

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial urbanístic i de millora urbana per a l'ordenació del subsòl a la plaça de Salvador Allende del Barri del Carmel de Barcelona.**

**Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Agència de promoció del Carmel  
i entorns, SA.

Redactors de l'EAMG: Doymo

---

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 Especial urbanístic i de millora urbana per a l'ordenació del subsòl a la plaça de Salvador Allende del Barri del Carmel de Barcelona.

## **1. Antecedents**

L'Agència de promoció del Carmel i entorns, s.a. promou el Pla Especial urbanístic i de millora urbana per a l'ordenació del subsòl a la plaça de Salvador Allende del Barri del Carmel. Aquesta actuació té com a objectiu reduir el dèficit d'aparcament existent a la zona i possibilitar la construcció, gestió i explotació d'un aparcament públic subterrani per a vehicles, en el subsòl dels terrenys de domini públic municipal de la plaça Salvador Allende, al districte barceloní del Carmel.

A la superfície de l'aparcament subterrani es mantindrà l'actual ús de zona verda, tot reurbanitzant l'espai actual per aconseguir una plaça nova.

Aquesta actuació es troba una zona completament urbana, ocupant una superfície total de 2.325 m<sup>2</sup>, d'aquesta 2.123 m<sup>2</sup> seran zona verda.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial urbanístic i de millora urbana per a l'ordenació del subsòl a la plaça de Salvador Allende del Barri del Carmel 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 construcció d'un nou aparcament subterrani, de 209 places per a turismes, distribuïdes en 3 nivells. Per altra banda s'urbanitza l'espai de superfície.

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

L'estudi de mobilitat estima que el sector generarà un total de **1.277 desplaçaments per dia**.

L'estudi estima que de les 209 places un 40% seran fixes i no realitzaran cap rotació, un 50% faran 2 desplaçaments al dia per motius laborals i un 10% seran de rotació amb 4 vehicles per dia. L'estudi conclou que el nombre total de desplaçaments serà de 5,6 desplaçaments al dia per plaça d'aparcament.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> ) o ml platja	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
altres equipaments		5.500,00	1.100	<b>1.171</b>
zona verda	2.123,00		106	<b>106</b>
<b>TOTAL</b>	2,33	5.500,00	1.206	<b>1.277</b>

Des de la redacció del present informe es considera que l'aparcament sí que conforma un equipament generador de mobilitat, de major o menor impacte segons si es tracta d'un aparcament amb una demanda principalment de rotació o bé si es tracta d'un aparcament destinat principalment als veïns i veïnes dels voltants i també en funció de si l'objecte es endreçar vehicles que ja es traslladen a la zona o atraure de nous.

Es considera que l'estudi està per la banda de la seguretat pel que fa a les hipòtesis que ha utilitzat.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi aplica una ocupació mitjana de 1,5 persones per vehicle de cara a calcular els desplaçaments que es produiran. De tota manera la xifra 321 de vehicles al dia i per les dades que s'aporten del sector aquest trànsit no hauria de provocar cap problema sobre la xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles.

Les rampes d'accés a l'aparcament es l'element més delicat de dissenyar i convé que els projectistes estiguin molt atents en el seu creuament amb els itineraris de vianants. Es descriu l'accés al carrer de l'Hortal.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi detalla la xarxa de transport públic actual, trobant-se en un radi d'1 Km 4 parades de metro, tot i que totes elles al perímetre d'aquest radi i amb una topografia de difícil accés.

Pel que fa a l'autobús hi ha 6 línies urbanes molt properes a la plaça Salvador Allende, a menys de 200 metres i que connecten amb diversos punts de la ciutat de Barcelona.

A l'àmbit d'estudi no hi ha cap parada de transport públic.

## **6. Mobilitat a peu**

L'actuació determina que la mobilitat a peu és dificultosa pels pendents de la zona i especialment als carrers Batet i Hortal perquè disposen de poca amplada de vorera.

L'actuació analitzada proposa ampliar voreres fins a l'estació de metro de la línia 5 i la parada de bus de la línia 119 al carrer Fastenrath.

Tots els itineraris a peu es preveuen accessibles per a PMR.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

L'estudi posa de manifest la inexistència d'infraestructura específica a l'àrea de l'actuació ni a les rodalies per tal de facilitar els desplaçaments en bicicleta atesa l'orografia de la zona.

No es proposa cap actuació específica per a aquest mitjà de transport.

## **8. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi destaca que, considerant la dimensió de l'actuació i l'estat actual de les infraestructures, no cal preveure problemes significatius en la capacitat de les infraestructures existents.

Lògicament la creació d'una nova plaça millorarà la mobilitat dels vianants.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

L'actuació crea una nova oferta de places d'aparcament en superfície de 209 places. 88 de les places seran fixes i la resta per a mobilitat laboral o de rotació.

El pla ha previst 20 places d'aparcament per a bicicletes d'acord amb els valors del Decret per a zones verdes. Atesa l'orografia de la zona es considera generosa la previsió i correctes els criteris de l'EAMG.

En canvi es troba a faltar alguna previsió de places per a motocicletes, de manera que s'aconsella als promotors de l'aparcament que en dediquin algunes places a la primera planta de l'aparcament.

## 10. Mesures correctores

Atès que l'actuació no genera una mobilitat significativa en el transport públic, l'estudi no planteja cap mesura especial per connectar o millorar les xarxes dels diferents modes de transport, atenent que el propi Pla Especial ja resol els accessos a peu i en vehicle privat al nou equipament subterrani, així com a la plaça en superfície i la línia 5 de metro.

Es considera com a molt positiva la proposta d'ampliar les voreres fins a l'estació de metro de la línia 5 a Batet i fins a la parada de bus del 119 a Fastenrath.

De tota manera caldria analitzar la millora de les voreres del carrer Hortal d'acord amb l'anàlisi fet pel mateix estudi de mobilitat.

## 11. Proposta de finançament

Les conclusions de l'estudi són que no existeix una mobilitat generada per la intervenció prevista en el Pla Especial, i per tant no es fa cap proposta de finançament.

## 12. Incidència sobre la contaminació atmosfèrica

L'estudi fa els càlculs de les emissions que generen els desplaçaments de la nova implantació i fa propostes genèriques sobre la seva possible reducció.

## 13. Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial urbanístic i de millora urbana per a l'ordenació del subsòl a la plaça de Salvador Allende del Barri del Carmel de Barcelona, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet informe **favorable**.

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.

Barcelona, 23 de desembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic