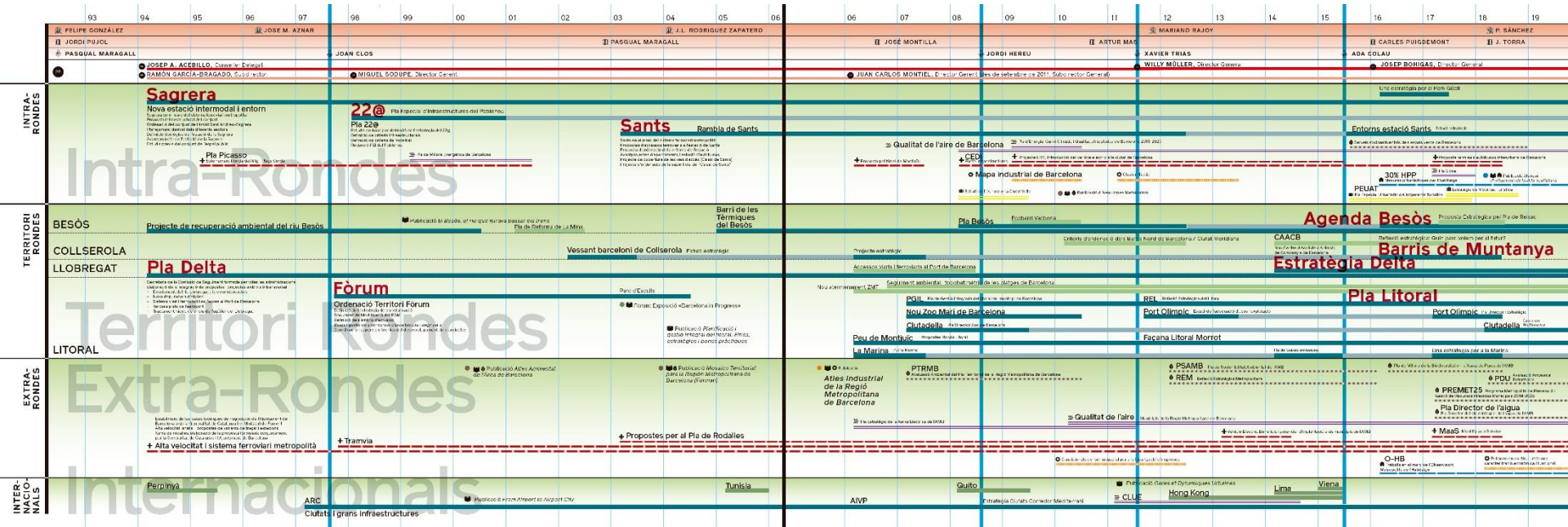
Urban transformation processes, environment and infrastructures, from a multidisciplinary, multi-scale and continuous perspective.

Experience in the design and implementation of large urban projects and infrastructures

- General and detailed studies
- Technical and economic feasibility studies
- Surveys of urban, infrastructural and environmental content
- Promotion, management, direction, support, contracting and implementation of projects of infrastructure, planning architectural and environmental nature.

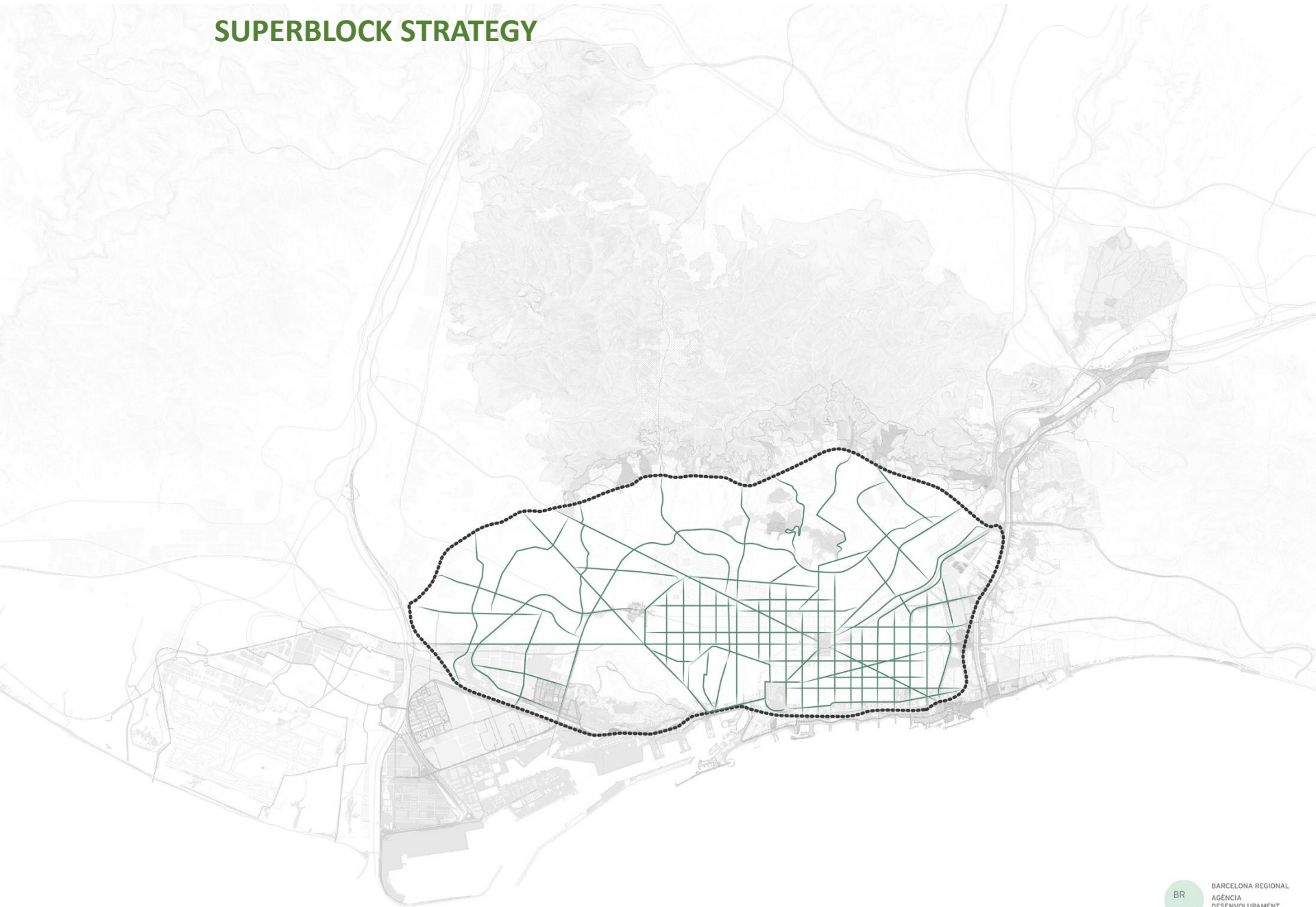


TIME LINE

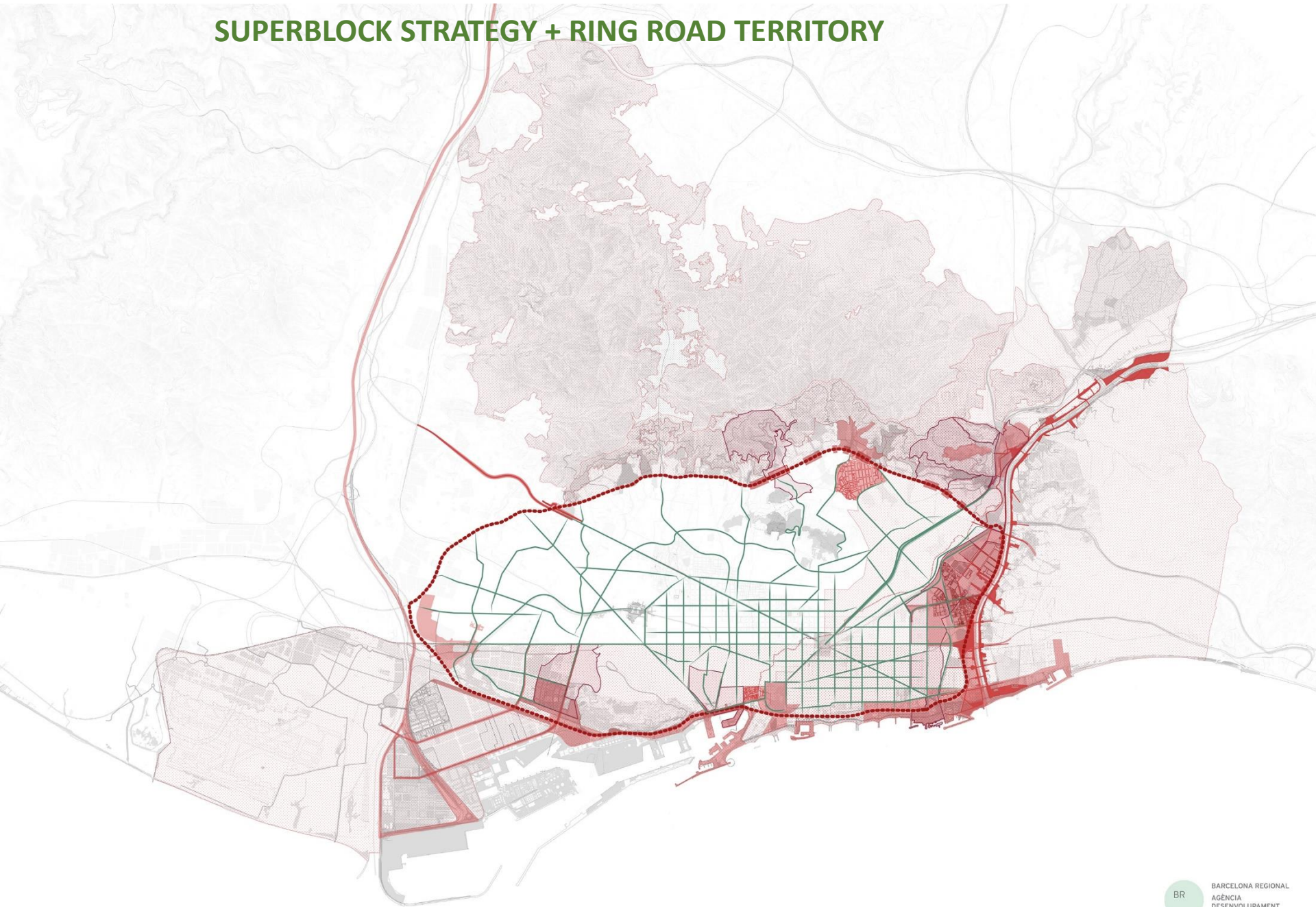


2.365 PROJECTS

SUPERBLOCK STRATEGY

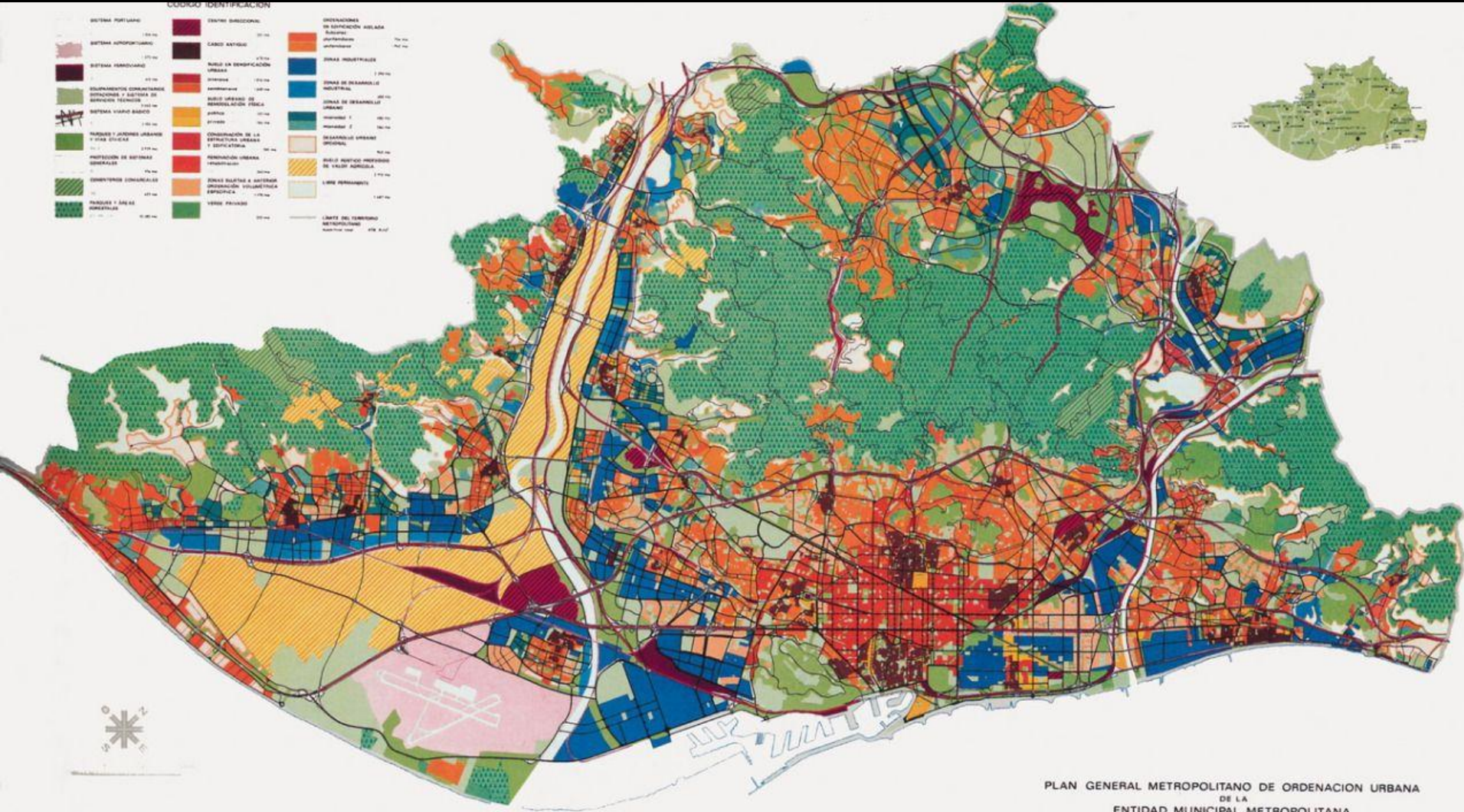


SUPERBLOCK STRATEGY + RING ROAD TERRITORY



LEGENDA IDENTIFICACION

	SISTEMA PORTUARIO	100 m		CENTRO BARCELONA	100 m		OPORTUNIDADES DE EXPANSION DEL AREA URBANA	100 m
	SISTEMA AJUSTADO	100 m		LINIO ANTIGUO	100 m		ZONAS INDUSTRIALES	100 m
	SISTEMA RENOVADO	100 m		NUCLEO DE REGENERACION URBANA	100 m		ZONAS DE DESARROLLO INDUSTRIAL	100 m
	SUPLEMENTOS CONJUNTOS DE SERVICIOS TECNICO	100 m		RENOVACION	100 m		ZONAS DE DESARROLLO URBANO	100 m
	SISTEMA VIARIO BASICO	100 m		PARQUE	100 m		INDUSTRIAL 2	100 m
	NUCLEOS Y ZONAS URBANAS Y ZONAS ESCUELA	100 m		CONSERVACION DE LA ESTRUCTURA URBANA Y DENSIFICACION	100 m		DESARROLLO URBANO ESPECIAL	100 m
	PROTECCION DE ZONAS URBANAS	100 m		REGENERACION URBANA	100 m		NUCLEO URBANO PROFESION DE VALOR AGRIOLA	100 m
	COMPLETOS CONJUNTOS	100 m		RENOVACION	100 m		LINIO PERMANENTE	100 m
	PARQUES Y ZONAS RECREATIVAS	100 m		ZONAS RESERVADAS A FUTURA ORDENACION URBANISTICA ESPECIAL	100 m		FRONTE DEL TERRITORIO METROPOLITANO	100 m
				ZONAS RESERVADAS	100 m			



CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA

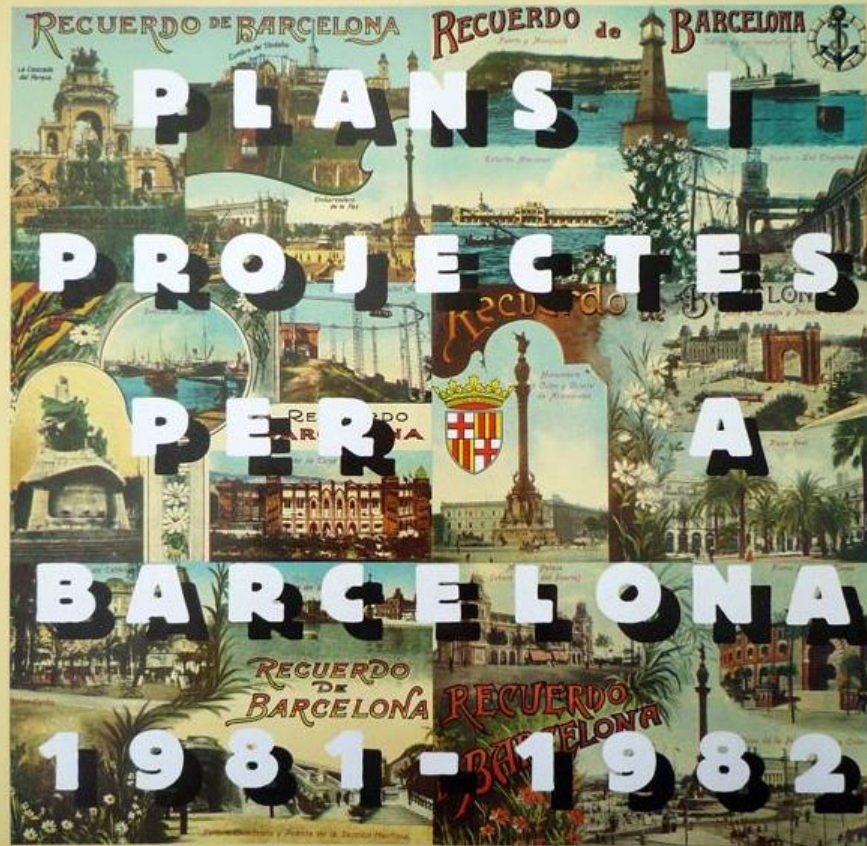
PLAN GENERAL METROPOLITANO DE ORDENACION URBANA DE LA ENTIDAD MUNICIPAL METROPOLITANA DE BARCELONA

APROBACION DEFINITIVA 16.7.1984 (R.O.P.)
 ALCANCE: SINDECATO DEL N.º 2. 1.º A. 2001

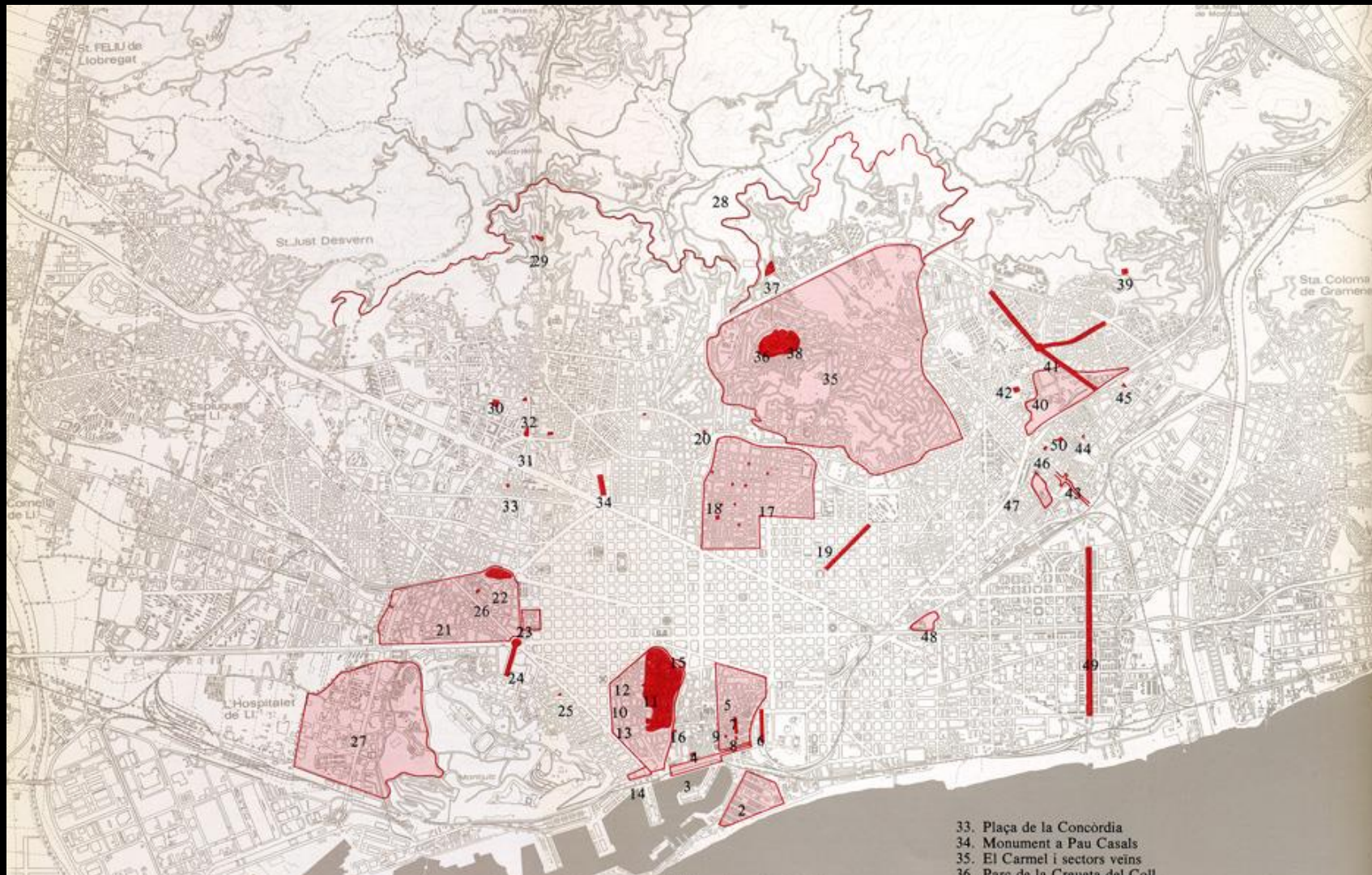
BARCELONA



AJUNTAMENT DE BARCELONA ÀREA D'URBANISME



2^a.edició



1. Reconsideració de les vies ràpides en els cascos antics
2. La Barceloneta
3. El Moll de la Fusta
4. Plaça de la Mercè
5. Santa Caterina, Sant Pere, Santa Maria i la Ribera

6. Passeig Picasso
7. Palau del carrer Montcada
8. Fossar de les Moreres
9. Plaça de l'Argenteria
10. El Raval
11. Del Liceu al Seminari
12. Jardins d'Emili Vendrell
13. Plaça de Salvadr Seguí
14. Jardí de les Drassanes
15. Mansana Pelai-bergara
16. Plaça Reial
17. Gràcia

18. Les places de Gràcia
19. Avinguda Gaudí
20. Plaça del Marquès de Santa Anna
21. Hortafrancs i sectors veïns
22. Plaça de l'Estació de Sants
23. Parc de l'Escorxador
24. Plaça d'Espanya i passeig Reina Maria Cristina
25. Plaça de las Navas
26. Parc de l'Espanya Industrial
27. Nostra Senyora del Port
28. Carretera de les Aigües
29. Peu del Funicular de Vallvidrera
30. Jardins de Villa Sicília
31. Jardí de les Cotxeres de Sarrià
32. Places de Sarrià i Sant Gervasi

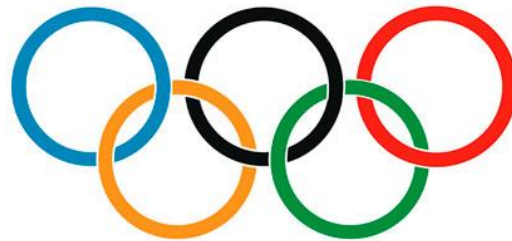
33. Plaça de la Concòrdia
34. Monument a Pau Casals
35. El Carmel i sectors veïns
36. Parc de la Creueta del Coll
37. Jardins de la Torre Groga
38. Jardí de Nostra Senyora del Coll
39. Torre Baró
40. Renfe-Meridiana
41. Plaça Llucmajor, passeig Valldaura, avinguda Rio de Janeiro i via Julia
42. Plaça Sòller
43. Eix de vianants a Sant Andreu
44. Plaça Mercadal
45. Plaça Mossèn Clapés
46. Plaça d'Elx
47. Parc Pegasso
48. Parc del Clot
49. Carrer Prim
50. Plaça de la Palmera







Barcelona '92







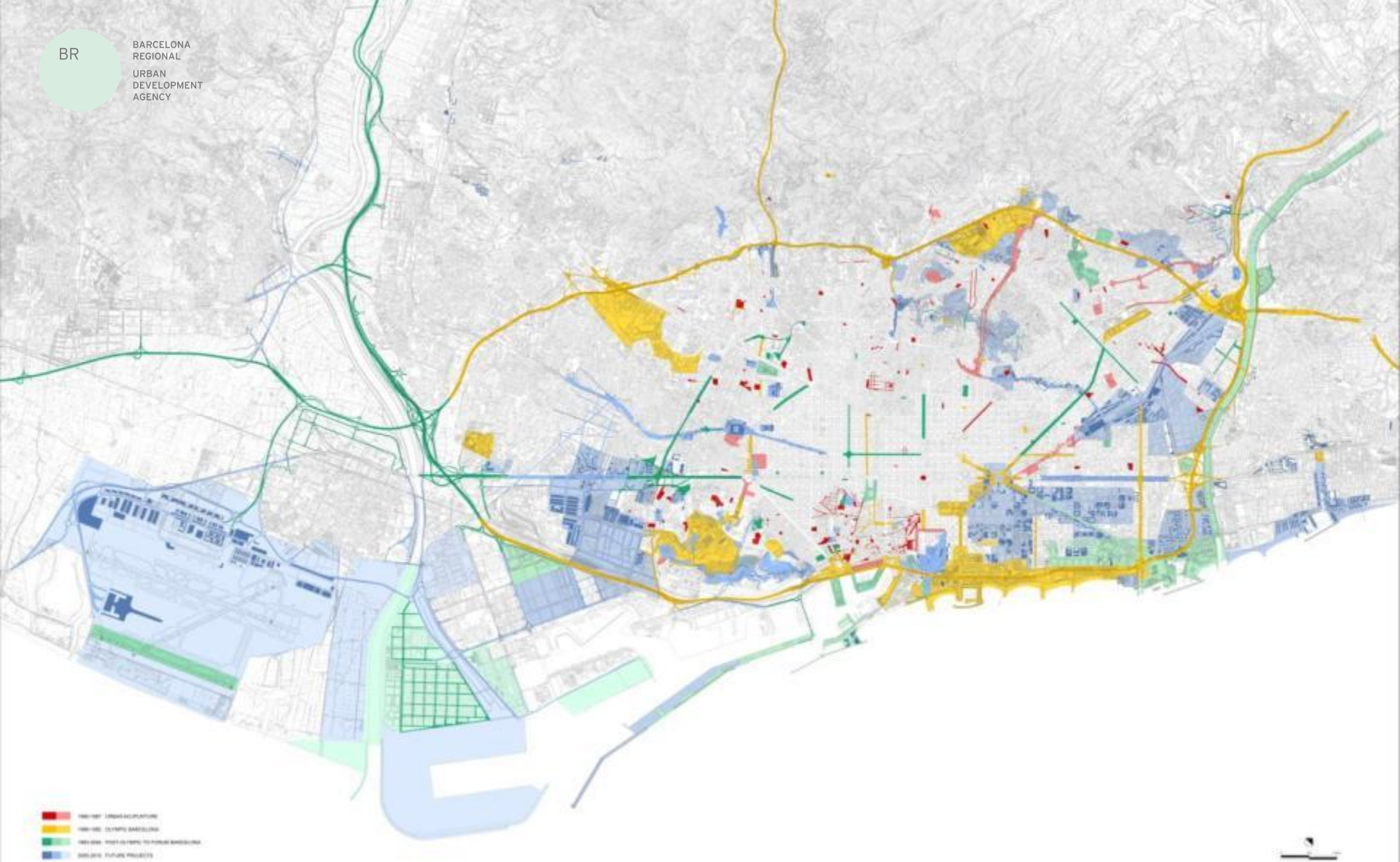
Forum
BARCELONA
2004



- 
- An aerial photograph showing a coastal industrial and urban area. The left side features a dark body of water with a prominent circular wake. A long pier or breakwater extends from the shore. The middle ground contains a large industrial complex with several large white storage tanks and various buildings. To the right, a dense urban area with numerous buildings and a complex network of roads and highways is visible. The overall scene depicts a major infrastructure and industrial project in a coastal city.
- 200 ha
 - 2,860 M€ (total investment)
 - 58% private investment

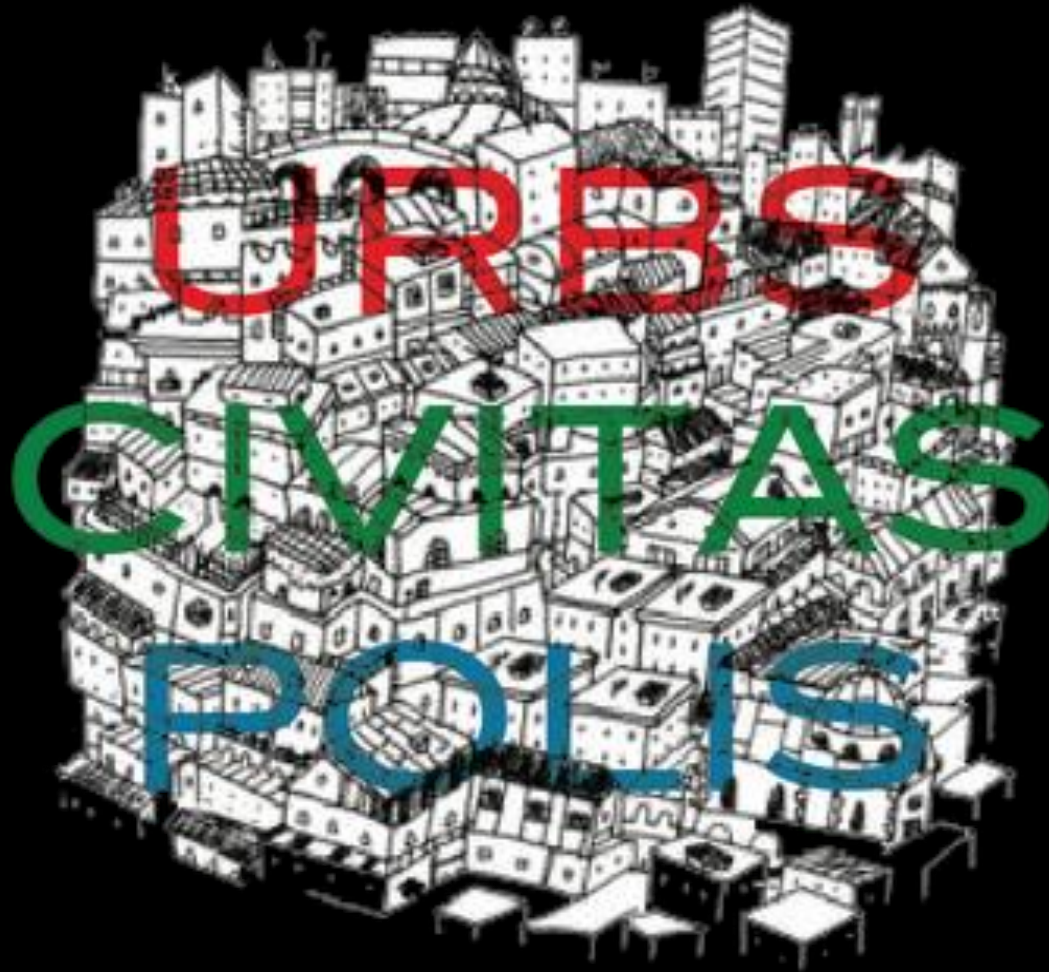






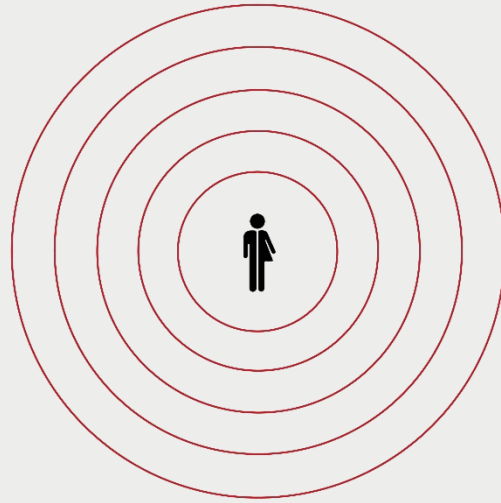
Barcelona 1980-2005

1980-1987 Acupuntura Urbana
1988-1992 Barcelona Olímpica
1993-2004 de las olimpiadas al Forum

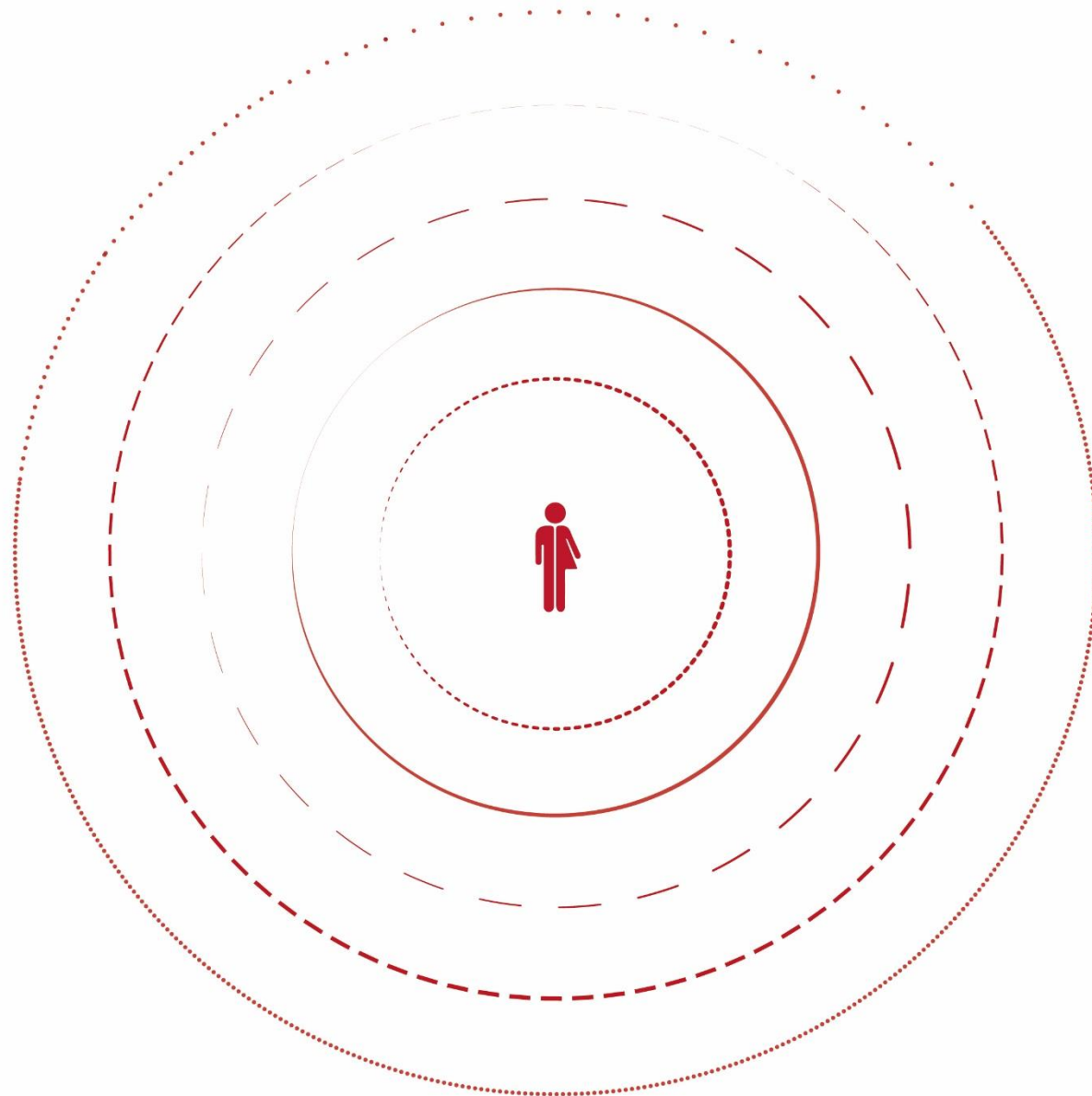


Urbs, Polis, Civitas

¿Qué o quien está en el centro de las transformaciones?



DERECHOS



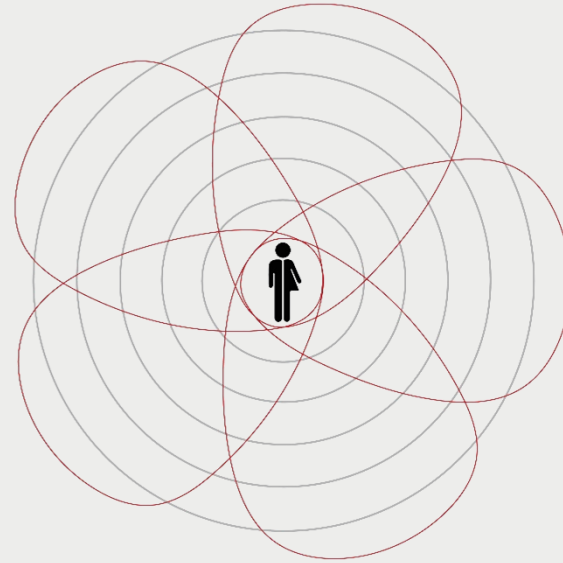
Dret a l'habitatge

Dret al barri

Dret a la ciutat

Dret a la metròpolis

Dret a una ciutat global



ESTRATEGIAS

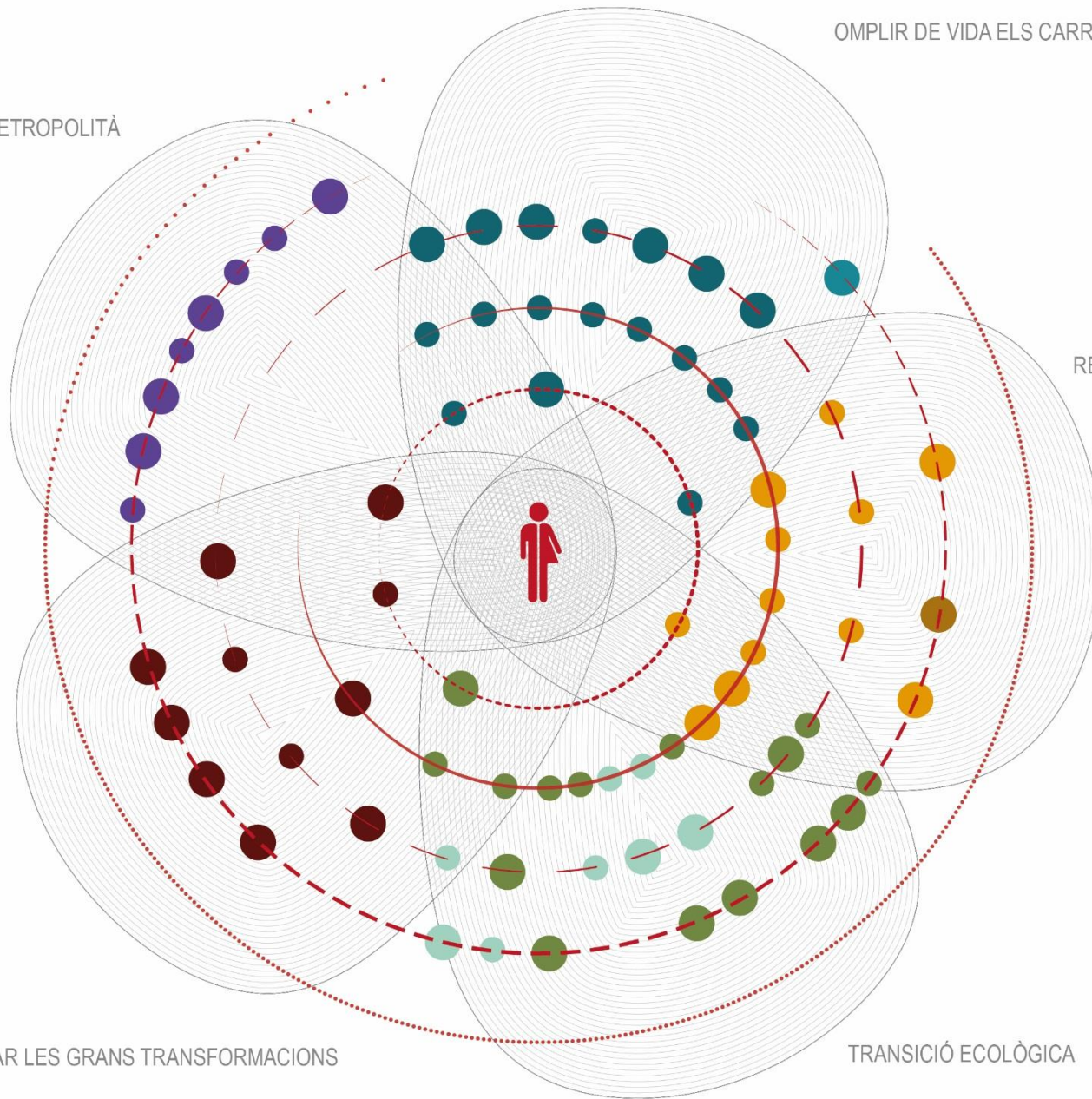
PENSAR EN METROPOLITÀ

OMPLIR DE VIDA ELS CARRERS

RECUPERAR BARRIS

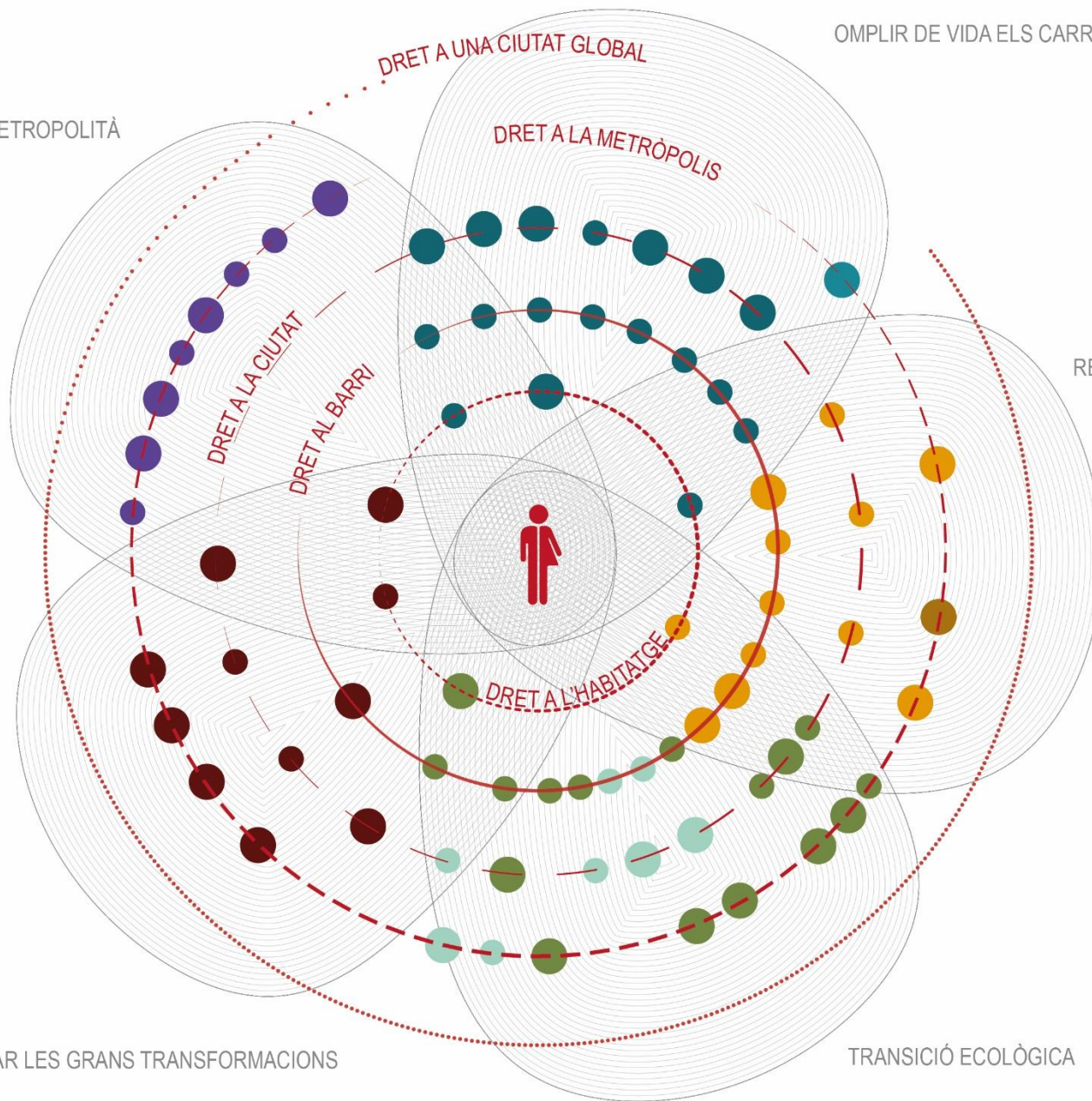
REORIENTAR LES GRANS TRANSFORMACIONS

TRANSICIÓ ECOLÒGICA



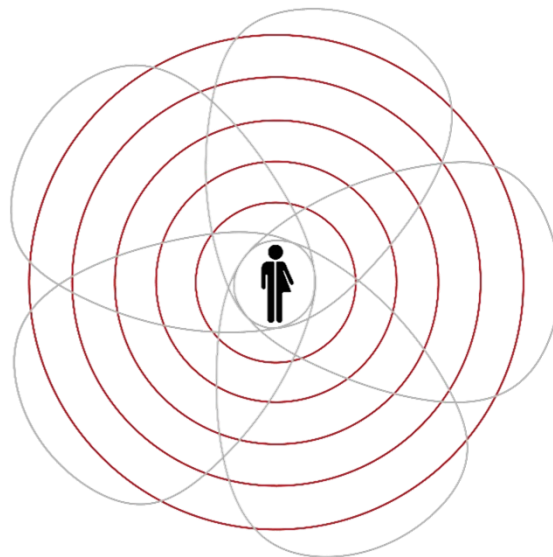
PENSAR EN METROPOLITÀ

OMPLIR DE VIDA ELS CARRERS

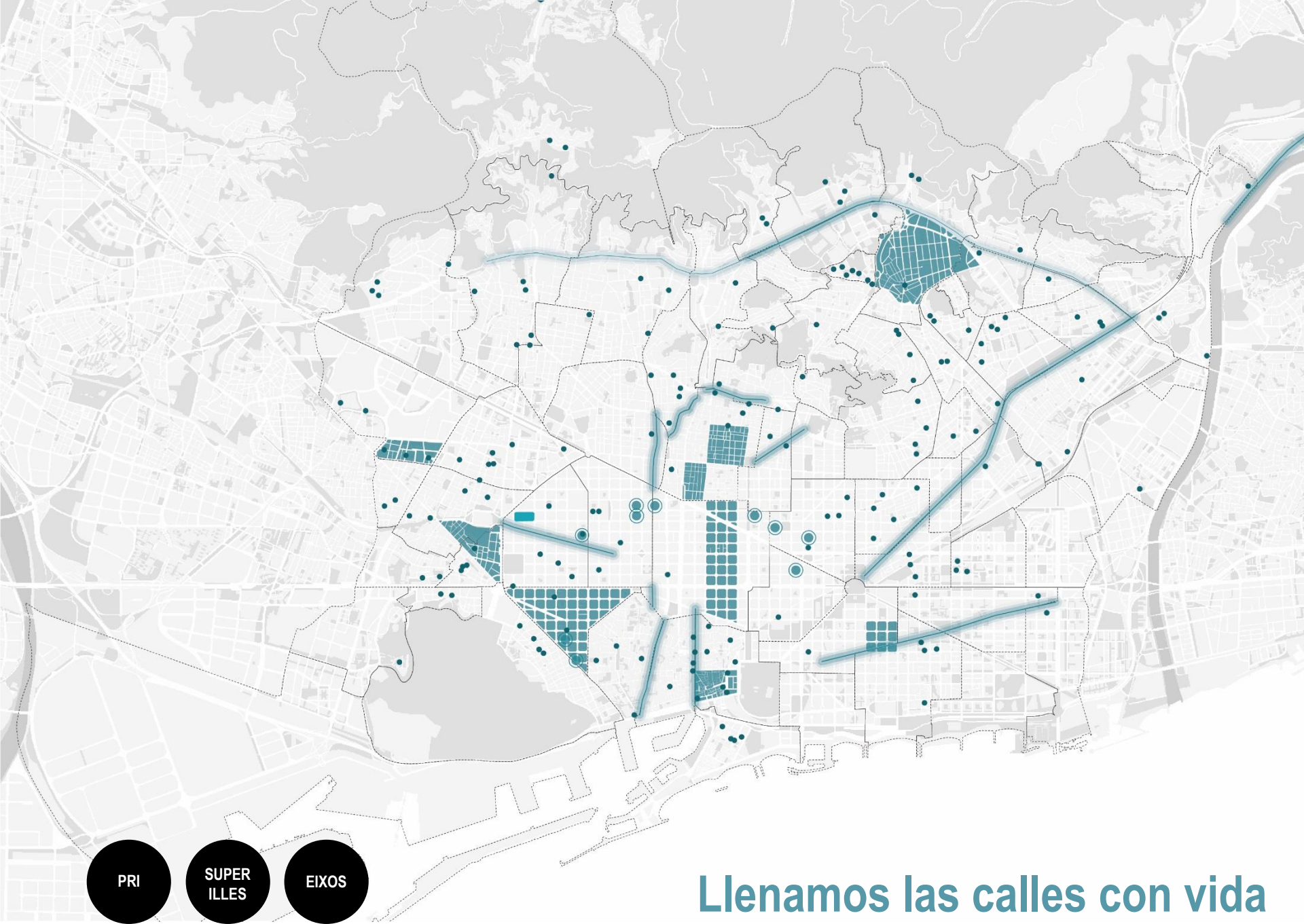








LAS SUPERMANZANAS



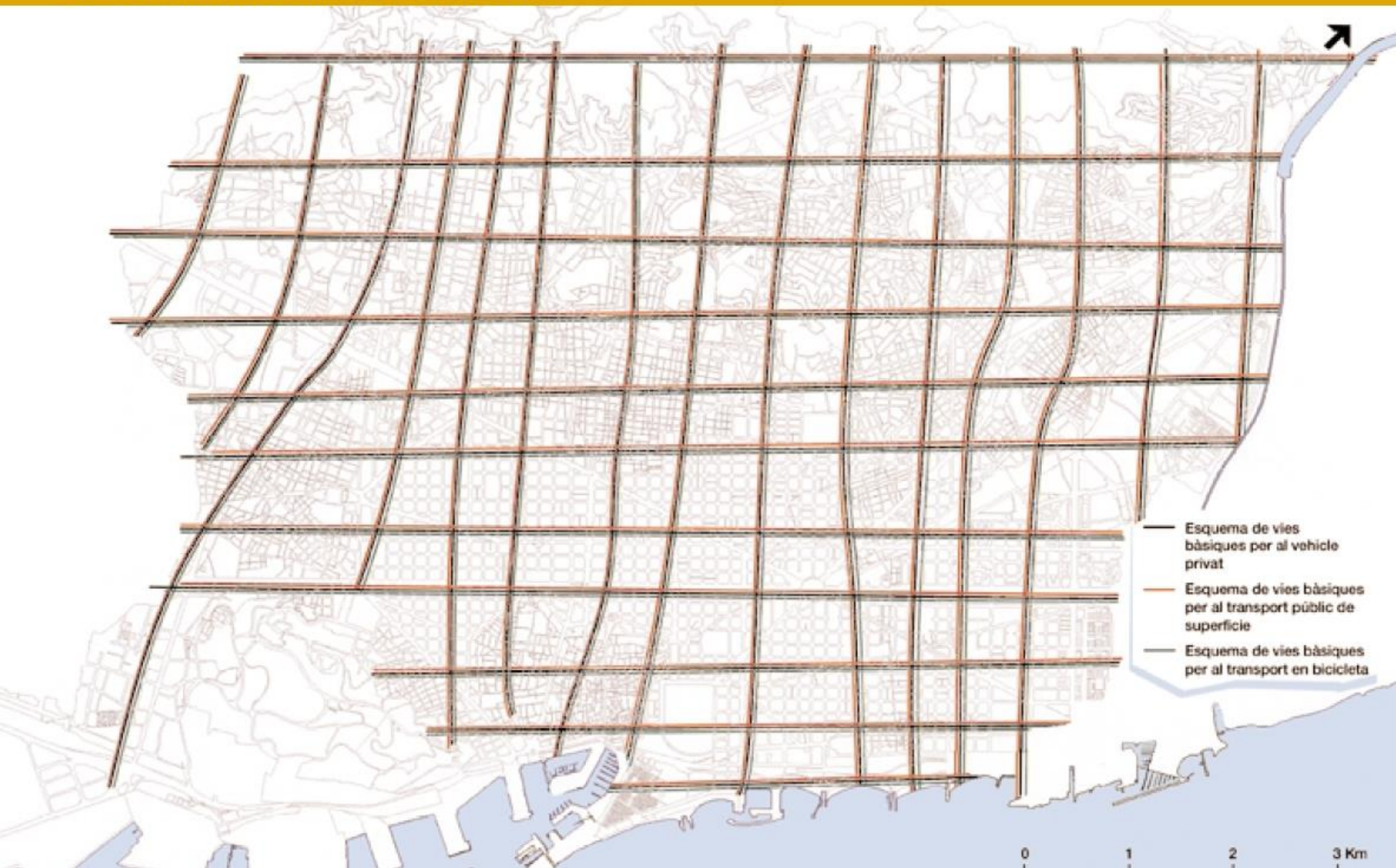
PRI

SUPER
ILLES

EIXOS

Llenamos las calles con vida

MODEL DE MOBILITAT BASAT EN SUPERMANÇANES



Jerarquia viària

- Velocitat màxima
- Xarxa bàsica: 50 km/h
- Xarxa local: 30 km/h
- Xarxa local: 10 km/h



SITUACIÓ ACTUAL



— Xarxa bàsica: 50 km/h
Sents de circulació

FASE 1. SUPERILLES FUNCIONALS



— Xarxa bàsica: 50 km/h
— Xarxa local: 30 km/h
La bicicleta circula per la xarxa local en doble sentit

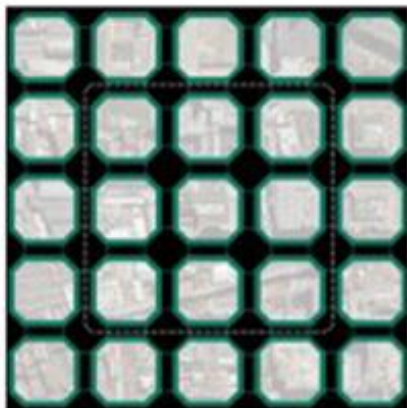
FASE 2. SUPERILLES URBANÍSTIQUES



— Xarxa bàsica: 50 km/h
— Xarxa local: 10 km/h; bicicleta en doble sentit.
Implementació amb pilonets, plataforma única i/o senyalització especial.

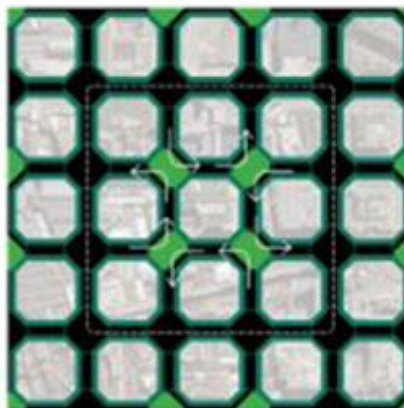
Vianants

- Espai trànsit vianant
- Voreres, carrers prioritats vianants, voril·les, passejos.
- Espai ciutadà accessible
- Àrea de serveis
- Zona mixta per a aparcament, càrrega i descàrrega i trànsit de vianants.



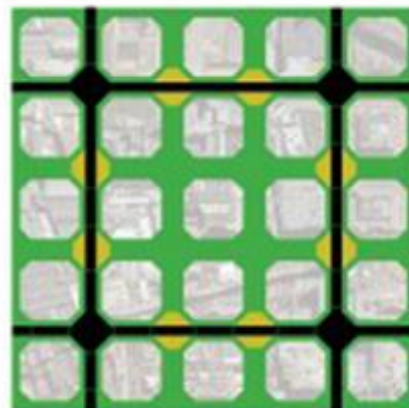
Els vianants circulen per les voreres.
Les voreres representen el 40% de l'espai viari total de la Superilla.

40%



La xarxa de vianants es conforma per les voreres i els espais allotjats a l'interior de la Superilla - cruïlles interiors.
Les voreres + l'espai allotjat representa el 53% de l'espai viari total de la Superilla.

53%

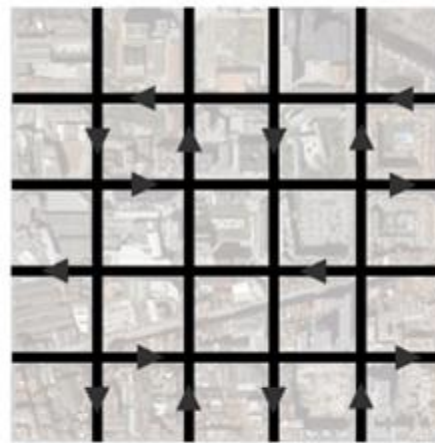


Els vianants/ciutadans ocupen la totalitat de l'espai interior de Superilla. La resta de mòbils s'acorden a la velocitat del que va a peu. A les vies bàsiques, el vianant circula per les voreres.
L'espai ciutadà representa el 94% de l'espai viari total.

94%

Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

SITUACIÓN ACTUAL

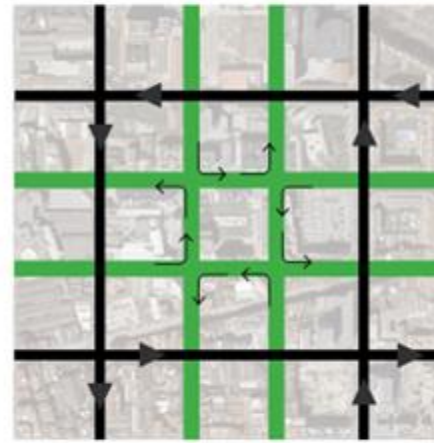


400 metros

Red básica: 50 km/h



SUPERMANZANA



400 metros

Red local: 10 km/h



LOS VEHÍCULOS
DE PASO NO LA
ATRAVIESAN

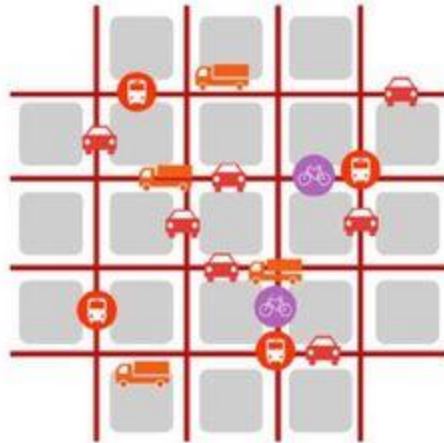


Ajuntament
de Barcelona

Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018

MODEL DE SUPERILLES

Model actual



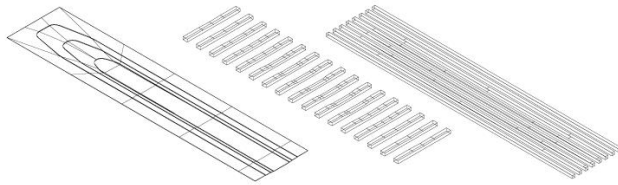
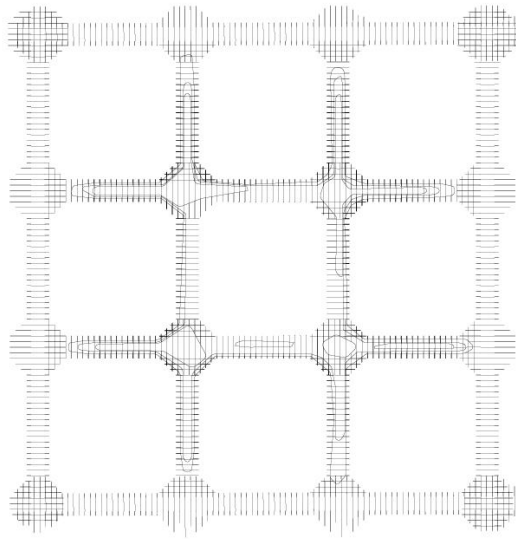
Model Superilles



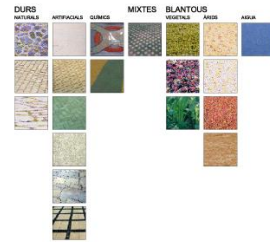
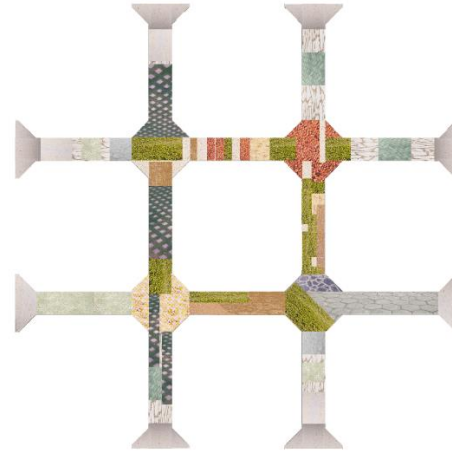
- | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------|--|---------------------------------------|
| | XARXA TRANSPORT PÚBLIC | | VEHICLE PRIVAT DE PAS | | ÀREA PROXIMITAT DUM |
| | XARXA PRINCIPAL BICICLETES (CARRIL BICI) | | VEHICLES RESIDENTS | | CONTROL ACCÉS |
| | SENYALITZACIÓ VERTICAL BICICLETA (CONTRASENTIT) | | SERVEIS URBANS I EMERGÈNCIES | | XARXA BÀSICA CIRCULACIÓ |
| | PAS LLIURE DE BICICLETES | | TRANSPORTISTES DUM | | PLATAFORMA ÚNICA (PRIORITAT VIANANTS) |

SEQÜENCIES MACROILLES

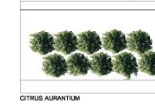
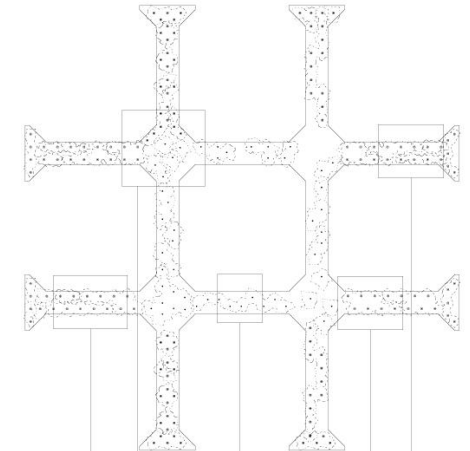
TOPOGRAFIA



MATERIALS



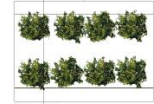
VEGETACIÓ



CITRUS AURANTIUM



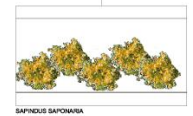
PRUNUS PINEA



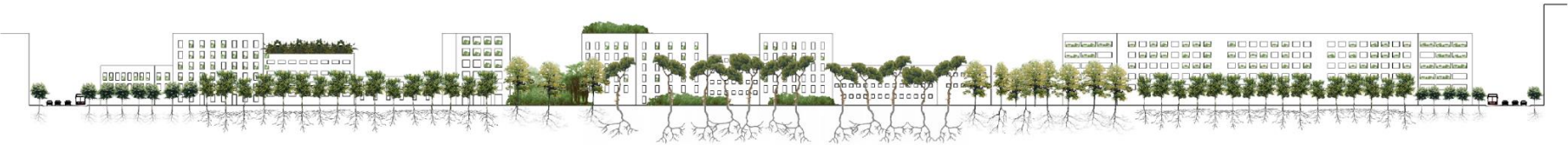
FIGUA DARCIA



PLATANUS HYBRANICA

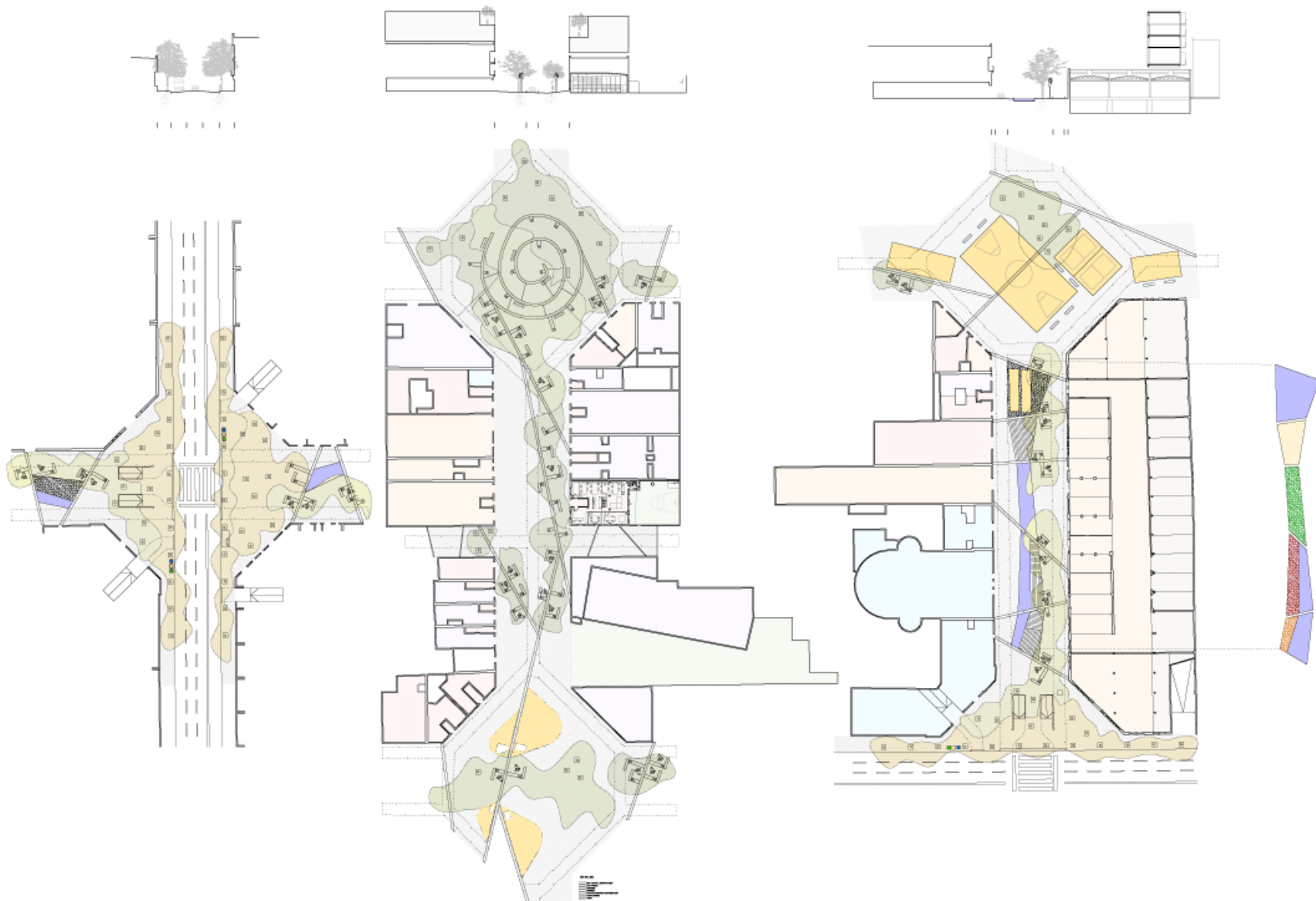


SAPINUS SAPONARIA



MOBILIARI





Xamfrà (Chaflan) com a condensador funcional. Mobilitat i serveis jerarquititzats



Un àmbit de producció i oci



Transformacions pintoresques



Zoo de barri



Intervencions més radicals (per tamany i programa)



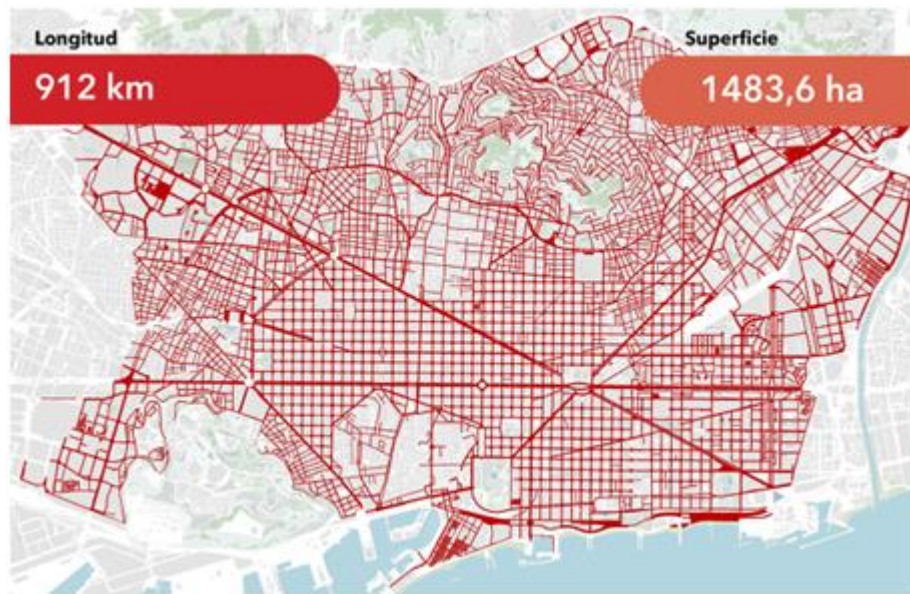
"Porciolisme" Actiu Comunitari i d'Ordenació



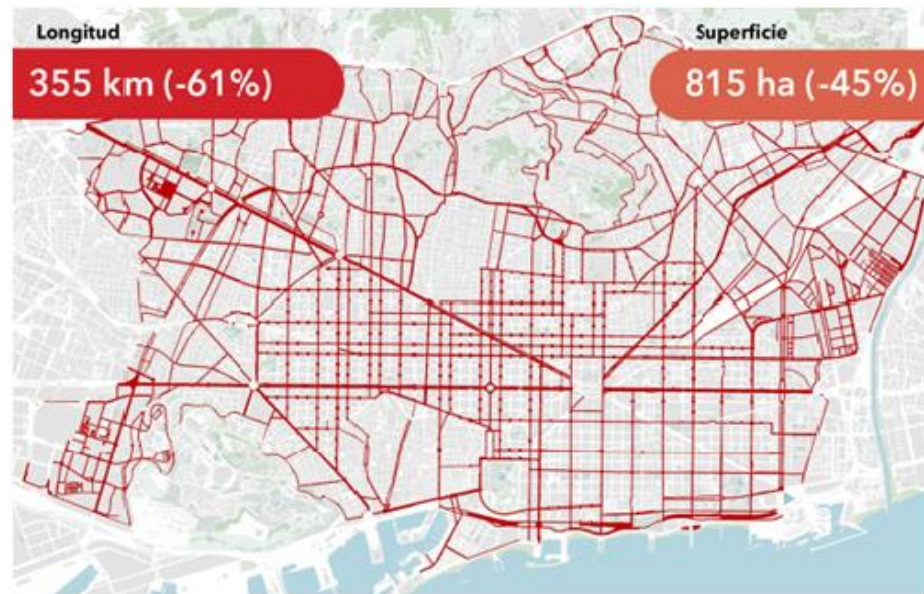
¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque hoy el 85 % del viario de Barcelona está ocupado por usos relacionados con la movilidad de paso.

Porque liberan el 70 % del espacio ocupado hoy por la movilidad, reduciendo, tan solo, un 13% el número de vehículos circulando.



Espacio público en la situación actual (en rojo) relacionado con el tráfico de paso



Espacio público dedicado a la movilidad de paso (en Rojo) en el escenario de supermanzanas

¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque integra todas las redes de transporte y la red verde.



Porque reduce los accidentes de tráfico más de un 50 %. Hoy, el número de accidentes en la Derecha del Ensanche supera los 30 accidentes graves por km y año.

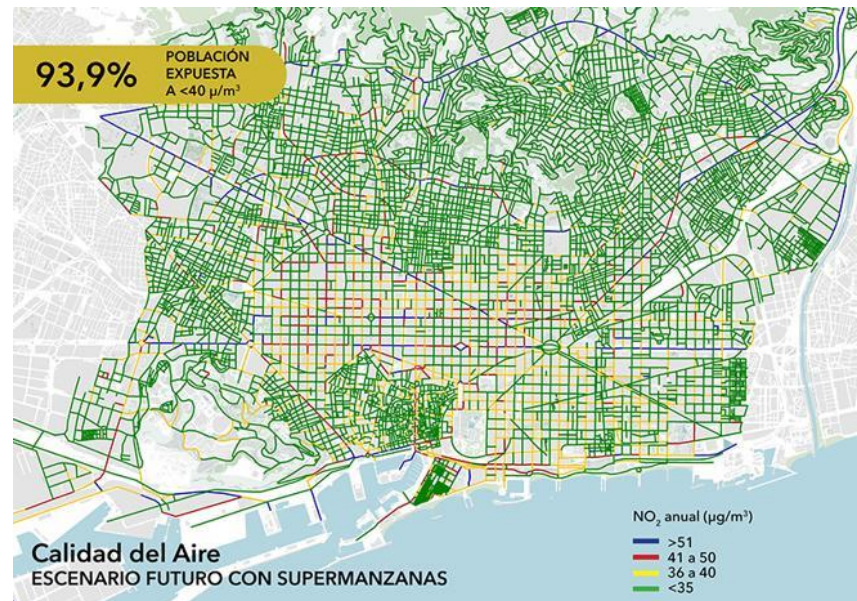
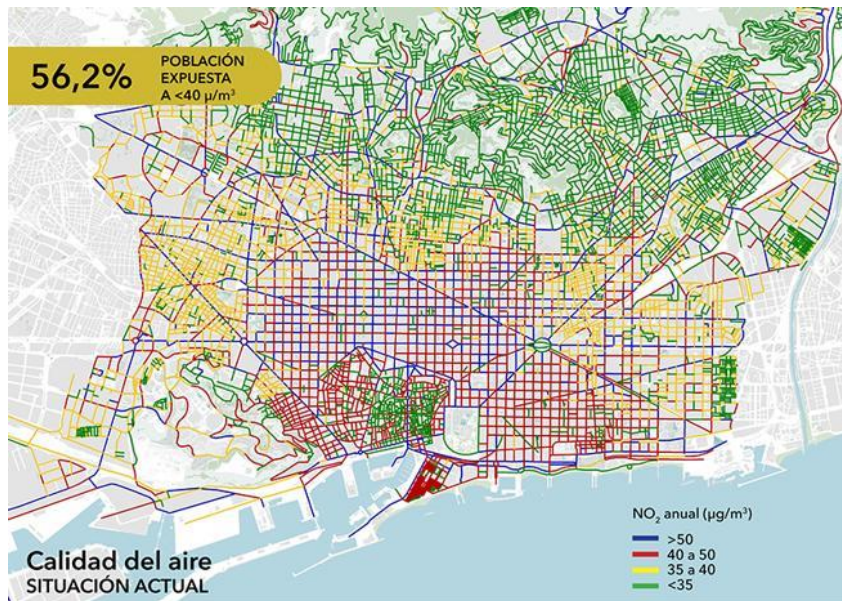
¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque mejora la habitabilidad y la calidad urbana del espacio público.



¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque permite reducir la contaminación atmosférica por debajo de los límites que marcan las directivas europeas.

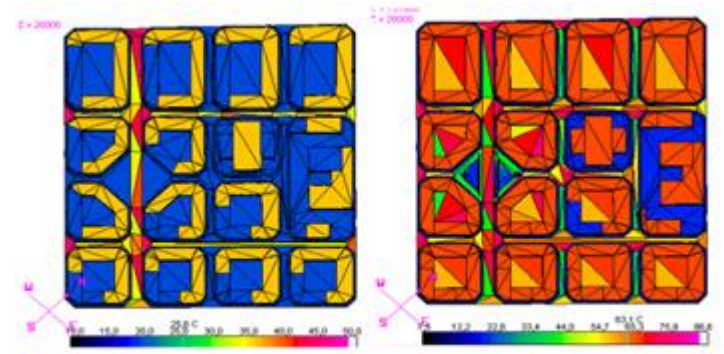


Hoy, la contaminación atmosférica en el AMB causa 3500 muertes prematuras; 1.800 hospitalizaciones per causas cardiovasculares; 5.100 casos de síntomas de bronquitis crónica en adultos; 31.100 casos de bronquitis infantiles; 54.000 ataques de asma entre niños y adultos; el 20% de los cánceres de pulmón se atribuyen a la contaminación atmosférica...

¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque reducen la temperatura de la isla de calor y con ello el impacto sobre la salud de las personas vulnerables: niños, ancianos y enfermos. Porque supone, además, una medida de adaptación a la vez que de mitigación del cambio climático.

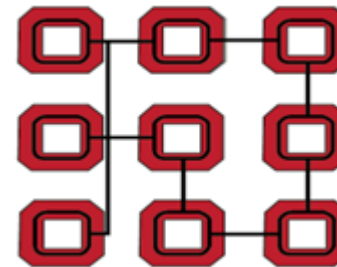
Porque constituyen la base de las smart grid energéticas i de la implantación de las TIC.



Eixample superilles

Eixample actual

Simulación térmica de las superficies físicas en un escenario con supermanzanas y en la situación actual



¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque reduce el ruido por debajo de los niveles admisibles (65 dBA) en el 73,5 % del espacio público.



Porcentaje de población expuesta a niveles aceptables de ruido en la situación actual y en el escenario de supermanzanas

¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque permite sustituir coches por verde, multiplicando la superficie permeable y la biodiversidad.

eixample 2017

Espai verd
171,2 ha (urbà)



eixample + superilles 2017

Espai verd
403,7 ha (urbà)



Superficie de espacio verde en el ámbito del Ensanche en la situación actual y en el escenario de supermanzanas

¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque en el tejido Ensanche se crean 150 nuevas plazas de 2000 m². En una supermanzana tipo se crean 4 nuevas plazas de un tamaño mayor que la plaza del Sol (1400 m²), la plaza del Diamant (1600 m²) o la Plaza del Nord (1800 m²)



¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque permite restituir la superficie verde propuesta en el Plan Cerdà

Cerdà 1859



34,8 %

Verd i recreació

Pla Macià



78,7 %

Verd i recreació

Eixample actual



0,6 %

Verd i recreació

Superilles



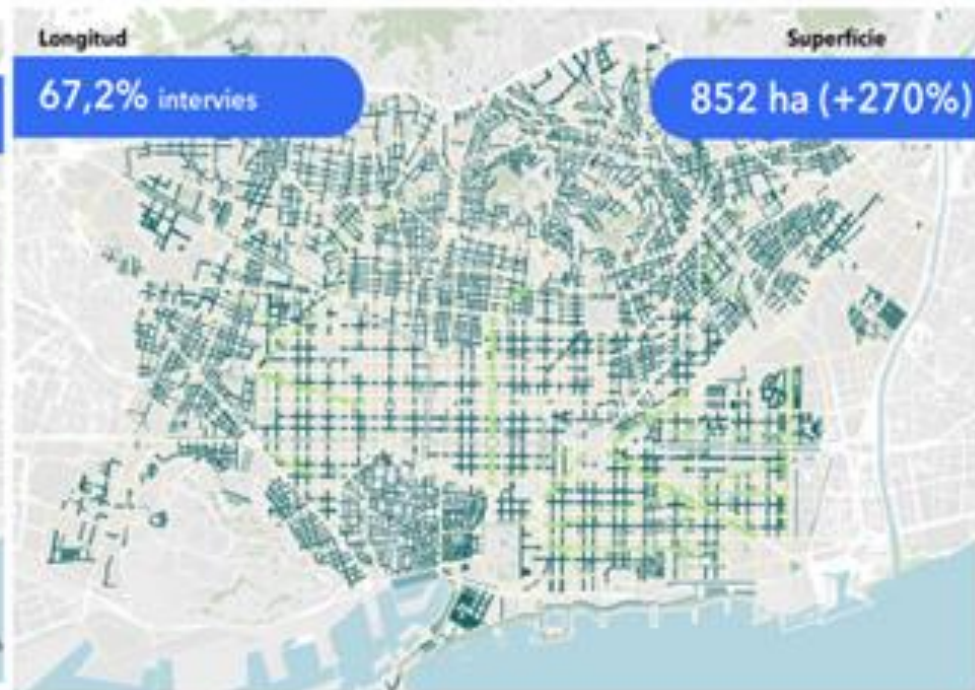
35,8 %

Verd i recreació

Espacio verde incluido en un área de 400x400 m en el Plan Cerdà, el Plan Macià, la situación actual y en el escenario de supermanzanas

¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque se liberan más de **6 millones de metros cuadrados** que convertirían a Barcelona en el **proyecto de reciclaje** más importante del mundo sin demoler un edificio



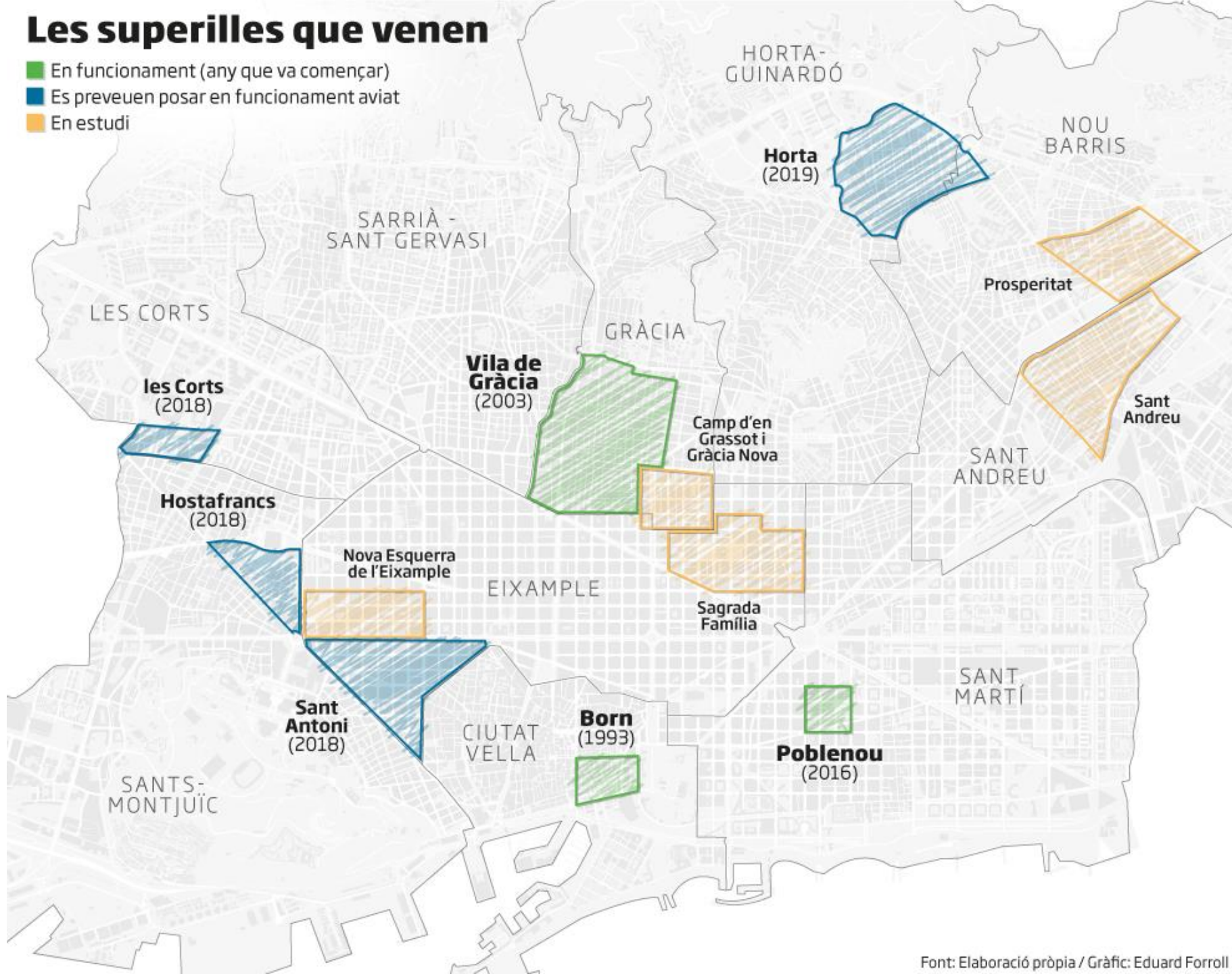
¿Por qué impulsamos las supermanzanas?

Porque permite desarrollar en el espacio publico, todos los usos y derechos ciudadanos, no sólo el derecho al desplazamiento

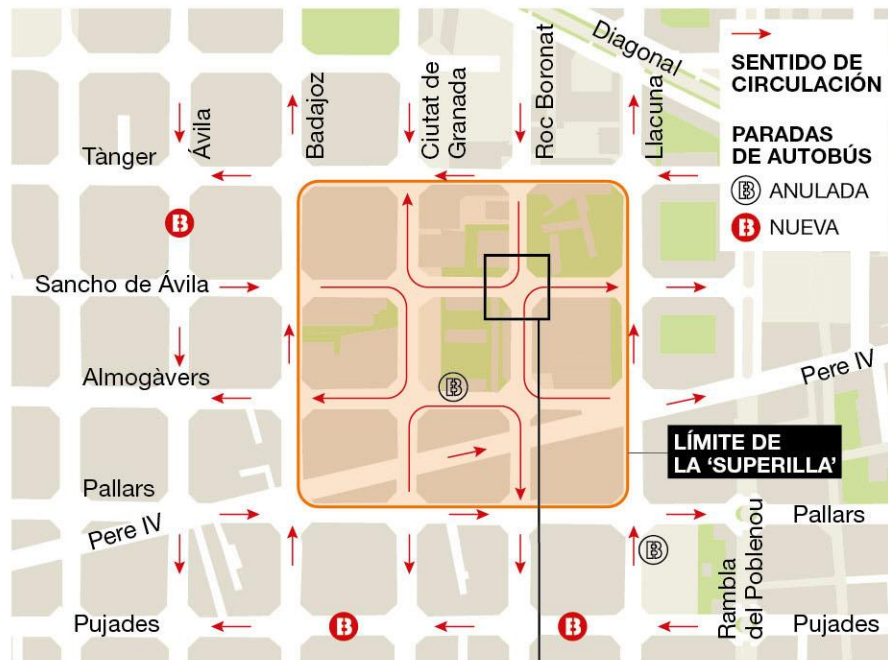


Les superilles que venen

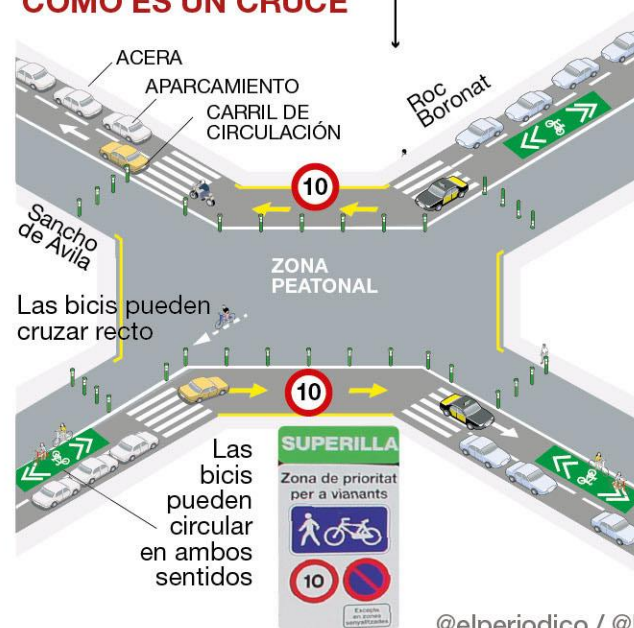
- En funcionament (any que va començar)
- Es preveuen posar en funcionament aviat
- En estudi



LA SUPERMANZANA EN SANT MARTÍ



CÓMO ES UN CRUCE





SANCHO DE JAVILA

RAC BARCELONA

#Superillapilot

ALMORAVER

CENTRE DE GRANADA



SUPERILLA

SUPERILLA



Excepte



P

1000 110

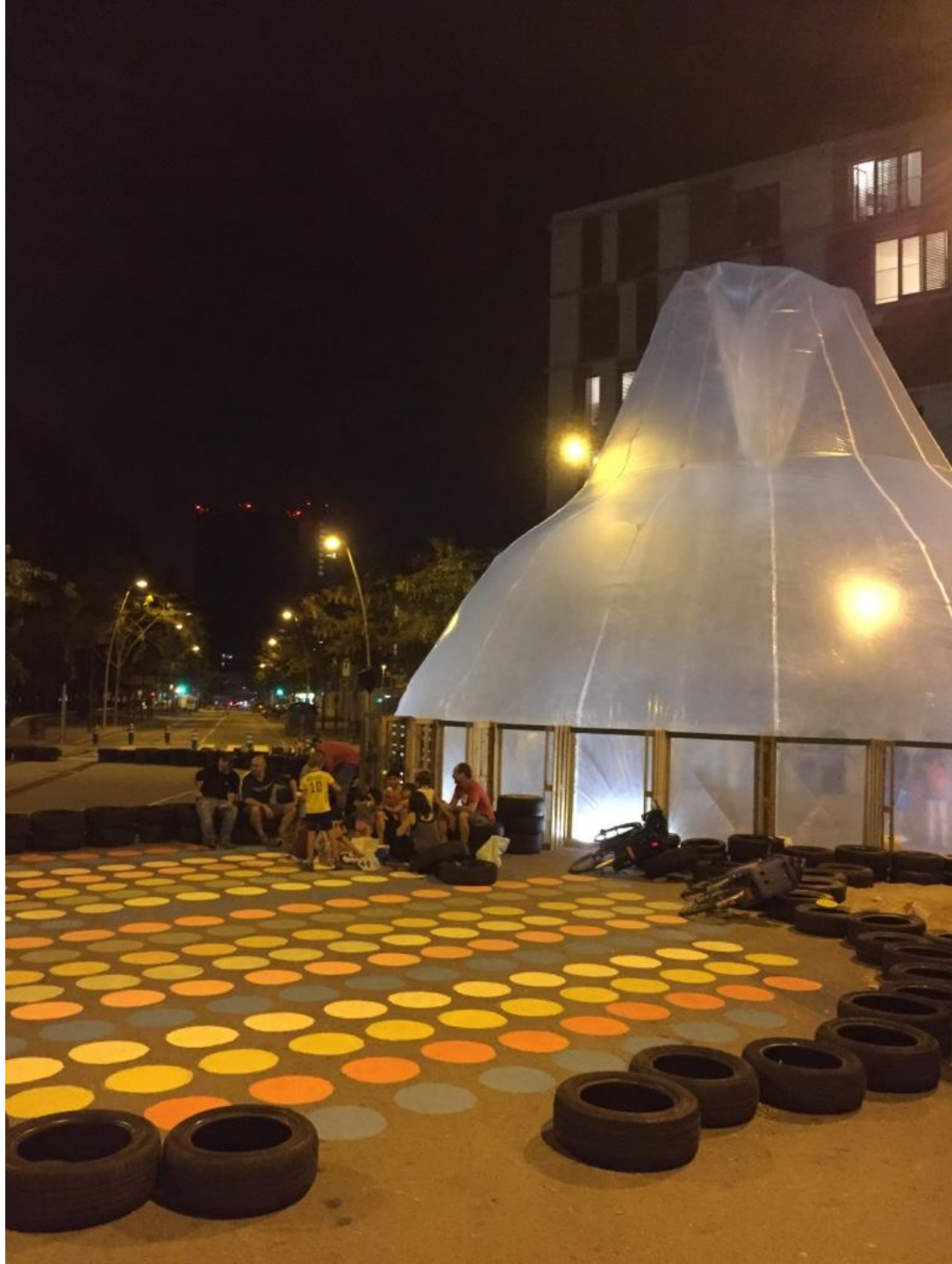
1000 110

1000 110

1000 110



















Superilla

Democràcia

OPINA

SYSTEME

AUTOMOBILI



Superilla

Democràcia

OPINA

AUTOM

CTPA

CTPA





NO Els Veïns
volem
decidir
SUPERILLA ✖

NO SUPERILLA
PHSP9
ELLS VEÏNS VOLEM DECIDIR I

NO Els Veïns
volem
decidir
SUPERILLA ✖

PROYECTO CONTROVERTIDO

La 'supermanzana' del Poblenou, finalista a un premio europeo de espacio público

Esta intervención ha sido seleccionada junto la calle Plaça entre las 25 mejores propuestas europeas



La 'supermanzana' del Poblenou (Martí Paola)



Comparte en Facebook



Comparte en Twitter



2

Más noticias



Quim Torra y las últimas noticias en Catalunya, en directo



Horario Eurovisión 2018: Cuando empieza y dónde ver a Alfred y Amaia en la final en Lisboa



Hubo "tocamientos" entre Sofia y Hugo en 'Supervivientes 2018'



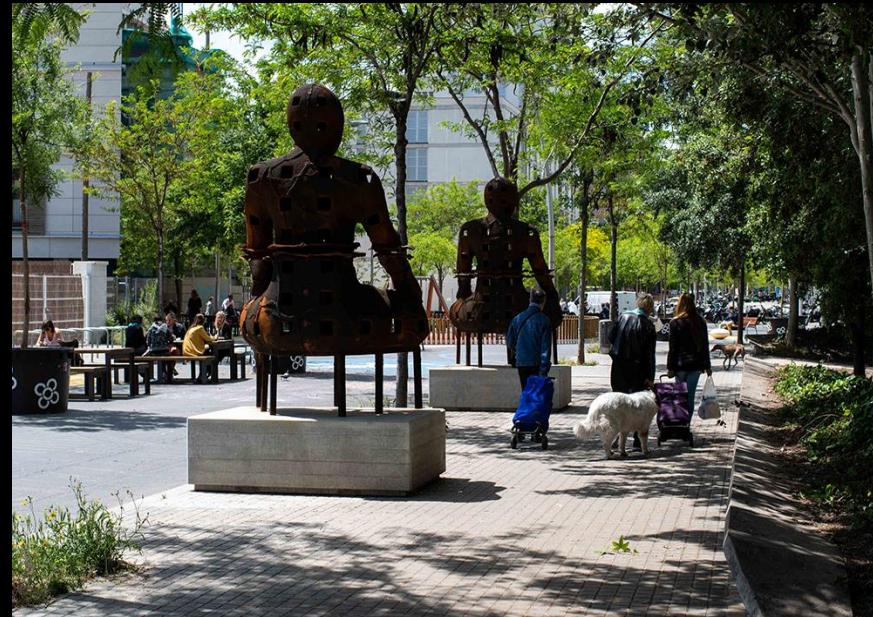
El maquillaje de ojos que agranda la mirada se llama 'cut crease'

Finaliza la prueba piloto de la "supermanzana" de Barcelona, la zona pacificada libre de coches





Imágenes insólitas que deja la supermanzana











REDUCCIÓ MOBILITAT
(COTXE- MOTO)



INCREMENT
VERD URBÀ



INCREMENT SUPERFÍCIE
CAMINABLE



REDUCCIÓ CONTAMINACIÓ
PER PARTÍCULES



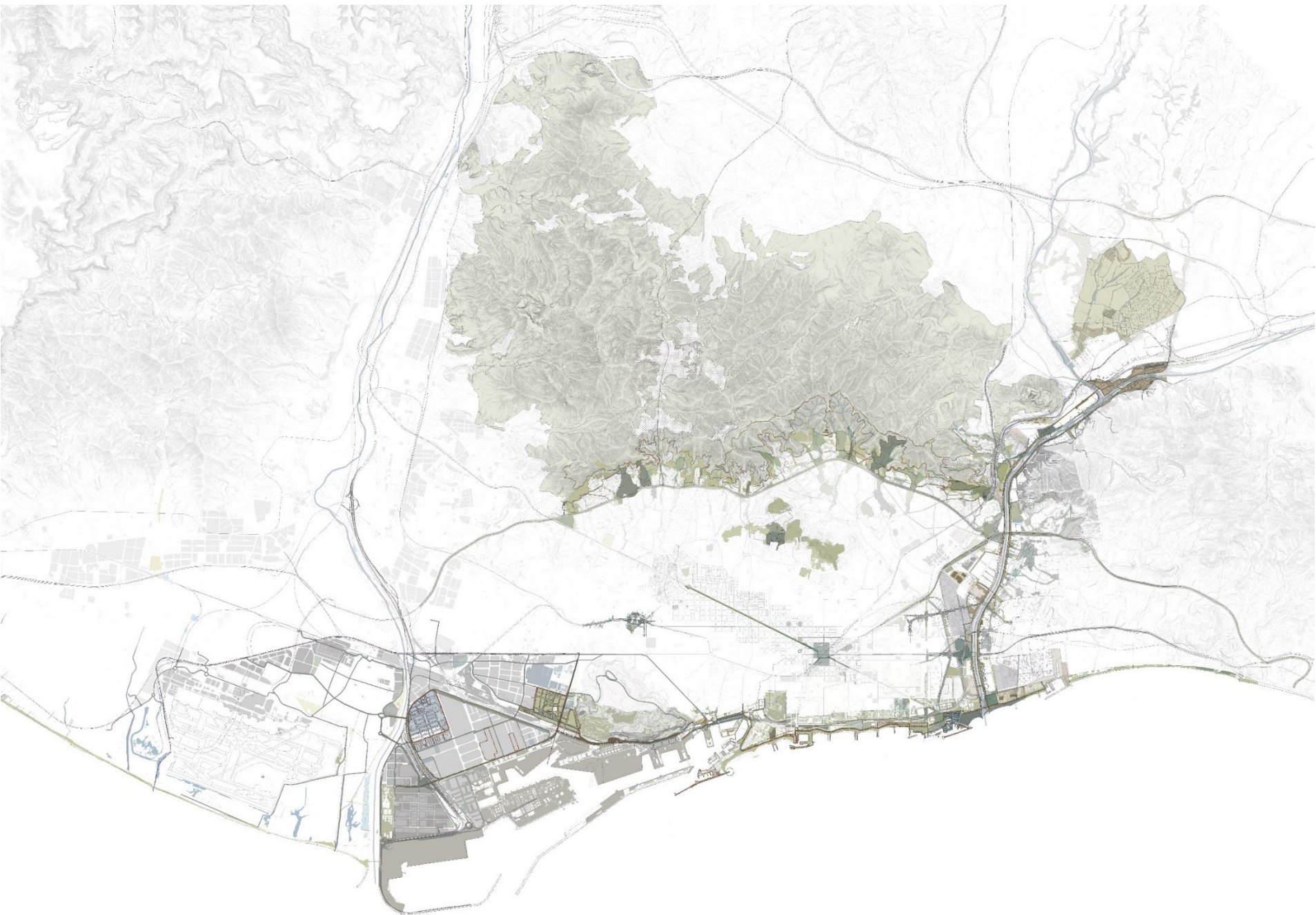
SUPERILLES



LAS RONDAS

la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) permanente –
entra en vigor el 1 de enero del 2020- y permitirá
reducir en unos 125.000 los vehículos que
circularán por la ciudad



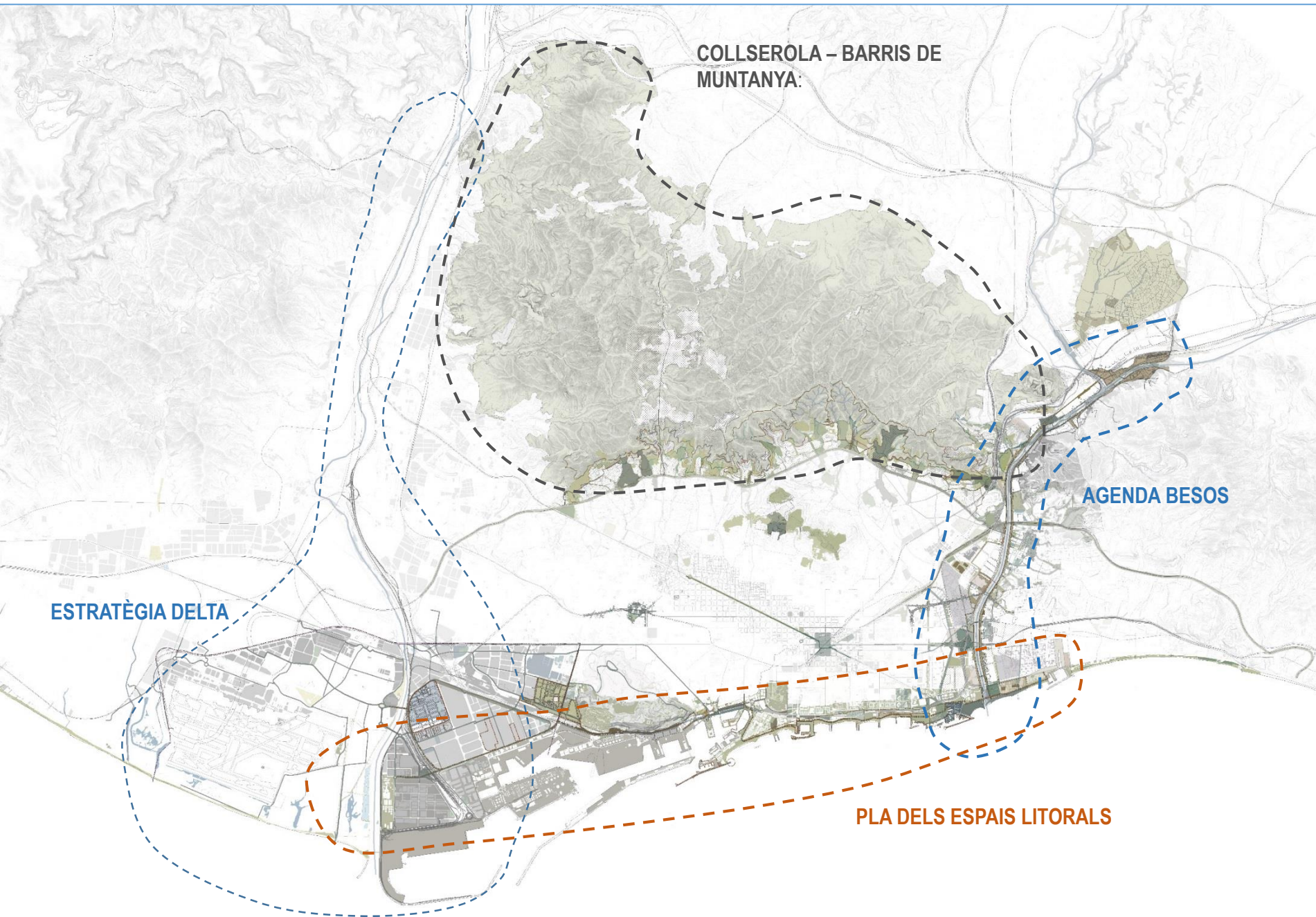


COLLSEROLA – BARRIS DE MUNTANYA:

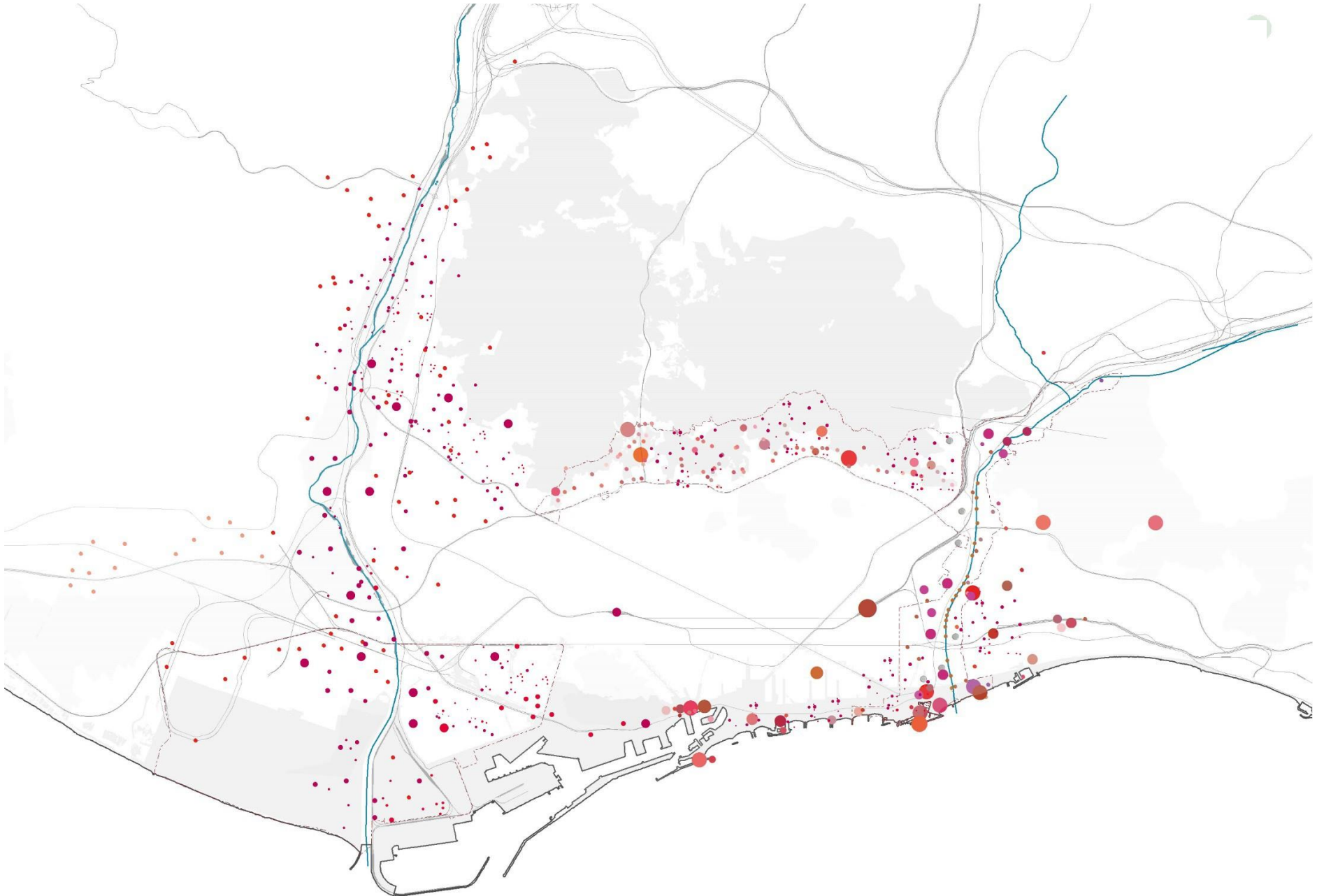
AGENDA BESOS

ESTRATÈGIA DELTA

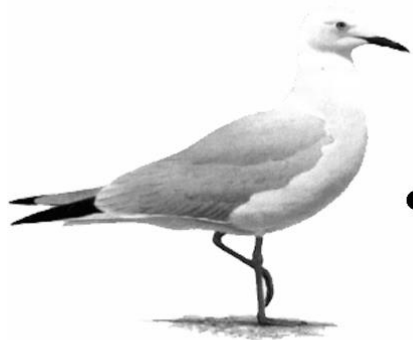
PLA DELS ESPAIS LITORALS



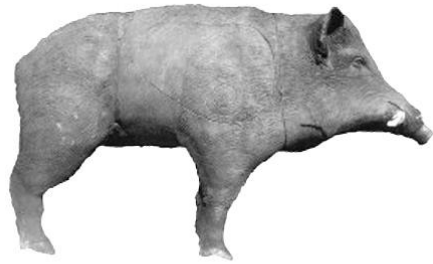




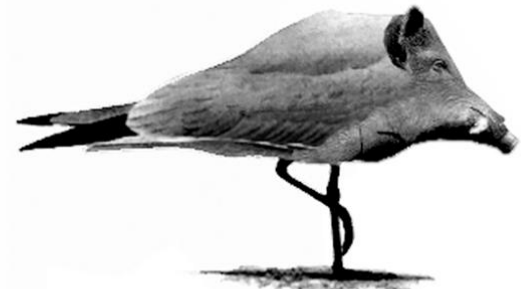


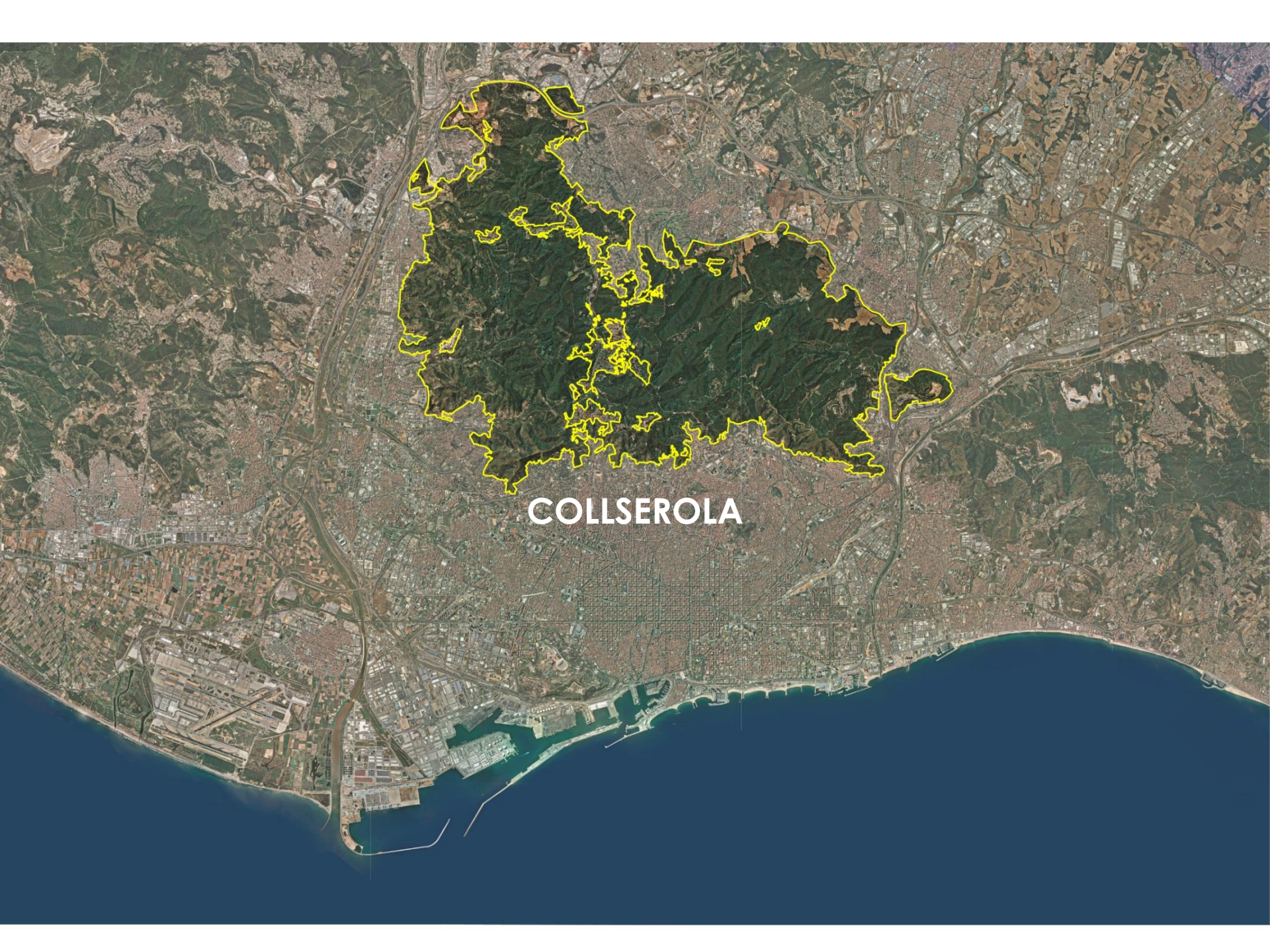


+

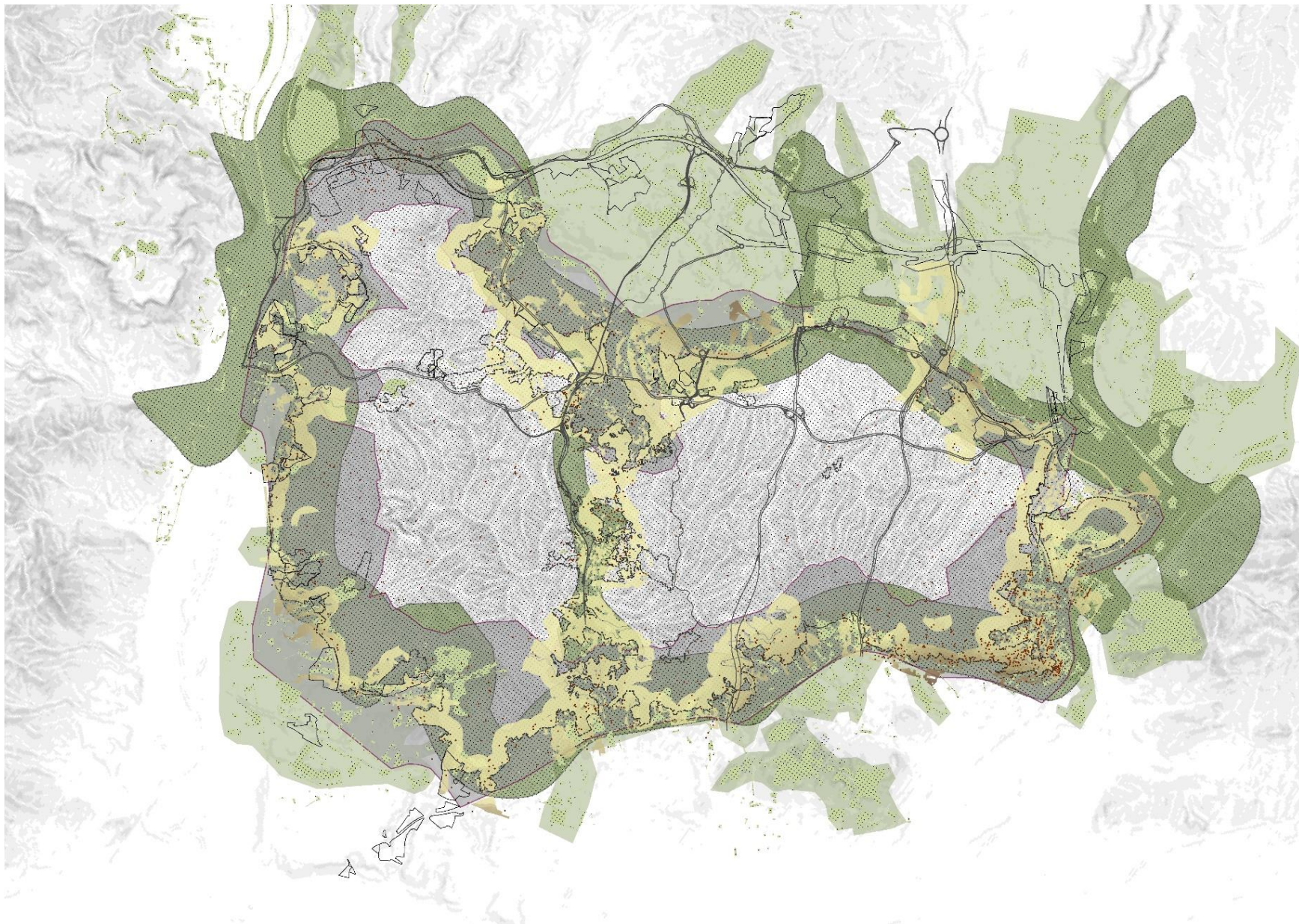


=

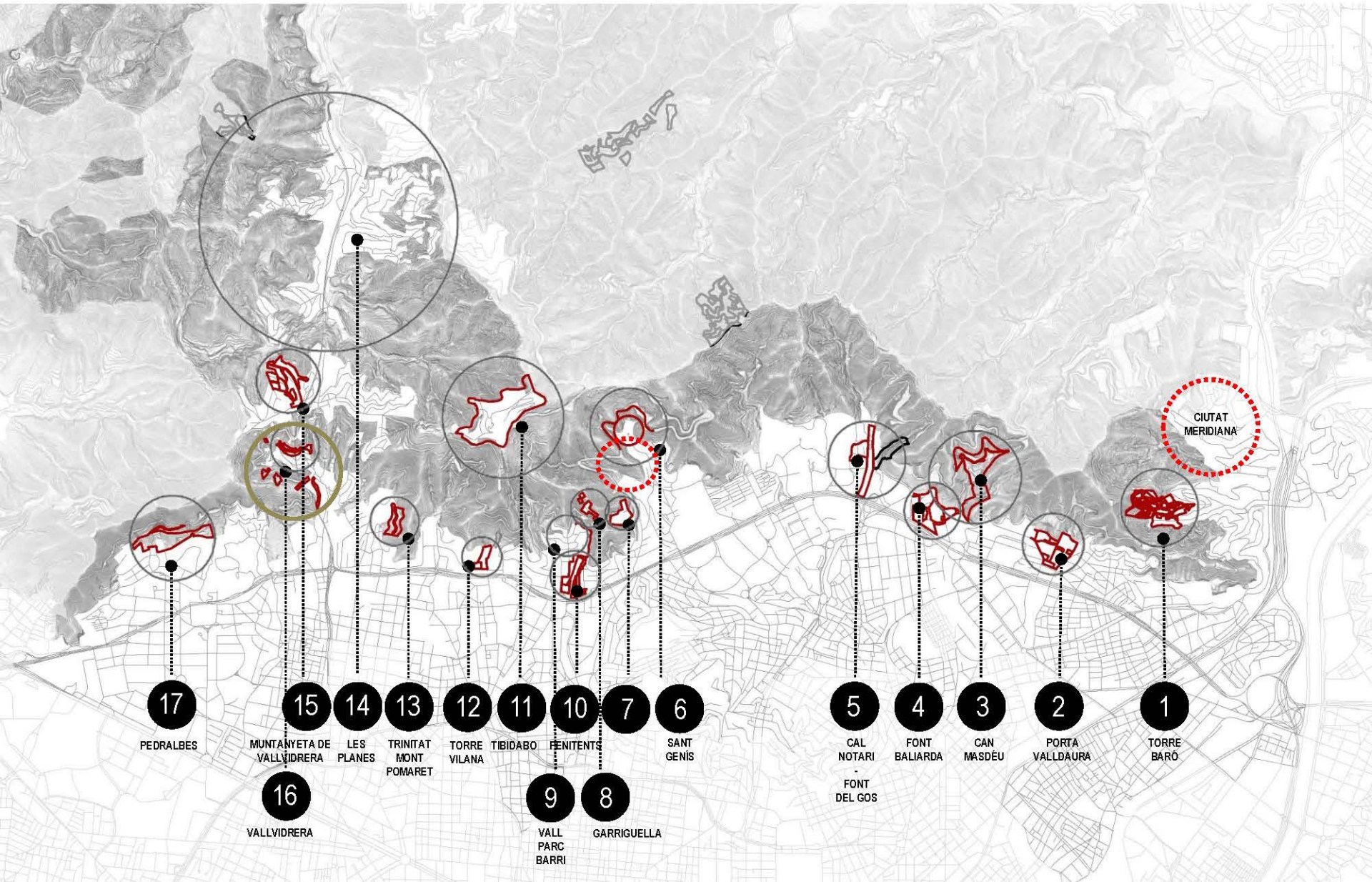




COLLSEROLA



COLLSEROLA – BARRIS DE MUNTANYA



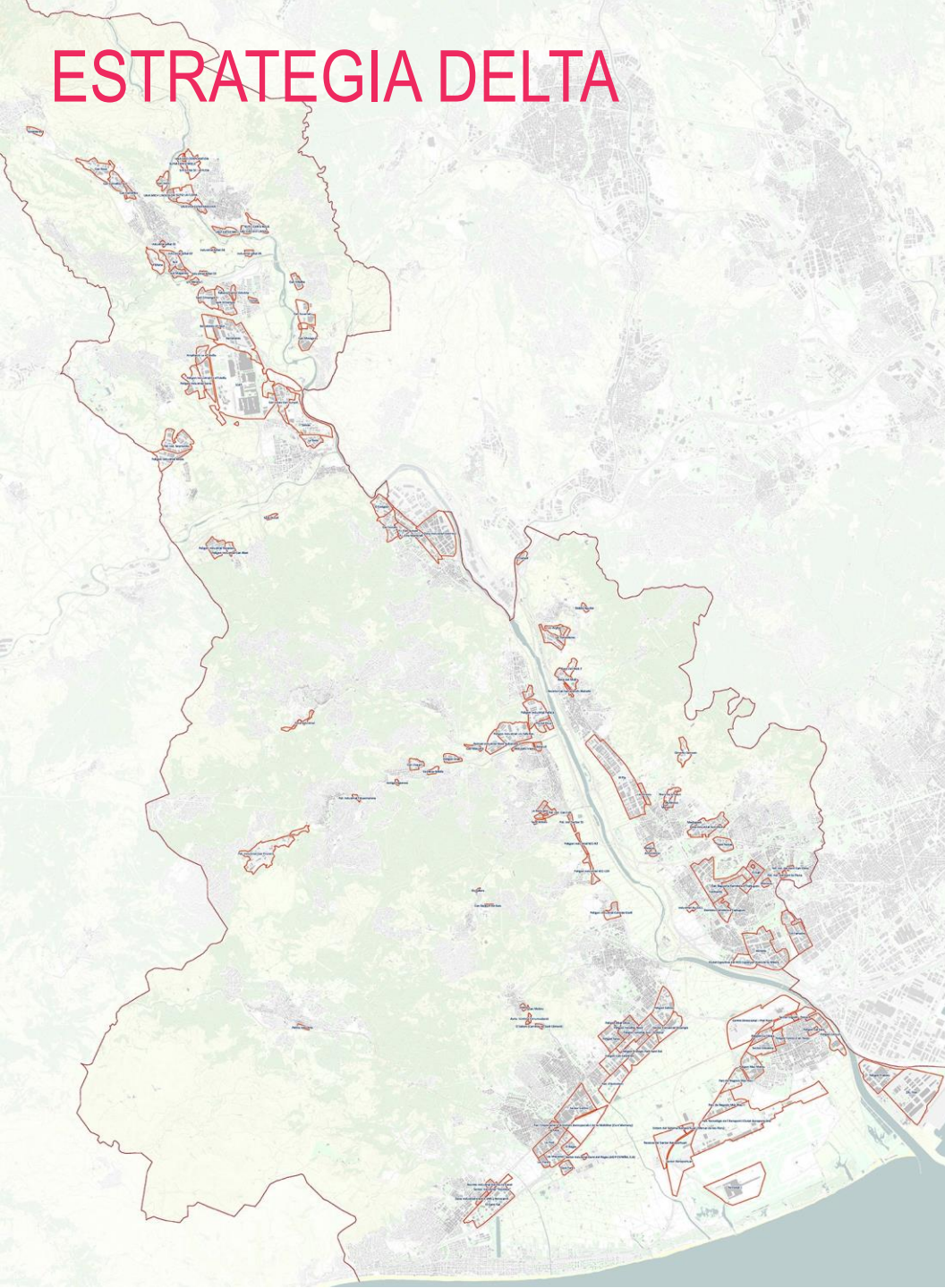




An aerial photograph of the Llobregat Delta region in Catalonia, Spain. The image shows a dense urban area with a grid street pattern, surrounded by green hills and agricultural fields. The Llobregat River is visible, flowing through the urban area towards the coast. A yellow outline highlights a specific area in the lower-left quadrant, which includes a large industrial or commercial complex and a harbor area. The text "ESTRATÈGIA DELTA DEL LLOBREGAT" is overlaid in white capital letters in the center of the image.

ESTRATÈGIA DELTA DEL LLOBREGAT

ESTRATEGIA DELTA

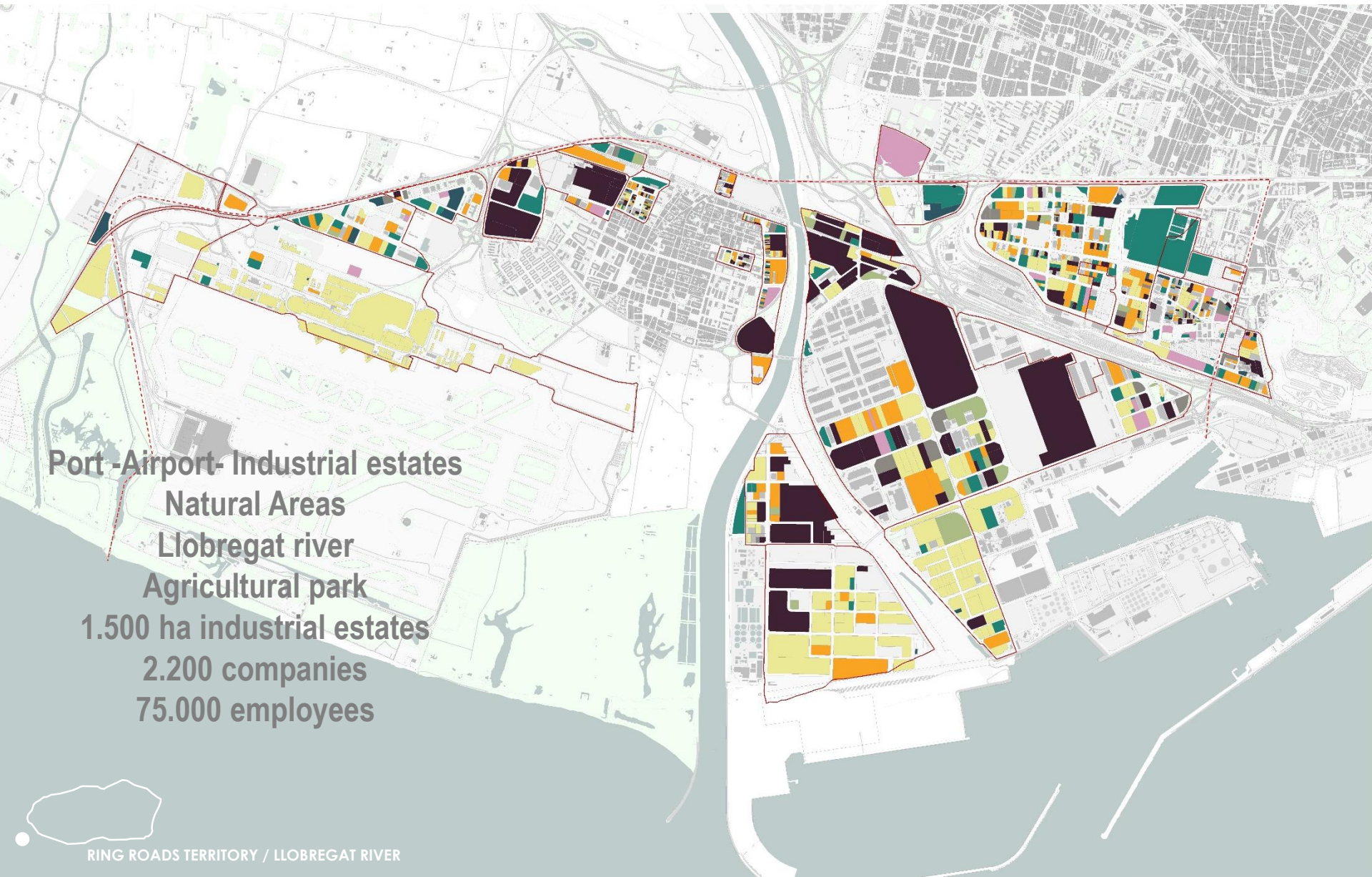




DELTA OF LLOBREGAT RIVER

ECONOMIC STRATEGY

Client: Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Ajuntament del Prat de Llobregat.
Period: 2014 - present
Area: 4.000 ha



Port -Airport- Industrial estates

Natural Areas

Llobregat river

Agricultural park

1.500 ha industrial estates

2.200 companies

75.000 employees



An aerial photograph of the Besòs area, showing a dense urban grid in the center and surrounding green, hilly terrain. A yellow outline highlights a specific region within the urban area. The text 'AGENDA BESÒS' is overlaid in white, bold, sans-serif font in the center of the image.

AGENDA BESÒS

AGENDA BESÒS





AIGUA

- AB01. Estudi de l'aprofitament d'usos d'aigua regenerada en l'àmbit Besòs itineraris de l'aigua
- AB02. Suport al Pla Director del Rec Comtal (Patrimoni Històric)
- AB03. Xarxa d'aprofitament d'aigua tractada pels municipis
- AB04. Establiment de zones sensibles per a la recarrega de l'aquífer
- AB05. Determinació de zones prioritàries on aplicar tècniques de drenatge urbà sostenible
- AB07. Estudi per la implementació de la gestió de les aigües grises en nous habitatges o reformes integrals d'edificis
- AB08. Pictos de reducció de consum d'aigua en els barris de major consum



LLERA

- PG01. Pla Emergència i de Seguretat
- PG02. Pla d'Usos
- PG03. Pla de Biodiversitat
- PG04. Desembocadura
- PG05. Guals Besòs
- PG06. Pla d'exploració i manteniment
- PG07. Nous accessos al Parc Fluvial



VORES

- BI001. Connector ecològic Torrent de Vallença
- BI002. Connector ecològic Riera Seca
- BI003. Connector ecològic Torrent de Can Duran
- BI004. Connector ecològic Torrent de Tapióles
- BI006. Renaturalització de les vores del Besòs (tram Can Zam - Montcada i zona Vallbona - Montcada)
- BI007. Vores Serralada de Marina
- BI008. Enverdir solars buits a ambdós marges del riu
- INF07. Parc del Molinet
- PM03. Parc de la C-31
- PR30. Completar el Passeig Marítim de Barcelona fins la zona Fòrum
- PV01. Adequació de les vores de la desembocadura del riu Besòs
- PV02. Passeig fluvial del Barró de la Catalana (projecte executiu)
- PV03. Transformació zona esportiva (tennis-piscina) de SAB
- PV04. Adequació de la carretera de la Catalana i connexió amb C. Gupuscoa
- PV05. La Rambla de SAB
- PV06. Accessibilitat pont Pi i Maragall Polidur
- PV07. Façana fluvial polígon Montsils
- PV08. Passeig fluvial Safarells / Fabrica de Cartrú
- PV09. Façana fluvial Bon Pastor
- PV10. Passeig Salzarada
- PV11. Camí fluvial Trinitat / Vallbona (marge dret)
- PV12. Camí fluvial Cementiri SCG (Torrent de la Vallença)
- PV13. Alliberament espai públic de R2 Vallbona / Montcada
- PV14. Itinerari Rec Comtal
- PV15. Camí fluvial Torrent de la Vallença / Pont de Montcada
- PV16. Aiguabarreig Ripoll / Besòs (Marge dret)
- PV17. Pla de Besòs - Santa Maria de Reixac
- PV18. Adequació d'un carril bici a la vora del marge dret



BARRIS

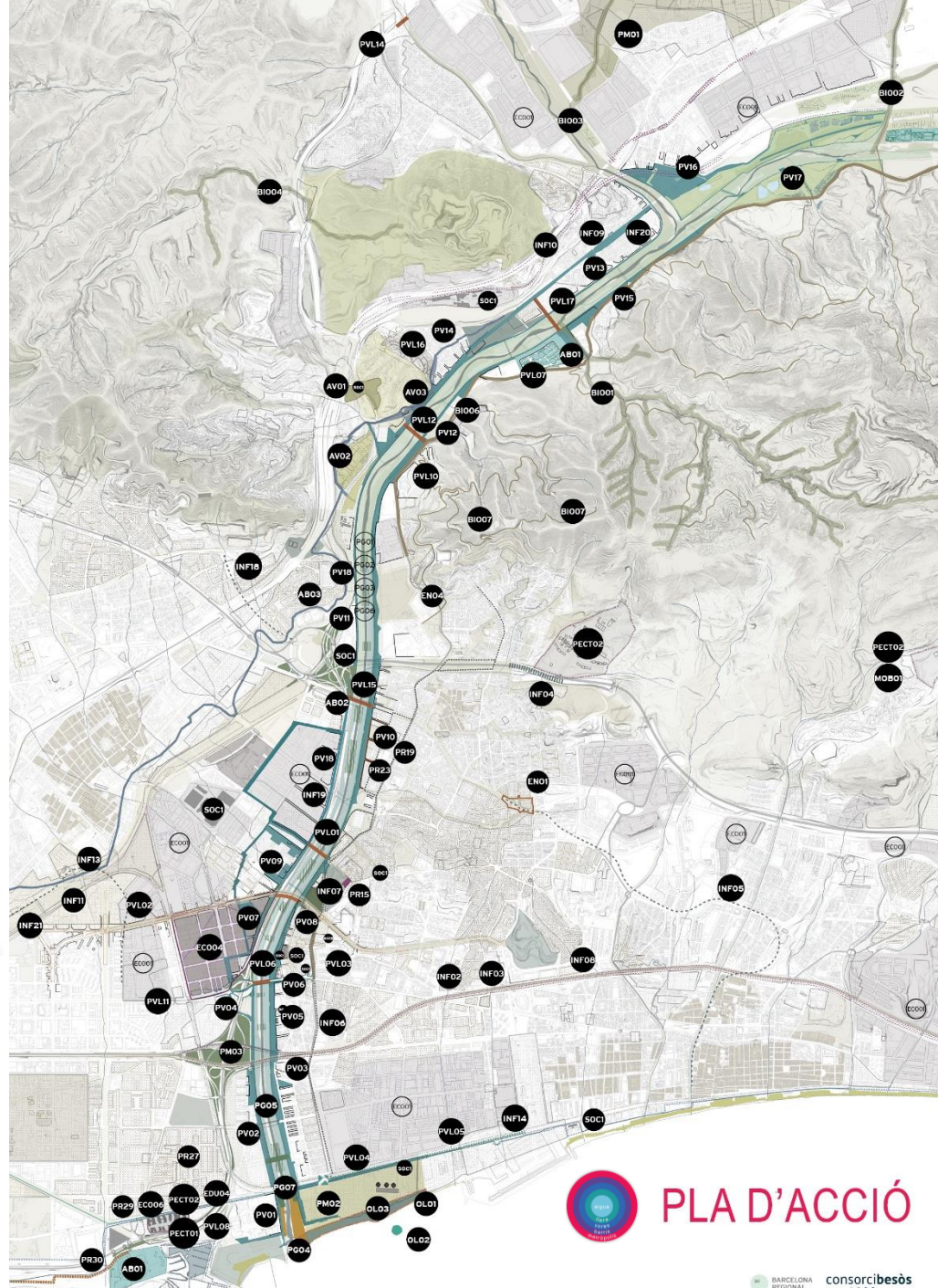
- AV01. Granja Ritz. Centre d'educació agrícola i ramadera de Barcelona
- AV02. Reconversió dels camps agrícoles de Vallbona com a parc hortofrutícola
- AV03. Rec Comtal tram Vallbona- Casa de les aigües. Trinitat Vella
- EC001. Programa de millora d'infraestructures i competitivitat de polgons industrials i àrees d'activitat econòmica
- ECO02. Cens d'empreses i d'establiments industrials dels PAE de l'Eix Besòs
- ECO03. Estudi de mercat de l'oferta i la demanda d'activitat terciària d'oficines
- ECO04. Pla estratègic per la revitalització del PAE de Montsils
- ECO05. Fomentar l'associacionisme per la millora del comerç urbà
- ECO06. Pla Industrial Campus Diagonal Besòs
- EDU01. Baobab
- EDU02. Implantar el Pla d'Escoles Enriques seguit el model de Barcelona
- EDU03. Programa de suport a l'ESD dels alumnes dels barris de l'entorn del Campus Diagonal Besòs.
- EDU04. Ciutadania Besòs i Campus Diagonal Besòs
- EN01. Implantació xarxa de calor d'aprofitament geotèrmic a SCG
- EN02. Prova pilot d'instal·lació d'energia solar fotovoltaica a la coberta d'un polígon de l'àmbit del Besòs
- EN04. Programa pilot per a la rehabilitació energètica habitatges als barris de Les Oliveres i de Can Franquesa de SCG
- ESS01. Projecte B-MINCOMIE
- ESS02. Establir serveis de formació sobre economia cooperativa, social i solidària basats en la realitat social i productiva del territori Besòs
- ESS03. Implantar una moneda local que ajudi a reactivar el petit comerç
- ESS04. Desenvolupar una línia d'ajuts econòmics destinats a impulsar iniciatives empresarials d'economia cooperativa, social i solidària
- ESS05. Implementar línies d'ajut específiques per a persones amb rendes baixes o en risc d'exclusió, que no són beneficiàries actualment de bonificacions en les tarifes de transport públic col·lectiu

- HAB01. Pla Estratègic de l'Habitatge del Territori Besòs- Agència de l'Habitatge
- HAB03. Redacció d'un Pla d'Actuació Integral per a persones en situació d'Alta Vulnerabilitat Residencial
- HAB04. Redactor Programes d'intervenció multidimensional en àrees d'alta vulnerabilitat urbana en base a una major coordinació entre les àrees municipals d'habitatge, serveis socials, sanitat i educació
- HAB05. Pla d'Equipaments del Besòs
- INF02. Millora de la permeabilitat de la C-31
- INF04. Cobertura a la B-20 en el tram del Besòs
- INF08. Apantallament de la C-31, a l'alçada de Badalona i Sant Adrià de Besòs
- INF09. Soterrament de la via R2 entre el barri de Vallbona i Montcada Centre
- INF10. Apantallament de la C-33, a l'alçada de Montcada i Reixac
- INF15. Estudi de l'aparcament als barris del Besòs
- MOB03. Estratègia conjunta pels plans directors de la bicicleta i bicings i desenvolupament de la infraestructura ciclista a l'àmbit
- MOB04. Anàlisi de la malla viària del Barris del Besòs
- PR14. Millorar la qualitat odorífera
- PR15. Rehabilitació del pavelló B de l'Hospital de l'Espert Sant per adequar a un centre de polítiques de Formació
- PR19. Prova pilot per a millorar l'estructura d'eixos cívics als barris de l'entorn del riu (barris de Riu Nord i Riu Sud de Santa Coloma)
- PR23. Prova pilot per reduir l'impacte acústic de les rondes sobre els habitatges de Santa Coloma que donen al Parc Fluvial del Besòs
- PR27. Projecte pilot de residus al barri de la Mina
- PR29. Impact Metrics
- PV101. Passera Lima
- PV102. Eix Cantàbria-Santander-Plus XII
- PV103. Avda Sanatori. C/ta de Santa Coloma
- PV104. Avda Eduard Maristany
- PV105. Bionia litoral
- PV106. Pont Passadors Pi i Maragall
- PV107. Passeig Fluvial Can Zam. Pont de Montcada
- PV108. Connectivitat Campus UPC Diagonal Besòs
- PV110. Estudi de traçat de la BV-5001 al marge esquerre del Besòs
- PV111. Eix Via Trajana- Sant Ramon de Penyafort
- PV112. Nova connexió Vallbona-Montcada amb el marge esquerre
- PV114. Nou pont sobre la riera de Sant Cugat en connexió amb la N-150 en el marc de la connexió dels 5 districtes de Montcada i Reixac
- PV115. Ampliació pont Santa Coloma
- PV116. Actuacions a la millora de la mobilitat a Vallbona
- PV117. Nou Pont a Montcada
- SC01. Cabal Musical
- SC02. Besosada. Les festes del riu
- SC03. Creació d'una xarxa de centres cívics, culturals i comunitaris del Besòs
- SEG01. Taula per la coordinació de seguretat i salut pública
- SOC1. Canvi d'usos en edificis emblemàtics localitzats en teixits industrials
- SOC2. Programa acadèmic universitat, veïns per la millora dels barris
- URI01. Programa d'Urbanisme Inclusiu
- IDE01. Promoure la difusió de la memòria històrica amb la senyalització de rutes urbanes i espais emblemàtics
- IDE02. Programa de recuperació de la memòria històrica als instituts del Besòs
- IDE03. Crear un espai de referència de la diversitat d'expressions de la cultura urbana i popular del territori
- IDE04. Crear un esdeveniment esportiu d'àmbit Besòs



METRÒPOLIS

- BI005. Observatori de la biodiversitat del Besòs
- EC007. Programa pel foment d'iniciatives d'economia circular i simbiosi industrial
- EC008. Taula per la dinamització comercial i la coordinació entre agents del territori
- EN03. Fotolìnia a un municipi de l'àmbit Besòs
- EN03. Carril bus C-31
- INF05. Perllongament nord de la Línia 1 de metro Fondo-Badalona
- INF06. Nova xarxa de bus al marge esquerre que inclou el perllongament de l'actual xarxa a Barcelona, la plataforma reservada St. Adrià-Singerllet, carrils bus i intercanviadors virtuals
- INF11. Estació de BUS de Sagrera
- INF13. Perllongament L4 Sagrera
- INF14. Perllongament Tramvia Sant Adrià - Badalona (Port)
- INF18. Perllongament de la Línia 3 de metro (Trinitat Nova- Trinitat Vella)
- INF19. Permeabilitat i connectivitat de Ronda Litoral-Besòs
- INF20. Impacte de les infraestructures sobre els barris del Besòs
- INF21. Estació intermodal de la Sagrera
- ME01. El metabolisme urbà del territori Besòs
- MOB01. Pla Operatiu de Mobilitat Campus Can Ruti
- MOB02. Pla de millora de la intermodalitat de la xarxa ferroviària
- MOB05. Anàlisi de distribució de mercaderies de la indústria urbana
- OL01. Establització platges
- OL02. Parc d'esculls
- OL03. Desplaçament col·lector
- PECT01. PECT Litoral Besòs Territori Sostenible
- PECT02. Eix del coneixement Besòs-Marina
- PM01. Parc Agroforestal Metropolità del Pla de Reixac
- PM02. Parc de les 3 Xemeneies





PV04

Adequació de la carretera de la Catalana i connexió amb Carrer Guipúscoa

OBJECTIUS

5. Millorar l'accessibilitat i connectivitat entre els barris del Besòs.
7. Millorar la qualitat ambiental vertebrant les infraestructures verdes blaves.

LÍNIES ESTRATÈGIQUES

Incorporar els espais residuals entre la ciutat i el riu com espai públic i de relació social.

DESCRIPCIÓ

A partir de la recent urbanització de la Catalana, en el marge esquerre del riu es perd la continuïtat del passeig de vora a la cota ciutat degut a la forta presència de les infraestructures viàries i a la falta de façanes actives properes. La continuïtat longitudinal aigües amunt en aquesta zona, es fa amb el passeig a la cota del riu.

Es proposa donar continuïtat al passeig en contacte amb el riu a la cota ciutat des de la Catalana fins a la nova transformació urbanística prevista a l'entorn de Sant Ramon de Penyafort. Es vol donar continuïtat al carril bici de la Rambla de Guipúscoa a través del C. de Margarida Xirgu i l'Avinguda Catalana fins a la rampa d'accés al riu. També es pretén connectar el Museu d'història de la Immigració de Catalunya i el seu entorn amb els usuaris que gaudeix del marge del riu.

ADMINISTRACIÓ COMPETENT

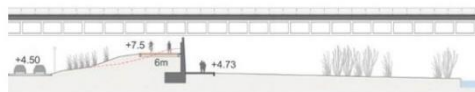
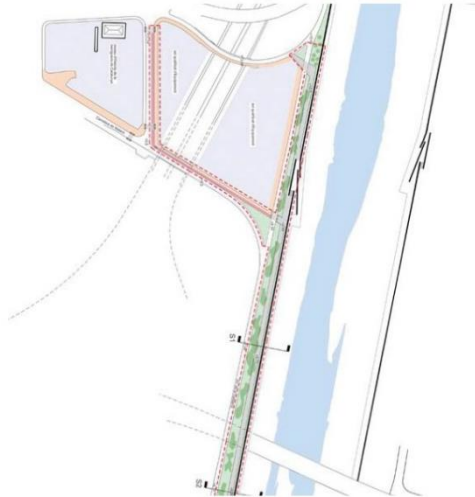
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs.

TERMINI D'EXECUCIÓ

18 mesos

SEGUIMENT ACCIÓ

Consorci del Besòs i Ajuntament de Sant Adrià de Besòs.



Els barris van al riu El Marge dret: Barcelona construeix la façana fluvial

- PV01. Adequació de les vores de la desembocadura del riu Besòs.
- PV04. Adequació de la carretera de la Catalana i connexió amb C. Guipúscoa
- PV07. Façana fluvial polígon Montsolís
- PV09. Façana fluvial Bon Pastor
- PV11. Camí fluvial Trinitat / Vallbona
- PV13. Espai públic alliberament de R2 Vallbona/Montcada



PV04

Adequació de la carretera de
la Catalana i connexió amb C.
Guipúscoa





PV04

Adequació de la carretera de la Catalana i connexió amb C. Guipúscoa



PV11

Camí fluvial Trinitat / Vallbona



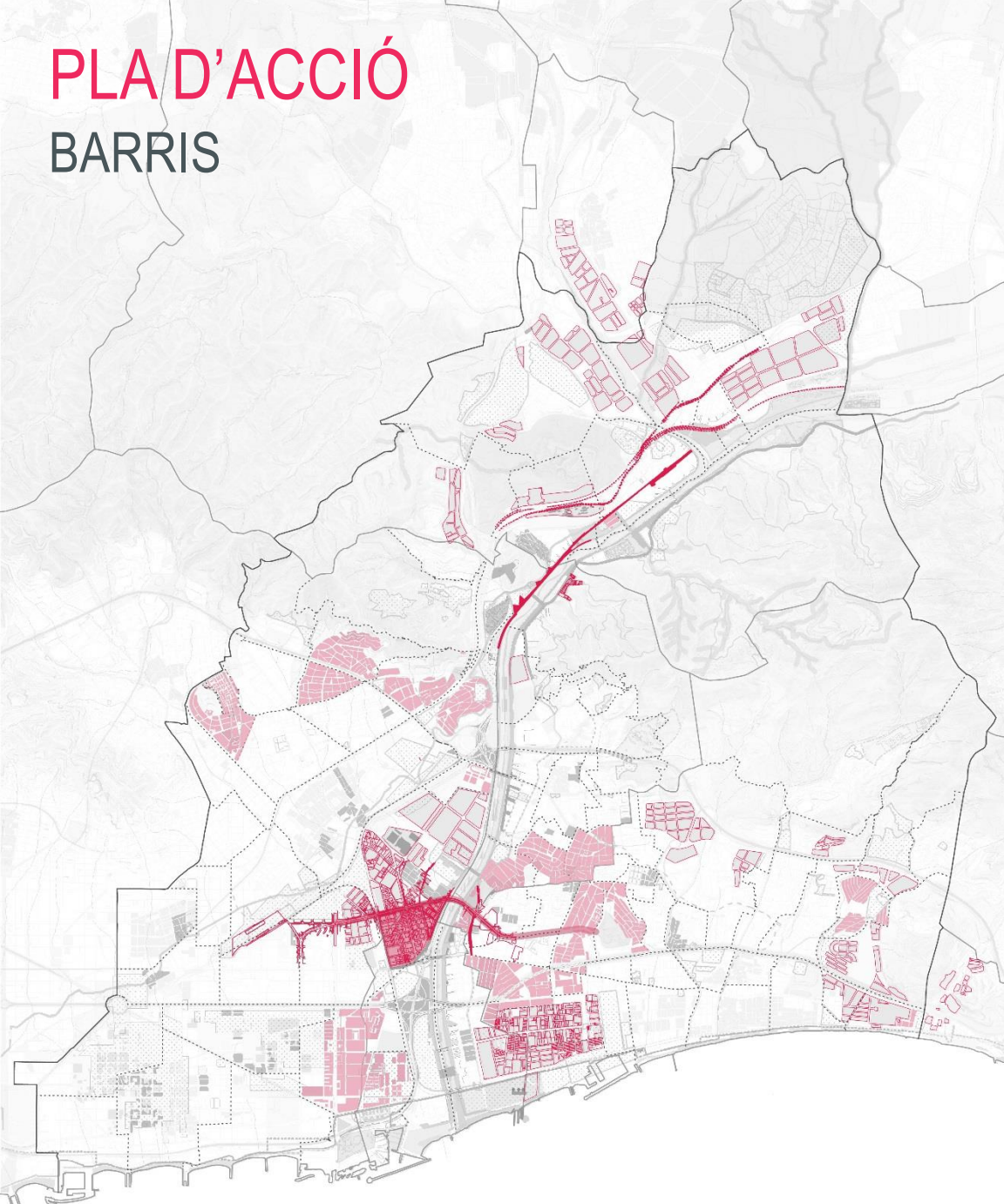
PV11

Camí fluvial Trinitat / Vallbona



PLA D'ACCIÓ

BARRIS



Hits

HIT04 Estratègia d'habitatge

HAB01. Pla Estratègic de l'Habitatge del Territori Besòs- Agència de l'habitatge

HAB03. Redacció d'un Pla d'Actuació Integral per a persones en situació d'Alta Vulnerabilitat Residencial

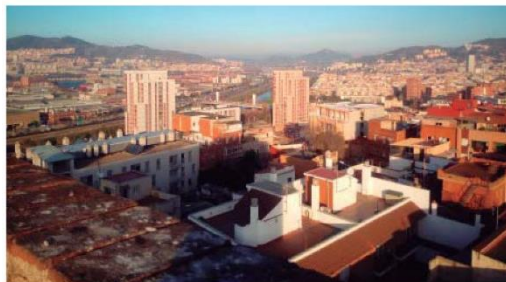
HIT05 Rehabilitació Integral per disminuir la vulnerabilitat

HAB4. Redactar Programes d'intervenció multidimensional en àrees d'alta vulnerabilitat urbana en base a una major coordinació entre les àrees municipals d'habitatge, serveis socials, sanitat i educació

HIT06 SC02. Besossada. Les festes del riu



Can Sant Joan



Raval Sud-Safarejtes



La Mina



HAB04 Redactar Programes d'intervenció multidimensional en àrees d'alta vulnerabilitat urbana

OBJECTIUS

2. Reforçar l'equitat social per reduir les condicions del vulnerabilitat als barris del Besòs.

LÍNIES ESTRATÈGIQUES

Atenció especial a àrees d'alta vulnerabilitat urbana.

DESCRIPCIÓ

Els documents de redacció dels programes d'intervenció multidimensional han d'incorporar:

Crear projectes educatius, integrals i transformadors, i donar suport a les escoles en les tasques socioeducatives complementàries.

Afrontar les principals desigualtats socials que causen problemes de salut, reforçant la perspectiva integral, preventiva i comunitària.

Impulsar la cultura com a eina de transformació social, vinculant-la als equipaments de proximitat, als centres educatius i a l'accés i la participació igualitària de tots els col·lectius.

Promoure el desenvolupament local i de l'economia de proximitat, lligada a les necessitats de les persones, i fomentar-ne les oportunitats laborals.

Fer front als déficits urbanístics, a la baixa qualitat de l'habitatge i a la manca d'equipaments.

ADMINISTRACIÓ COMPETENT

Consorci del Besòs.

TERMINI D'EXECUCIÓ

18 mesos

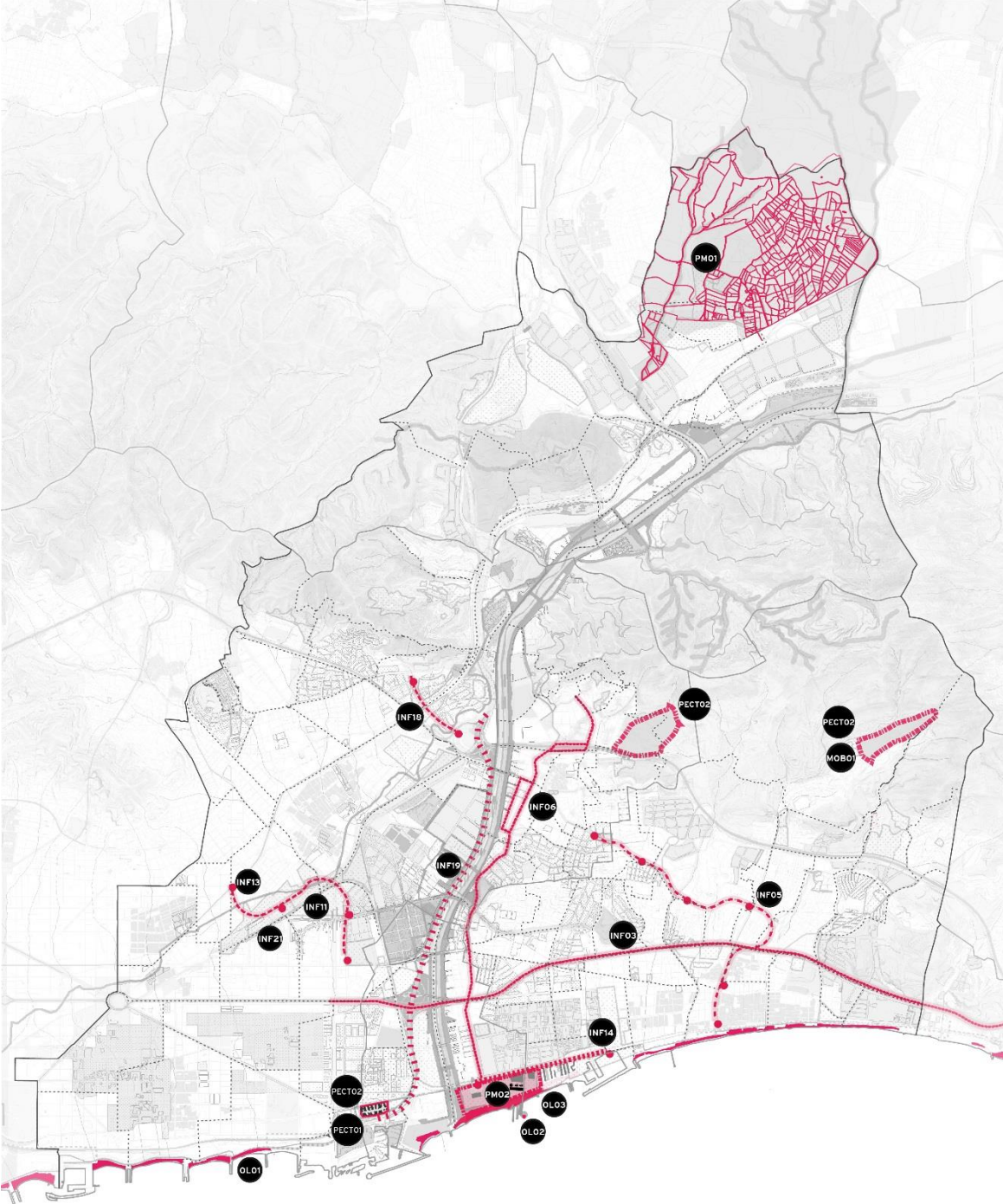
SEGUIMENT ACCIÓ

Consorci del Besòs.

BARRIS



Programes d'intervenció multidimensional en àrees d'alta vulnerabilitat urbana en base a una major coordinació entre les àrees municipals d'habitatge, serveis socials, sanitat i educació.



METRÒPOLIS



25 ACCIONS
4 HITS

An aerial photograph of a coastal city, likely Barcelona, showing a dense urban grid and surrounding green hills. A yellow outline highlights the coastal area, including the harbor and the city's edge. The text "PLA ESTRATÈGIC DELS ESPAIS LITORALS" is overlaid in white, bold, uppercase letters in the center of the image.

PLA ESTRATÈGIC DELS ESPAIS LITORALS





Ajuntament de Barcelona



Agència Catalana de l'Aigua



Port de Barcelona



Ajuntament de Barcelona

Districte de Ciutat Vella



Ports de la Generalitat



Àrea Metropolitana de Barcelona



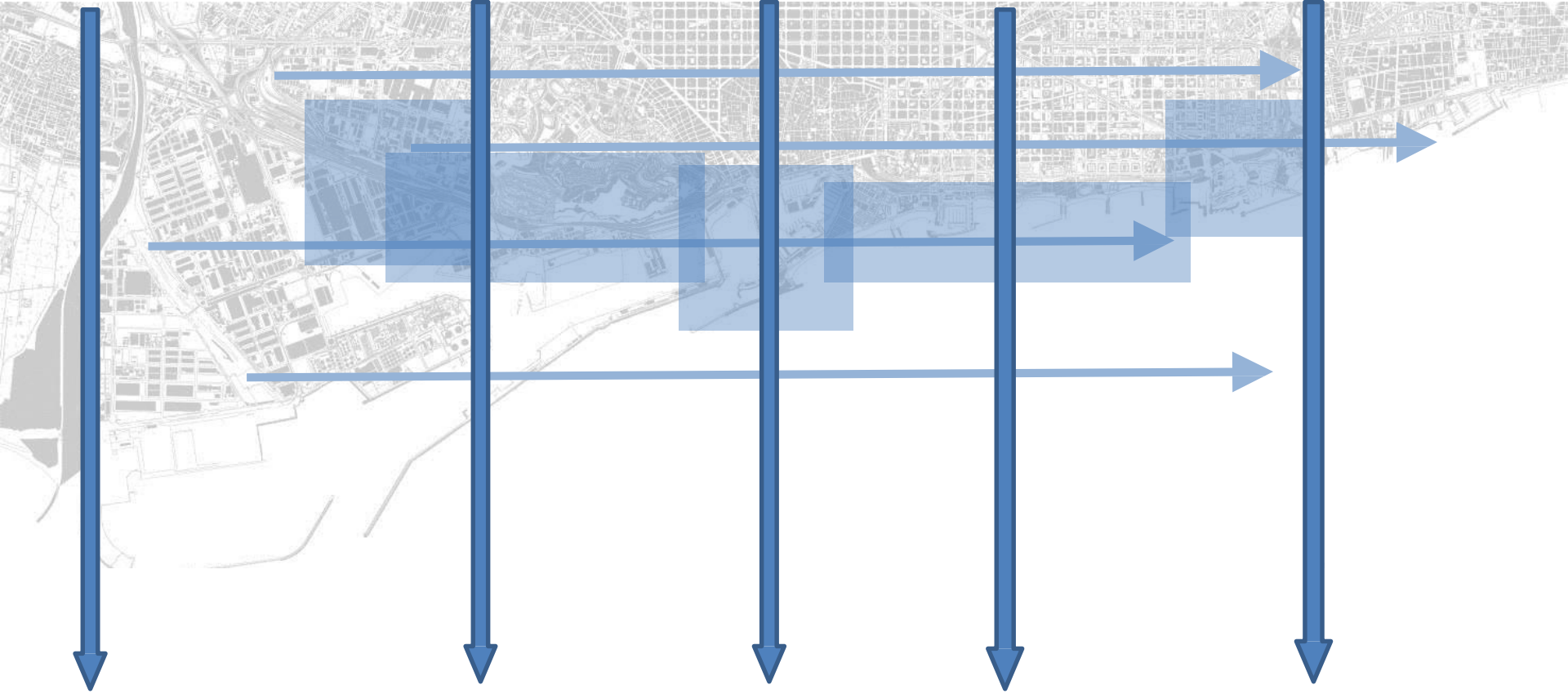
Barcelona Cicle de l'Aigua SA



(IBE) INSTITUT BARCELONA ESPORTS



0 1 2 4 km



DOS IDEAS FUERZA



- **RECONQUISTA** DEL FRENTE LITORAL COMO ÁMBITO PÚBLICO DE CALIDAD, ABIERTO, MARITIMO Y DISFRUTADO POR TODA LA CIUDADANIA
- DEFINIR UN MODELO DEL LITORAL Y **PACTARLO** CON LOS ACTORES CLAVES DE CADA ÁMBITO

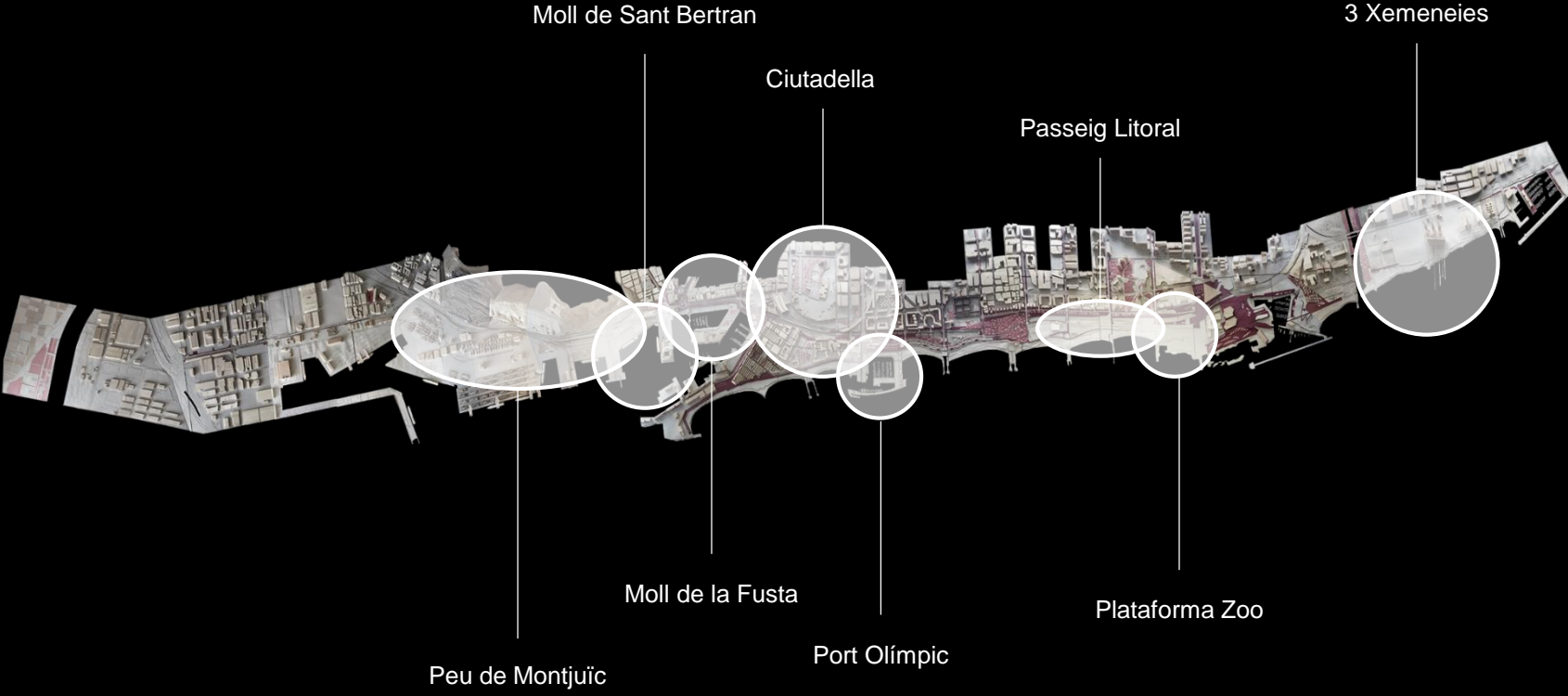
LAS PUERTAS DEL LITORAL



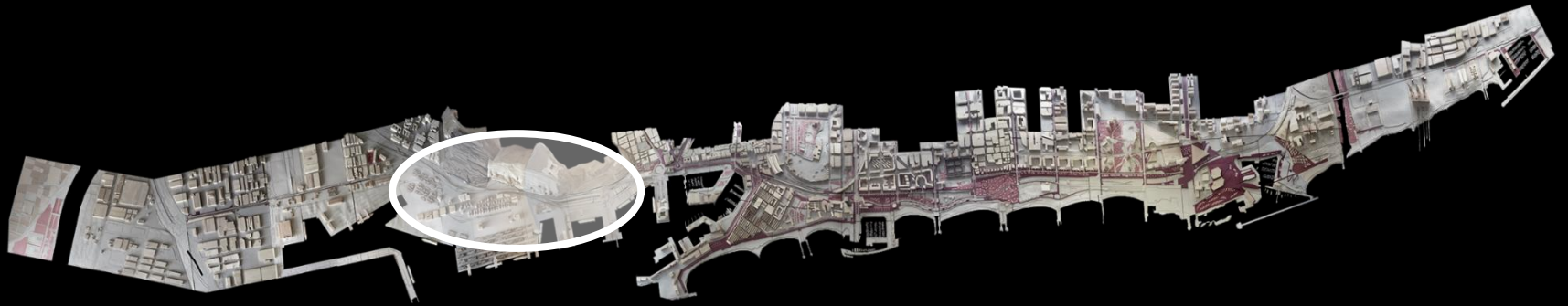
PORTES DEL MAR

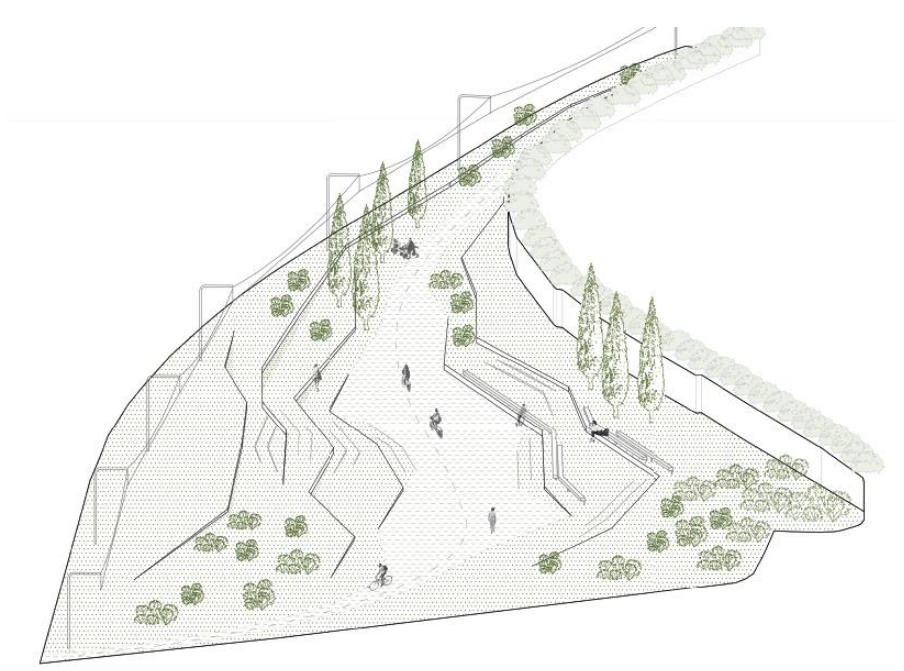
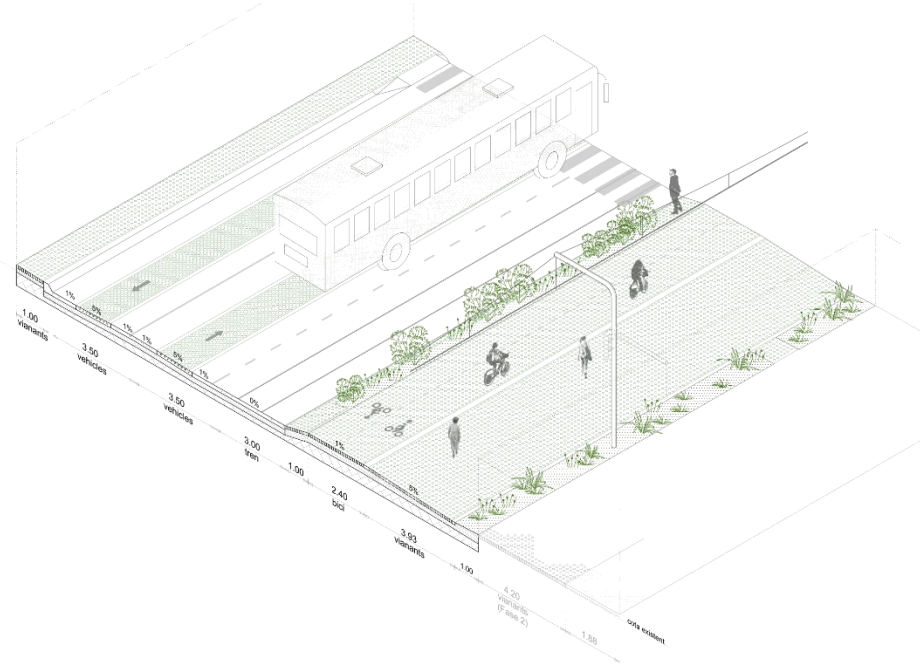
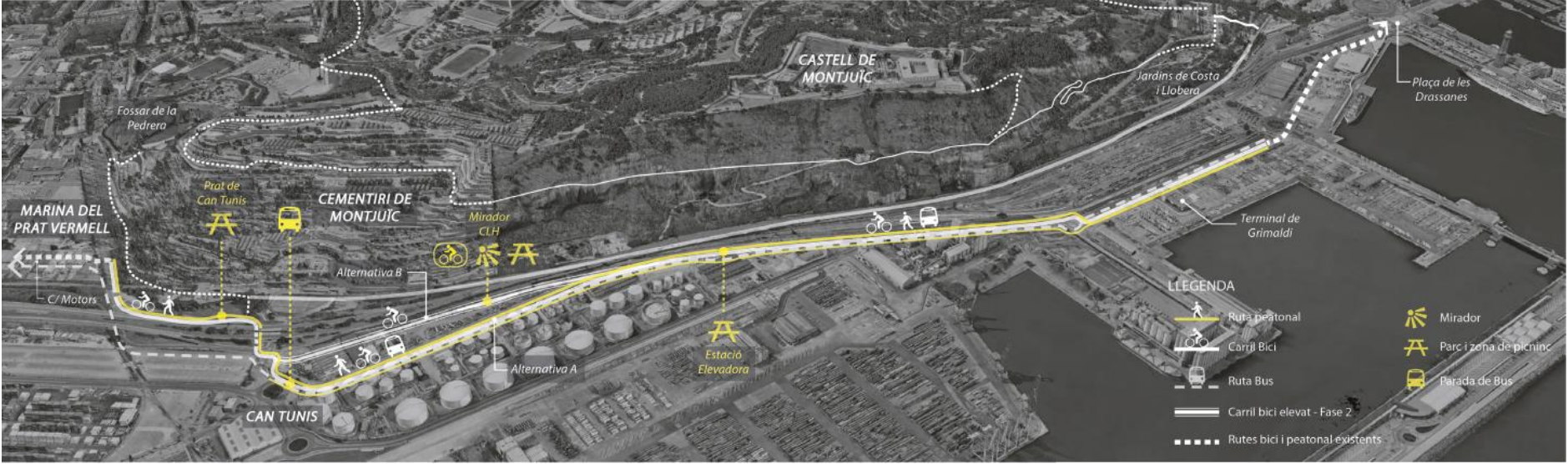
- | | |
|---|--|
| ■ LA MARINA | ■ VILA OLÍMPICA |
| ■ PARALEL CARBONERA | ■ CEMENTIRI DEL POBLENOU |
| ■ CIUTAT VELLA | ■ POBLENOU |
| ■ BORN | ■ SANT MARTÍ |
| ■ CIUTADELLA | ■ FÒRUM |
| | ■ LA MINA |

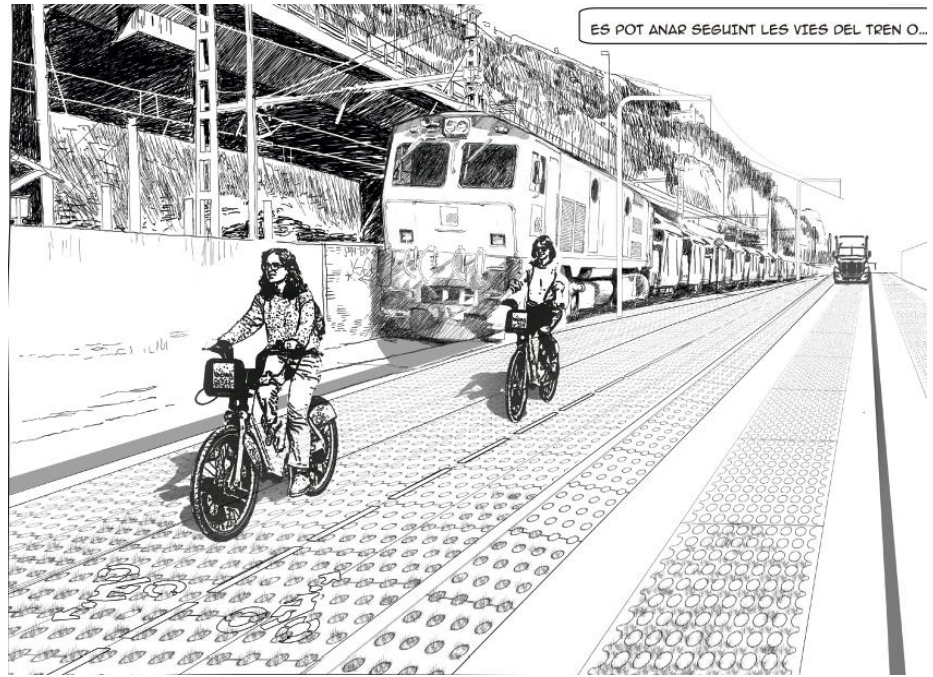
LOS PROYECTOS DEL LITORAL

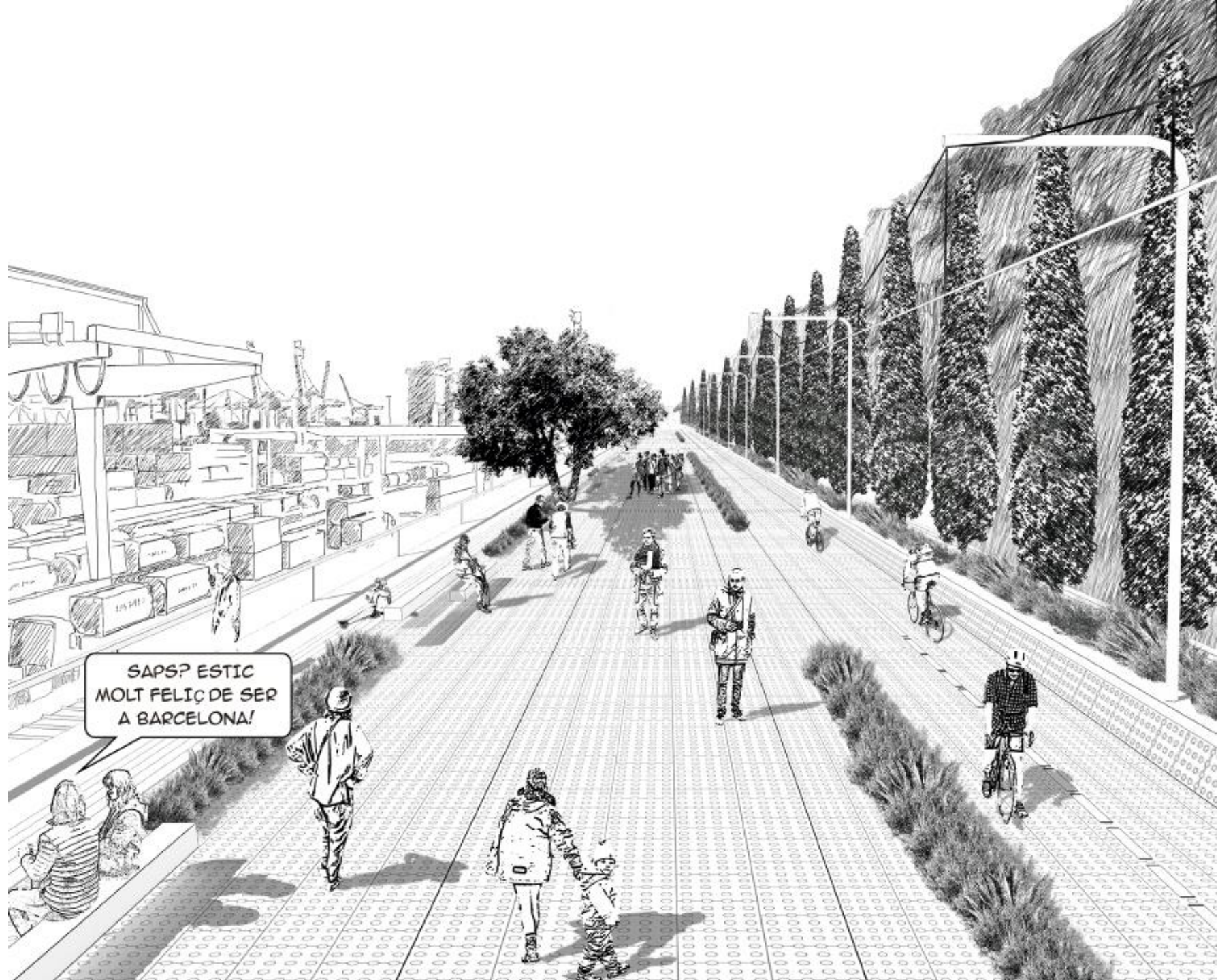


PEU DE MONTJUÏC



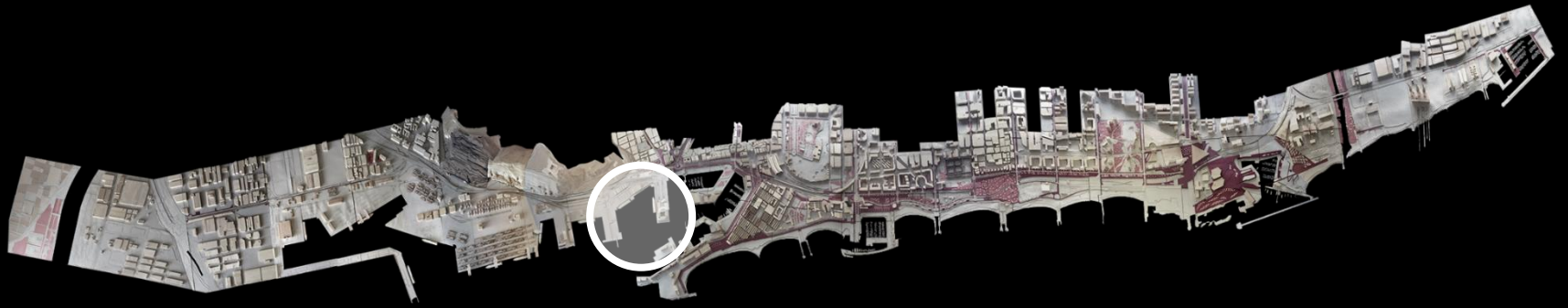


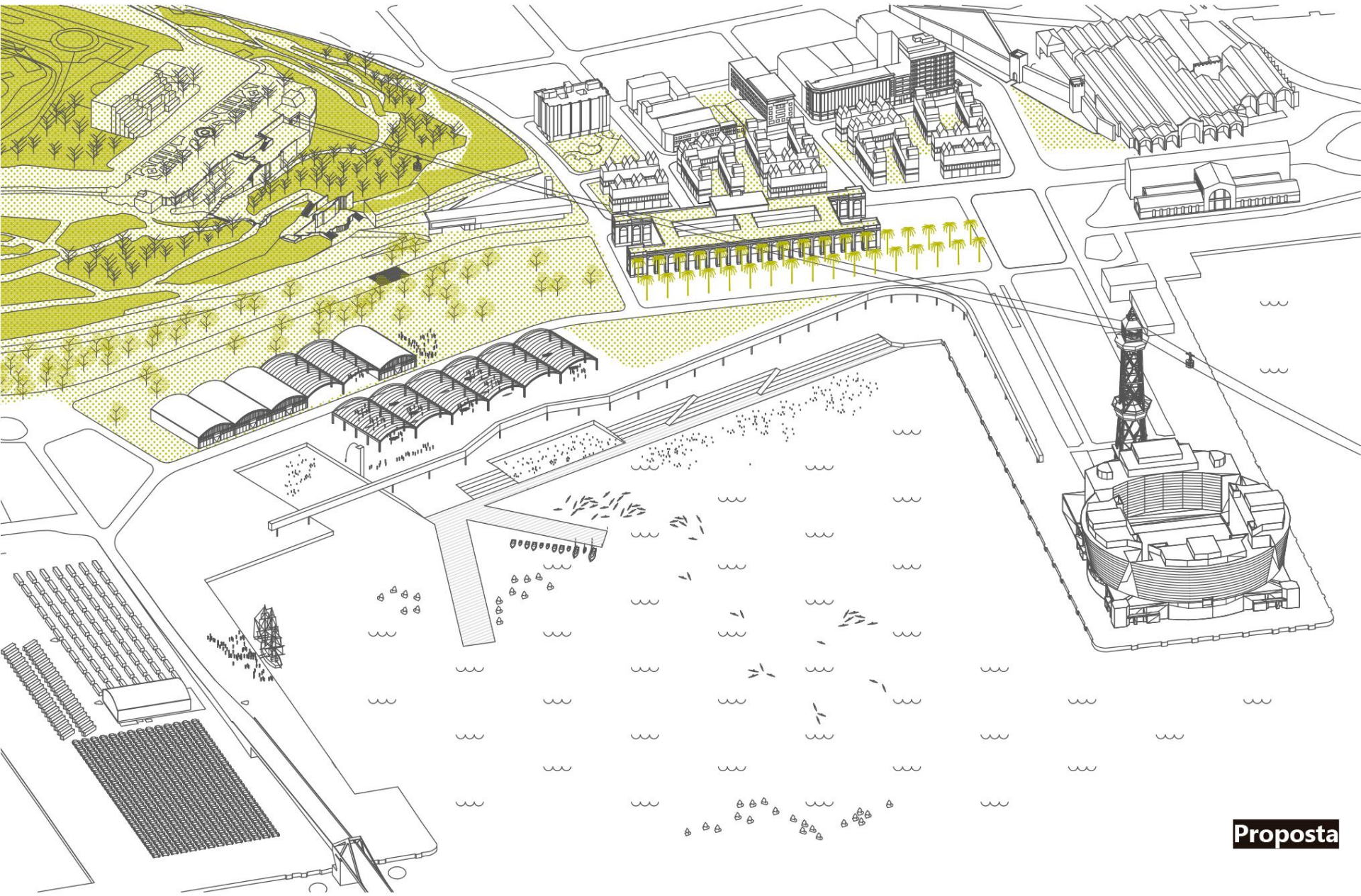




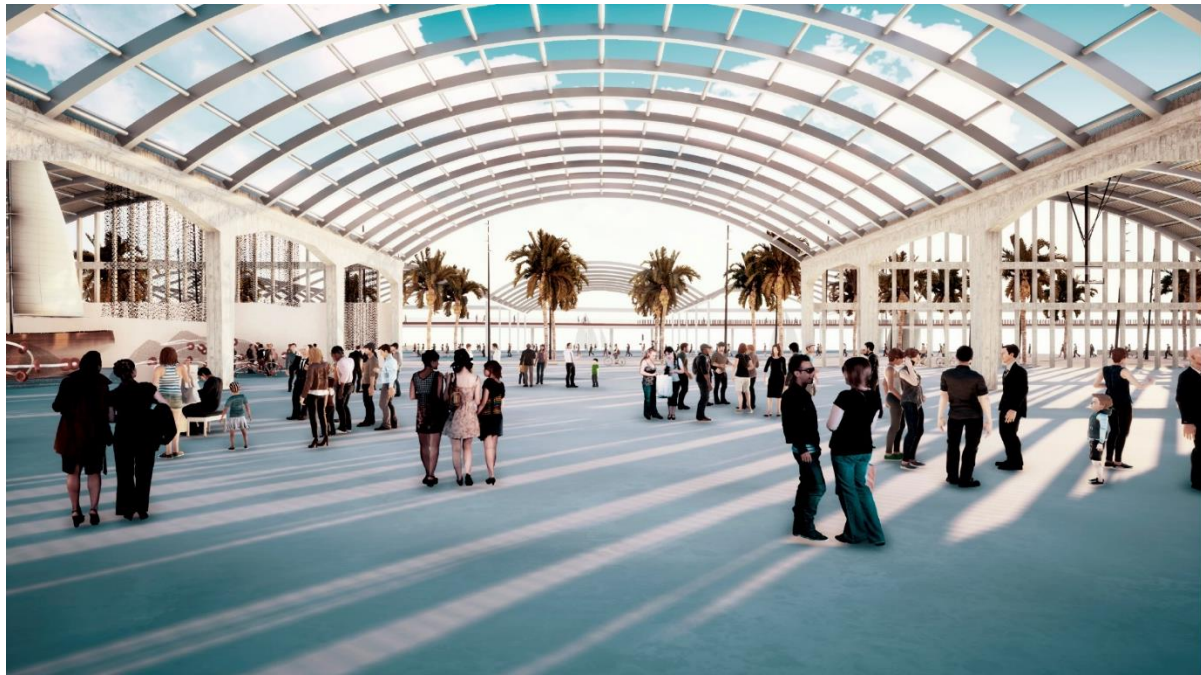
SAPS? ESTIC
MOLT FELIÇ DE SER
A BARCELONA!

MOLL DE SANT BERTRAN

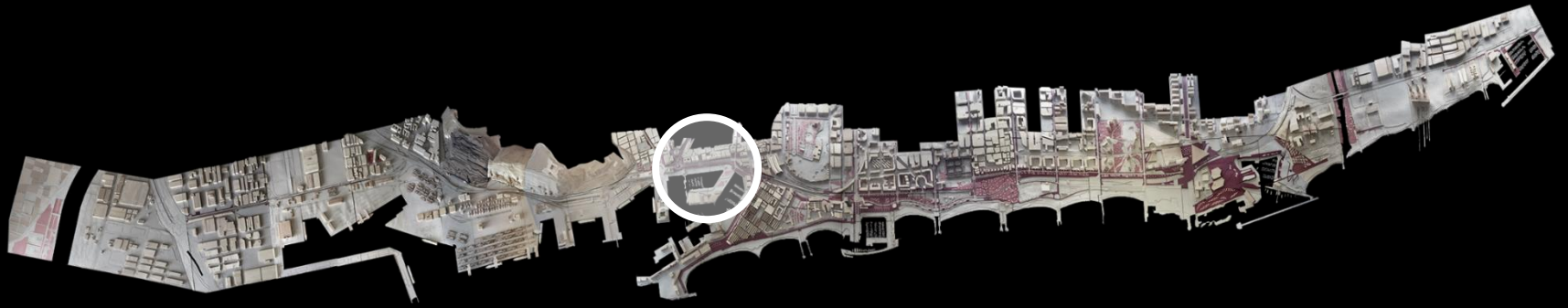


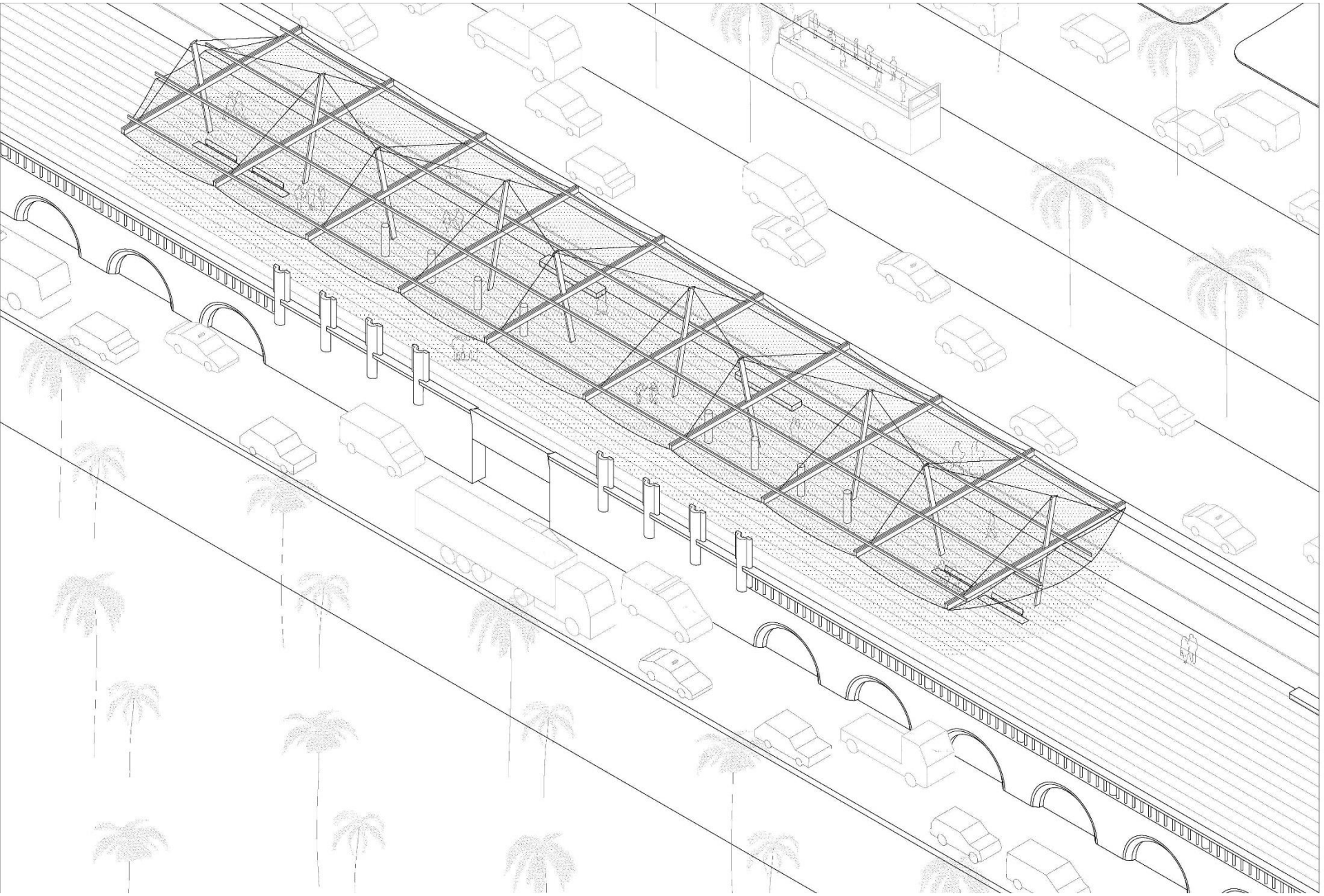


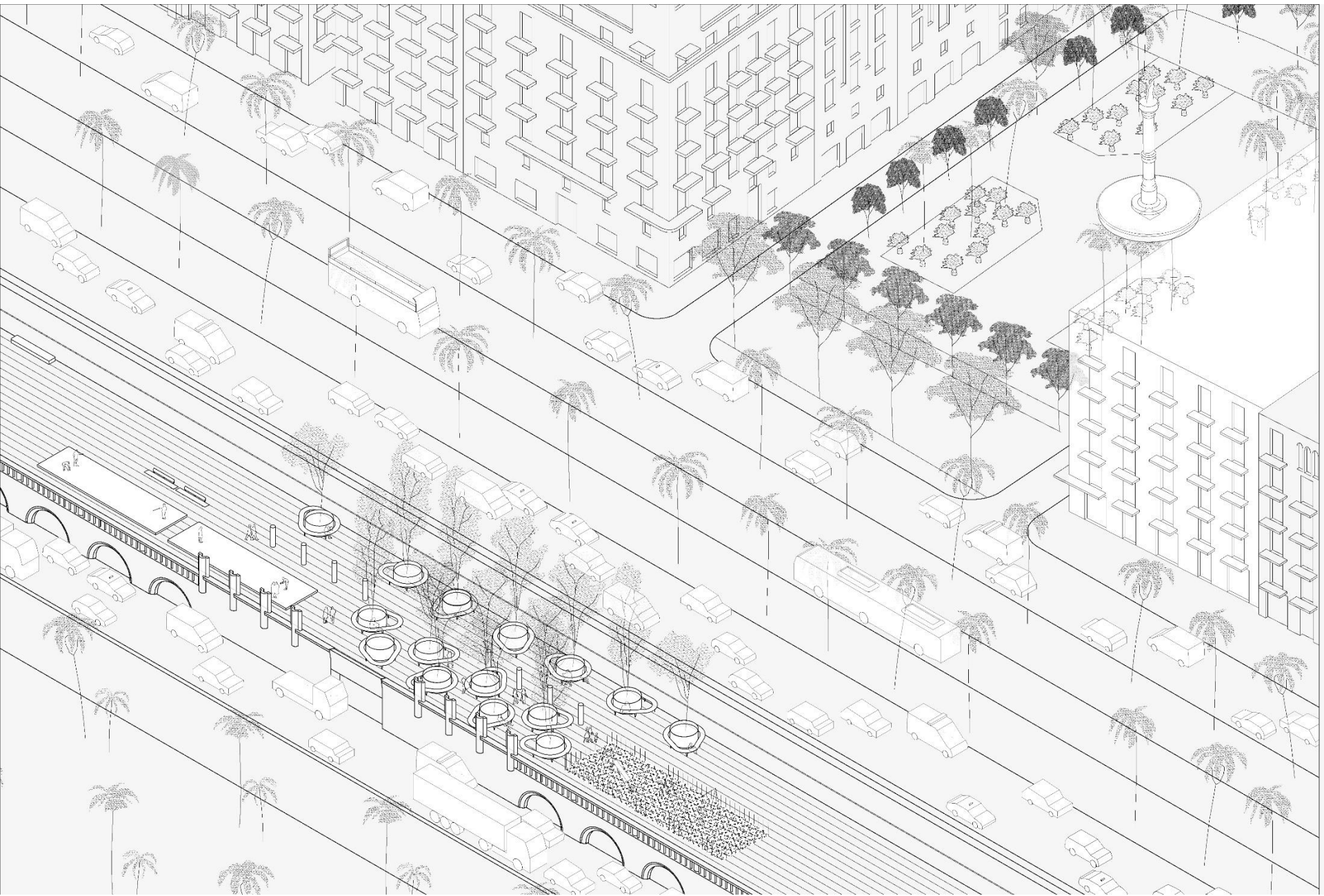
Proposta



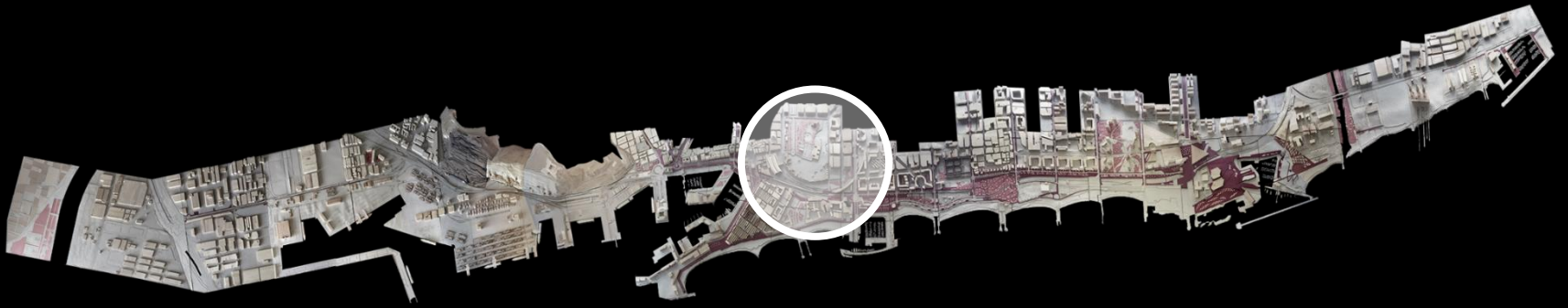
MOLL DE LA FUSTA

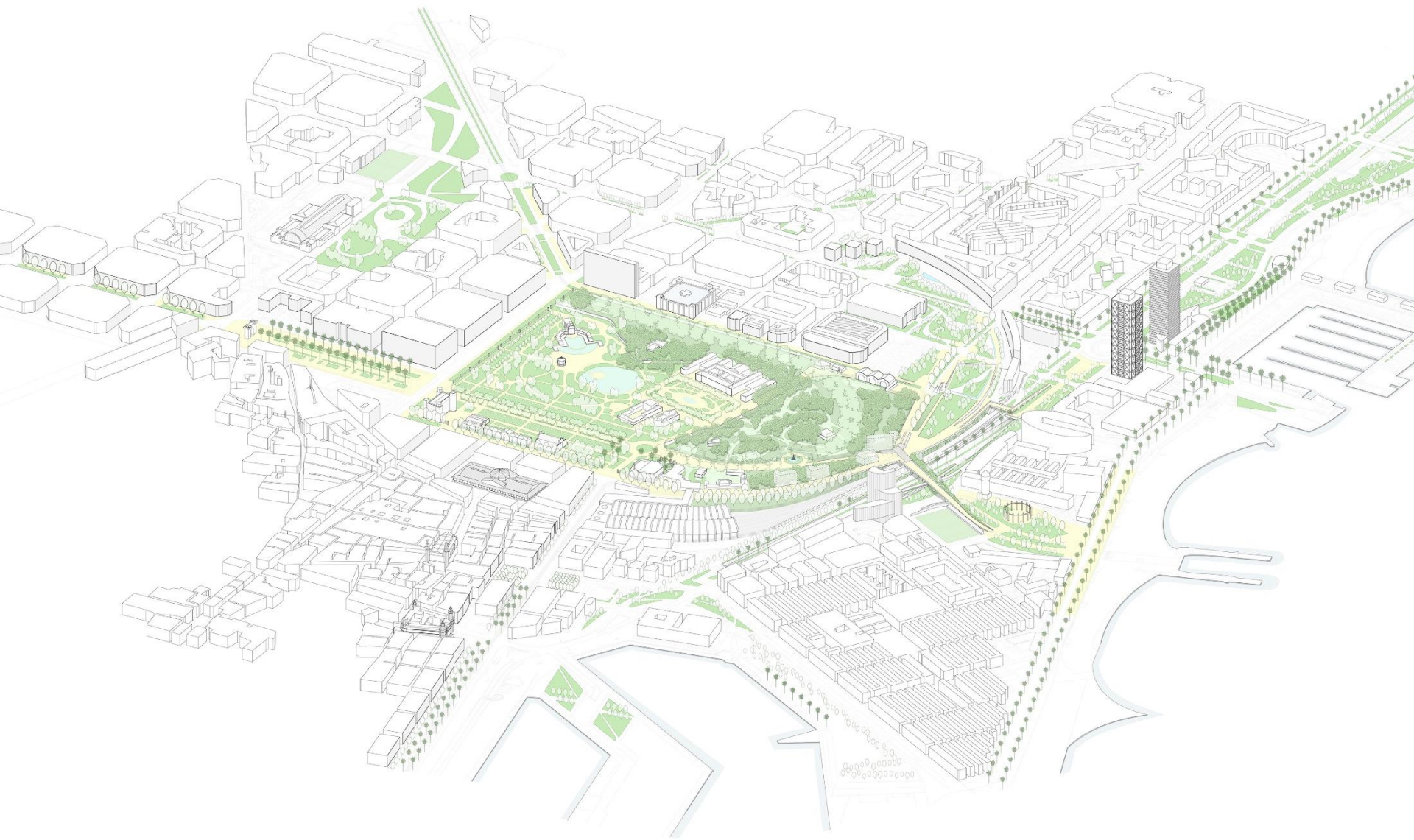






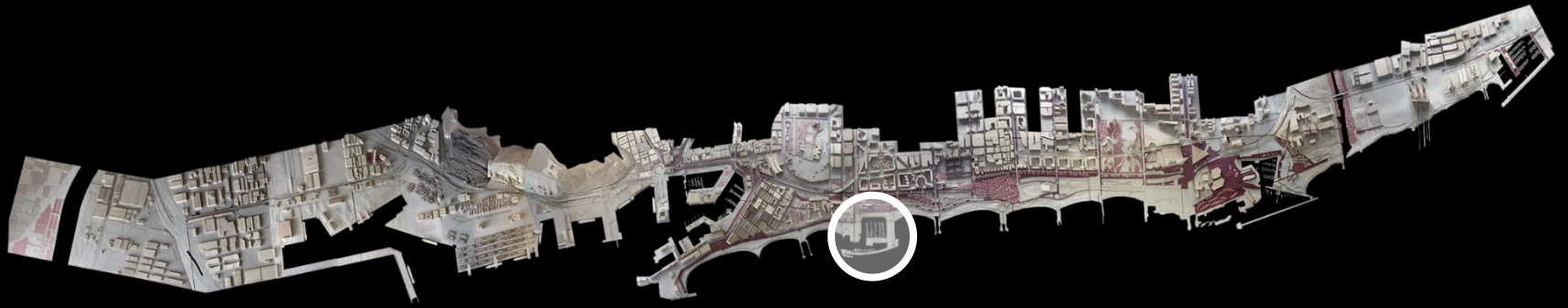
CIUTADELLA







PORT OLÍMPIC



MÉS ESPAI PÚBLIC PER A USOS CIUTADANS, MÉS PERMEABILITAT, MÉS CONNECTIVITAT
MÉS ECONOMIA BLAVA, MÉS ESPORT, MÉS SEGURETAT I EFICIÈNCIA

MÉS PERMEABILITAT

2 Eixos principals de connexió ciutat -litoral

MÉS CONNECTIVITAT

2 Noves connexions passeig platja-port



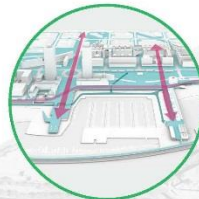
Eix Marina i Moll Mestral

- * Reprogramació dels usos
- * Remodelació de l'espai públic
- * Millora de la connectivitat entre nivells



Reordenació de Feix Marina

- * Desviament del trànsit de vehicles
- * Unificació, continuïtat i actualització de l'espai públic
- * Reordenació de les connexions entre nivells



- * Eix Marina
- * Eix Vila Olímpica-Moll Gregal mitjançant el Parc del Port Olímpic



* Moll Marina



* Moll Gregal

MÉS ESPAI PÚBLIC PER A USOS CIUTADANS



Espai públic cota port

- * Reordenació de l'aparcament
- * Reordenació de les terrasses
- * Remodelació de l'espai públic
- * Millora de la connectivitat entre nivells

CENTRE D'INTERPRETACIÓ DEL MAR



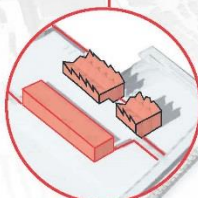
MÉS ECONOMIA BLAVA

Moll Mestral
Reprogramació dels usos: substitució per usos náutics

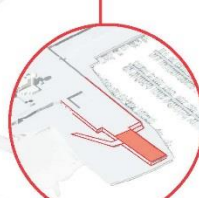


MÉS ESPORT

Ampliació del Centre de Vela



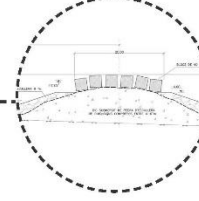
Nou Centre Municipal d'Esports Nàutics



Reordenació de les connexions entre nivells
Activació de l'espai públic

MÉS SEGURETAT I EFICIÈNCIA

Millora i actualització de les infraestructures portuàries



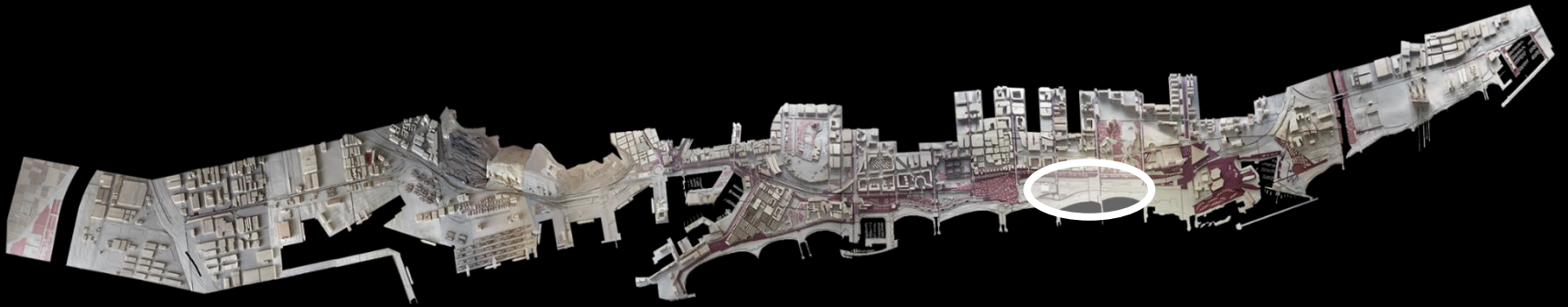




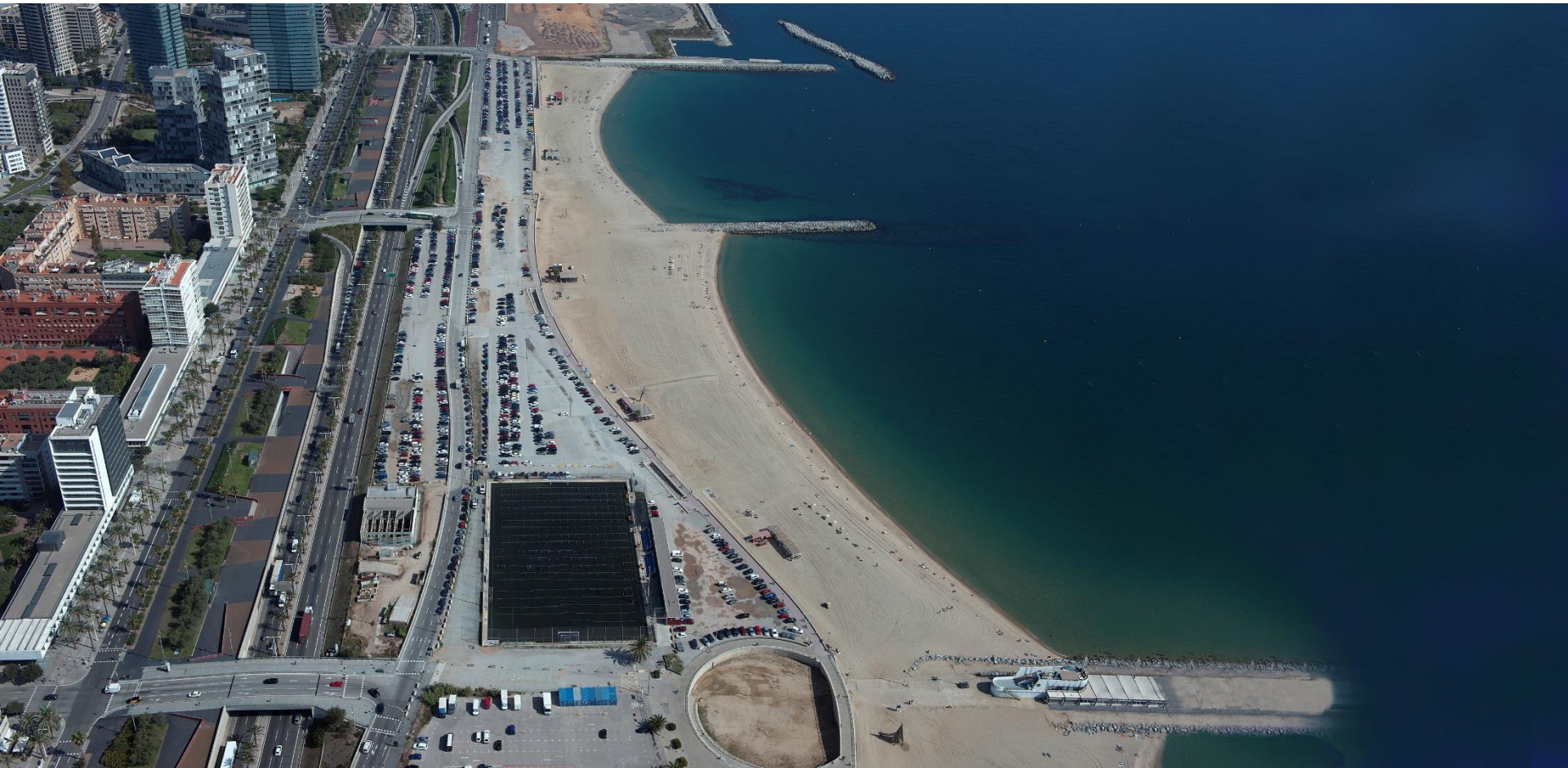




PASSEIG LITORAL

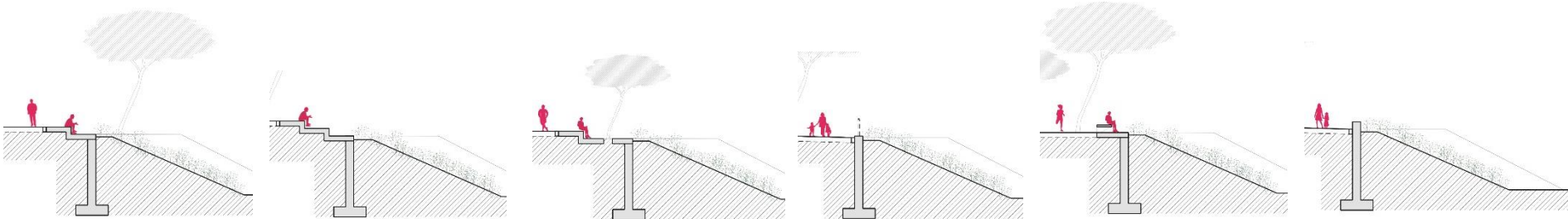
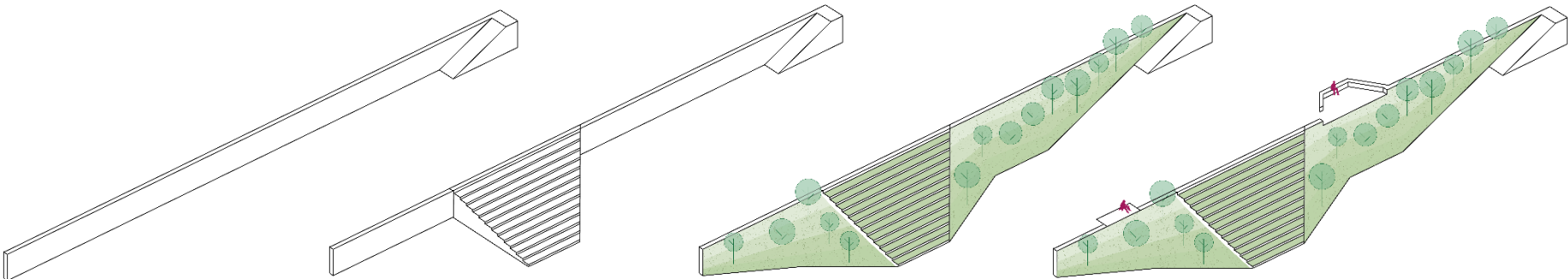
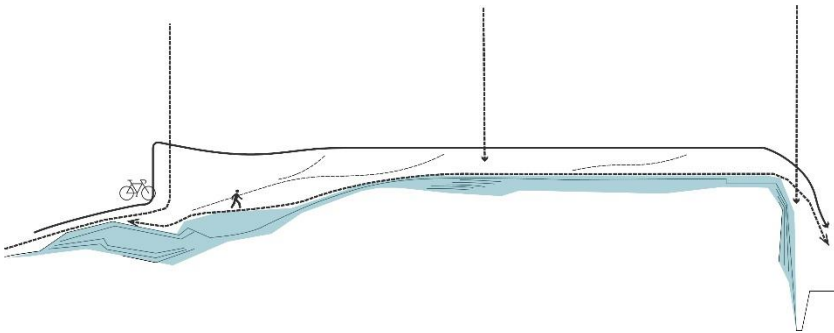


LITORAL BESÒS

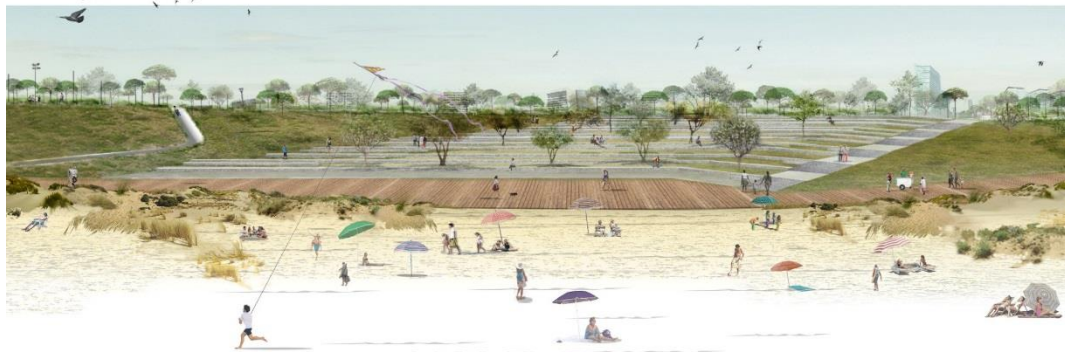
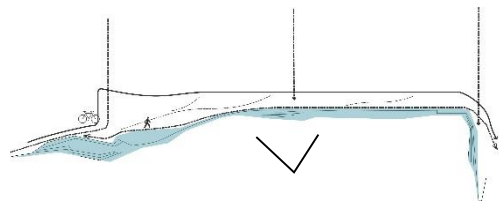




EI MUR

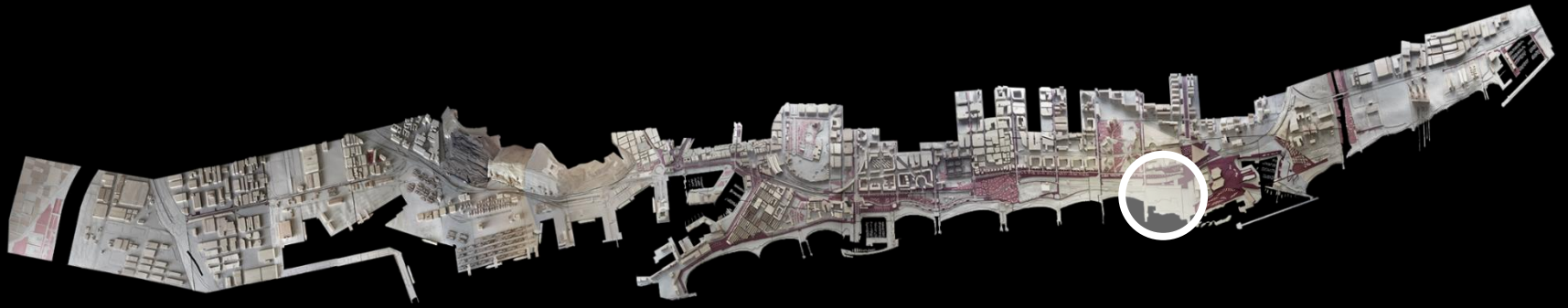


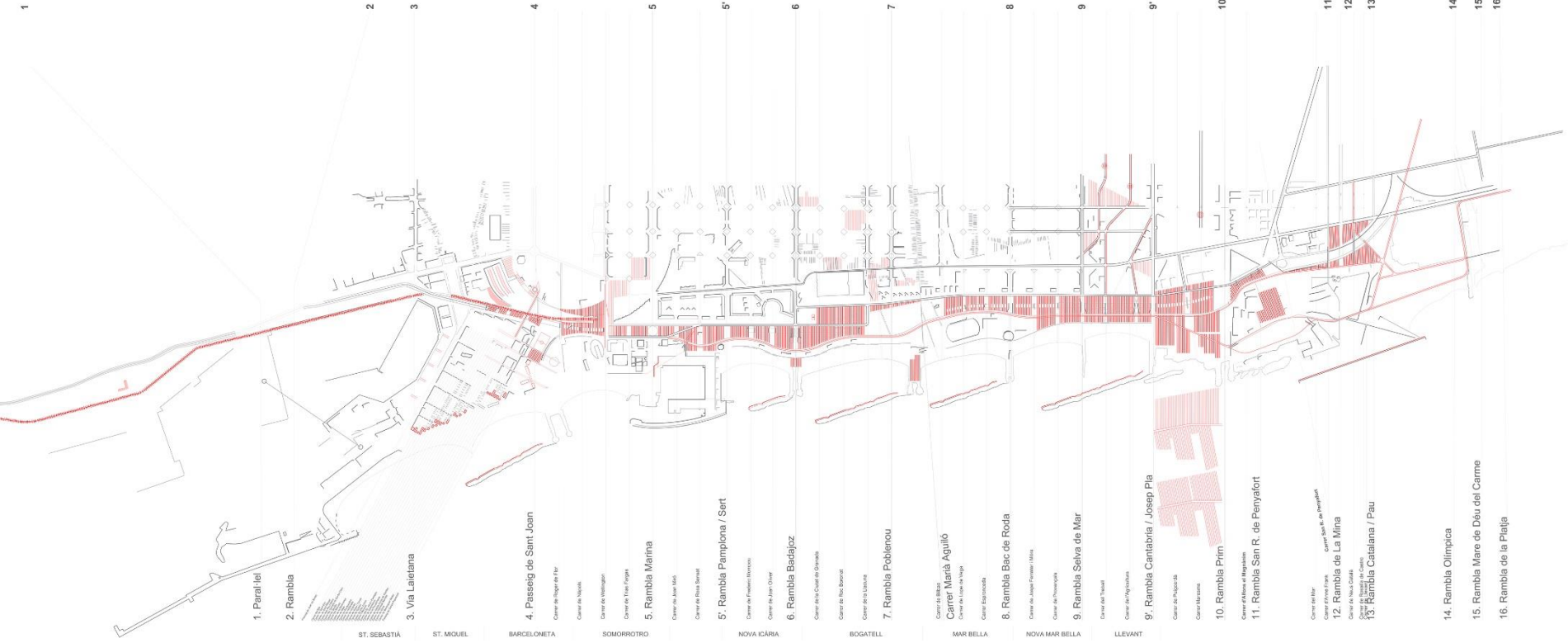
**BAIXADA A
LA PLATJA
C/ SELVA DE
MAR**





PLATAFORMA ZOO





1. Paral·lel

2. Rambles

3. Via Laietana
ST. SEBASTIÀ

ST. MIGUEL

4. Passeig de Sant Joan
BARCELONETA

Centre de Roger de Flor
Centre de Navàs

SOMORROTRO

5. Rambles Maríma
Centre de Tria Fargas
Centre de Joan Valls
Centre de Riera Sureda

5'. Rambles Pamplona / Sert
Centre de Francesc Miralles
Centre de Jover Oriol

NOVA ICÀRIA

6. Rambles Boudajoz
Centre de Cristòfol de Gombau
Centre de Ric Bonafant

BOGATELL

7. Rambles Poblenou
Centre de Miquel
Centre de Marià Aguiló
Centre de Lluís de Villegas

MAR BELLA

8. Rambles Bac de Roda
Centre de Joan Francesc Muga

NOVA MAR BELLA

9. Rambles Selva de Mar
Centre de Puig
Centre de Tàrradellas

LLEVANT

9'. Rambles Cantabria / Josep Pla
Centre de Puig
Centre de Miralles

NOVA MAR BELLA

10. Rambles Prim
Centre d'Alfons i Marguerita

NOVA MAR BELLA

11. Rambles San R. de Penyalfort
Centre de Mar
Centre d'Enric Forns
Centre de Sant Joan de Penyalfort

NOVA MAR BELLA

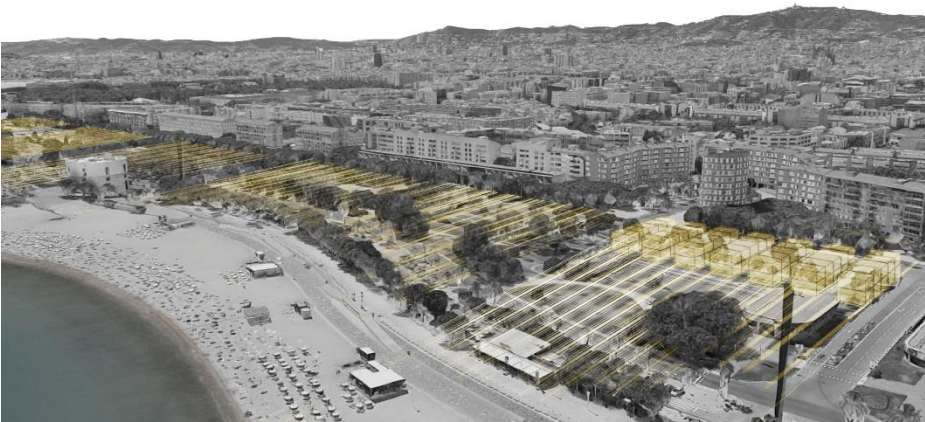
12. Rambles de La Mina
Centre de Nouca Casals
Centre de Sant Joan de Penyalfort

NOVA MAR BELLA

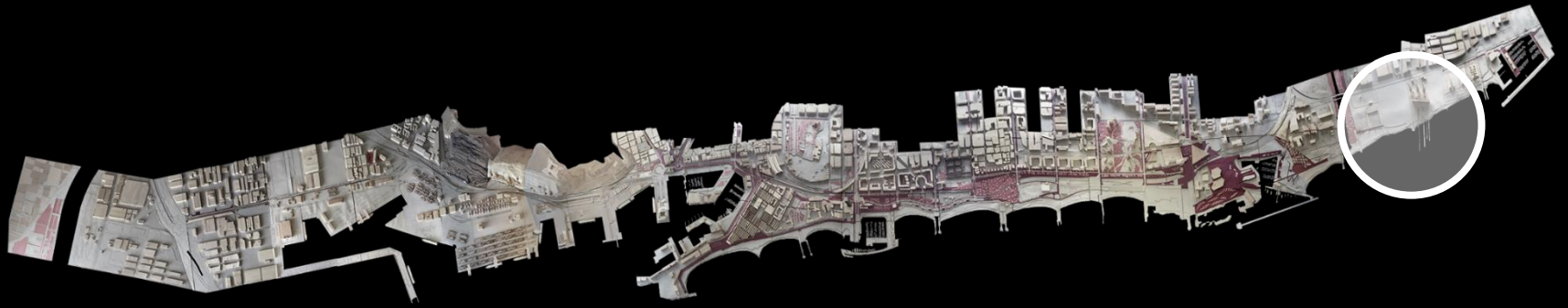
13. Rambles Catalana / Pau
Centre de Nouca Casals
Centre de Sant Joan de Penyalfort

NOVA MAR BELLA

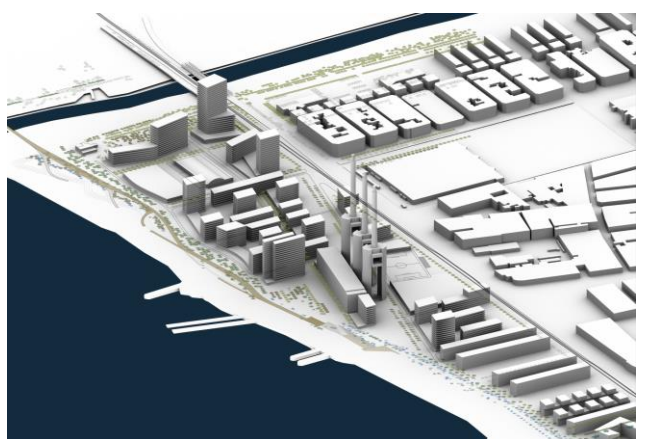
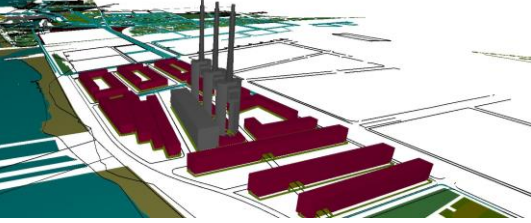
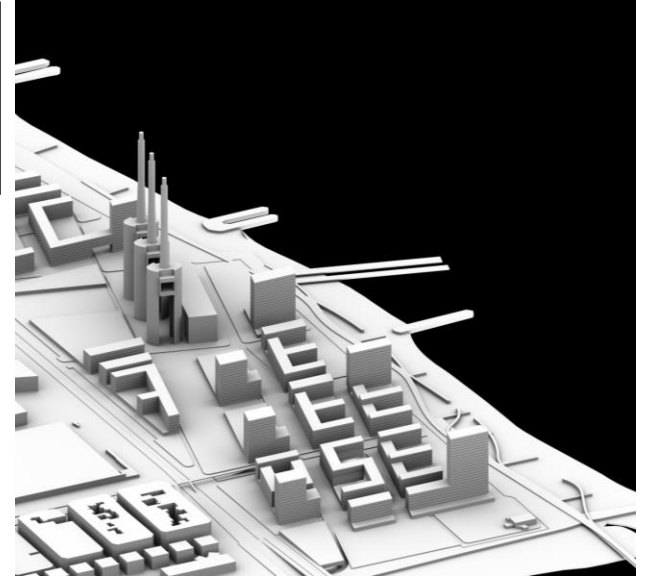
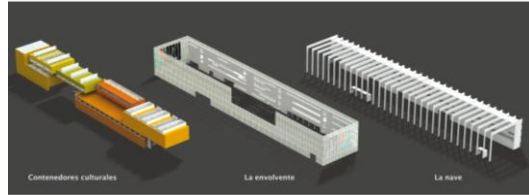
14. Rambles Olímpica
15. Rambles Mare de Déu del Carme
16. Rambles de la Platja

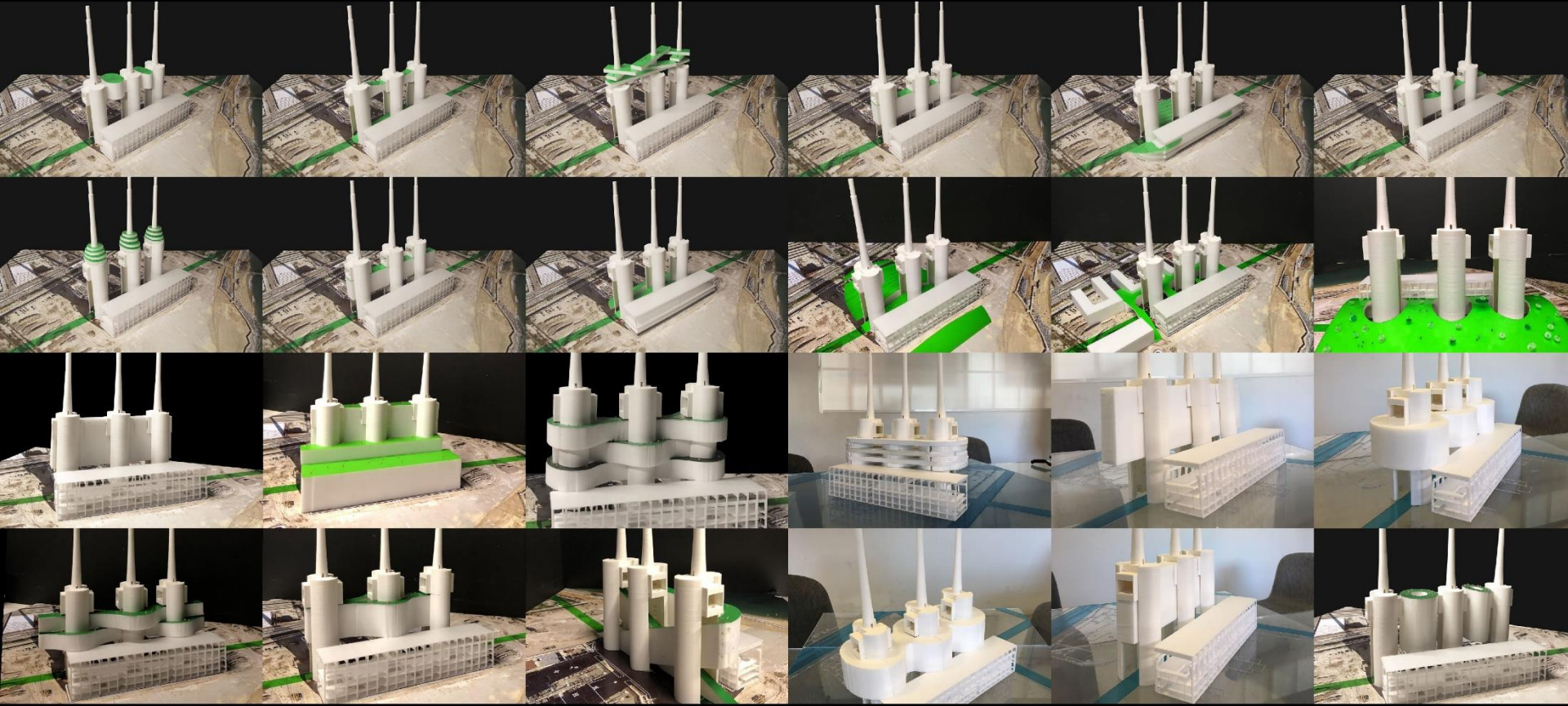


3 XEMENEIES





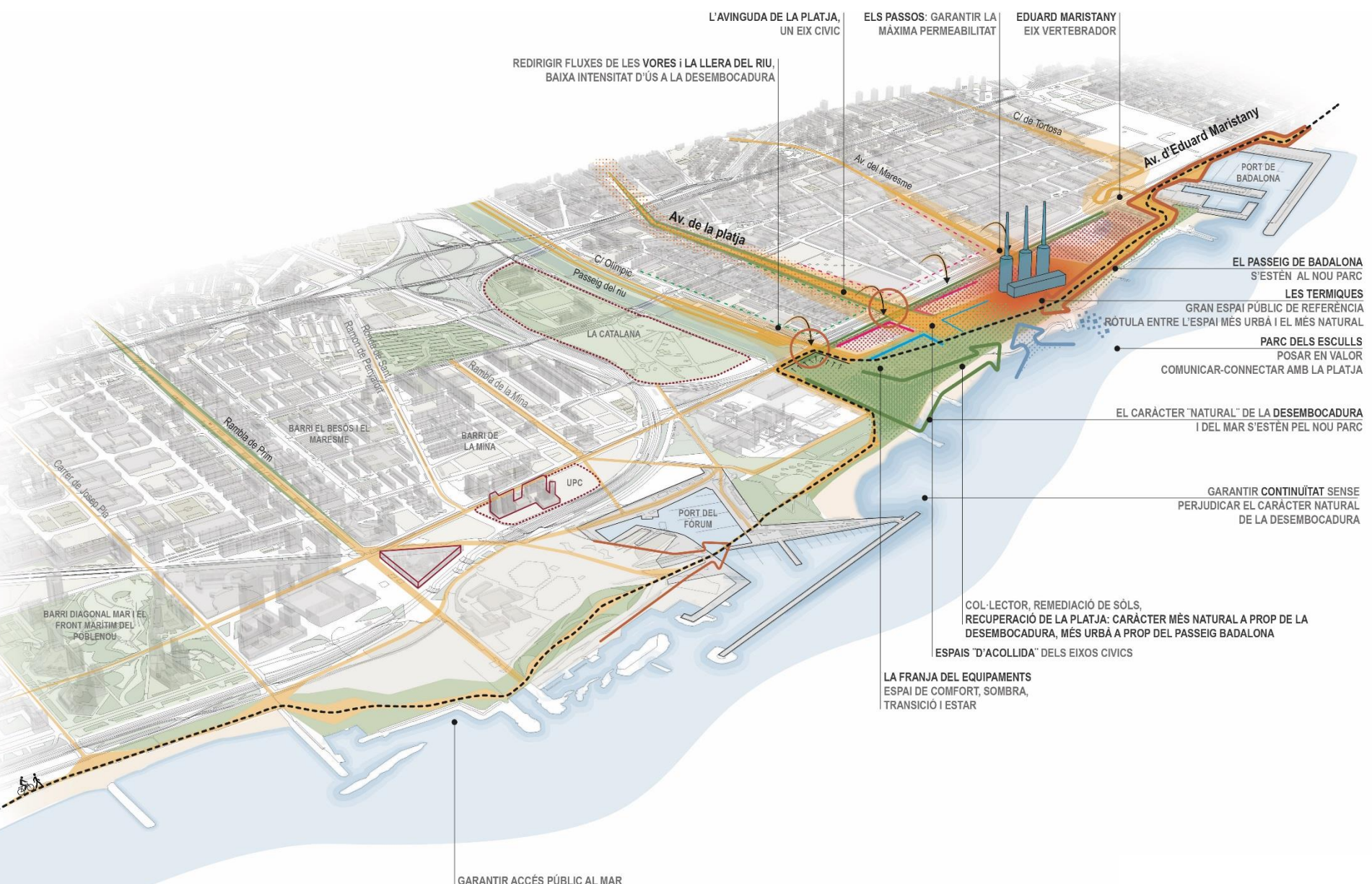




CONCEPT STUDIES







L'AVINGUDA DE LA PLATJA,
UN EIX CIVIC

ELS PASSOS: GARANTIR LA
MÀXIMA PERMEABILITAT

EDUARD MARISTANY
EIX VERTEBRADOR

REDIRIGIR FLUXES DE LES VORES I LA LLERA DEL RIU,
BAIXA INTENSITAT D'ÚS A LA DESEMBOCADURA

EL PASSEIG DE BADALONA
S'ESTÉN AL NOU PARC

LES TERMÍQUES
GRAN ESPAI PÚBLIC DE REFERÈNCIA
RÒTULA ENTRE L'ESPAI MÉS URBÀ I EL MÉS NATURAL

PARC DELS ESCULLS
POSAR EN VALOR
COMUNICAR-CONNECTAR AMB LA PLATJA

EL CARÀCTER "NATURAL" DE LA DESEMBOCADURA
I DEL MAR S'ESTÉN PEL NOU PARC

GARANTIR CONTINUITAT SENSE
PERJUDICAR EL CARÀCTER NATURAL
DE LA DESEMBOCADURA

COL·LECTOR, REMEDIACIÓ DE SÒLS,
RECUPERACIÓ DE LA PLATJA: CARÀCTER MÉS NATURAL A PROP DE LA
DESEMBOCADURA, MÉS URBÀ A PROP DEL PASSEIG BADALONA

ESPAIS "D'ACOLLIDA" DELS EIXOS CIVICS

LA FRANJA DEL EQUIPAMENTS
ESPAI DE COMFORT, SOMBRA,
TRANSICIÓ I ESTAR

GARANTIR ACCÉS PÚBLIC AL MAR

BARRI DIAGONAL MAR I EL
FRONT MARÍTIM DEL
POBLENOS

BARRI EL BESÓS I EL
MARESMÈ

BARRI DE
LA MINA

UPC

PORT DEL
FÒRUM

PORT DE
BADALONA

Av. de la platja

Passeig del riu

Rambles de la Mina

Rambles de Pim

Carrer de Josep Pla

Av. del Maresme

C/ de Tortosa

Av. d'Eduard Maristany

Rambles de Sant
Pau de Caparron

LA CATALANA





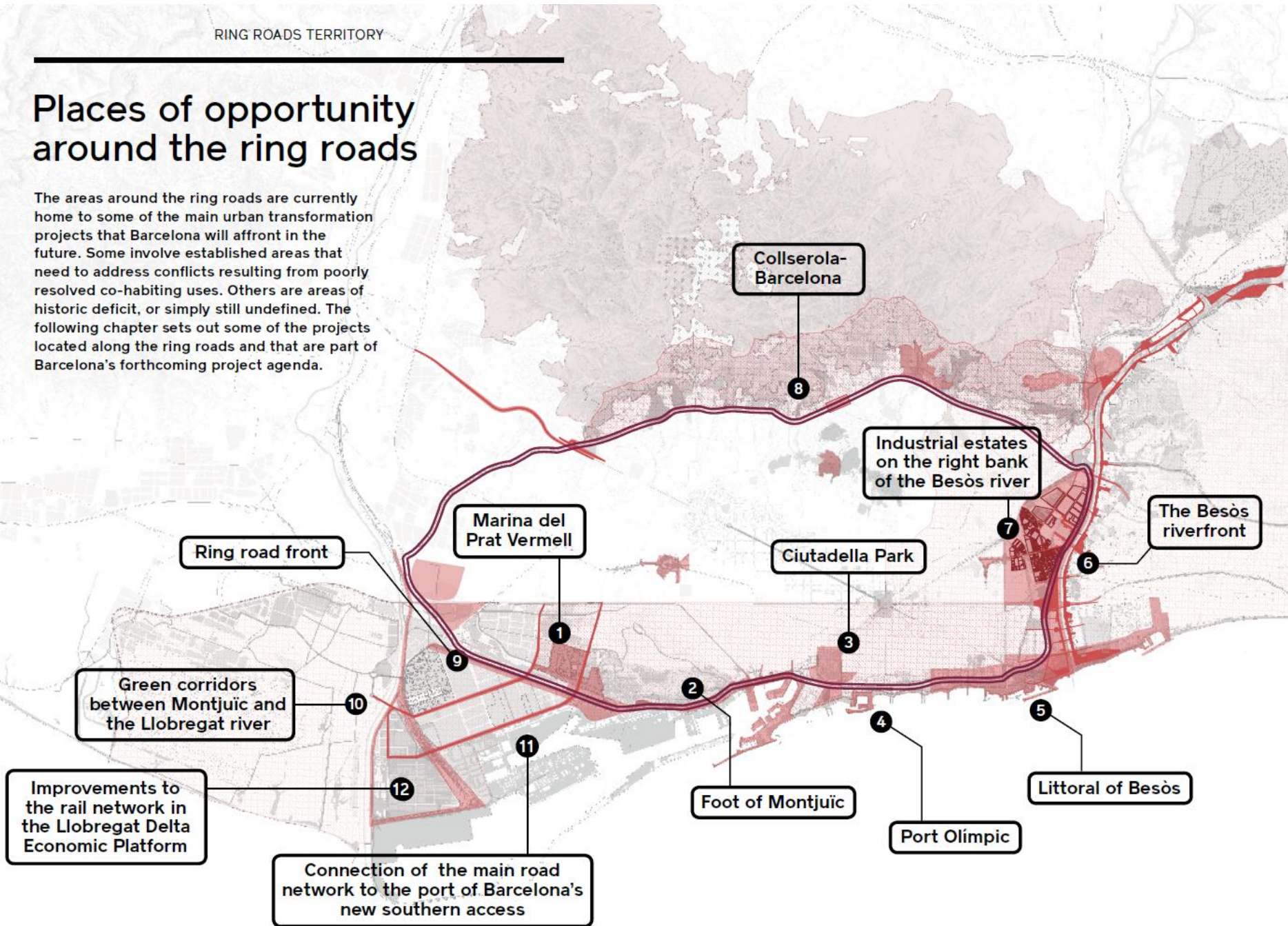


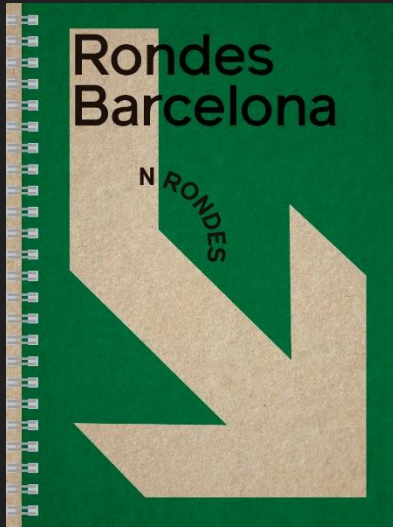
ECONOMIA

RESILIÈNCIA

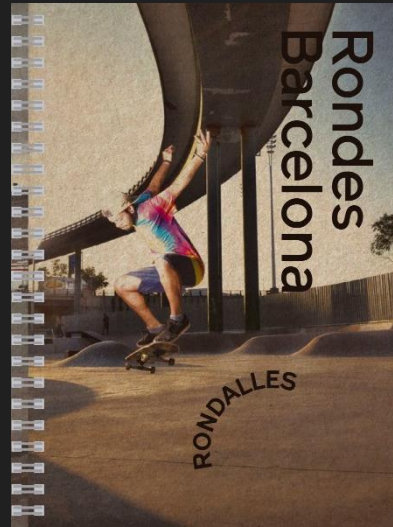
Places of opportunity around the ring roads

The areas around the ring roads are currently home to some of the main urban transformation projects that Barcelona will affront in the future. Some involve established areas that need to address conflicts resulting from poorly resolved co-habiting uses. Others are areas of historic deficit, or simply still undefined. The following chapter sets out some of the projects located along the ring roads and that are part of Barcelona's forthcoming project agenda.

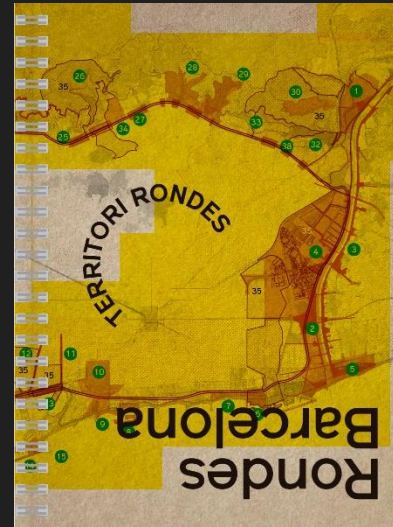




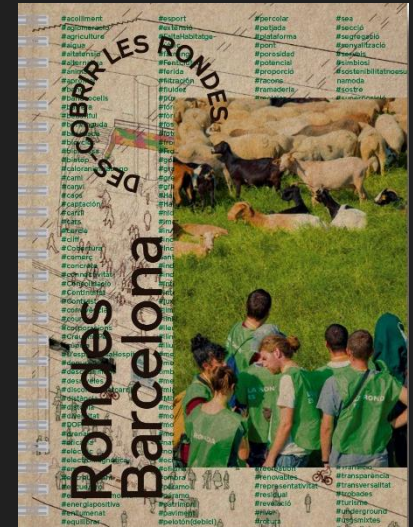
N-RONDES



RONDALLES



TERRITORI RONDES



DES-COBRR LES RONDES

RONDES BARCELONA

8 STATEMENTS

THE RING ROADS
CONNECT



THE RING ROADS
DISTRIBUTE



THE RING ROADS
CHANNEL



THE RING ROADS
COHABIT



THE RING ROADS
POLLUTE



THE RING ROADS
LIMIT



THE RING ROADS
EVOLVE



THE RING ROADS
LINK



THE RING ROADS CONNECT

STATEMENT 1 / The ring roads connect the city of Barcelona to its metropolitan area and region

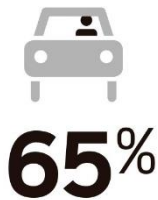
Each day some **760,000** vehicles circulate around Barcelona's ring roads.

The majority of these vehicles, have as an origin or destination the city of Barcelona.

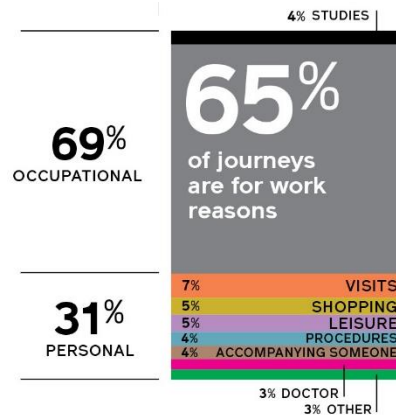
They also channel the internal traffic of the ring roads territory and the corresponding transitory traffic.



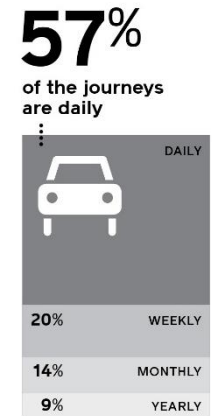
Three in every four drivers are men.



of the vehicles have just one occupant.



Reason for journey.



Frequency of journeys.



THE RING ROADS DISTRIBUTE

STATEMENT 2 / The ring roads distribute more than half of the vehicles that enter Barcelona daily.

The construction of the ring roads must be understood as a phase of the evolution of the mobility model of the city of Barcelona.

Of the 536,000 vehicles entering the city daily via the main access routes, 60% are now distributed along the ring roads in such a way that only 40% go straight to the centre via the city's main

The ring roads also play an important role in the internal traffic of the city, as they coordinate journeys between the neighbourhoods located around the infrastructure. It is precisely this territory which is less accessible via public transport, mainly in terms of metropolitan and regional connections.

Evolution of the road model in the city of Barcelona



1960



1980



1990



THE RING ROADS CHANNEL

STATEMENT 3 / The ring roads are a high intensity traffic route pushed to the limit of its capacity.

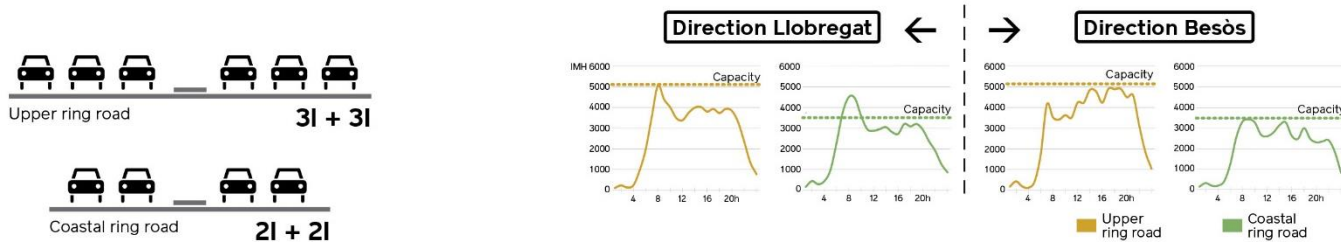
The ring roads are a high-capacity road infrastructure not only due to the number of lanes they have and how wide they are, wider than the urban streets, but also due to their layout which is completed separate from the urban fabric.

The ring roads, however, are not motorways. After the final set-up of its layout received complaints from its neighbours, the integration of the road into the pre-existing urban fabric was prioritised.

Therefore, in terms of capacity, intensity, speed, and accident rate, the ring roads behave like a hybrid between a high-capacity road and an urban street.

Excessive demand during rush hours generates congestion which is worsened by the common presence of traffic incidences.

The lack of hard shoulders along a large stretch of the route reduces the ability to react efficiently to these alterations.



Traffic intensity throughout one business day



THE RING ROADS COHABIT

STATEMENT 4 / The ring roads are a live-in space

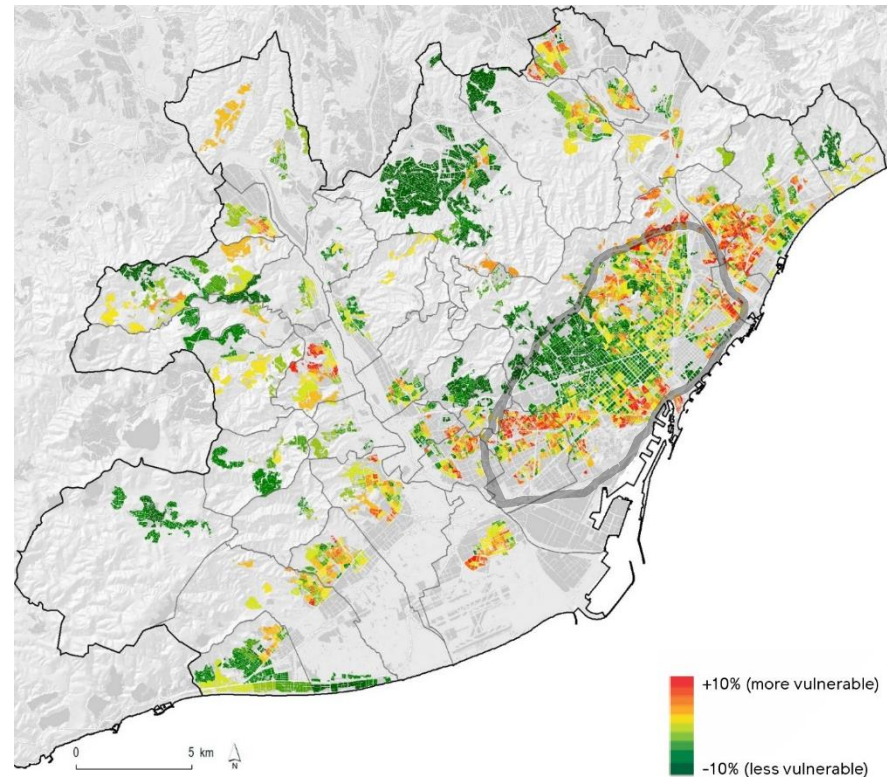
Nearly 310,000 people live in the territory around the ring roads. The areas around the upper ring road are the most inhabited, with 60% of the population.

The people living in the ring roads territory represent different and even polarized socio-economic, socio-demographic, work, and residential characteristics.

There are neighbourhoods with the highest purchasing power, but also the lowest in the Barcelona Metropolitan Area.

In some of these more vulnerable neighbourhoods, mainly those in the Collserola mountain, the ring roads are a part of the daily lives of the residents.

15 low or very low income neighbourhoods are passed through by the ring roads



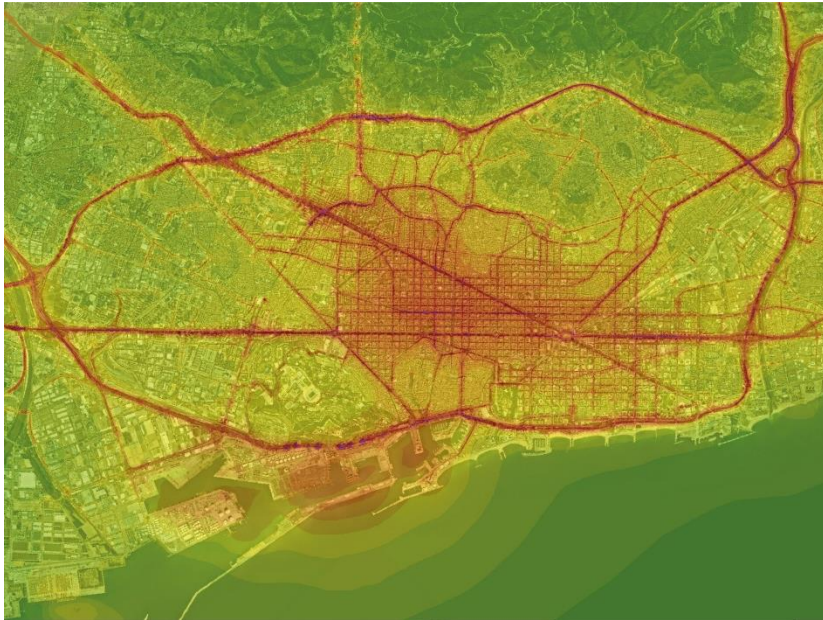


THE RING ROADS POLLUTE

STATEMENT 5 / The ring roads concentrate pollutants and noise

One of the main environmental challenges is to improve air and acoustic quality. What role do the ring roads play in this situation?

On the one hand, the ring roads are emitting air pollutants and high levels of noise, but on the other hand, their presence reduces these impacts on the centre of the city, where much of the population is concentrated.



Map of NO2 immissions, 2013



Map of PM10 immissions, 2013



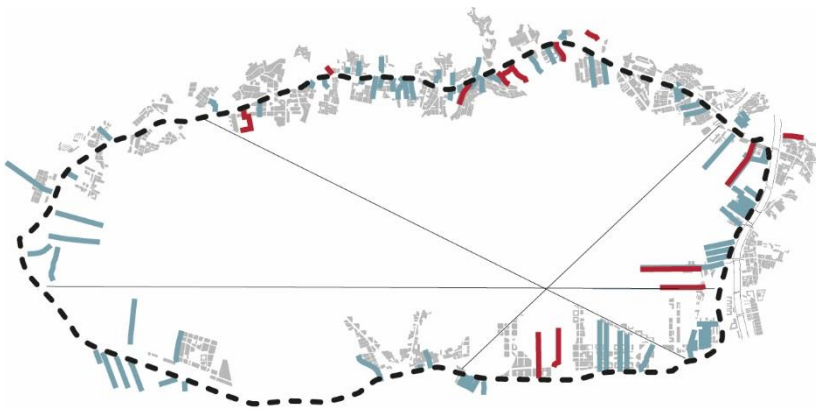
THE RING ROADS LIMIT

STATEMENT 6 / The ring roads limit our relationship with the environment

The barrier effect is one of the most tangible effects caused by the ring roads in the territory.

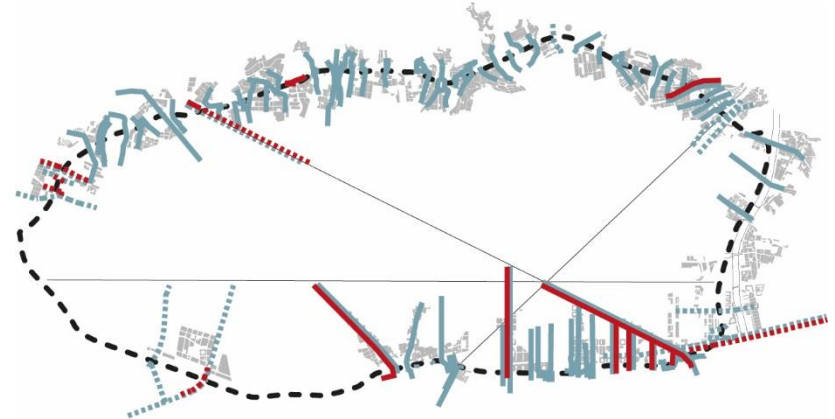
The ring roads also represent the appearance of a boundary between the urban and geographic features of the area. However, have great potential to be a link between open spaces. All forty of the city parks located around the ring roads

Represent an opportunity to create a green, supra-municipal infrastructure.



83  13  98 

Streets cut off by the ring roads



89  15  84 

Streets which cross the ring roads



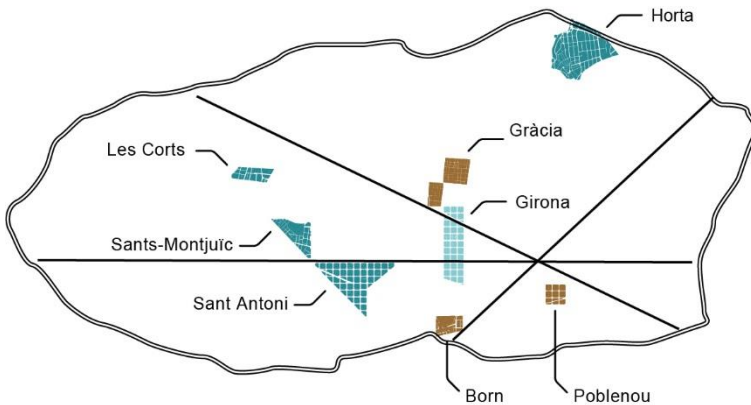
THE RING ROADS EVOLVE

STATEMENT 7 / The ring roads will have a key role in the mobility of the future

The current reality in terms of mobility is still characterised by a strong dependence on private cars.

The desire of the different public administrations is to reach a more sustainable mobility model, in which the increased use of public transport and non-motorised modes of transport.

This paradigm shift implies a reflection on what role the road system will have within the context of the new paradigms of mobility, and in this case, about the future of the ring roads as a key element in the road network in the city and the surrounding territory.



The superblocks of Barcelona

REDUCTION OF THE IMPACT ON CAR USE		REDUCTION OF CAR USE				
NO CHANGES IN MOBILITY	WITH CHANGES IN MOBILITY	WITH MANAGEMENT AND OFFER MEASURES			WITH TAX MEASURES	
1	2	3	4	5	6	7
Technical and technological measures	Impact on traffic	Transfer to PT or to NM modes	Improved management of use	Difficulties in circulation	Parking	Pay to circulate
Less-polluting vehicles	Speed reduction in urban areas (30 zone)	Improvement of the bus network	Car-sharing	Car-free neighbourhoods	Green residents parking area	Congestion Fees
Sound-reducing pavements	Speed reduction on access roads	Implementation of 'superblocks'	Carpooling	Reducing road capacity	Blue restricted parking area	
Sound screens		Development of the network of bike lanes	HOV Lanes	Appeasement of traffic	Tax increase	
Electric vehicle			Improved management of use in loading and unloading	Low emission areas:		
Covers			Company mobility plan	Metropolitan LEA		
				MAB Urban Protected Air Areas		
				Municipal ULEA		
				Ring road interior area		

Possible strategies to reduce the impact and use of cars



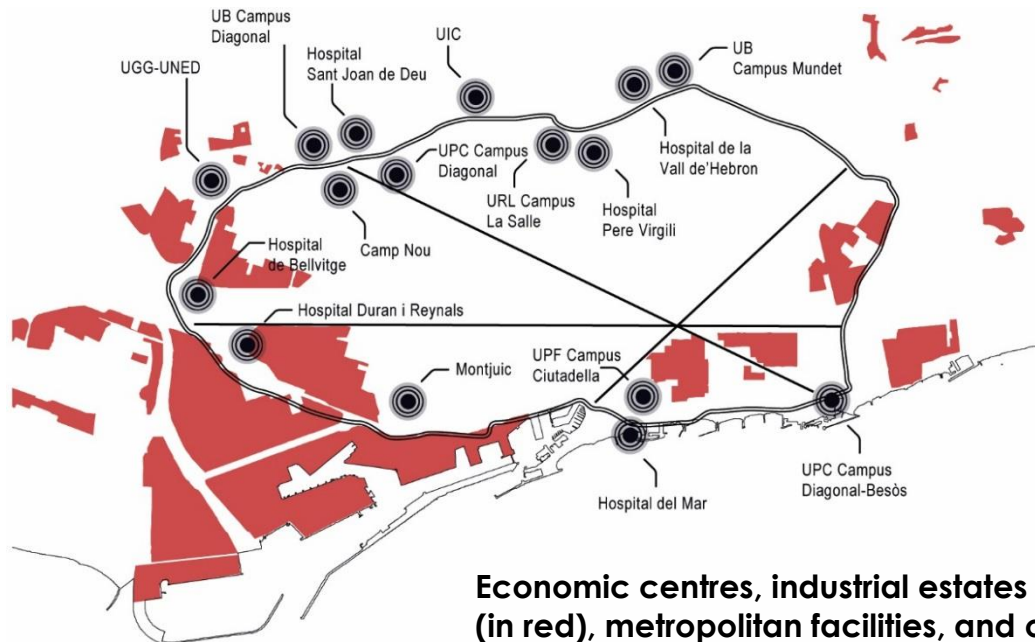
THE RING ROADS LINK

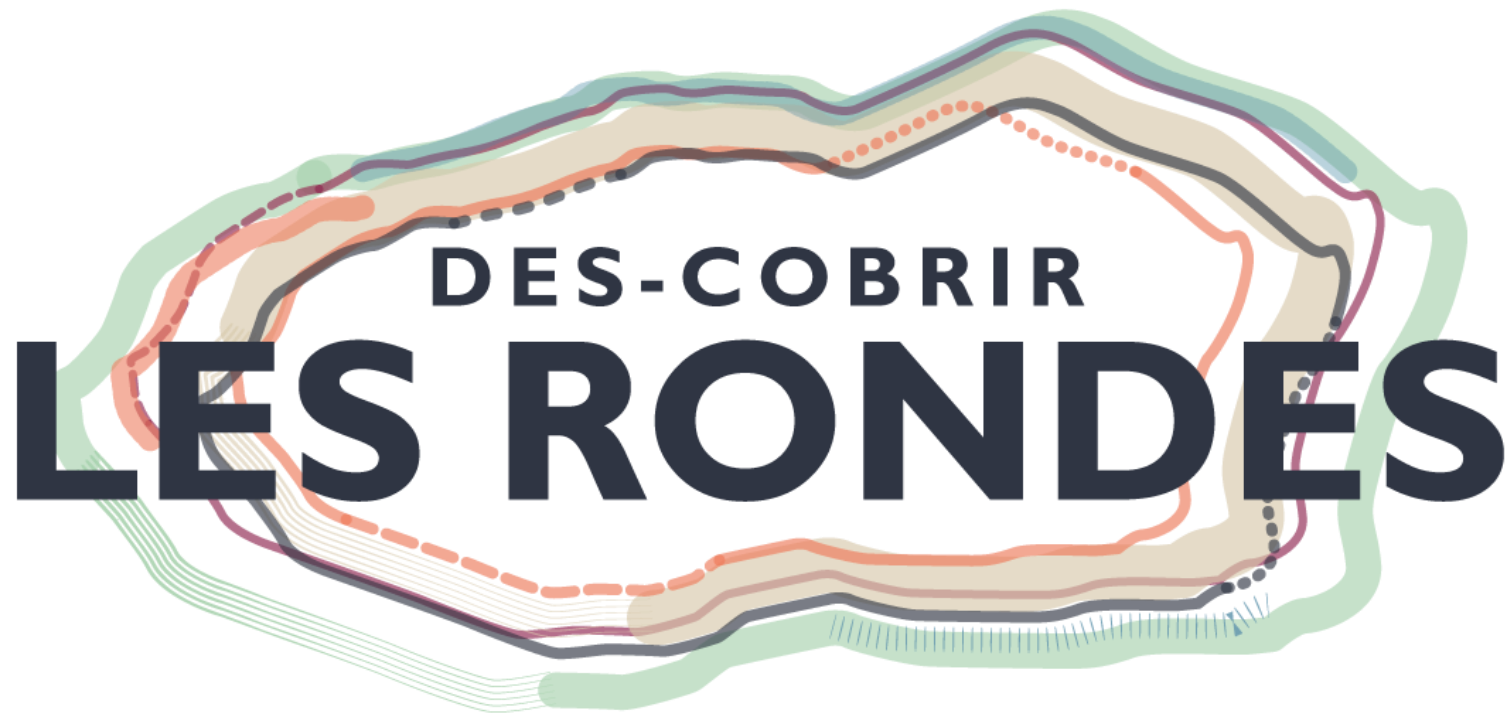
STATEMENT 8 / The ring roads link new centres and new peripheries

The creation of this infrastructure and its consolidation ended up causing a double effect:

- Limit or border between the central city and the rest of the urban continuum of Barcelona was created
- Larger Barcelona within a scope defined by the ring roads to grow.

Today, the ring roads link some of the main economic centres in the metropolitan and regional areas, connecting the metropolis with most of the large healthcare, university and sports centres in the city.



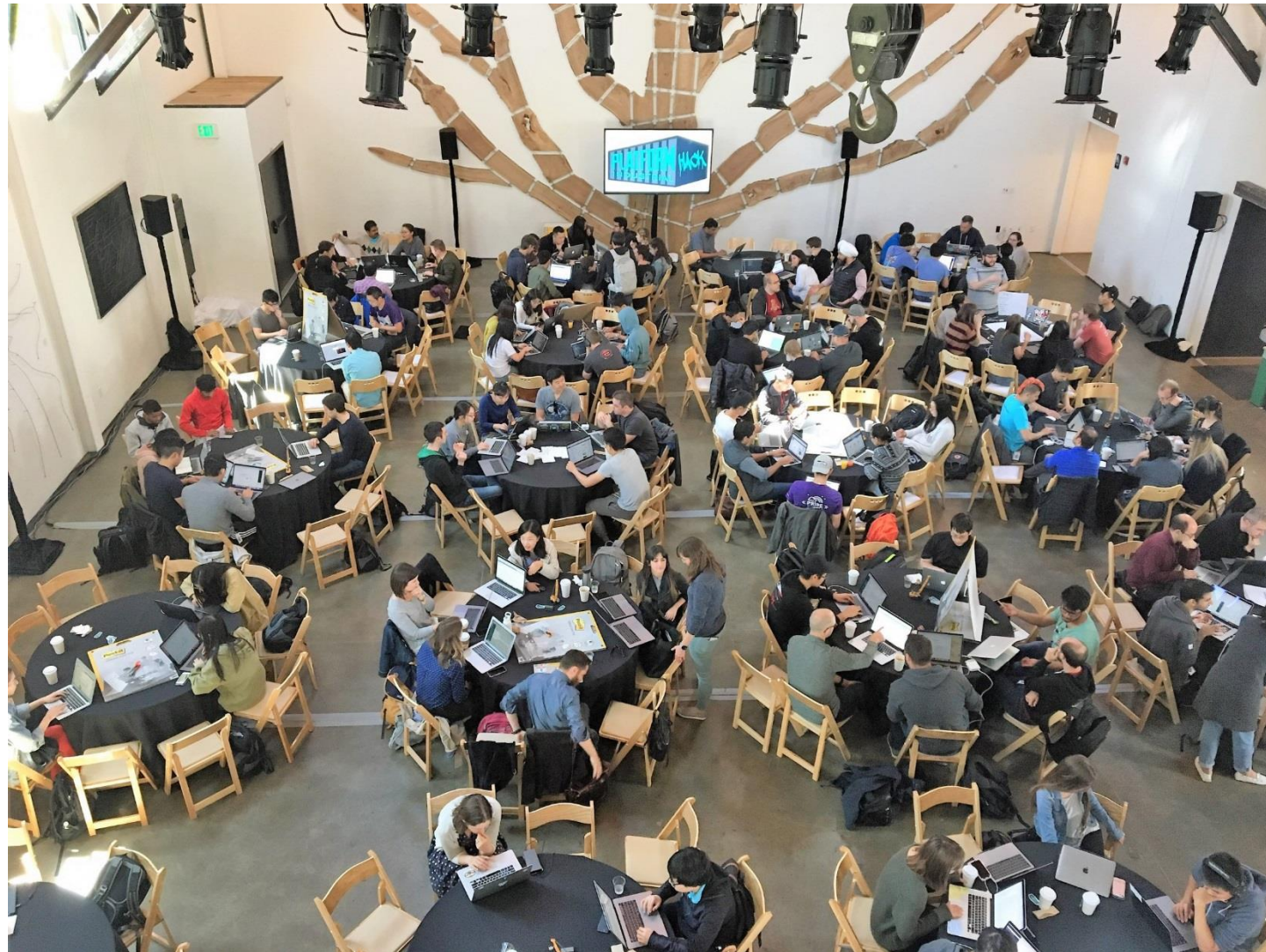


DES-COBRIR

LES RONDES

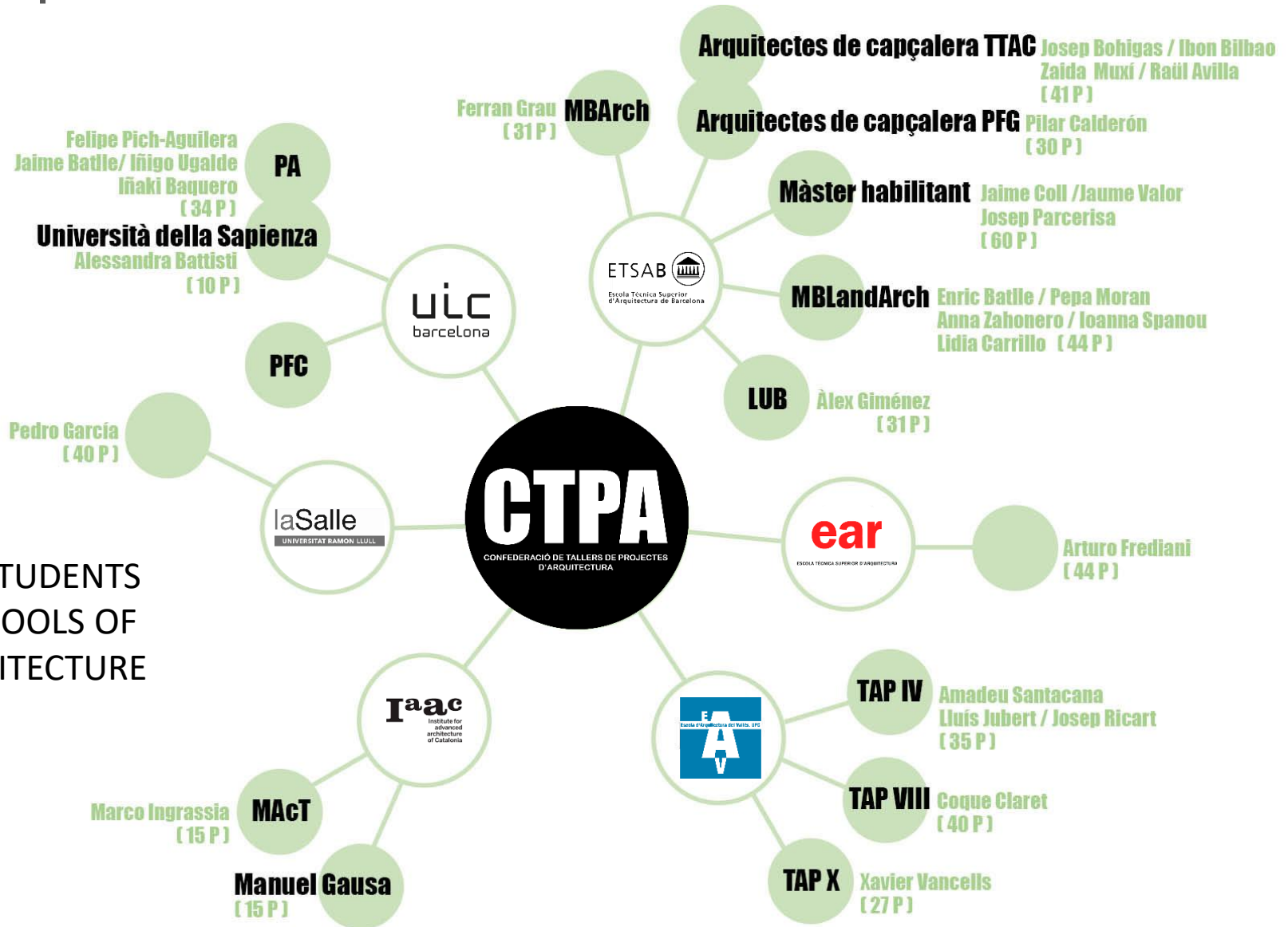
A Hackathon

People thinking about the same subject in the same place for a short period of time.



Participants

500 STUDENTS
9 SCHOOLS OF
ARCHITECTURE



Tracking



TRACKING ITINERARIS

El moviment dels participants durant la hackatò van ser registrats per una app de tracking. Aquesta imatge és el resultat de tots els recorreguts realitzats durant l'esdeveniment.



MEETING 2: FINESTRELLES

Choreography between flocks at the border with the ring roads.



MEETING

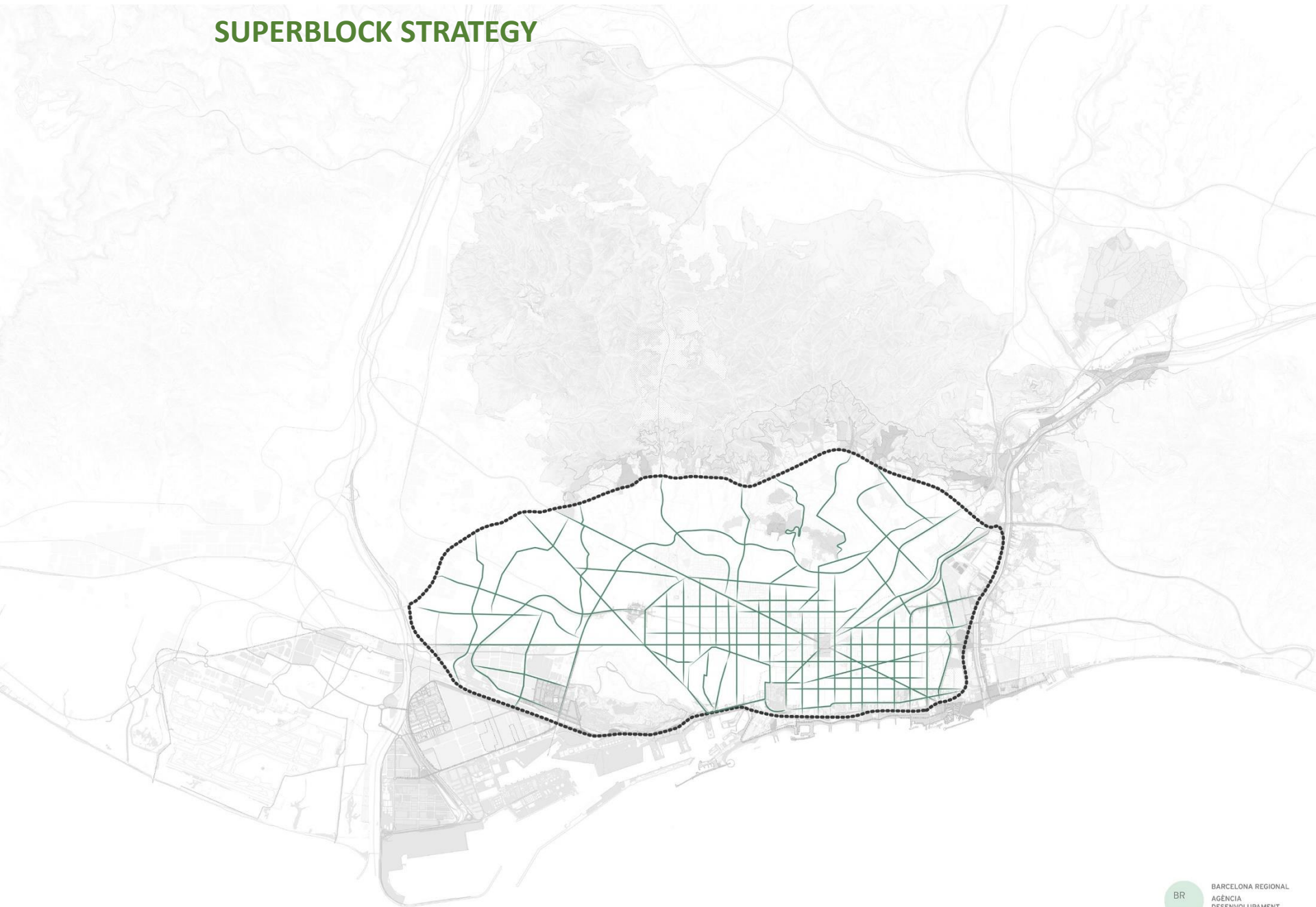
MEETING 4: GRAN VIA ALLOTMENT

The convergence between three productive urban fabrics.

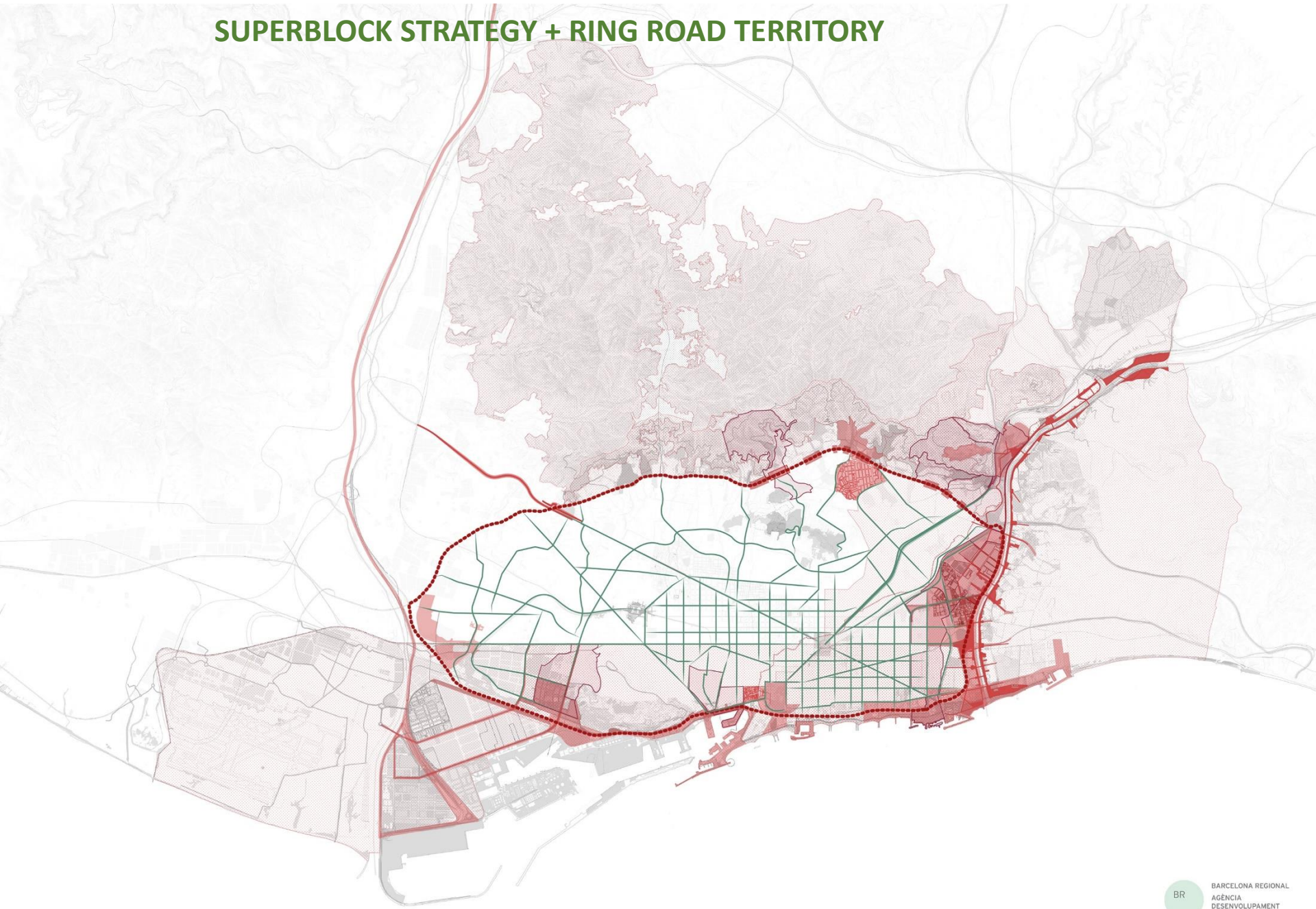


MEETING

SUPERBLOCK STRATEGY



SUPERBLOCK STRATEGY + RING ROAD TERRITORY

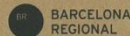


Barcelona Regional

PASSAT I PRESENT

1993 — 2018

Un relat dels 25 anys de trajectòria de la singular Agència de Desenvolupament Urbà a través dels projectes més rellevants que han transformat la ciutat i de les persones que ho han fet possible.



BARCELONA
REGIONAL



Ajuntament
de Barcelona

THANK YOU FOR YOUR ATTENTION