



## **Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de la plaça Ciutadella**

### **Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Agència de Promoció del Carmel  
i Entorns, S.A.

Redactor de l'EAMG: Agència de Promoció  
del Carmel i Entorns, S.A.

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de la plaça Ciutadella.

### **1. Antecedents**

L'Agència municipal de Promoció del Carmel i Entorns, SA, promou el Pla de Millora Urbana de la plaça Ciutadella, dins del barri d'Horta de la ciutat de Barcelona, per a possibilitar una nova plaça pública i una petita nova zona residencial. Aquest PMU fou aprovat inicialment per resolució de la Regidora Ponent d'Urbanisme en data 24 de maig de 2007, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe.

L'àmbit de l'actuació, de forma irregular, es troba delimitat pels carrers Coïmbra, Fontanet i Porto. La superfície total del sector és de 1.935 m<sup>2</sup>.

### **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de la plaça Ciutadella als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 3.106,60 m<sup>2</sup> de sostre residencial, que suposaran 43 habitatges nous (4 dels quals seran per a relocalització de veïns i veïnes actuals),
- La vialitat serà de 646 m<sup>2</sup>,
- Es destinen 482 m<sup>2</sup> a espais lliures.



### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

L'estudi no estima quina nova mobilitat es generarà per l'actuació urbanística.

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, el PMU de la plaça Ciutadella generarà **636 desplaçaments/dia, 318 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret:

PMU Plaça Ciutadella	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Núm. habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	807	2.484	43	301	248	301
terciari - comerç		621			311	311
zona verda	484				24	24
<b>TOTAL</b>	<b>1.935</b>	<b>3.106</b>	<b>43</b>	<b>301</b>	<b>583</b>	<b>636</b>

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector és **301 viatges/dia**.

El sostre comercial previst, considerant el rati que planteja el Decret (50 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) pot generar una mobilitat de **130 viatges/dia**.

Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl, representa **24 viatges/dia**.

L'estudi no analitza el repartiment modal de la zona ni estima com es distribueixen els nous viatges generats per cada mode de transport.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi no analitza la mobilitat actual en vehicle privat.

### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi no incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual a la zona d'estudi.

### 6. Mobilitat a peu

No s'analitza l'estat actual de la mobilitat a peu, encara que llegint el document urbanístic s'intueix que els vials annexes estan recentment urbanitzats i per tant compleixen amb les amplades mínimes i pendents adequats per a PMR.



## 7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi no analitza la situació de la mobilitat en bicicleta.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

No s'analitza la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport existents.

Tanmateix, des de la redacció del present informe es considera que la nova mobilitat generada no és significativa quant a la incidència que pugui tenir sobre la capacitat de les infraestructures actuals.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

L'estudi no realitza el càlcul de demanda d'aparcament fora de la via pública, tal i com requereix el Decret.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim,

PMU Plaça Ciutadella	Aparcaments bicicletes / habitatge	Aparcament bicicletes / segons m <sup>2</sup>	Total aparcaments bicicleta	Aparcaments turismes / habitatge	Aparcament turismes / segons m <sup>2</sup> sostre hab	Total aparcaments turisme (habitatge)	Aparcaments motocicletes / habitatge	Aparcament motocicletes / segons m <sup>2</sup> sostre hab.	Total aparcaments motocicleta (habitatge)
residencial	86	50	86	43	25	43	22	12	22
terciari - comerç		6	6						
zona verda		5	5						
<b>TOTAL</b>			<b>97</b>			<b>43</b>			<b>22</b>

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de 43 places. Tanmateix, atenent l'índex de motorització de la zona, la demanda d'aparcament podria ser superior.

En relació als **aparcaments per a motocicletes**, el Decret proposa que la reserva fora de la via pública sigui de 22 places.

D'igual manera, cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **86 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 43 habitatges).

L'estudi recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis.



Respecte les places d'aparcament per a bicicletes destinades a l'ús comercial i a la zona verda (11 segons el Decret), es poden situar a la via pública, a la mateixa Plaça Ciutadella.

## **10. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Tampoc es té en consideració la possible reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments. El sector compta amb 621 m<sup>2</sup> de sostre probablement destinat a comerç. Si es delimiten 8 establiments comercials caldrà realitzar aquesta reserva d'aparcament.

## **11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Barcelona ciutat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi presentat no aporta aquesta informació, tot i això, atesa la poca rellevància de l'actuació no es sol·licita que s'incorpori en el document definitiu.

## **12. Mesures correctores**

### **Xarxa Transport públic**

L'estudi no proposa cap actuació referent a transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no proposa quina serà la xarxa bàsica per a vehicles.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi no proposa quina serà la xarxa de vianants, encara que es mostra en plànol l'estat futur de la urbanització de la plaça Ciutadella, on s'aprecia que amb l'actuació es realitza una plataforma única de tota la plaça, incloent l'elevació del tram de calçada dels carrers Coïmbra i Fontanet. Per a tal efecte es creen plataformes úniques entre els carrers Rivero i Porto, conformant un espai únic pacificat, on el vianant té prioritat sobre la resta de modes.



### **Xarxa de carrils bicicleta**

No es fa cap proposta referent a la mobilitat en bicicleta, ni tampoc cap referència a la reserva d'aparcaments necessària.

### **13. Proposta de finançament**

No hi ha cap actuació a finançar.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de la plaça Ciutadella del barri d'Horta de Barcelona no compleix amb els requeriments formals del Decret 344/2006. Tanmateix, l'actuació confereix una prioritat gairebé absoluta als vianants, contenint d'aquesta manera part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat.

Tenint en compte la proposta d'urbanització de la plaça Ciutadella, i un impacte poc significatiu quant a la mobilitat generada, s'emet **informe favorable condicionat** pel que fa al seu contingut i propostes.

Per tal que l'informe sigui favorable sense reserves, cal incorporar a l'estudi:

- Incorporar un plànol que expliqui on es troben les xarxes de transport públic, bicicletes i vianants més properes.
- L'obligatorietat de reservar com a mínim les places d'aparcament per a turismes, motocicletes i bicicletes que requereix el Decret, per als diferents usos del PMU. En el cas dels habitatges aquestes places han de ser fora de la via pública. En cas dels usos comercials i zona verda es permet que les places d'aparcament per a bicicletes se situïn a la via pública.
- L'obligatorietat de reservar el 10% del sostre comercial per a magatzem, així com la incorporació d'una plaça destinada a la càrrega i descàrrega de mercaderies (3x8m), sempre i quan el nou desenvolupament inclogui un mínim de 8 establiments comercials.
- Es recomana que el projecte eviti l'aparcament de motos en vorera.



Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

En qualsevol cas, s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 10 de juliol de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic