

Modificació de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità que **regulen el sistema viari i les disposicions sobre estacionaments i aparcaments**

Document per a l'avanç

Març 2025

<p>Anna Majoral Pelfort - DNI</p> <p>(TCAT)</p> <p>Firmado digitalmente por Anna Majoral Pelfort - DNI</p> <p>Fecha: 2025.03.10 12:46:09 +01'00'</p>	<p>2025.03.10 12:49:08 +01'00'</p> <p>Loles Herrero Canela Coordinadora de Planejament Urbanístic de l'AMB Signat electrònicament (TCAT-PI)</p>
--	---

Crèdits

Direcció i Coordinació

- X. Mariño, director de l'Àrea de Polítiques Urbanístiques i Espais Naturals (APUEN)
- L. Herrero, coordinadora de Planejament Urbanístic

Redacció

Coordinació de Planejament Urbanístic (CPU)

Secció de Planejament i Suport Territorial

- A. Majoral, cap de Secció de Planejament i Suport Territorial
- J. Caba, cap d'Oficina Tècnica III
- R. Nuevo, G. Corbetta, C. Gómez, arquitectes
- N. Puigneró, Y. El Morani, A. Franquès, A. Navarro, estudiants d'arquitectura

Secció de Planejament i Tràmit

- J. Vila, cap de la Secció de Planejament i Tràmit
- N. Acosta, advocada

Suport administratiu APUEN

- E. Ros, equip administratiu

Servei de Redacció del Pla Director (SRPD)

- M. Peris, cap del Servei de Redacció del Pla Director
- J. Ortigosa, cap d'Oficina de Mobilitat i Infraestructures
- A. Quesada, cap d'Oficina d'Habitatge

Servei de Protecció de la Legalitat Urbanística (SPLU)

- O. Monclús, cap de Servei de Protecció de la Legalitat Urbanística
- O. Sbert, cap d'Oficina Tècnica

Barcelona Regional

- M. Montlleó, director de l'Àrea de Medi Ambient i Eficiència Energètica
- P. Hernández, tècnic de medi ambient
- S. Martín, tècnic de medi ambient

Amb la col·laboració dels serveis tècnics dels 28 Ajuntaments: Barcelona, Badalona, Badia del Vallès, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, El Papiol, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montgat, Pallejà, Prat de Llobregat, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Climent de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans.

I. Memòria descriptiva i justificativa

II. Documentació gràfica

III. Document ambiental estratègic



I. MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA

Índex

1. Objecte, conveniència i oportunitat
 - 1.1 Objecte
 - 1.2 Conveniència i oportunitat
2. Àmbit
3. Antecedents
 - 3.1 Mobilitat i el planejament urbanístic
 - 3.2 Regulació dels aparcaments
4. Marc legal i normatiu
 - 4.1 Legislació aplicable
 - 4.2 Planejament territorial
 - 4.3 Planejament urbanístic
 - 4.4 Plans sectorials de mobilitat
5. Treballs d'anàlisi
 - 5.1 Problemàtiques detectades pels municipis
 - 5.2. Anàlisi territorial
 - 5.3 Anàlisi normatiu i la seva evolució
 - 5.4 Regulació en altres ciutats europees, espanyoles i catalanes
 - 5.5 Habitatge assequible
6. Diagnosi
7. Participació ciutadana i tramitació administrativa
8. Objectius i criteris generals de la MPGM
9. Alternatives considerades
 - Alternativa 0: Regulació vigent (PGM + modificacions vigents)
 - Alternativa 1: Una plaça per a habitatge a tot l'àmbit PGM
 - Alternativa 2: Regulació diferenciada segons l'accessibilitat al transport públic
 - Valoració de les alternatives
10. Característiques bàsiques de la proposta



1. Objecte, conveniència i oportunitat

1.1 Objecte

L'objecte de la present Modificació de la normativa del Pla general metropolità (en endavant MPGM o Modificació) és posar al dia la regulació dels sòls qualificats com a sistema viari i les disposicions sobre estacionaments i aparcaments amb l'objectiu d'adequar-la a les necessitats actuals, a la normativa sectorial vigent i alinear-se amb els objectius de mobilitat sostenible i habitatge del Pla Director Urbanístic Metropolità aprovat inicialment.

1.2 Conveniència i oportunitat

Els **requeriments ambientals, socials i de salut** d'avui en dia són molt diferents als que hi havia l'any 1976 quan es va aprovar el Pla general metropolità (PGM). Prova d'això és la quantitat de legislació promoguda els últims anys tant a escala europea, estatal, com autonòmica. Aquesta, a grans trets, proposa, per una banda, reduir les externalitats causades per la mobilitat (contaminació ambiental, soroll, accidents, barreres, ...) i per l'altre, establir mesures de mitigació i d'adaptació al canvi climàtic reforçant la resiliència urbana.

A aquestes mesures se li sumen les millores en la intermodalitat entre els diversos modes de transport, les noves pautes de mobilitat que incorpora el teletreball, la flexibilització horària o l'augment de l'e-comerç i la seva mobilitat associada, entre d'altres, fent que **la manera com ens movem dins les ciutats estigui canviat**. A més, **els vehicles que assegurin aquesta mobilitat també evolucionen**. L'electrificació, els mitjans compartits, la popularització de la bicicleta, la incursió de microcotxes, els vehicles de mobilitat personal (VMP) o el cotxes autònoms, en són uns quants exemples.

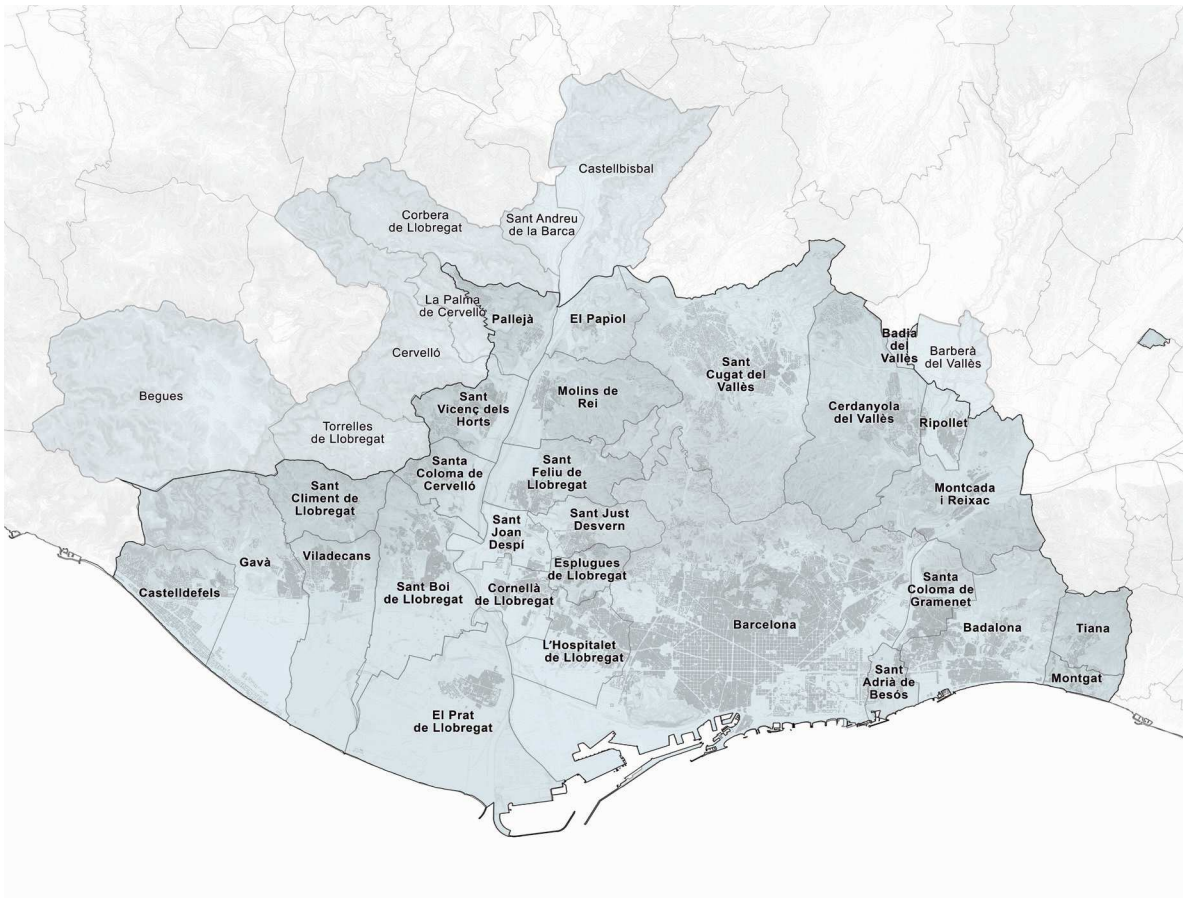
Un altre repte que afronten la majoria de metròpolis és la **d'augmentar el parc d'habitatge assequible** tal i com disposa tota la regulació d'habitatge més recent. Entenen que aquest inclou els habitatges protegits, els habitatges destinats a polítiques socials ubicats sobre sòl de titularitat d'administracions o ens públics i els allotjaments dotacionals. El planejament urbanístic s'ha d'alinear amb aquest objectiu i facilitar-ne la seva promoció.

Finalment, en els més de 45 anys de vigència del PGM, s'han detectat algunes **disfuncions de la regulació** relacionades amb la necessitat d'actualització, la diversitat normativa causada per les modificacions d'àmbit municipal que s'han aprovat i que han fet minvar la lògica de conjunt de la regulació metropolitana i els dubtes en la interpretació de la norma, entre d'altres.

Aquestes qüestions justifiquen la conveniència i l'oportunitat d'actualitzar la regulació del sistema viari, i les disposicions sobre estacionaments i aparcaments del PGM, amb l'objectiu d'adequar-la a les necessitats actuals, a la normativa vigent i alinear-se amb els objectius de mobilitat sostenible i habitatge del *Pla Director Urbanístic Metropolità* aprovat inicialment.

2. Àmbit

La MPMG és de caràcter normatiu. Per tant, el seu àmbit d'influència es correspon amb el del PGM. Té una superfície de 48.212 hectàrees i abasta els termes municipals de Barcelona, Badalona, Badia del Vallès, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, El Papiol, El Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montgat, Pallejà, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Climent de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans.



Municipis regulats pel Pla general metropolità
Font: Elaboració pròpia, 2025



3. Antecedents

3.1 Mobilitat i el planejament urbanístic

El *Pla Cerdà* del 1859 va permetre l'expansió urbana pel pla de Barcelona mitjançant una trama uniforme de carrers, que esdevingué el nou espai públic i la base de la futura mobilitat. Tot i això, el *Pla de Reforma i Eixample de Barcelona* acabava als límits de les llavors poblacions veïnes, que ara formen part de la ciutat de Barcelona. Aquest fet fomentà la necessitat de plans posteriors d'expandir la urbanitat cap a una incipient metròpolis.

A principis del SXX, el *Pla Jaussely* buscava connectar la lògica dels nous desenvolupaments seguint la Gran Via, la Diagonal i la Meridiana. Proposava passeigs de ronda com a perímetre dels assentaments que finalment es materialitzarien al *Pla General d'Urbanització de Barcelona (1917)*, convertint-se en les actuals Rondes del Mig i de Dalt. I al 1934, el *Pla Macià*, impulsat pel grup GATPAC, proposava allargar la Gran Via fins a la ciutat de repòs i vacances a Gavà.

La visió de creixement metropolità va arribar al seu moment més significatiu amb el *Pla Comarcal del 1953* que proposava un sistema per articular el trànsit però amb seccions integrades. I no va ser fins als anys 60, quan davant del canvi de model de mobilitat de l'època, s'aprovà el *Plan General de Carreteras* que impulsà la creació d'un potent sistema viari estatal on els municipis s'hi havien de connectar.

Finalment, el *Pla general metropolità*, de l'any 1976, relaciona el tipus de vies amb la proposta d'estructura urbanística. Qualifica com a clau 5 la xarxa viària bàsica primària -formada per autopistes urbanes i distribuïdors bàsics- i la xarxa viària bàsica secundària -constituïda per les artèries urbanes-; i com a clau 5b la xarxa viària bàsica cívica -integrada per les vies cíviques-. En canvi, no qualifica la xarxa viària secundària i local, que inclou la resta de vies no compreses dins la xarxa viària bàsica, amb alineacions i rasants definides pel planejament anterior.

Aquesta estructura, però, va ser desdibuixada l'any 1987 quan s'aprova, per tot l'àmbit del PGM, a excepció de Barcelona, un seguit de plànols que, amb el títol de *Transcripció a escala 1:2000 de les determinacions de les zonificacions del Pla general metropolità*, redibuixen les qualificacions del PGM i on les claus 5 i 5b no fan distinció entre els vials de la xarxa viària bàsica i la xarxa secundària i local. Per contra, l'articulat normatiu del sistema viari no ha estat modificat per part dels ajuntaments, el seu redactat i abast no ha variat des de l'aprovació del PGM.

En paral·lel, amb els anys, s'ha desenvolupat tot un cos normatiu, separat de l'urbanisme, per a regular la mobilitat, la seva planificació i gestió.

3.2 Regulació dels aparcaments

Una de les primeres regulacions d'aparcaments que es coneixen daten dels anys 20 a Ohio, Estats Units. És la primera vegada que es comencen a definir unes mínimes reserves per a la construcció d'habitatge i per activitats econòmiques. A partir d'aquest moment, qualsevol comerç o residència, per normativa, haurà de fer una reserva de places d'aparcament. En el cas dels Estats Units, a partir dels anys 70, s'utilitza el *Trip Generation Manual* que determina quants viatges pot atraure cada desenvolupament i, en conseqüència, es dimensionen les places necessàries.

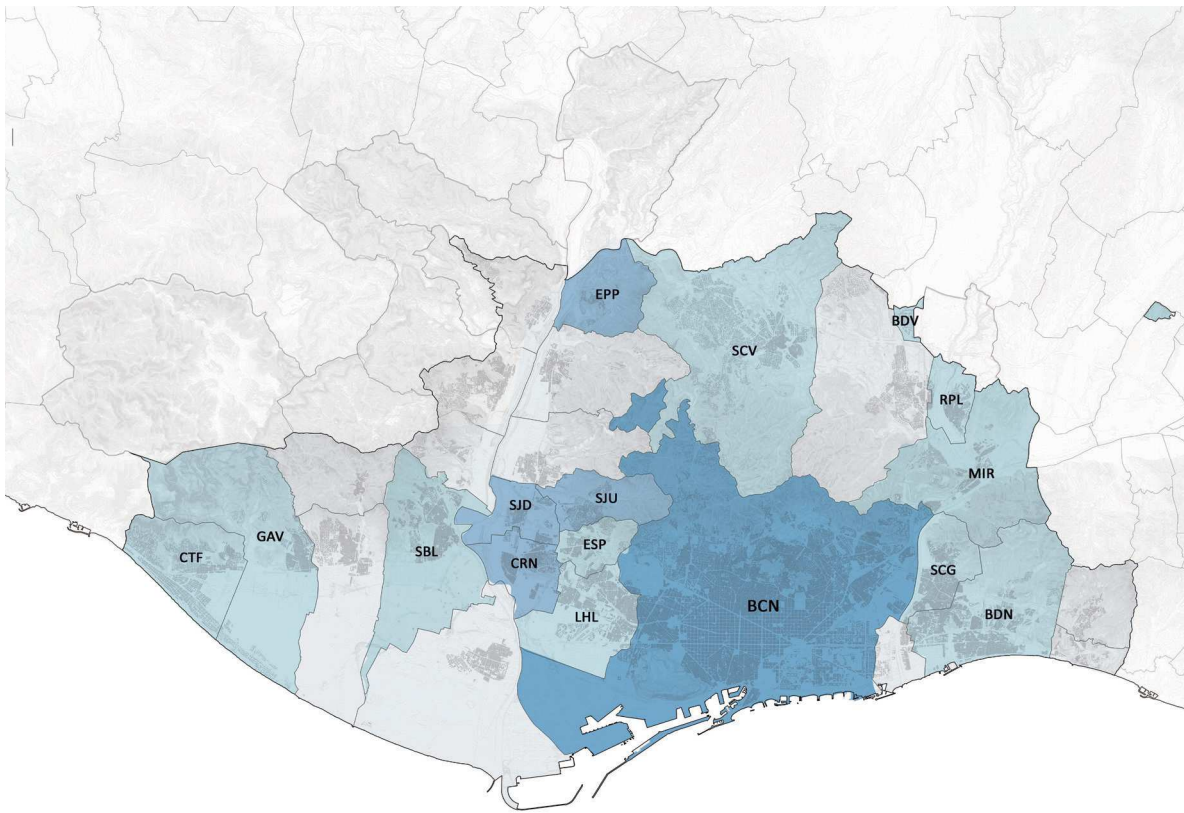
A l'àmbit metropolità, la primera normativa on es defineixen unes reserves urbanístiques és la *Ordenança d'aparcaments de la ciutat de Barcelona* del 1965 -actualitzada al 1968-. Abans d'això, l'aparcament únicament es regulava en relació a les dimensions i característiques tècniques.

Poc abans de l'aprovació definitiva del PGM, al 1975, la reforma de la *Ley sobre Régimen de Suelo y*

Ordenación Urbana estableix pels plans parcials una reserva mínima d'una plaça d'aparcament per cada 100m² construïts (independentment de l'ús)

El PGM, l'any 1976, adopta les ordenances de Barcelona i les incorpora a les seves normes urbanístiques, fent-les extensives als tots els municipis regulats per l'instrument. Aquesta regulació ha estat adoptada per una gran part dels planejaments generals redactats a posteriori fora de l'àmbit del PGM.

Actualment, els articles que regulen les disposicions sobre estacionaments i aparcaments del PGM han estat modificats per 15 municipis amb fins a 23 modificacions normatives d'àmbit municipal.



Nombre de modificacions per municipis



Municipis amb modificacions normatives d'àmbit municipal de les disposicions sobre estacionaments i aparcaments
 Font: Elaboració pròpia, 2025



4. Marc legal i normatiu

El present document s'ha redactat de conformitat amb el que estableix la legislació bàsica del sòl, la legislació urbanística, la normativa sectorial i el planejament territorial i urbanístic. En aquest sentit cal destacar:

4.1 Legislació aplicable

- *Texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana* (Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre),
- *Llei reguladora de les bases de règim local* (Llei 7/1985, de 2 d'abril).
- *Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya* (Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril)
- *Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals* (Decret 179/1995, de 13 de juny)
- *Text refós de la Llei d'urbanisme* (Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost)
- *Reglament de la Llei d'urbanisme* (Decret 305/2006, de 18 de juliol)

En aquest sentit, cal destacar la definició del sistema urbanístic de comunicacions establerta pel Text refós de la Llei d'urbanisme:

"Article 34. Sistemes urbanístics generals i locals.

[...] 4. El sistema urbanístic de comunicacions comprèn totes les infraestructures necessàries per a la mobilitat de les persones i de les mercaderies, per transport terrestre, marítim o aeri, i comprèn també les àrees de protecció i les àrees d'aparcament de vehicles respectives."

Legislació sectorial a nivell europeu

- *Reglamento restauración de la naturaleza* (Reglamento (UE) 2024/1991 de 24 de junio)
- *Pacto Verde Europeo* (European Green Deal) presentat per la Comissió Europea al desembre de 2019 (COM/2019/640 final) com a resposta als reptes climàtics i mediambientals, on estableix la necessitat d'accelerar la transició cap a una mobilitat sostenible i intel·ligent.

Legislació sectorial a nivell estatal

- *Ley de cambio climático y transición energética* (Ley 7/2021, de 20 de mayo)
- *Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* (Real Decreto Legislativo 6/2015)
- *Reglament General de Circulació* (Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre)
- *Codi Tècnic Edificació* (Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo)
- *ITC BT 52 Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos* (Real decreto 1053/2014)
- *Ley de Economía Sostenible* (Ley 2/2011, de 4 de marzo) en concret l'article 101 sobre els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible
- *Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030*

Legislació sectorial a nivell autonòmic:

- *Llei de la mobilitat* (Llei 9/2003, de 13 de juny)
- *Directrius Nacionals de Mobilitat* (Decret 362/2006, de 3 d'octubre)
- *Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada* (Decret 344/2006, de 19 de setembre)
- *Codi d'accessibilitat de Catalunya* (Decret 209/2023, de 28 de novembre)
- *Ordenació dels equipaments comercials* (Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre)

- *Llei de l'obra pública* (Llei 3/2007, del 4 de juliol)
- *Desplegament de la Llei 18/2005 d'equipaments comercials* (Decret 378/2006, de 10 d'octubre)

4.2 Planejament territorial

Pla Territorial General de Catalunya:

És l'instrument que defineix els objectius d'equilibri territorial d'interès general per al conjunt de Catalunya. Persegueix atraure l'activitat adequada als espais territorials idonis i aconseguir uns nivells de qualitat de vida independents de l'àmbit territorial, vetllant per un desenvolupament sostenible, equilibrat i que preservi el medi ambient.

Pla Territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Defineix les infraestructures de mobilitat a partir de dues grans tipologies: ferroviàries i viàries. Per les primeres identifica actuacions ens set categories de xarxa: altes prestacions, mercaderies, rodalies, ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, metro, tren-tramvia i tramvia i plataformes reservades d'autobús, totes elles amb afectacions a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, llevat de les dues línies de tren-tramvia.

En el cas de les infraestructures viàries, la major part de les actuacions proposades es localitzen fora de l'àrea metropolitana de Barcelona, per trencar la radialitat que congestiona l'àmbit central, si bé hi concreta diverses actuacions destacades d'integració ambiental i urbana tant en la xarxa de gran capacitat (C-31 Besós, B-23 Sant Joan Despí, C-58 Ripollet) -i alguns dels seus enllaços-, com en grans ampliacions de la xarxa -interpolar Vallès i el túnel de la Conreria i la segona galeria del túnel de Vallvidrera-.

Pel que fa als aparcaments estableix que en centres urbans la dotació d'aparcaments ha de ser proporcional a la seva dimensió i el seu nivell de servei.

4.3 Planejament urbanístic

Pla director urbanístic metropolità

El *Pla director urbanístic metropolità* (PDUM) -aprovat inicialment al març del 2023- estableix tot un seguit de determinacions en relació a la mobilitat metropolitana, posant èmfasi en la vertebració urbana mitjançant vies integrades que combinen diferents modes de transport, i amb una estructura metropolitana que adapta les vies segregades a la lògica del transport públic.

Pel que fa a la mobilitat, els objectius del PDUM es centren fomentar una mobilitat activa i sostenible repensant les infraestructures metropolitanes i afavorint la cohesió social per mitjà de l'habitatge, l'espai públic, els equipaments i el transport públic. Per tal de minimitzar les externalitats sobre el territori i assolir els objectius de desenvolupament sostenible, el PDUM planteja un repartiment modal de la mobilitat en el seu marc temporal en què més del 50% dels desplaçaments es realitzin a peu o en bicicleta, i aproximadament el 30% en transport públic.

Referent a l'estructura urbana i social del PDUM comprèn les vies estructurants que articulen la metròpolis i que estan formades, entre d'altres, per les avingudes metropolitanes i carrers estructurants. Aquestes estructuraren el territori metropolità, vertebrin teixits, assegurin l'espai públic i possibiliten el moviment i les relacions de les persones, especialment com a suport de la mobilitat sostenible.

Aquesta estructura, s'ha de desvincular de la xarxa viària segregada existent. I, per fer-ho, el PDUM assenyala els nodes estratègics, que són els grans enllaços viaris que cal replantejar per garantir la continuïtat de la mobilitat activa i el transport públic en superfície i així alliberar sòl per generar

noves àrees de centralitat en posicions de gran accessibilitat.

Pla Director urbanístic dels aparcaments d'intercanvi modal

L'objectiu general del pla és crear el marc urbanístic i territorial adequat que permeti explotar les potencialitats dels espais d'intercanvi modal del transport públic amb el vehicle privat. Per tal de millorar i ampliar la capacitat d'aquest tipus d'aparcaments, d'espais d'intercanvi modal entre el transport públic i el vehicle privat, el pla preveu 27.570 places per a turismes, comptant l'estabilització de les places actuals i la creació de noves. A més a més aquests nous aparcaments inclouran de manera regulada places per cotxes, places per a persones amb mobilitat reduïda, cotxes elèctrics, motos i bicicletes.

Pla general metropolità i posteriors modificacions

El planejament urbanístic que regula el sistema viari i les disposicions sobre estacionaments i els aparcaments és el PGM aprovat definitivament l'any 1976 i concretament: el *Títol III Sistemes, Capítol 2n Sistemes generals de comunicació i les seves zones de protecció i secció 5a Sistema viari bàsic (5a)* articles del 196 al 199; i el *Títol IV Reglamentació detallada de sòl urbà, Capítol 3r Règim dels Usos i la secció 4a Disposicions sobre estacionaments i aparcaments*, els articles del 295 al 301.

Els articles que fan referència al sistema viari no han canviat en els anys de vigència del PGM, mentre que les disposicions sobre estacionaments i aparcaments s'han modificat en nombroses ocasions pels municipis en el seu àmbit municipal (15 municipis) per tal d'adequar-se a la realitat canviant de cada ciutat i moment.

La regulació de l'estacionament és molt flexible i ha resultat un articulat normatiu molt estable, amb modificacions molt limitades per part dels Ajuntaments de Badalona, Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat i Sant Just Desvern. En canvi, la regulació dels aparcaments és molt més determinista i s'ha modificat fixant noves reserves -mínimes- per a l'edificació, proposant eines de flexibilitat en favor del cas a cas i clarificant com s'han de dissenyar els aparcaments.

En aquest sentit cal prendre en consideració els següents expedients:¹

- **Ripollet 1991** (DOGC de 09/09/81), *Ordenances municipals sobre previsió d'aparcaments en edificis d'habitatges a Ripollet*
- **Badia del Vallès 2000** (1998/000598/M) *Modificació del Pla general metropolità i del Pla comarcal de Sabadell dintre del terme municipal*
- **L'Hospitalet de Llobregat 2000** (2000/000055/M) *Modificació de la normativa urbanística del Pla general metropolità referent als aparcaments*
- **Sant Joan Despí 2000** (2000/001610/M) *Modificació del Pla general metropolità pel que fa a la regulació d'aparcaments en edificis de nova construcció*
- **Barcelona 2003** (2003/007654/B), *Modificació de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità per a la previsió d'aparcaments per a vehicles de dues rodes en els edificis (articles 298, 299 i 300 i disposició addicional tercera)*
- **Sant Just Desvern 2007** (2006/024580/M) *Modificació dels articles 296, 298, 299 i 300 de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità*
- **Badalona 2008** (2007/028428/M) *Modificació puntual de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità*
- **Santa Coloma de Gramenet 2008** (2008/034185/M) *Modificació de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità i de les ordenances metropolitanas d'edificació pel que fa al nombre màxim*

¹ Més de la meitat (15 de 28) dels municipis metropolitans regulats pel Pla general metropolità han modificat el seu articulat ja sigui via modificacions puntuals, redacció d'ordenances o mitjançant Plans especials urbanístics.

d'habitatges per parcel·la i a les condicions dels estacionaments i aparcaments

- **Gavà 2009** (2008/033606/M) *Modificació puntual de l'article 298.2, l'article 299.5 i 6, nous apartats 7, 8, 9, 10 i 11, i l'article 300.2 i nou apartat 3 de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità*
- **Sant Cugat del Vallès 2011** (2010/42591/M) *Modificació puntual de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità en l'àmbit de Sant Cugat del Vallès*
- **Castelldefels 2012** (2010/040151/M) *Modificació puntual dels articles 225, 228, 231, 239, 251, 253, 254, 298, 299, 300, 328, 342 i 343 de les Normes urbanístiques i els articles 78, 104, 108, 110, 114 i 141 de les Ordenances metropolitanas d'edificació del Pla general metropolità*
- **El Papiol 2012** (2012/049144X/M) *Modificació de l'article 298 de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità, per a la regulació de la previsió d'aparcament als edificis*
- **Badalona 2013** (2012/048468/M) *Modificació puntual d'alguns articles referents a aparcaments de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità*
- **Sant Joan Despí 2013** (2012/48450/M) *Modificació de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità per a la regulació de l'ús d'aparcament als edificis d'habitatges*
- **Esplugues de Llobregat 2014** (022014004950 BOPB de 06/03/2014) *Aprovació definitiva de l'Ordenança reguladora de la previsió de places d'aparcament en edificis de nova construcció o resultants d'actuacions de rehabilitació*
- **Sant Just Desvern 2016** (2015/058293/M) *Modificació dels articles 296, 298, 299 i 300 de les normes urbanístiques del Pla general metropolità, relatius a les disposicions sobre estacionaments i aparcaments*
- **Sant Boi de Llobregat 2017** (2017/062896/M) *6a Modificació del Pla especial urbanístic d'ordenació d'usos urbans*
- **Barcelona 2018** (2018/067099/B) *Modificació de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità que regulen els aparcaments*
- **Cornellà de Llobregat 2019** (2018/67005/M) *Modificació puntual del Pla general metropolità per a la regulació de la reserva d'aparcament en el sistema urbanístic d'habitatge dotacional públic*
- **El Papiol 2020** (2020/072917/M) *Modificació puntual (segona) de l'article 298 de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità per a la regulació de la prevenció d'aparcament als edificis, en el terme municipal del Papiol*
- **Montcada i Reixac 2023** (2023/080255/M) *Modificació puntual del PGM per a la reserva d'habitatges de protecció oficial HPO al sòl urbà consolidat, clau 13B del PGM*

Finalment:

- La Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona, en la sessió de 10 de desembre de 2024, va aprovar definitivament la *Modificació del Pla general metropolità 1976 per a la regulació de la reserva d'aparcament a l'habitatge protegit* al terme municipal de **Cornellà de Llobregat**.
- L'Ajuntament de **Santa Coloma de Gramenet**, en la sessió de 17 de desembre de 2024, va aprovar inicialment la *Modificació puntual de les normes urbanístiques que regula l'aparcament en el terme municipal de Santa Coloma de Gramenet*

4.4 Plans sectorials de mobilitat

Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, 2006

El principal objectiu del *Pla d'infraestructures del transport de Catalunya* (PITC) és definir una xarxa integrada, multimodal i transversal juntament amb una mobilitat més sostenible i segura, equilibrada socialment i viable econòmicament. Per l'assoliment d'aquest objectiu s'aposta per incidir principalment en l'augment de la xarxa ferroviària i en la millora de la xarxa viària.

Pla de transport de viatgers de Catalunya, 2020

El *Pla Transport de Viatgers de Catalunya 2020* (PTVC) és l'instrument de planificació sectorial marc per als serveis de transport públic interurbà, és a dir, per als serveis ferroviaris de rodalies i regionals, serveis regulars d'autobús interurbans i altres modalitats.

Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025

El *Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona* (pdM) té com a objectiu principal articular un nou model de mobilitat, centrat en la promoció de la mobilitat activa, la potenciació i millora de l'eficiència del transport públic, la recuperació de l'espai públic per a la ciutadania, la renovació del parc vehicular i la promoció d'una mobilitat (tant de persones com de mercaderies) respectuosa amb la salut de tota la ciutadania.

Pla director d'infraestructures 2021-2030

El *Pla director d'infraestructures 2021-2030* (pdl), és l'instrument on es recullen les actuacions previstes en infraestructures de transport públic en l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, SIMMB, tant de la xarxa estatal com autonòmica amb independència de l'operador que les explota.

Pla Metropolità de mobilitat urbana, 2019-2024

El *Pla Metropolità de mobilitat urbana* (PMMU) és un pla estratègic i d'actuació sobre mobilitat en l'àmbit metropolità impulsat per l'AMB, i el marc referència dels plans de mobilitat urbana sostenible dels 36 municipis metropolitans. La finalitat és millorar la qualitat de vida a la metròpoli a través de l'impuls d'actuacions en l'àmbit de la mobilitat que promoguin la sostenibilitat i la salut, que garanteixin el progrés econòmic i social de la ciutadania i el territori metropolità, i fomentin la cohesió social.

Plans de mobilitat urbana

Els *plans de mobilitat urbana* (PMU) són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible que han de redactar els municipis de Catalunya en compliment de la Llei 9/2003. Els objectius preferents dels PMU són la millora de la qualitat ambiental, l'augment de la mobilitat en transport públic i en modes no motoritzats i la disminució dels efectes negatius generats per l'ús del vehicle privat. Els PMU tenen una vigència de 6 anys a partir de la seva aprovació.

A l'àmbit PGM, 24 municipis han de tenir PMU segons la normativa vigent. D'aquests tots tenen un PMU acabat, 16 municipis el tenen aprovat definitivament i 6 aprovat inicialment. Els 4 municipis que no tenen l'obligació de redactar un PMU disposen igualment d'un estudi de mobilitat amb objectius similars.

5. Treballs d'anàlisi

En aquest apartat s'exposen els treballs d'anàlisi que s'han realitzat per poder disposar de la informació de base suficient per plantejar la nova proposta de regulació.

5.1 Problemàtiques detectades pels municipis

Per aprofundir en les problemàtiques de la regulació del sistema viari, dels estacionaments i dels aparcaments s'han realitzat dues reunions individualitzades amb els serveis tècnics dels 28 ajuntaments inclosos dins l'àmbit del PGM. La primera estava enfocada en recollir les principals problemàtiques locals en relació als estacionaments i aparcaments. I, la segona anava dirigida a tractar consideracions en relació al sistema viari i en explicar quins eren els reptes, els objectius i les característiques bàsiques de la proposta de modificació. En aquestes reunions s'han recollit els següents aspectes i consideracions:

Consens en la necessitat d'actualitzar la normativa

Hi ha consens entre els municipis de l'àmbit PGM sobre la necessitat d'actualitzar la normativa del sistema viari i les disposicions sobre estacionaments i aparcaments per la desactualització i diversitat de la normativa vigent i per les dificultats d'interpretació que comporta.

Desactualització: la norma ha quedat obsoleta respecte la normativa vigent i els reptes actuals -tant municipals com els plantejats pel PDUM aprovat inicialment-. Cal destacar aquí que la normativa vigent no esmenta -de forma explícita- les diferents funcions que assumeixen els carrers. A més de garantir l'accessibilitat de persones i mercaderies, aquests tenen la funció de vertebrar la metròpolis i els seus barris, afavorint recorreguts i espais segurs i saludables pel conjunt de la població, prioritzar la mobilitat sostenible, donant accés a les edificacions i als usos, augmentar la biodiversitat i la connectivitat ecològica, enfortir la resiliència, minimitzant els efectes del canvi climàtic i ser el suport de la infraestructura per la distribució de fluxos ja sigui de matèria, d'energia i d'informació.

Un altre element a remarcar és l'emergència en l'àmbit de l'habitatge, doncs els municipis busquen formes per a augmentar el parc d'habitatge assequible, sent les reserves urbanístiques d'aparcament un factor que pot, en alguns casos, dificultar-ne la promoció.

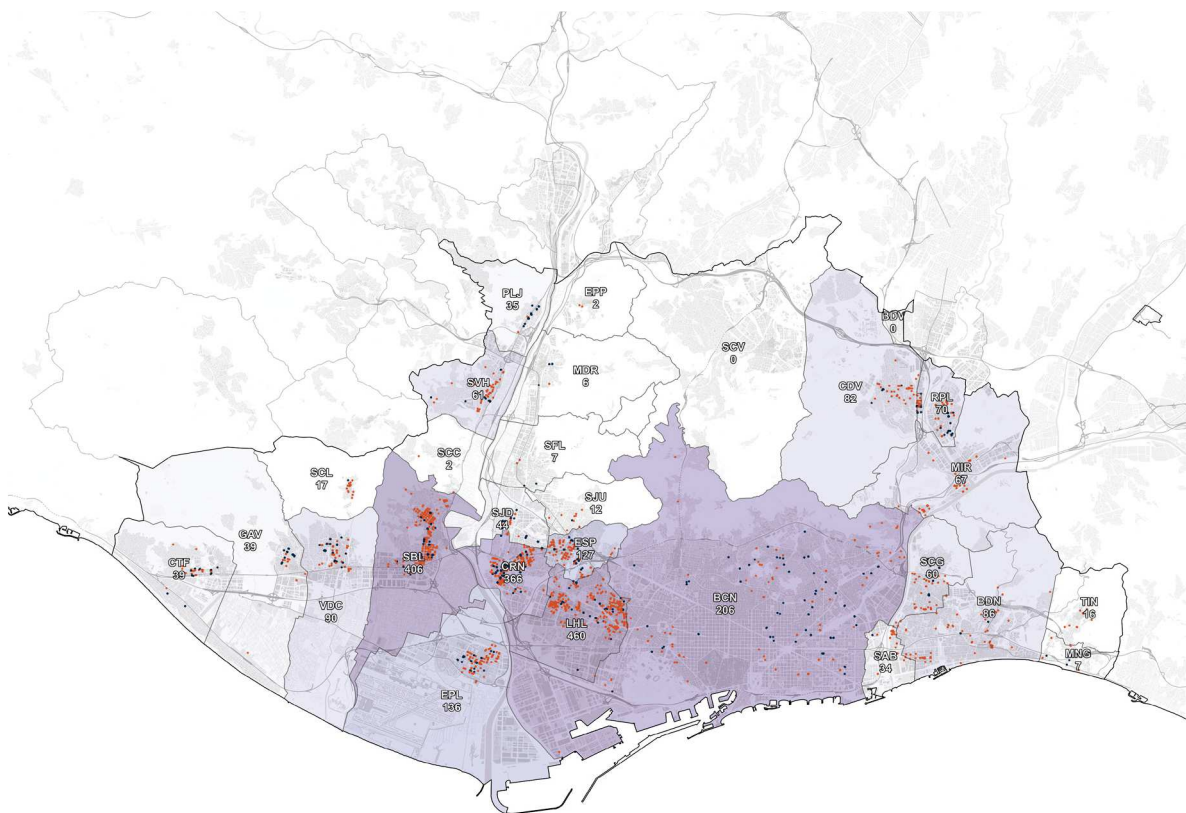
Diversitat normativa: les disposicions sobre estacionaments i aparcaments han estat modificades de forma reiterada pels ajuntaments en el seu àmbit municipal (23 modificacions fetes per 15 municipis). D'aquestes, que pretenien solucionar uns problemes concrets d'aquell moment per cadascuna de les poblacions, n'ha resultat una normativa amb objectius i lògiques temporals diferents.

Això ha provocat que la normativa actual del conjunt de l'àmbit PGM sigui molt diversa, destacant-ne la complexitat que suposa pel tècnic que l'ha aplicar i sent necessari repensar la regulació per aconseguir preservar la visió de conjunt metropolitana.

Dificultats d'interpretació: la normativa del sistema viari s'interpreta com una norma flexible i adaptable a les funcions canviants que se li exigeix a aquest sistema en cada moment i que s'han anat materialitzant en formes diverses en la seva urbanització. Prova d'això és que aquesta normativa no ha estat modificada per cap dels municipis de l'àmbit del PGM.

Més dubtes però, genera la interpretació pel que fa a les àrees suplementàries de protecció dels xamfrans. L'article 199 del PGM, estableix una metodologia de com i on s'han d'executar aquests encreuaments. Alhora, al 1987, amb la *Transcripció a escala 1:2000 de les determinacions de la zonificació del PGM*, també es van qualificar xamfrans fent servir un criteri diferent al de l'article, fet que provoca interpretacions divergents sobre la seva aplicabilitat.

Més recentment, la totalitat de l'articulat del sistema viari ha tingut interpretacions diverses, i de vegades juxtaposades, per part de les sentències, encara no fermes, sobre els eixos verds de Barcelona. Això està generant incertesa en els municipis sobre quin ha de ser el procediment i l'abast de les actuacions futures en el sistema viari.



- Xamfrans previstos en l'encreuament de dues vies de xarxa viària bàsica
- Xamfrans previstos fora de la xarxa viària bàsica

Nombre de xamfrans previstos per municipis



Xamfrans previstos per municipi
Font: Elaboració pròpia, 2025



Diversitat territorial

Amb els tècnics municipals, s'ha fet palès la diversitat territorial que té l'àmbit del PGM.

Accessibilitat al transport públic: els municipis del pla de Barcelona tenen una accessibilitat al transport públic major que la resta dels municipis de l'àmbit PGM. A més, en aquests primers s'han iniciat amb força polítiques i plans que busquen reduir el pes de l'automòbil i les seves externalitats, tant en l'ocupació de l'espai públic, com en la gestió de la mobilitat (zona de baixes emissions, bicicletes compartides, ...). Els municipis del pla de Barcelona tenen una dependència menor del vehicle privat respecte a les poblacions més perifèriques amb una accessibilitat al transport públic més baixa.

Pressió de l'estacionament en l'espai públic: l'estacionament és un tema que preocupa als ajuntaments, sobretot als de fora del pla de Barcelona. No tant per un tema urbanístic o de regulació del PGM -que estableix unes directrius flexibles però alhora desactualitzades-, sinó pel seu impacte en l'espai públic i per la seva gestió. Reduir-lo per fer millores en el sistema viari, com ampliar voreres, pacificacions d'eixos, augmentar el verd, etc., és un tema controvertit pel municipis metropolitans; remarquant que si augmenta el número de places d'aparcaments en parcel·la tindrien més marge per a poder reduir places d'estacionament en superfície. Per tant, enllacen el que passa al sistema viari, amb l'estacionament i l'aparcament.

Actualitzar la normativa pel que fa a les reserves d'aparcament: hi ha consens en què s'haurien repensar les reserves d'aparcament per les raons següents. Primer, diferenciant entre l'habitatge lliure i l'habitatge protegit o l'al·lotjament dotacional. Segon, introduint reserves per a modes més sostenibles. I, per últim, actualitzant els altres usos per a alinear-los a les necessitats i a la normativa vigent.

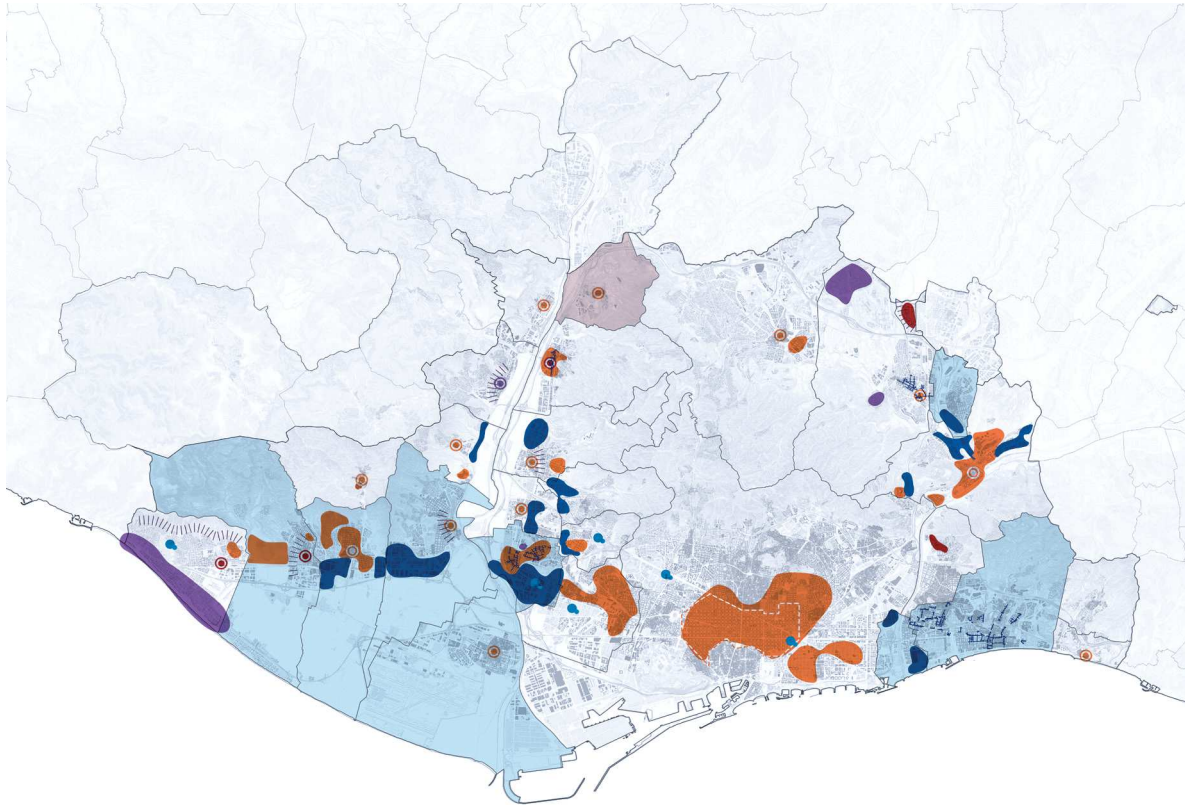
Quan s'apunta quina dotació s'hauria d'establir, hi ha divergències territorials coincidents amb la seva accessibilitat al transport públic: els municipis del pla de Barcelona aposten per unes reserves mínimes més baixes i, fins i tot, amb mesures que puguin arribar a limitar la quantia, i, per contra, els municipis amb menys accessibilitat al transport públic, o amb un impacte de l'estacionament en l'espai públic més gran, defensen unes reserves més elevades que els permetin internalitzar part d'aquesta mobilitat dins de parcel·la.

Dificultats comunes en la metròpolis construïda

Independentment de la localització del municipi i la seva relació amb el transport públic, s'enumeren un seguit de dificultats que són transversals i comunes, alhora que s'evidencia la complexitat envers la ciutat ja construïda.

Diversitat dels teixits: es constata que les característiques de certs teixits condicionen la materialització de les reserves d'aparcament. Per exemple, en els nuclis antics on la reserva en general és baixa i les seves característiques tant de carrer com de parcel·la, fan que sigui molt difícil materialitzar-ne de noves. O en els polígons residencials dels anys 60s i 70s, que majoritàriament es van construir sense aparcament al subsòl però amb molt espai lliure entre blocs, i que actualment aquest resta ocupat per l'estacionament. En aquests casos, fer aparcament dins de parcel·la per a treure places de l'espai públic és complex.

Eixos cívics i comercials: en determinats eixos molt pacificats, centrals, amb funcions cíviques o comercials, és poc convenient haver de generar reserves d'aparcament, atesa la mobilitat en superfície que es genera -poc volguda envers al vehicle privat motoritzat- o la preocupació de l'impacte que poden tenir les entrades dels aparcaments en el disseny de la planta baixa dels edificis.



- Dificultats d'estacionament
- Dificultats d'aparcament
- Dificultats d'aparcament i estacionament
- Centres del municipis
- Déficits d'aparcament i estacionament en teixit industrial
- Déficits d'aparcament en altres usos
- Eixos pacificats i comercials
- Bosses d'aparcament
- Àmbits amb nivell freàtic i inundacions
- Risc geològic

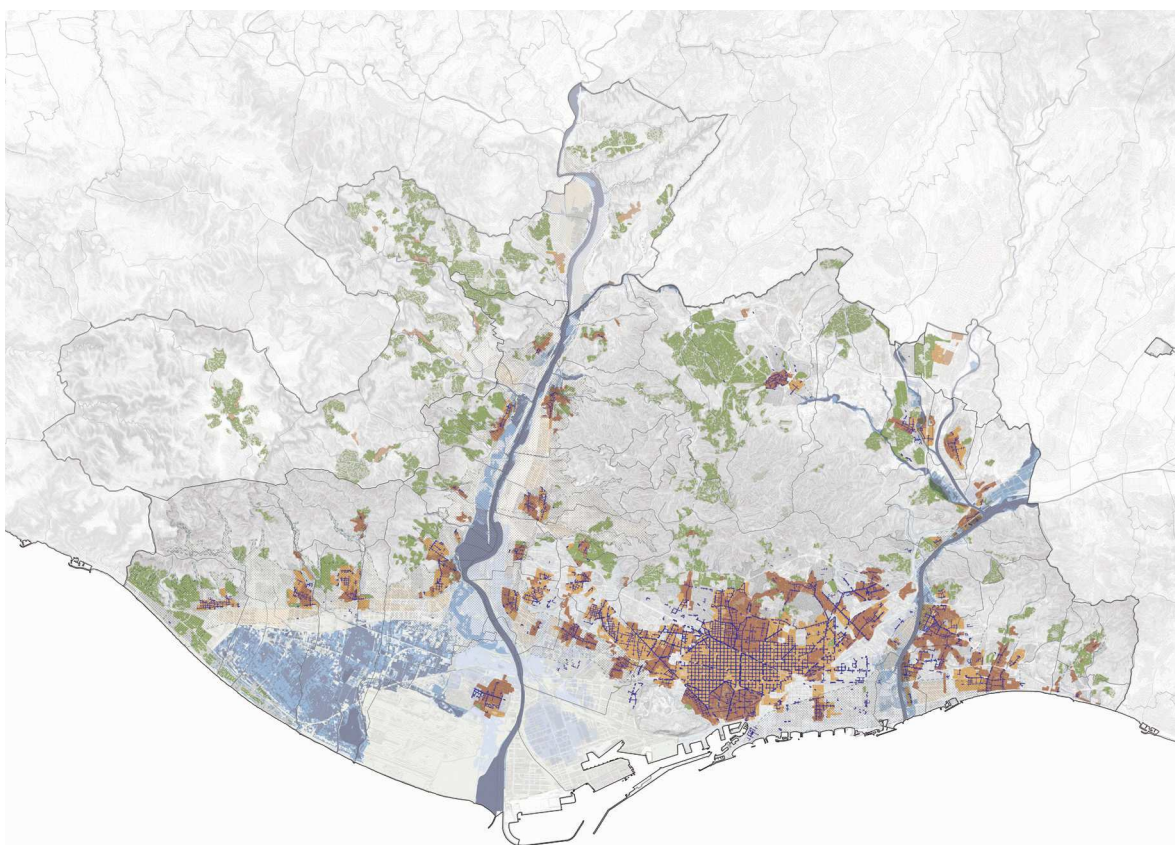
Reflexions territorialitzades relacionades amb l'estacionament i l'aparcament resultants de les reunions amb els tècnics municipals
 Font: Elaboració pròpia, 2024

Àmbits amb dèficit d'aparcament: alhora hi ha àmbits concrets –més enllà de la lògica tipològica o dels teixits- en què hi ha molt poca reserva d'aparcament dins de parcel·la i això crea molta pressió sobre l'espai públic atesa la necessitat d'ubicar-hi estacionament. En aquests també es produeixen dificultats per fer millores en l'espai públic, enriquir la seva qualitat urbana i ambiental i promoure la mobilitat activa i el transport públic.

Pressió urbanitzadora del subsòl: en l'àmbit més central destaca la pressió per ubicar usos principals en plantes soterrani per tal d'optimitzar el rendiment de les promocions. Això té impactes en termes ambientals, d'habitabilitat i de qualitat espacial, però també en les reserves d'aparcament.

Disseny de la planta baixa: destaca la importància de la planta baixa com a element imprescindible per a prestar serveis a la ciutadania, activar el carrer, augmentar la sensació de seguretat, etc., i l'aparcament en planta baixa genera moltes dificultats per aconseguir aquests requisits. En aquest sentit, es sol·liciten eines per propiciar un bon disseny del sòcol de l'edifici i que l'aparcament –o el seu accés- no resti qualitat urbana, sobretot en els entorns més centrals i densos.

Eines de flexibilitat: en general, es valoren les eines de flexibilitat que els municipis han anat incorporant a través de modificacions, doncs permeten encarar amb garanties el cas a cas. En concret, s'estimen adequades per: primer, evitar solucions desproporcionades en entorns complexos, ja sigui per les característiques físiques i funcionals de la xarxa viària (secció dels vials, la pendent, el grau de pacificació...), per les particularitats dels sòls (nivell freàtic alt, cursos d'aigua subterrània, sòls inestables, contaminació, presència d'aquífer...), la forma i dimensió de les parcel·les o per la inviabilitat de fer soterranis quan es mantenen les construccions existents. I en segon lloc, per a optimitzar la construcció de les plantes soterrani, ajustant el nombre de places a l'execució de plantes senceres i evitant la multiplicació excessiva de soterranis que puguin tenir un impacte directe tant en el medi com en el cost.



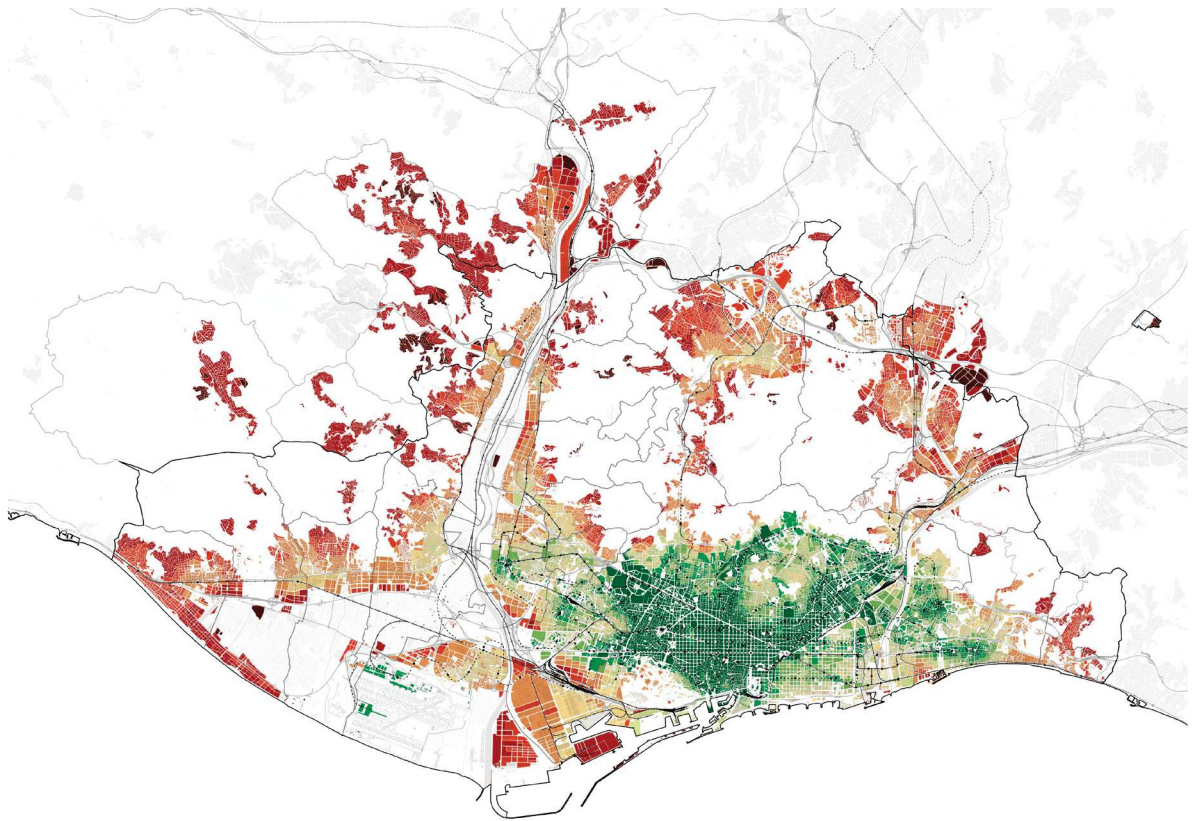
- Teixits residencials i ús comercial**
- Estructura urbana comercial
 - Teixits originaris
 - Teixits d'exemple
 - Teixits unifamiliars
- Aquífers estratègics de l'àrea metropolitana de Barcelona**
- Zona de recàrrega d'aquífers estratègics per a l'abastament d'aigua
 - Baix Besòs i Pla de Barcelona
 - Cubeta de Sant Andreu i Vall Baixa de Llobregat
 - Delta del Llobregat
 - Àmbits d'especial atenció per evitar contaminació d'aquífers
- Suport geomorfològic, teixits i usos
 Font: Elaboració pròpia, 2024

5.2. Anàlisi territorial

L'àmbit metropolità es defineix com a un territori ric, complex i divers tant a nivell territorial, com social i/o ambiental, amb diferents modes de viure per part de la ciutadania. Per tant, en ell, hi conviuen realitats diferents, complementàries i fins hi tot oposades. Aquesta diversitat dona com a resultat realitats i necessitats diferents segons l'àmbit objecte d'estudi.

Accessibilitat al transport públic en relació a la tinença d'automòbils

L'accessibilitat al transport públic en l'àmbit regulat pel PGM és desigual. Tal i com s'observa al *plànol 3. Accessibilitat al transport públic*, el pla de Barcelona té un nivell d'accessibilitat al mateix molt més elevat que la resta de l'àrea objecte d'estudi. Aquest fet, conjuntament amb altres polítiques per incentivar la mobilitat sostenible, està fent que en l'àmbit central es concentri el nivell de tinença de turismes més baix, com es pot comprovar al *plànol 4. Evolució de la tinença de turismes per municipi*. Per contra, en el municipis més perifèrics aquest es manté estable o, fins i tot puja, sobretot als municipis de l'Ordal.



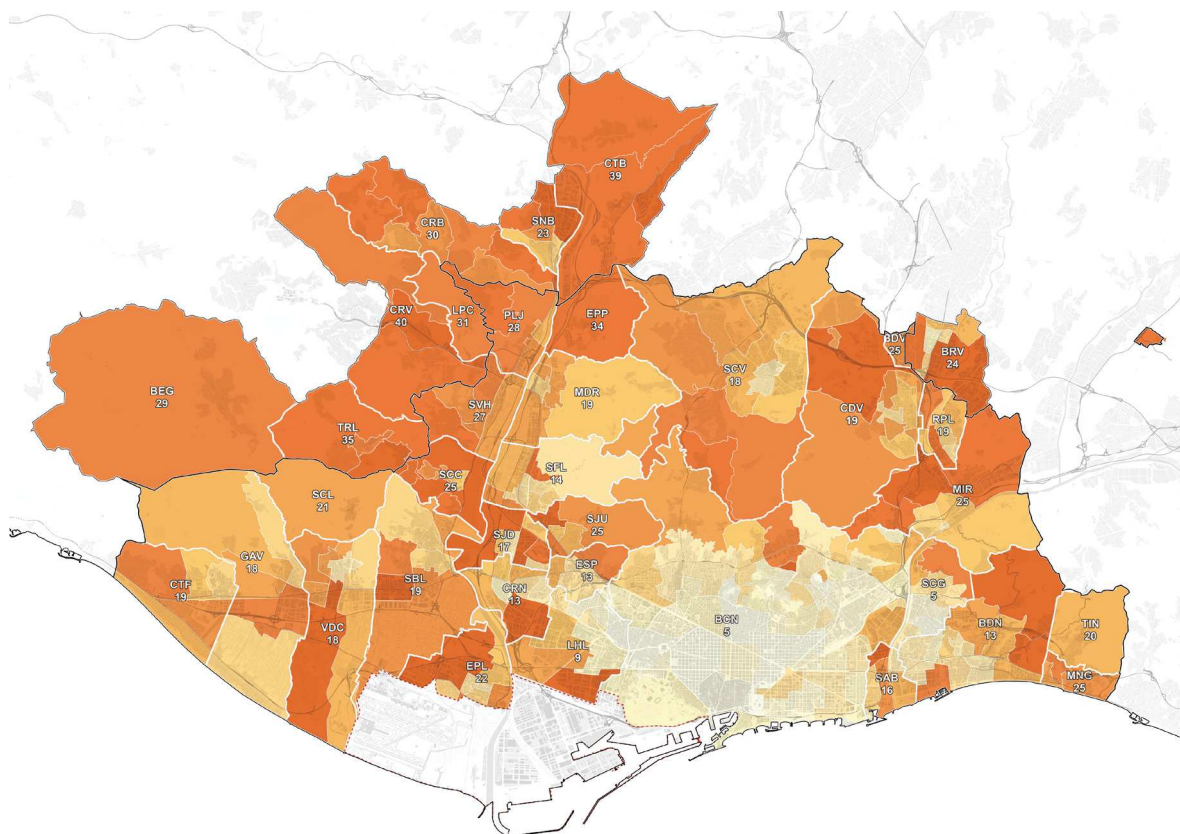
Accessibilitat al transport públic
Font: PDUM, Aprovació Inicial març 2023



Distribució de l'estacionament i l'aparcament

Per a valorar com està distribuït l'estacionament i aparcament en l'àmbit metropolità, s'han analitzat fonts diferents. Per l'estacionament s'han localitzat les places mitjançant una eina de detecció de punts que les marca sobre el vol aeri del 2020. I per l'aparcament s'ha treballat amb les dades cadastrals de l'any 2022. En ambdós casos, s'han utilitzat els àmbits estadístics metropolitans² i s'ha calculat la seva densitat per cada 100 habitants. El resultat és el següent:

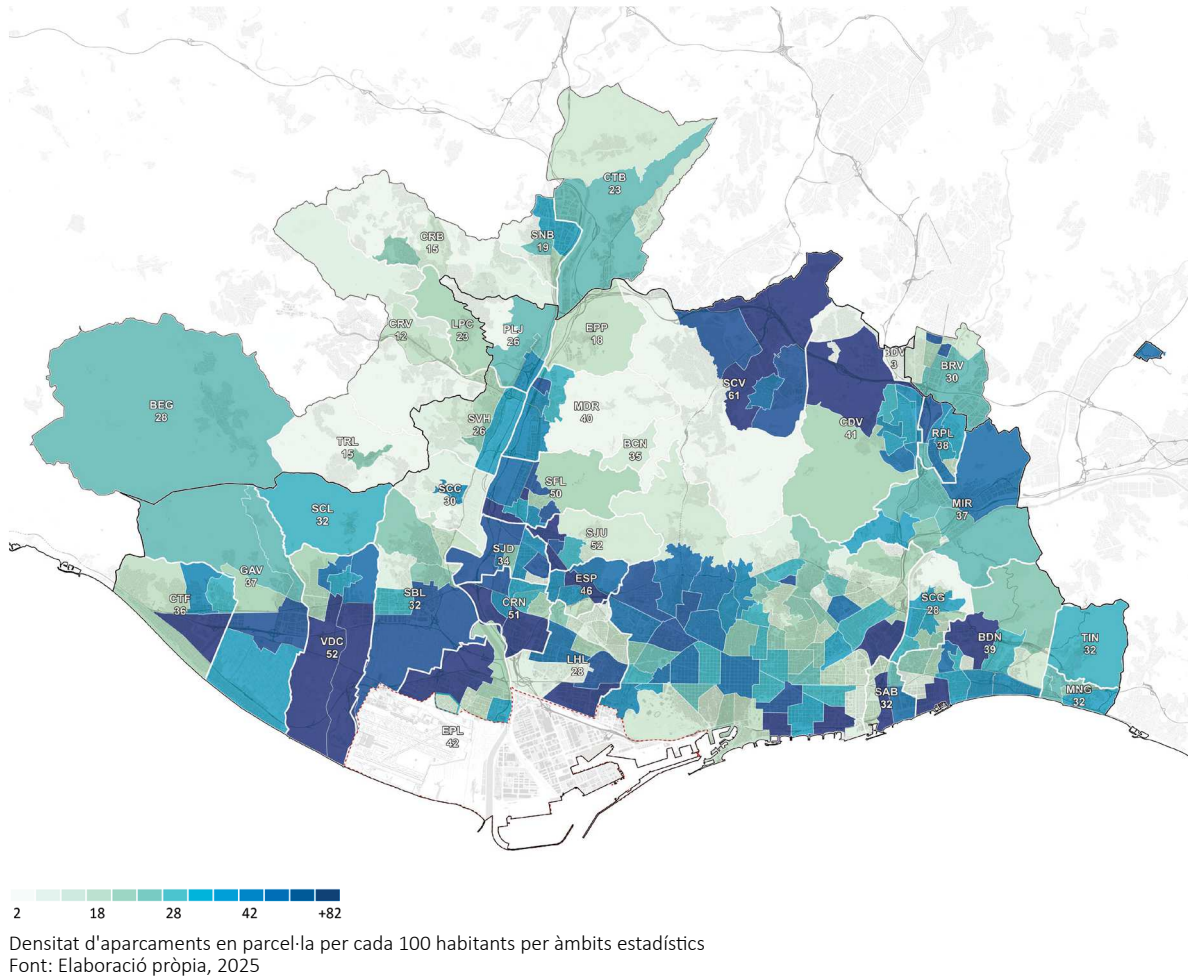
Estacionament: l'àmbit del pla de Barcelona, té una densitat d'estacionaments per habitant clarament inferior a la resta de la metròpolis com es pot veure al plànol 5. *Densitat d'estacionaments en calçada per cada 100 habitatats per àmbits estadístics.* Per tant, es reitera la lògica territorial exposada envers l'accessibilitat al transport públic i l'evolució en la tinença de vehicles. D'igual manera, en aquest àmbit és on el percentatge de places d'estacionament sobre les d'aparcament és més baix segons el plànol 7. *Percentatge d'estacionament sobre el total de places per àmbits estadístics* (estacionament i aparcament) del municipi, mostrant les àrees on es produeix una major pressió de l'estacionament sobre l'espai públic.



Densitat d'estacionaments en calçada per cada 100 habitatats per àmbits estadístics
Font: Elaboració pròpia, 2025

² Els Àmbits Estadístics Metropolitans son una delimitació de l'àrea metropolitana en 268 zones que permet subministrar informació més precisa sobre les condicions de vida de la ciutadania i les condicions de l'entorn urbà. El Consell metropolità en va acordar la seva aplicació l'any 2023.

Aparcament: les places d'aparcament tenen una lògica d'implantació diferent a la de l'estacionament. Segons s'interpreta del plànol 6. *Nombre d'aparcaments en parcel·la per cada 100 habitats per àmbits estadístics*, les majors densitats d'aparcament es concentren en els àmbits on la metròpolis s'ha renovat o construït més intensament després de l'aprovació del PGM. Aquesta tesi es manté si s'analitza com aquest ha variat en els últims 10 anys segons les dades cadastrals (2014-2024) i cartografiat al plànol 8. *Evolució del nombre de places d'aparcament des del 2014 fins al 2024 per municipis.*



5.3 Anàlisi normatiu i la seva evolució

Títol III, capítol 2º, secció 5ª Sistema Viari Bàsic

El PGM regula el sistema viari bàsic mitjançant els següents articles:

- Article 196: defineix la xarxa viària bàsica, secundària i local.
- Article 197: classifica les vies en primàries, secundàries i cíviques.
- Article 198: fa referència a les lleis sectorials vigents en el moment d'aprovació del PGM.
- Article 199: regula les àrees suplementàries de protecció d'encreuaments.

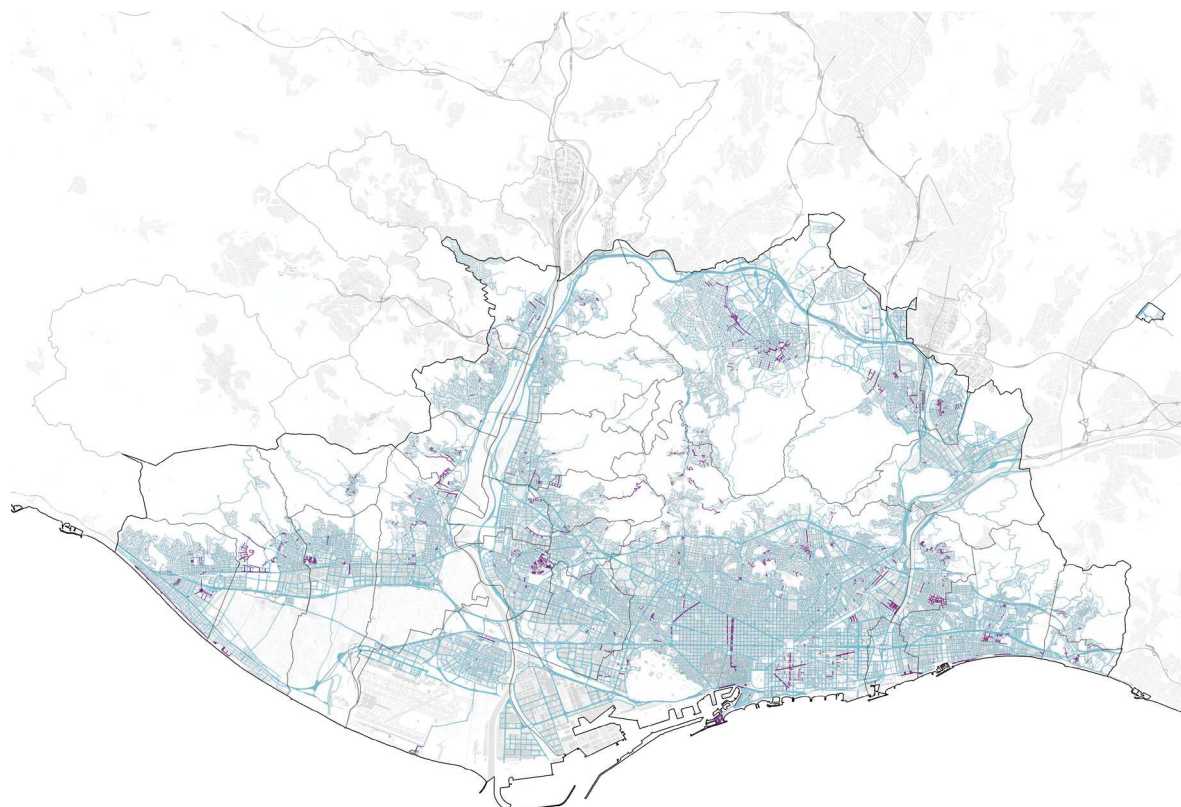
A més, el PGM conté en la seva part gràfica el plànol d'ordenació *b-2, División General del Territorio según calificación urbanística*, on es qualifica el sistema viari bàsic amb una doble clau: la clau 5 per a la xarxa viària bàsica primària i xarxa viària bàsica secundària i la clau 5b per a la xarxa viària bàsica cívica. Per tant, no qualifica com a sistema viari la xarxa viària secundària i local, que resta dins les qualificacions de l'entorn. Igualment, en el plànol d'ordenació *b-3, Estructura general y orgánica del territorio*, el sistema general de comunicacions es divideix en vies primàries de la xarxa viària bàsica, vies secundàries de la xarxa viària bàsica i vies cíviques de la xarxa viària bàsica.

Evolució normativa del sistema viari bàsic

L'articulat del sistema viari no ha estat modificat per part dels ajuntaments, així el seu redactat i abast no ha variat des de l'aprovació del PGM. Per contra, la part gràfica sí que ha evolucionat.

L'any 1987, s'aprova per tot l'àmbit del PGM, a excepció de Barcelona, un seguit de plànols que, amb el títol de *Transcripció a escala 1:2000 de les determinacions de les zonificacions del Pla general metropolità*, qualifiquen amb major precisió les determinacions del PGM que s'havien recollit a escala 5.000 al plànol b-2. Pel que fa al sistema viari, aquesta transcripció ha dificultat la interpretació de la norma, ja que la part gràfica s'ha allunyat de la norma en varis aspectes.

Articles 196 i 197. Amb aquesta transcripció, es va qualificar tot el sistema viari amb les claus urbanístiques 5 i 5b. Pel que fa a la clau 5, es va qualificar tant la xarxa viària bàsica (primària i secundària) com la xarxa viària secundària i local. Per tant, pel que fa a les claus, es va perdre la distinció entre els tipus que marca la norma. Actualment aquests s'ells- qualificats amb la clau 5.



- Xarxa viària bàsica (clau 5)
- Xarxa viària bàsica cívica (clau 5b)

Qualificacions vigents del sistema viari: clau 5 i clau 5b

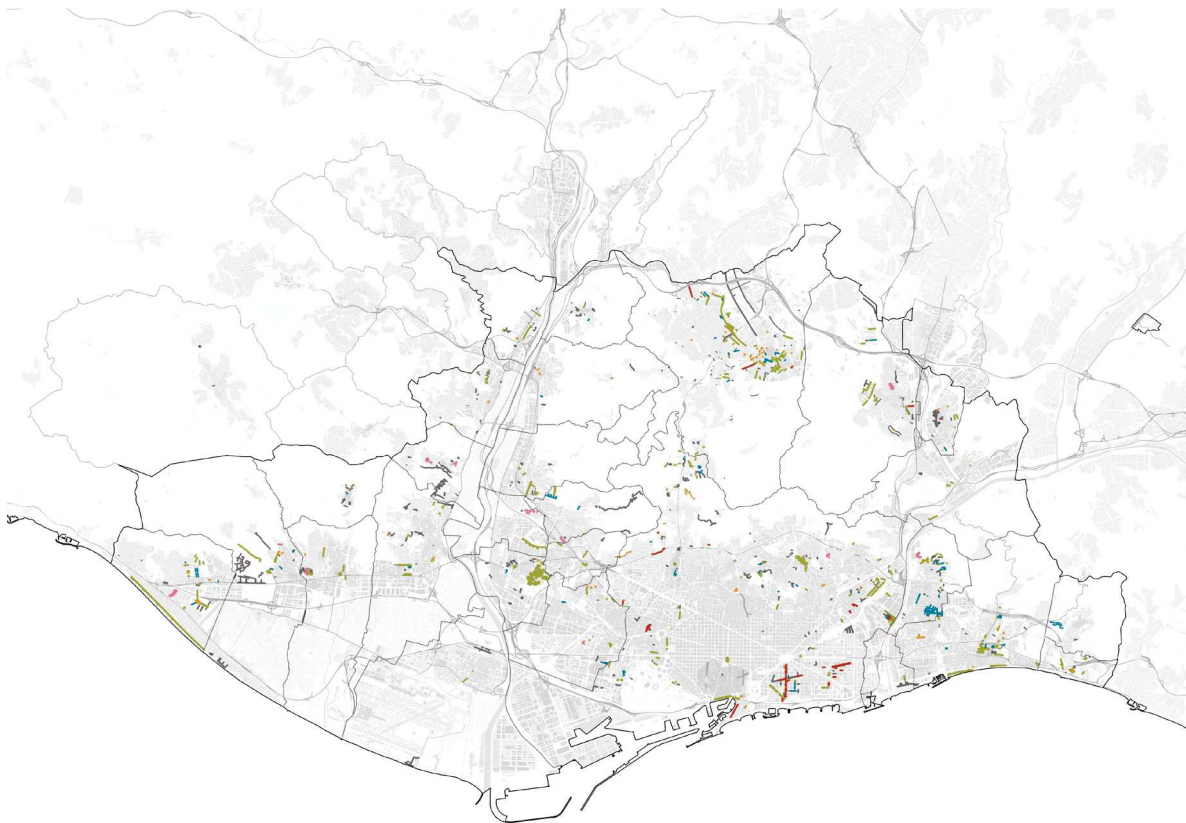
Font: Elaboració pròpia a partir del refós de planejament urbanístic de l'any 2024



Més complex és el que passa amb la qualificació 5b, xarxa viària bàsica cívica. En aquest cas, no només amb la transcripció del 1987, es va qualificar de xarxa viària bàsica cívica (clau 5b) vials que originalment pertanyien a la xarxa viària secundària i local, sinó que, a més, es van qualificar vials que no responien a l'objectiu original del PGM per a aquesta qualificació, que eren espais exclusius per vianants (com les voreres de Passeig de gràcia o Rambla Catalunya de Barcelona) o noves obertures (com la de barri de Santa Caterina a Barcelona).

Tal i com es veu al *plànol 13. Categorització de la xarxa viària bàsica*, les vies qualificades de xarxa viària bàsica cívica (clau 5b) es poden classificar en sis categories en funció de la seva realitat física: vies exclusives per a vianants, vies amb prioritat per a vianants però no exclusives, vies que qualifiquen tota l'amplada del canal amb calçada i voreres, espais residuals dels polígons residencials, places i fins i tot, camins en sòl no urbanitzable.

Aquestes disfuncions entre norma i qualificacions es perpetuen amb les múltiples modificacions que han seguit qualificant nous sòls de 5 i 5b, alhora que la diferenciació no ha tingut un trasllat directe ni en la funció ni en la materialització de les vies. Avui carrers urbanitzats de forma idèntica tenen indistintament ambdues qualificacions i formen part tant de la xarxa viària bàsica, com de la xarxa viària secundària i local.



- Carrer amb calçada i voreres
- Carrer exclusius per vianants
- Carrer amb prioritat per vianants
- Espai entre blocs de polígons d'habitatges
- Plaça
- Camí en sòl no urbanitzable
- Carrer no executats

Categorització de la xarxa viària bàsica cívica (clau 5b)
Font: Elaboració pròpia, 2025



Article 198. Aquest article reproduïx disposicions de la *Llei 51/1974, de 19 de desembre, de Carreteres*. Aquesta llei va ser derogada per la *Llei 25/1988, de 29 de juliol, de Carreteres* que a la vegada va ser derogada per la *Llei 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres*. Per tant, l'article ha quedat obsolet atès que la cobertura legal a la que fa referència ha canviat.

Article 199. Amb la *Transcripció a escala 1:2000* del 1987, com s'ha exposat, es qualifica tot el sistema viari, inclosos els xamfrans. Però, no es fa una aplicació directe de l'article 199, sinó que es qualifiquen tant xamfrans en encreuaments de vies de la xarxa viària bàsica com de la xarxa secundària i local, tal i com es pot veure al *plànol 14. Xamfrans previstos per municipi*. En ell s'aprecia una distribució territorial irregular en l'àmbit del PGM.

Títol IV, capítol 3r, secció 4ª Disposicions sobre estacionaments i aparcaments

La regulació sobre estacionaments i aparcaments es recull en set articles del PGM, concretament de l'article 295 al 301 de la Secció 4ª. Aquests articles defineixen els estacionaments i els aparcaments, n'estableixen les condicions d'ordenació, regulen les reserves mínimes d'aparcaments en els diferents usos, estableixen les regles de comptatge i determinen la relació dels aparcaments amb l'espai públic.

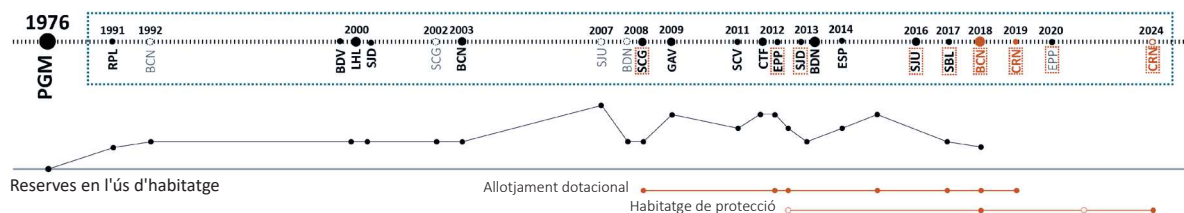
- Article 295: Defineix l'estacionament i l'aparcament.
- Article 296: Regula la previsió de places d'estacionament.
- Article 297: Estableix les condicions dels estacionaments.
- Article 298: Regula les reserves mínimes de places d'aparcaments.
- Article 299: Estableix les condicions de càlcul i ubicació de les reserves.
- Article 300: Defineix les condicions físiques d'accés als aparcaments.
- Article 301: Fa referència a les ordenances municipals o metropolitanas.

Evolució normativa de les disposicions sobre estacionaments i aparcaments

Des de l'any 1991, quan Ripollet canvia per primera vegada l'articulat normatiu del PGM, la Secció 4ª ha estat modificada 23 vegades i en alguns casos de forma reiterada, doncs municipis com Barcelona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Just Desvern, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, El Papiol i Badalona han fet més d'una modificació corregint o modulant el que havien regulat prèviament.

Dels 28 municipis regulats pel PGM, 15 han modificat les disposicions d'estacionaments i aparcaments, 12 mitjançant modificacions de PGM, 2 via ordenances metropolitanas i un redactant un Pla Especial d'Usos, a més Santa Coloma de Gramenet actualment està tramitant una nova modificació.

El principal objectiu d'aquestes modificacions ha estat bàsicament modificar la reserva de places d'aparcament pels diferents usos i introduir condicions o criteris específics per facilitar l'execució d'aquestes places. Per tant, el gruix de modificacions s'ha centrat principalment en modificar l'article 298, el 299 i el 300.



Evolució de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge en les modificacions de les disposicions d'estacionaments i aparcaments
Font: Elaboració pròpia, 2025

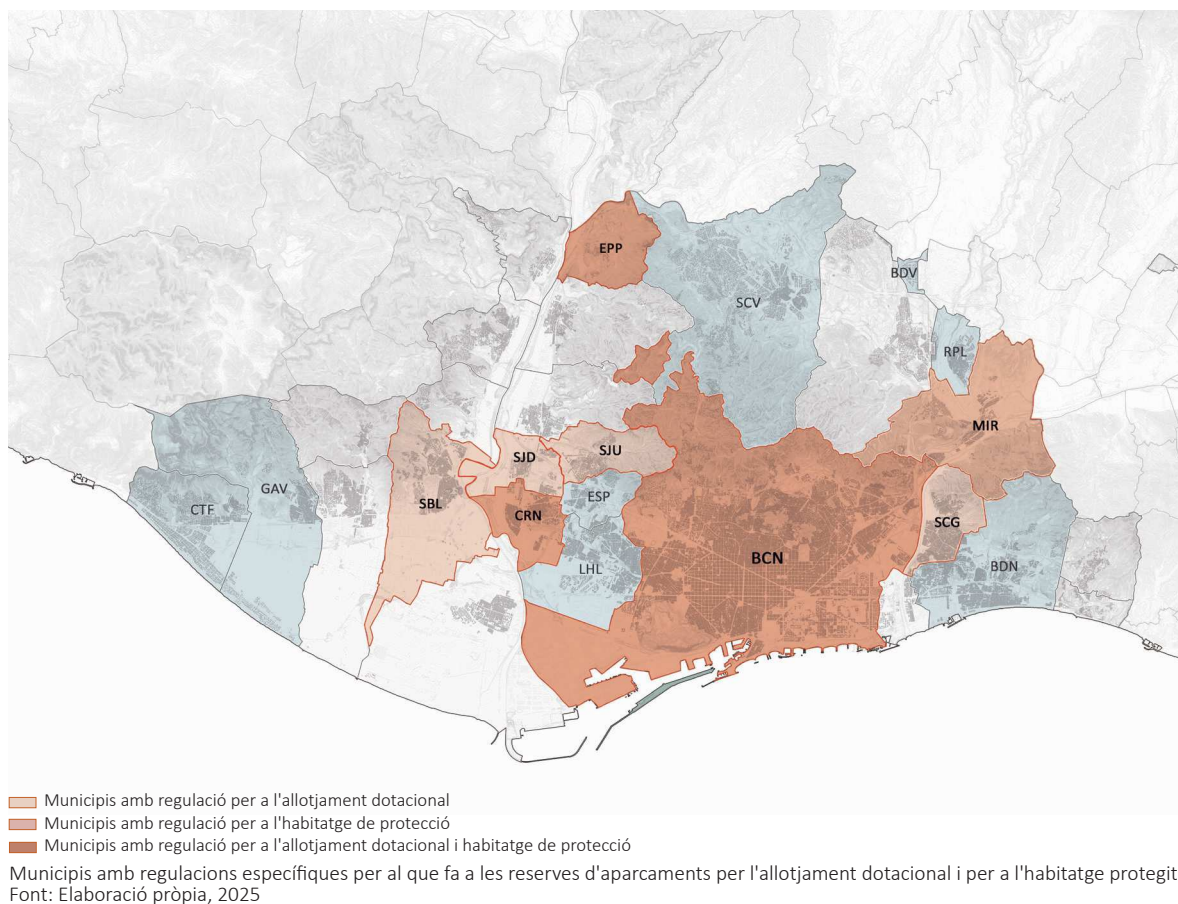


Pel que fa a les **reserves d'aparcaments**, els principals objectius han sigut els següents:

Modificar les reserves per habitatge: tots els municipis han augmentat les reserves per l'habitatge respecte al PGM, mantenint diferents valors depenent la superfície (útil o construïda) dels habitatges. Si considerem habitatges de fins a 80m², el PGM preveia una reserva d'una plaça d'aparcament per a cada quatre habitatges. Totes les modificacions a grans trets pugen aquesta reserva fins a una plaça per habitatge, excepte Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Sant Cugat i Badalona que l'eleven fins a 1,5 places d'aparcament per habitatge. Les últimes modificacions han començat a matisar les pujades anteriors (Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat i Barcelona), incloent la inclusió dels màxims de l'Ajuntament de Barcelona.

Diferenciar tipologies i teixits: en les diferents modificacions s'ha diferenciat entre habitatges unifamiliars i plurifamiliars (Castelldefels i Sant Cugat del Vallès) o per a qualificacions de centres històrics clau 12/12b (Barcelona i L'Hospitalet de Llobregat).

Fomentar l'habitatge assequible: a partir del 2008, s'han començat a introduir regulacions específiques pel que fa l'allotjament dotacional i l'habitatge de protecció.³ La qüestió és que, les dotacions urbanístiques d'aparcament previstes pels habitatges -en molts casos- resulten excessives per les promocions d'habitatge assequible, doncs les places d'aparcament no s'acaben ocupant pels futurs residents i finalment, són venudes o llogades a tercers. Aquest excés de places pot arribar a qüestionar la viabilitat econòmica de l'operació, perjudicant la finalitat última d'aquestes: augmentar el parc d'habitatge assequible de qualitat.



³ Les reserves d'aparcament en allotjaments dotacionals s'ha matisat en municipis com Santa Coloma de Gramenet (2008), Sant Joan Despí (2012), El Papiol (2012 i 2021), Sant Just Desvern (2015), Sant Boi de Llobregat (2017), Barcelona (2018) i Cornellà de Llobregat (2019), mentre que la regulació de l'habitatge de protecció s'ha introduït a El Papiol (2012 i 2021), Barcelona (2018) i Cornellà de Llobregat (2024).

- Pel que fa a l'**allotjament dotacional**, la mesura s'ha introduït d'acord amb dues estratègies. La primera, preveure una reserva menor respecte a l'habitatge lliure (Barcelona, Sant Boi de Llobregat i Santa Coloma de Gramenet), la segona, establir una determinació més oberta i flexible en la que es deixa justificar el nombre de places d'acord amb el col·lectiu, l'emplaçament, la tipologia, el programa funcional i/o la dimensió de l'allotjament (Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Cornellà de Llobregat).
- En el cas de l'**habitatge protegit** es proposa una reserva mínima que torna a la reserva d'una plaça per cada quatre habitatges de menys de 80m² establerta pel PGM de l'any 1976 (Barcelona i Cornellà de Llobregat), alhora que Barcelona incorpora reserves per a vehicles de dues rodes i bicicletes i Cornellà de Llobregat (2024) pren l'accessibilitat al transport públic com un dels atenuants que permeten ajustar a la baixa la reserva de places d'aparcament, exonerant les places per a l'habitatge protegit específic.

Altres usos: amb els anys, també s'ha anat ajustant les reserves per als altres usos i s'han introduït quatre usos nous en l'article 298 del PGM: centres d'estudis superiors (Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i Santa Coloma de Gramenet), tallers de reparació de vehicles (Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet i Sant Boi de Llobregat), àrees de càrrega o descàrrega en edificis (Badalona, Badia del Vallès, Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet i Sant Just Desvern) i establiments de lloguer de vehicles, empreses de transport i similars (Badalona).

Altres modes (motocicletes i bicicletes): Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Sant Just Desvern, Barcelona i el Papiol regulen i proposen reserves de motocicleta i/o bicicleta. Per exemple, Barcelona estableix una reserva de 10 bicicletes per cada 10 habitatges.

Pel que fa a les **eines de flexibilitat**, els principals objectius han sigut els següents:

Reduir o exonerar places d'aparcament: per a entorns complexos, ja sigui per les característiques físiques i funcionals de la xarxa viària (secció dels vials, la pendent, el grau de pacificació...), per les particularitats dels sòls (nivell freàtic alt, cursos d'aigua subterrània, sòls inestables, contaminació, presència d'aqüífers...), per la forma i dimensió de les parcel·les o per la viabilitat de fer soterranis quan es mantenen les construccions existents.

Optimitzar les construccions de plantes soterranis: per una banda per facilitar la construcció de plantes senceres i, per l'altra, per evitar la construcció excessiva de soterranis que puguin tenir un impacte directe tant en el medi com en el cost de la promoció.

Permutar places d'aparcament entre modes: oferir equivalències entre places d'aparcament de turismes i places de motocicletes i bicicletes.

Reubicar places d'aparcament: poder localitzar les places -en part o totalment- en edificis i emplaçaments propers.

Finalment, pel que fa a les condicions físiques dels aparcaments, algunes modificacions han afegit consideracions en relació al disseny dels mateixos (establiment de trasters, instal·lacions elèctriques per a recàrrega de vehicles, plataformes d'aparcament...), determinacions més pròpies d'escala d'ordenança que no pas de planejament general. O han introduït dins de les normes aspectes ja regulats a les Ordenances metropolitanas d'edificació (distàncies mínimes dels accessos, relació entre accessos i espai públic, grandària de les places, rampes etc.)

5.4 Regulació en altres ciutats europees, espanyoles i catalanes

Sistema viari

A nivell estatal i català -en els darrers anys- les normatives que regulen el sistema viari (estructura, usos i urbanització) han tendit cap a la configuració d'una infraestructura flexible, capaç d'acollir les necessitats urbanes actuals.

En concret, hi ha tres regulacions que destaquen per: reconèixer les funcions ambientals, socials i de salut del sistema viari; alliberar el canal qualificat de la gestió de la mobilitat i del tipus d'urbanització; i per permetre la implantació d'usos compatibles.

- **Pla General d'Ordenació Urbana de Bilbao:** en ell es defineix la xarxa de comunicacions i de transport com a l'espai conformat per les carreteres interurbanes i el viari urbà, sigui quina sigui la mobilitat que aculli (cotxes, vianants, transport públic, bicicletes etc.) o la urbanització que la caracteritzi. A més, aquest espai pot tenir diversos usos com és el pas del tramvia, la utilització del canal viari com a espai lliure, usos productius com ara benzineres, peces comercials o equipaments de caràcter auxiliar o complementari.
- **Pla General d'Ordenació Urbana de Madrid:** aquest pla defineix la xarxa viaria com l'espai de domini i ús públic que possibilita el moviment de vianants, vehicles i modes de transport col·lectiu, alhora que hi permet l'estada de persones i l'estacionament de vehicles. Aquesta normativa permet la implantació d'usos compatibles i autoritzats com els de subministrament de combustible.
- **Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vic:** aquest Pla general dona potestat a l'Ajuntament o a l'administració competent per a què defineixi la secció que ha de tenir cada via, en base a la seva funció territorial i/o urbana, al trànsit que cal vehicular (rodat o de vianants), a la topografia o a la relació dels espais que travessa.

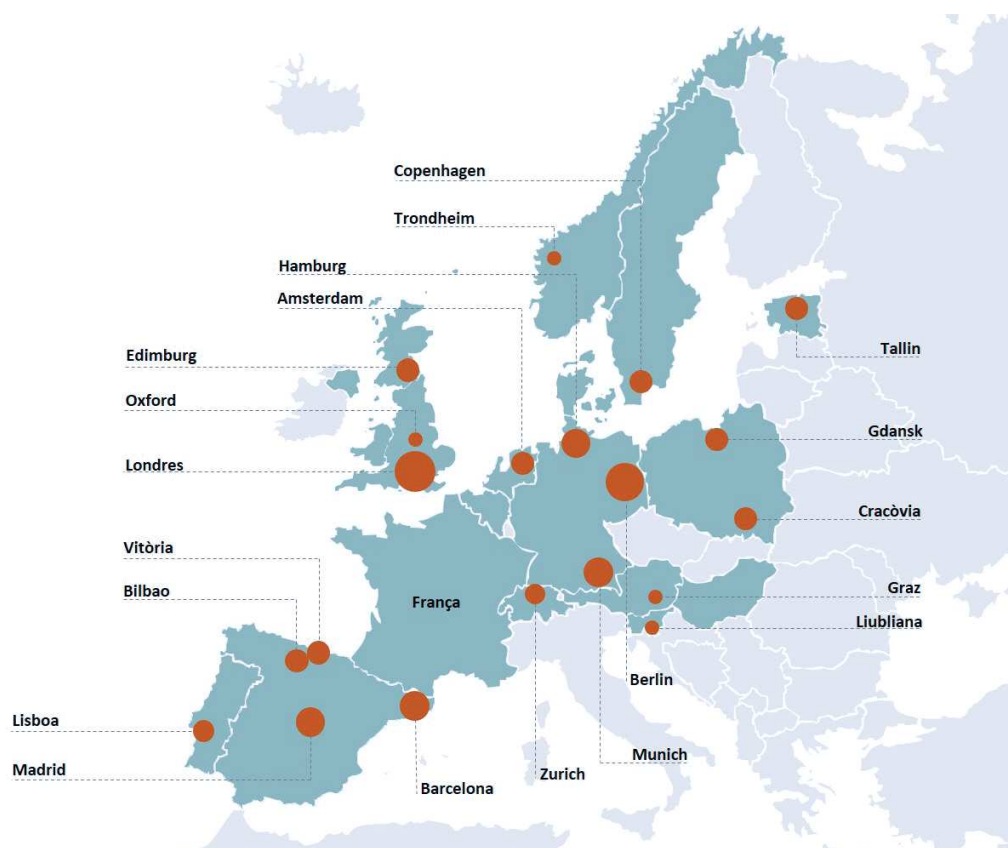
Aparcaments i estacionaments

A nivell europeu la regulació urbanística és diversa i difícil de relacionar. Tot i això, es constata la necessitat de vincular la norma urbanística amb una gestió eficient de la mobilitat i dels aparcaments. De l'anàlisi efectuat se n'extreuen les següents conclusions:

- **Reserves màximes i mínimes:** tal i com s'ha exposat en els planejaments nacionals, a Europa les regulacions normatives també tendeixen a establir màxims normatius, hi ha ciutats com Londres o Amsterdam que únicament es regeixen per paràmetres màxims, mentre que d'altres funcionen amb ambdues limitacions (màxims i mínims), com és el cas de Zurich. I algunes, com Berlín, generen reserves mínimes per a bicicletes i vehicles elèctrics.
- **Accés al transport públic:** amb la voluntat de fomentar una mobilitat més sostenible i tenir cura pel medi ambient, ciutats com Londres o Lisboa territorialitzen les reserves en funció del grau d'accessibilitat i proximitat al transport públic, com més ben dotats estan els barris menys reserves han de preveure.
- **Solucions flexibles:** una de les preocupacions que aborden les normatives europees és la gestió eficaç dels aparcaments, buscant mesures per a què les places estiguin sempre ocupades (garatges o places compartides per diferents destinataris) o per a què les reserves es puguin anar adaptant a les necessitats familiars de cada moment (garatges de barri que adapten les reserves al cicle de vida de les famílies). A Friburg les reserves es poden posar en garatges de barri i reduir-se si es destinen a vehicles compartits.
- **Contractes de mobilitat:** en d'altres ciutats (com Graz) es proposen acords entre els agents públics i els privats per permetre que aquests darrers puguin reduir les places d'aparcament a canvi de finançar millores en el transport públic, introduir aparcaments per a bicicletes, establir punts de càrrega de vehicles elèctrics, promoure el vehicle compartit o establir bústies per facilitar la distribució urbana de mercaderies, etc.



- Estalvi costos de construcció: de forma similar, a ciutats com a Hamburg s'accepta reduir les reserves d'aparcament si el que s'estalvia en costos de construcció el promotor ho destina a millorar la mobilitat sostenible del territori (mobilitat activa, bicicletes o transport públic).
- Gestió estacionaments en via pública: finalment, a nivell europeu també s'observen actuacions per a la millorar dels espais públics, per exemple a Rotterdam es modulen els preus segons la seva localització, a Viena tots els estacionaments en via pública són de curta durada, per a càrrega i descàrrega o per persones amb mobilitat reduïda o a Zurich s'ha congelat el número de places d'aparcament, per cada una que se'n genera en el subsòl s'ha d'eliminar un estacionament en via pública, evitant així incrementar les reserves i induir a més mobilitat en vehicle privat.



Ciutats europees que destaquen per la regulació d'estacionament i d'aparcament
Font: Elaboració pròpia, 2025

A nivell estatal s'ha realitzat una anàlisi dels plans generals recents o modificacions que tinguin com a objecte –entre d'altres– l'aparcament. Les tendències normatives actuals es resumeixen en:

- Territorialització de les reserves: és habitual que -el nous planejaments urbanístics- territorialitzin les reserves de places d'aparcament, reduint els requeriments en les posicions més centrals i ben dotades de transport públic i els incrementin en localitzacions més perifèriques i amb capacitat de generar noves reserves.
- Reserves màximes i mínimes: igualment, molts dels nous planejaments no només determinen reserves mínimes, sinó que també n'estableixen de màximes, per tal d'evitar un excés de places d'aparcament que puguin ocupar ciutadans de fora del barri o dels municipis veïns, limitant l'atracció de la motorització particular. En aquest cas, les normatives s'estableixen per limitacions territorials, per a usos específics, i/o per a situacions molt concretes.

- Reserves mínimes d'aparcament de bicicleta: per tal d'afavorir una mobilitat més sostenible, eficient i equitativa els planejaments nacionals incorporen reserves per a altres modes de mobilitat, demanant reserves mínimes de bicicleta en localitzacions preferents.
- Regulacions específiques per l'habitatge assequible: en alguns casos es proposa una reserva d'aparcament més baixa per als allotjaments dotacionals i l'habitatge de protecció pública, fins al punt que en alguna regulació no es fixen reserves mínimes i en d'altres es fan distincions segons el tipus d'habitatge assequible.
- Mecanismes de flexibilitat, reduccions, increments i exoneracions: molts dels planejaments nacionals permeten una regulació més flexible i adequada a les necessitats, amb la finalitat d'adaptar les reserves a les circumstàncies específiques de cada localització i als diferents usos.

5.5 Habitatge assequible

Les creixents dificultats d'accés a l'habitatge, especialment en el context metropolità, són molt evidents. Davant d'aquest context, els ens públics han de facilitar la promoció d'habitatge a un preu assequible i adequat per a les famílies.

Aquesta necessitat primordial ha estat recollida en la Llei de l'habitatge -*Llei 12/2023, de 24 de maig, pel dret a l'habitatge*- i el *Pla territorial sectorial de l'habitatge* –aprovat definitivament a l'octubre de 2024-, i les diferents iniciatives legislatives que tenen com a objectiu incrementar els efectius per donar resposta a aquesta emergència. En aquest context, la planificació urbanística és una eina que facilita la disposició de sòl per la promoció i obtenció d'habitatge assequible en el territori.

L'obligatorietat de construir soterranis d'aparcament pot comportar un increment significatiu dels costos de construcció i té un impacte directe en la viabilitat econòmica de les promocions d'habitatge protegit i allotjament dotacional (excavació i moviment de terres, solucions estructurals i de fonamentació complexes, solucions d'impermeabilització, drenatges, ventilació, etc.). En el cas d'aquestes promocions aquesta imposició significa haver d'assumir un cost més elevat i la conseqüent reducció de rendibilitat o inclús, inviabilitat del projecte, especialment en zones on els costos de construcció són més elevats.

Un percentatge gran de les places d'aparcaments en habitatge assequible no les acaben utilitzant els seus residents. En el cas de l'habitatge protegit i allotjament dotacional de Barcelona, l'any 2016 només un 44% de les places d'aparcament estaven ocupades per residents, segons Institut Municipal de l'Habitatge i Rehabilitació de Barcelona. Un altre exemple similar és Cornellà on el 2023 un 48% de les places d'aparcament en habitatges assequibles estaven ocupades per residents.

La previsió de reserves d'aparcament pel nombre d'habitatges projectats, obeeix a les determinacions del planejament urbanístic. Aquest, en el cas de l'àrea metropolitana de Barcelona, correspon al PGM i d'altres instruments que en general tenen molts anys de vigència, i han esdevingut obsolets en determinades qüestions, com és el fet de no integrar el concepte d'habitatge protegit i l'allotjament dotacional en les seves determinacions.

6. Diagnosi

De l'anàlisi realitzat se n'extreuen les conclusions que s'enumeren a continuació:

Una normativa desactualitzada, complexa i amb dificultat d'interpretació

La regulació del PGM, aprovada l'any 1976, ha sofert actualitzacions parcials normatives i de transcripció pel que fa a les qualificacions. Aquest fet ha provocat que la normativa actual sigui molt diversa, complexa i amb dificultats d'interpretació que l'allunyen de les necessitats municipals i de la visió de conjunt metropolitana. En aquest sentit, es fa necessari actualitzar la normativa per evitar que aquests desajustos no només dificultin la seva implementació, sinó que puguin derivar cap a resultats no desitjats.

Una regulació del sistema viari que no explicita les seves funcions

La normativa del sistema viari no enuncia les funcions complexes i variables que assumeixen avui en dia els carrers. A més de garantir l'accessibilitat de persones i mercaderies, el sistema viari ha de vertebrar la metròpolis i els seus barris, ha d'afavorir recorreguts i espais segurs i saludables, ha de prioritzar la mobilitat sostenible, donar accés a edificacions i usos, augmentar la biodiversitat i la connectivitat ecològica, enfortir la resiliència minimitzant els efectes del canvi climàtic i ser el suport de la infraestructura per la distribució de fluxos ja sigui de matèria, d'energia i d'informació.

Unes reserves d'aparcament desalineades amb la realitat territorial

Les reserves d'aparcament més elevades estan localitzades avui als municipis que territorialment tenen una millor accessibilitat al transport públic i que han experimentat una davallada més pronunciada en la tinença de turismes. Mentre que, els municipis que actualment tenen les reserves més baixes experimenten una forta pressió en l'espai públic per a estacionar els vehicles que no poden internalitzar dins les parcel·les. És per a aquesta raó que fora necessari que la nova normativa estableixi les reserves d'aparcament atenent a la diversitat territorial, per a afavorir la mobilitat sostenible i reduir la pressió sobre l'espai públic.

Unes reserves d'aparcament que dificulten la promoció d'habitatge assequible

El planejament i les polítiques sectorials s'han d'alinear per a estimular la promoció d'habitatge amb protecció oficial i de noves modalitats d'allotjament en règim de lloguer. Des d'aquesta perspectiva, les reserves urbanístiques d'aparcament, en la majoria de casos indiferenciades de l'habitatge lliure, poden tenir impacte en la viabilitat de les promocions d'habitatge assequible que la nova normativa hauria d'atendre.

Una normativa que no respon a les necessitats específiques del lloc

Els municipis tenen àmbits amb unes característiques o necessitats, que no responen estrictament a la delimitació municipal. Alguns exemples poden ser els teixits edificats (nuclis antics, eixamples, polígons d'habitatges...), eixos cívics, entorns urbans i fins hi tot solars amb dificultats per executar les reserves (forma de la parcel·la, tipus de sòl, nivell freàtic o pre-existència d'edificacions).

Fins ara, l'únic mecanisme que han tingut els municipis per a donar resposta a aquestes especificitats ha sigut modificar el planejament, afegint eines de flexibilitat, reserves específiques a través de claus urbanístiques o definint entorns concrets.

La tramitació d'aquests instruments ha resultat ser massa feixuga i ha dificultat donar resposta a les necessitats d'una manera eficient. Per tant, la nova normativa ha de ser flexible i ha de permetre mecanismes perquè els municipis puguin adaptar de forma àgil i senzilla les reserves d'aparcament a les necessitats específiques del lloc.



7. Participació ciutadana i tramitació administrativa

Per aprofundir en les problemàtiques o disfuncions de la regulació del sistema viari, dels estacionaments i dels aparcaments s'han realitzat dues reunions individualitzades amb els serveis tècnics municipals dels 28 ajuntaments inclosos dins l'àmbit del PGM. Aquestes reunions s'han realitzat en dos moments del procés redactor.

La primera estava enfocada en recollir les principals problemàtiques locals en relació als estacionaments i aparcaments. I, la segona anava dirigida a explicar quins eren els reptes, objectius i principis normatius de la MPGM, alhora que recollir les problemàtiques locals en relació al sistema viari i els xamfrans.

La present MPGM està subjecta al tràmit d'avaluació ambiental estratègica simplificada (en endavant AAES). Com a conseqüència, la seva tramitació administrativa consistirà en:

- El present document s'haurà d'elevat al Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per l'aprovació de l'Avanç de la modificació del PGM. Una vegada aprovat, aquest s'haurà d'exposar al públic per un termini mínim de trenta dies hàbils durant els quals es podran presentar suggeriments. Simultàniament, s'haurà de sol·licitar els informes sectorials als organismes pertinents de l'Administració General de l'Estat (AGE).
- Sol·licitud a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental (OTAAA) de l'inici del tràmit d'avaluació ambiental simplificada, dintre del qual es realitzaran les consultes a les administracions públiques afectades i a les persones interessades.
- Un cop s'hagin recollit els suggeriments i informes presentats, l'MPGM s'haurà d'elevat al Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per a la seva aprovació inicial. Una vegada aprovat inicialment, s'haurà d'exposar de nou al públic per un termini mínim de 45 dies durant el qual es podran presentar al·legacions. Simultàniament, s'haurà de sol·licitar informe als organismes afectats per raó de les seves competències, així com donar audiència als municipis afectats i els municipis limítrofs i a la resta d'ens locals afectats.
- Un cop s'hagin recollit les al·legacions i els informes sectorials presentats, l'MPGM s'elevat al Consell Metropolità de l'AMB als efectes de la seva aprovació provisional tot donant resposta individualitzada a les al·legacions rebudes en tràmit d'informació pública. Simultàniament, s'elevat l'expedient a la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona (CTUamB).
- Aprovació definitiva de la modificació del PGM per part de la CTUamB i publicació de l'acord al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya a efectes de la seva executivitat.

Així doncs, la MPGM se subjectarà tres vegades a informació pública: primer en la convocatòria del document d'Avanç, en la qual es podran presentar suggeriments; dins del tràmit d'avaluació ambiental i després en la convocatòria d'informació pública del document aprovat inicialment, en la qual es podran presentar al·legacions que seran analitzades i seran respostes de manera individualitzada.

8. Objectius i criteris generals de la MPGM

La MPGM pretén posar al dia la regulació dels sòls qualificats com a sistema viari i les disposicions sobre estacionaments i aparcaments amb l'objectiu d'adequar-la a les necessitats actuals, a la normativa sectorial vigent i alinear-se amb els objectius de mobilitat sostenible i habitatge del Pla Director Urbanístic Metropolità aprovat inicialment.

En concret, es proposa actualitzar els articles del PGM corresponent a la secció 5a *Sistema viari bàsic (5a)* (articles 196, 197, 198 i 199) del Capítol II *Sistemes generals de comunicació i les seves zones de protecció* del Títol III *Sistemes*; i els articles corresponents a la secció 4a *Disposicions sobre estacionaments i aparcaments* (articles 295, 296, 297, 298, 299 i 300) del Capítol 3r *Règim d'usos i usos de les zones* dins del Títol IV *Reglamentació detallada del sòl urbà*.

A partir de l'anàlisi realitzat, el procés de participació amb els tècnics dels 28 municipis regulats pel PGM i de la diagnosi elaborada, la MPGM proposa una nova regulació amb la finalitat d'assolir els següents objectius:

- 1. Actualitzar i clarificar la normativa del sistema viari i dels estacionaments i aparcaments** per tal que s'adeqüi a les necessitats actuals i a la normativa vigent.
- 2. Adequar la regulació del sistema viari** per a explicitar els requeriments socials, de mobilitat, ambientals, de salut i metabòlics als que ha de donar resposta i desvincular la planificació urbanística de la planificació i la gestió de la mobilitat.
- 3. Modificar les reserves d'aparcament**, atenent a la diversitat del territori metropolità, alineant-se amb els objectius de mobilitat sostenible, contribuint a donar resposta a l'emergència d'habitatge i reduint la pressió de l'estacionament sobre l'espai públic.
- 4. Estendre i generalitzar les eines de flexibilitat per a encarar el cas a cas**, facilitant la materialització de les reserves d'aparcament en funció de les característiques de la parcel·la, de l'edificació i del seu entorn, prenent en consideració el subsòl i establint mecanismes d'equivalència entre vehicles.
- 5. Dotar als ajuntaments de la possibilitat d'ajustar les reserves d'aparcament** en àmbits concrets que, de forma justificada, atenguin a les particularitats de determinats teixits urbans.



Visualització de les diferents funcions de mobilitat, ambientals, socials i de salut que té el sistema viari
Font: Elaboració pròpia, 2025



9. Alternatives considerades

Les alternatives considerades en la fase d'avanç són:

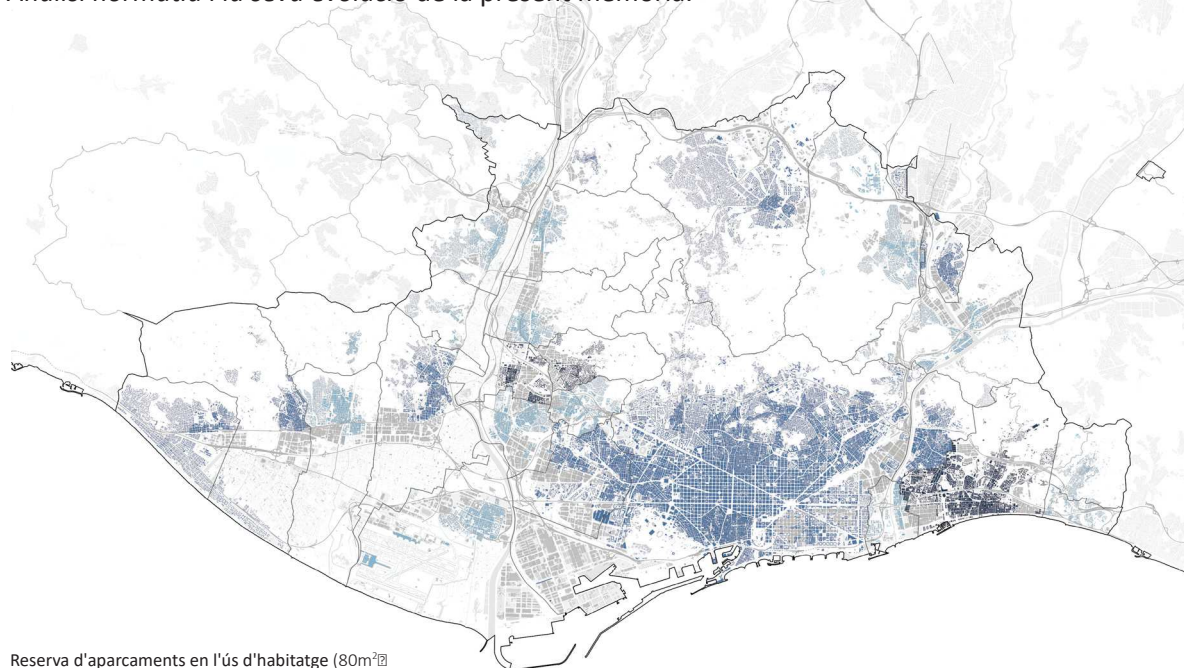
- l'alternativa 0 -Regulació vigent (PGM + modificacions vigents)-;
- l'alternativa 1 -Una plaça per a habitatge a tot l'àmbit PGM-;
- i l'alternativa 2 -Regulació diferenciada segons l'accessibilitat al transport públic-.

Les alternatives es plantegen a partir d'una aproximació teòrica d'escenaris normatius on es tenen en compte els principis següents: tendència de les reserves urbanístiques d'aparcament de turismes per a l'ús d'habitatge de les modificacions del PGM i el seu impacte a la ciutat construïda; necessitat de tenir una regulació clara que ajudi a internalitzar l'aparcament dins de parcel·la, disminuir la pressió en l'espai públic i facilitar la producció d'habitatge assequible; i relacionar l'aparcament amb la proximitat al transport públic com a eina per a fomentar la mobilitat sostenible.

Els motius per a centrar les alternatives considerades en la reserva urbanística d'aparcaments de turismes per a l'ús d'habitatge i no en els altres usos, modes o objectius, són els següents: primer, l'habitatge és l'ús que més places d'aparcament de turisme genera (més de 3/4 parts de les places d'aparcament a l'àmbit PGM estan en edificis on l'ús principal és l'habitatge). Segon, el turisme, a diferència d'altres modes, com la bicicleta, genera unes externalitats importants tant en la mobilitat com en l'ocupació de l'espai públic. I, finalment, l'objectiu 3 de l'avanç és l'únic amb possibilitats de plantejar models teòrics diferenciats.

Alternativa 0: Regulació vigent (PGM + modificacions vigents)

L'alternativa 0 manté les previsions del planejament vigent on, pel que fa a habitatge, hi ha 15 municipis que tenen una regulació pròpia amb reserves iguals o superiors a una plaça d'aparcament per habitatge de 80m² i els 13 municipis que no han fet modificacions segueixen amb les reserves del PGM d'una plaça per cada quatre habitatges de fins a 80m². Pel que fa a l'habitatge assequible, hi ha 8 municipis que tenen una regulació específica que fa referència a les reserves d'aparcament, però amb diferències importants entre ells, tal i com s'explica al punt 5.3 *Anàlisi normatiu i la seva evolució* de la present memòria.



Reserva d'aparcaments en l'ús d'habitatge (80m²)

- Menys d'una plaça per habitatge
- Una plaça per habitatge
- Més d'una plaça per habitatge

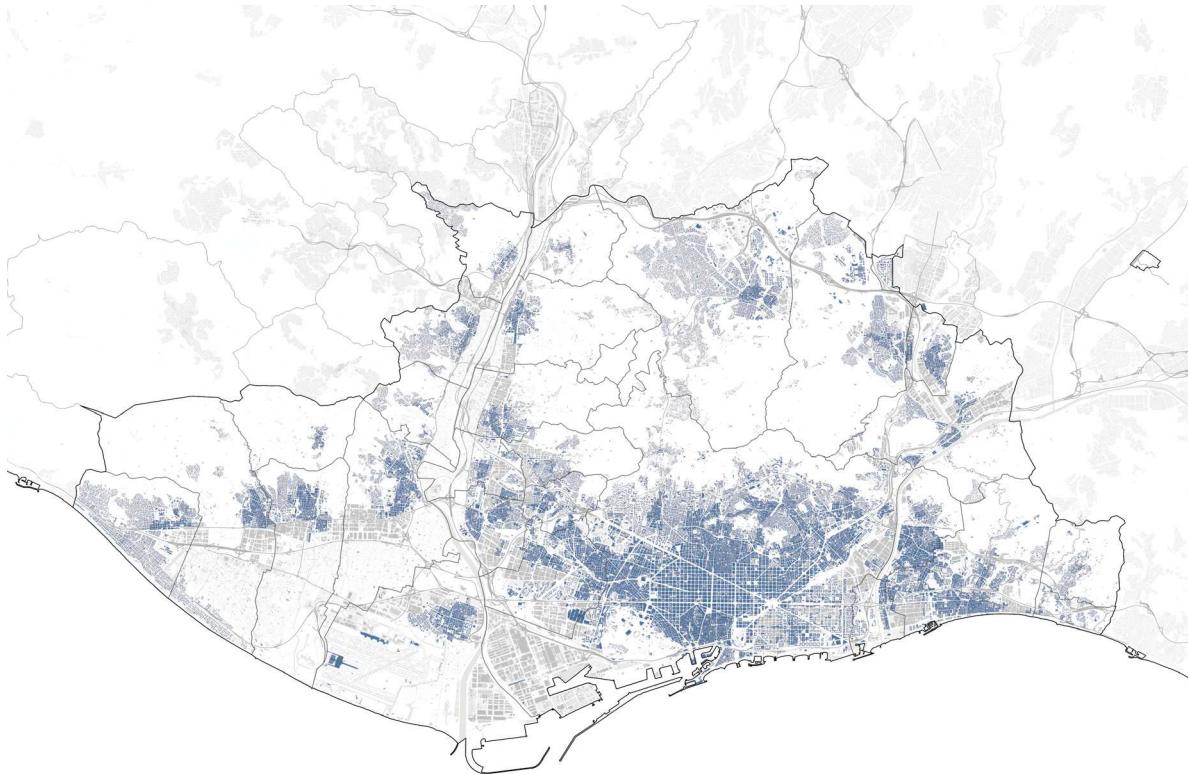
Alternativa 0
Font: Elaboració pròpia, 2025

Alternativa 1 i 2:

Ambdues alternatives 1 i 2 proposen actualitzar la regulació urbanística perquè sigui clara i s'adeqüi a la normativa vigent. També proposen regular de forma específica les places d'aparcament per a l'habitatge assequible, per tal de facilitar-ne la seva promoció.

Alternativa 1: Una plaça per a habitatge a tot l'àmbit PGM

L'alternativa 1 proposa per a tot l'àmbit PGM la reserva d'una plaça d'aparcament per habitatge, que és la que majoritàriament s'ha establert en la majoria de modificacions que han aprovat els ajuntaments per als habitatges de grandària mitja⁴.



Reserva d'aparcaments en l'ús d'habitatge

■ Una plaça per un habitatge

Alternativa 1

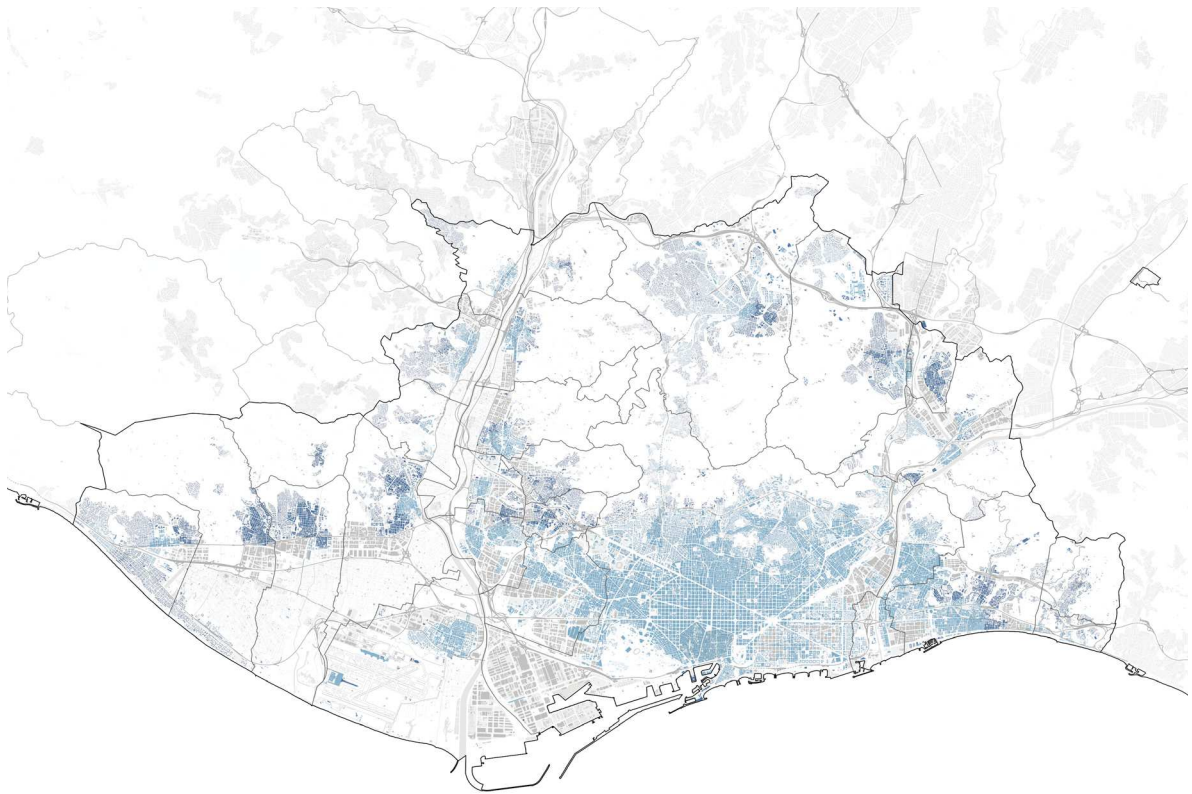
Font: Elaboració pròpia, 2025

⁴ La grandària mitja dels habitatges de l'àrea metropolitana de Barcelona és aproximadament de 85m² de superfície construïda.

Alternativa 2: Regulació diferenciada segons l'accessibilitat al transport públic

L'alternativa 2 proposa dividir el territori regulat pel PGM en dos àmbits: per una banda l'espai anomenat d'intrarondes de Barcelona i els espais fora rondes propers a estacions ferroviàries (metro/rodalies/FFGG) i, per una altra, la resta del territori metropolità regulat pel PGM. Entenent com a espai intrarondes el que queda comprès dins del cercle que formen les rondes Barcelona, formades per les vies B-10 i B-20.

Per a cadascun d'aquests àmbits, l'alternativa 2 estableix una estratègia de proveïment de reserves d'aparcament diferenciada en relació a l'habitatge. Pel primer àmbit, el que es proposa és establir: (1) un mínim urbanístic en concordança amb la regulació original del PGM i inferior a una plaça d'aparcament per habitatge i (2) un màxim de places d'aparcament per habitatge. Mentre que pel segon, es proposa estendre la tendència de les modificacions del PGM que s'aproxima a la reserva d'una plaça d'aparcament per habitatge. Pel que fa a l'habitatge assequible, la MPGM establirà una regulació específica.



Reserva d'aparcaments en l'ús d'habitatge

- Menys d'una plaça per habitatge
- Una plaça per habitatge

Alternativa 2
Font: Elaboració pròpia, 2025



Valoració de les alternatives

Les alternatives considerades s'han analitzat des del punt de vista ambiental, el marc del procediment d'avaluació ambiental estratègica simplificada (veure document ambiental estratègic). Així mateix, s'han valorat en relació amb l'objectiu segon i, més concretament, com les noves reserves urbanístics d'aparcaments de turismes per a l'ús d'habitatge afavoreixen la mobilitat sostenible, ajuden a internalitzar dins la parcel·la els efectes de la mobilitat individual privada i faciliten la producció d'habitatge a un preu assequible. A més, també s'han valorat, el seu potencial de simplificar la regulació urbanística.

	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Clarificar la regulació urbanística	0	3	3
Internalitzar aparcament dins la parcel·la	1	3	2
Facilitar producció habitatge assequible	1	3	3
Fomentar mobilitat sostenible	1	0	3
Valoració	3	9	11

Alternativa 0. Regulació vigent (PGM + modificacions vigents)

Com es pot observar en el quadre anterior, l'alternativa 0, manté la fragmentació actual a causa de les múltiples modificacions d'abast municipal (23 modificacions, 15 municipis). Aquest fet, no només dificulta la seva comprensió -ja sigui pel ciutadà o el tècnic que l'ha d'aplicar-, sinó que produeix una pèrdua de la lògica del conjunt dels 28 municipis metropolitans. Això té repercussions, per exemple, en tenir una regulació específica de places d'aparcament que faciliti la producció d'habitatge assequible en tot l'àmbit PGM i no només en uns pocs municipis.

En segon terme, tampoc ajuda a internalitzar l'aparcament dins la parcel·la, ja que els municipis on hi ha un índex de motorització més alt són, en general, els que tenen unes reserves d'aparcament més baixes. Això genera pressió sobre l'espai públic, per a dedicar-lo a l'estacionament d'aquests vehicles, fent que el sistema viari quedi compromès alhora d'introduir futures millores -de mobilitat, ambientals i/o socials-.

Finalment, aquest escenari, no respon a l'objectiu de què les reserves d'aparcament contribueixin a una mobilitat més sostenible, ja que -en aplicació de les diverses normatives vigents- es generen més places d'aparcament allà on hi ha una major oferta de transport públic i menys places on l'oferta és menor.

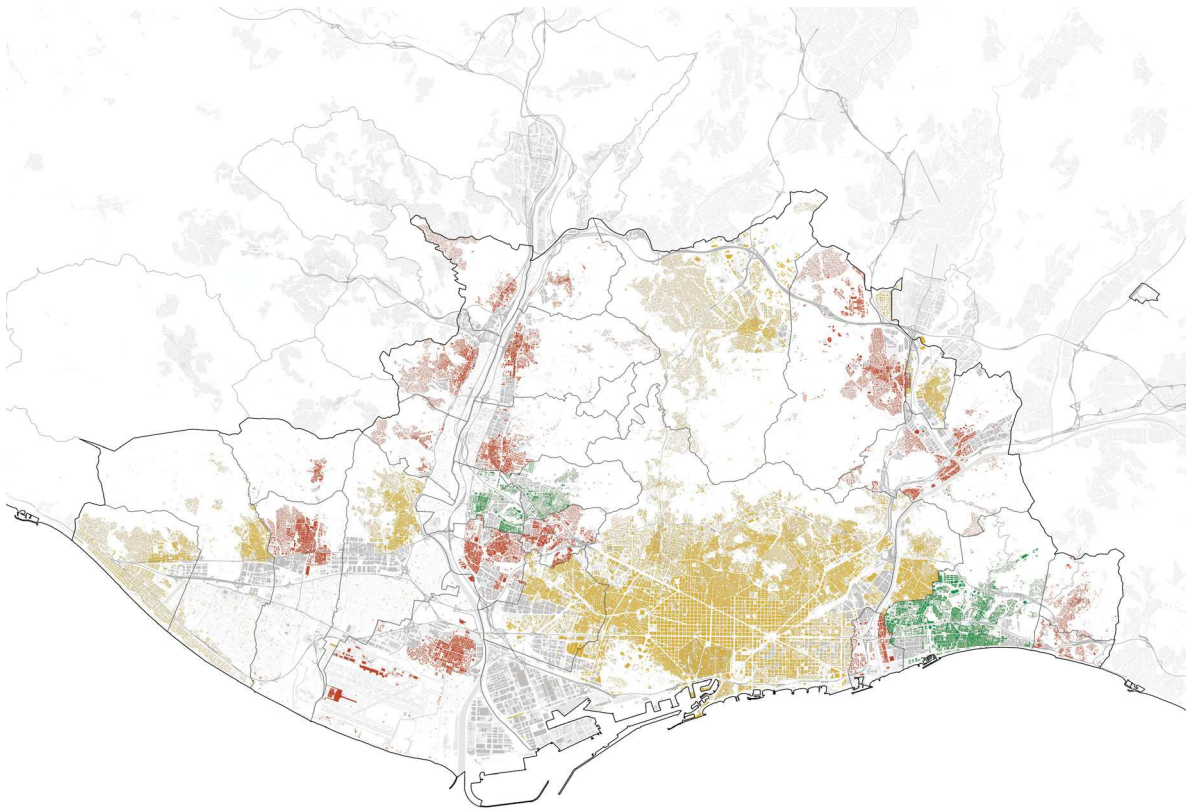
En conseqüència aquesta no sembla ser l'alternativa adequada, atès que segueix augmentant les reserves -a un ritme més alt- en els municipis amb un major accés al transport públic, en posicions més centrals i denses i on s'estan fent més polítiques per reduir les externalitats produïdes per la mobilitat (zona de baixes emissions, etc.); i menys places en municipis amb una accessibilitat al transport públic més limitada i on el parc mòbil encara està augmentant. Es tracta d'una lògica territorial inversa envers als objectius de la modificació.

Alternativa 1. Una plaça per a habitatge a tot l'àmbit PGM

L'alternativa 1, atén a la necessitat d'actualitzar la regulació pel conjunt dels municipis metropolitans i amb simplicitat d'aplicar una única regulació per tots ells. Inclosa una regulació específica de reserves d'aparcament que faciliti la producció d'habitatge assequible.

En segon lloc, incrementa les reserves als municipis que no havien modificat el PGM i que, a grans trets, son els que tenen una accessibilitat al transport públic més limitada i amb una major tinença de vehicles; ajudant a internalitzar els aparcaments dins les parcel·les i reduint la pressió sobre l'espai públic, doncs el sistema viari queda més alliberat per a futures millores.

Per contra, aquesta alternativa 1, manté les reserves d'aparcament altes en municipis on hi ha una alta accessibilitat al transport públic. Això pot induir a una mobilitat privada no sostenible en situacions centrals, ja de per si denses i saturades, amb el corresponent increment d'externalitats ambientals, socials, entre d'altres.



- Increment de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge
- Manteniment de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge
- Reducció de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge

Comparació de l'alternativa 1 amb el planejament vigent
Font: Elaboració pròpia, 2025



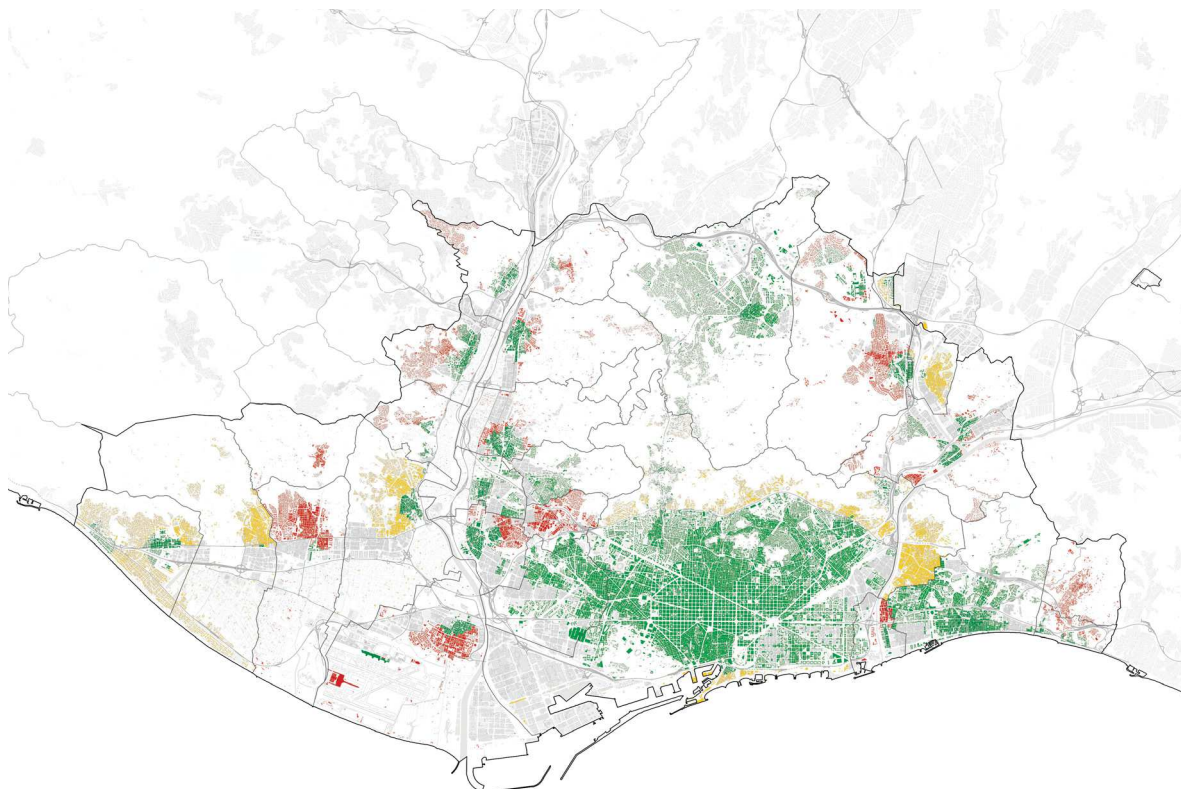
Alternativa 2. Regulació diferenciada segons l'accessibilitat al transport públic.

L'alternativa 2, en concordança amb la primera, també aporta una regulació que engloba als 28 municipis metropolitans i, per tant, una regulació específica de reserves d'aparcament que faciliti la producció d'habitatge assequible. Però, en aquest cas s'atén a les particularitats del territori i a l'accessibilitat al transport públic. Fet que suposa dividir el territori regulat pel PGM en dos àmbits.

En l'àmbit amb més accessibilitat al transport públic, l'alternativa 2 garanteix una reserva mínima de places per habitatge (dins la parcel·la) que tregui pressió a l'espai públic, però reduint-la respecte el planejament actual i establint alhora un màxim, per limitar la mobilitat induïda que es podria produir en les situacions més centrals, denses i saturades, evitant així un augment de les externalitats ambientals, de salut i/o socials.

Per contra, en la resta del territori fora rondes, l'alternativa preveu estendre la tendència de les modificacions de PGM proposant que es produeixin més places d'aparcament en parcel·la en els municipis amb una major dependència al vehicle privat a causa de la menor accessibilitat al transport públic i, així, reduir la pressió en l'espai públic. Aquest fet comporta que el sistema viari quedi més alliberat per a futures millores tant de mobilitat, com ambientals i socials.

Així doncs, aquesta alternativa 2, pren en consideració el territori metropolità i els seus requeriments actuals, alhora que té en compte la proximitat al transport públic per determinar quines han de ser les noves reserves d'aparcament.



- Increment de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge
- Manteniment de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge
- Reducció de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge

Comparació de l'alternativa 2 amb el planejament vigent
Font: Elaboració pròpia, 2025



10. Característiques bàsiques de la proposta

L'alternativa 2 es la més favorable des del punt de vista ambiental i la que millor encaixa amb els objectius i criteris generals de la modificació del PGM. Les característiques bàsiques d'aquesta proposta es detallen a continuació.

1. Actualitzar i clarificar la regulació del sistema viari i dels estacionaments i aparcaments

Adequar-la a les necessitats actuals i a la normativa vigent: que estableixi una normativa clara, precisa i comuna per a tot l'àmbit del PGM, actualitzant la normativa vigent, establint una lògica territorial de conjunt i reduint les dificultats d'interpretació actuals, amb l'objectiu de donar resposta als reptes de la metròpolis recollits al Pla Director Urbanístic Metropolità.

2. Actualitzar la definició del sistema viari

Explicitar les diferents funcions dels sistema viari: que faci evident els requeriments de mobilitat sostenible, socials, ambientals, metabòliques i de salut que té la xarxa viària i que ara no apareixen específicament en la regulació vigent, però sense fixar estàndards de cap tipus. Per tant, reforçar l'adaptabilitat de la regulació urbanística a les necessitats que són canviants en el temps.

Desvincular la planificació urbanística de la planificació i la gestió de la mobilitat: que clarifiqui que la planificació urbanística ha d'assegurar la reserva de sòl pel sistema viari per a garantir la mobilitat de les persones i mercaderies⁵. Com s'urbanitza la reserva del sistema viari, com es distribueixen els diferents modes de mobilitat o com s'acaba gestionant aquesta mobilitat correspon a altres normes, plans i projectes diferents al planejament urbanístic.

3. Modificar les reserves d'aparcament

Atendre a la diversitat del territori metropolità: que diferenciï normativament entre els espais més centrals i amb millor accessibilitat al transport públic -intrarondes de Barcelona i els espais fora rondes propers a estacions ferroviàries- i la resta del territori metropolità regulat pel PGM.

Alinear-les amb els objectius de mobilitat sostenible i d'habitatge del Pla Director Urbanístic Metropolità: que actualitzin les reserves mínimes d'aparcaments atenent especialment a l'habitatge, incloent també modes més sostenibles (com la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal). I, en algunes situacions, que limitin les reserves màximes d'aparcament.

Reduir la pressió de l'estacionament a l'espai públic: de manera que s'estableixin les reserves suficients per a poder internalitzar l'aparcament dins de la parcel·la i així reduir la pressió sobre l'espai públic i facilitar futures millores tant de mobilitat sostenible, com ambientals i/o socials.

⁵ L'article 34 "Sistemes urbanístics generals i locals" del Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya, en el seu punt 4 diu: "El sistema urbanístic de comunicacions comprèn totes les infraestructures necessàries per a la mobilitat de les persones i de les mercaderies, per transport terrestre, marítim o aeri, i comprèn també les àrees de protecció i les àrees d'aparcament de vehicles respectives". L'article posa l'èmfasi en què el sistema urbanístic de comunicacions ha de garantir la mobilitat de les persones i mercaderies sense precisar ni el mode ni, per tant quin vehicle.

4. Estendre i generalitzar les eines de flexibilitat per a encarar el cas a cas

Facilitar la materialització de les reserves d'aparcament en funció de les característiques de la parcel·la i del seu entorn: que reculli, endreci i simplifiqui els articles i supòsits normatius que han anat afegint els municipis metropolitans i els complementi amb la visió d'altres normatives de planejament general de ciutats catalanes i d'altres parts de l'Estat, amb la finalitat que tots els municipis inclosos dins l'àmbit de la present modificació tinguin eines per a modular el nombre, el mode i la localització de les reserves d'aparcament.

Ponderar la dimensió del subsòl: establir mecanismes que ponderin la dimensió del subsòl tant per internalitzar funcions de mobilitat com d'altres necessàries i compatibles amb el PGM (serveis tècnics, emmagatzematge, etc.) en funció de l'impacte ambiental i la viabilitat de la seva construcció.

Establir mecanismes d'equivalència entre vehicles: que a partir de les reserves mínimes de places d'aparcament de turisme es puguin transformar amb places per a altres modes com la bicicleta i motocicleta.

5. Dotar als ajuntaments de la possibilitat d'ajustar les reserves d'aparcament

Habilitar als ajuntaments per tal que, partint d'una visió de conjunt metropolitana, puguin concretar una previsió de places d'aparcament específiques, a fi d'adaptar-se a les particularitats dels teixits urbans.

II. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

Índex

Context general

1. Municipis regulats pel Pla general metropolità (PGM)

La mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona

2. Xarxes de transport públic ferroviari
3. Accessibilitat al transport públic
4. Evolució de la tinença de turismes per municipis

Els estacionaments i els aparcaments a l'àrea metropolitana de Barcelona

5. Densitat d'estacionaments en calçada cada 100 habitants per àmbits estadístics
6. Densitat d'aparcaments en parcel·la per cada 100 habitants per àmbits estadístics
7. Percentatge d'estacionament sobre el total de places per àmbits estadístics
8. Evolució del nombre de places d'aparcament des del 2014 fins al 2024 per municipis

Habitatge assequible

9. Habitatge de protecció i allotjament dotacional executats i previstos en el planejament vigent

10. Àmbits d'habitatge assequible estable previstos en el PDUM

La regulació del sistema viari a l'àrea metropolitana de Barcelona

11. Qualificacions vigents del sistema viari: clau 5 i clau 5b
12. Evolució de la xarxa viària bàsica cívica (clau 5b)
13. Categorització de la xarxa viària bàsica cívica (clau 5b)
14. Xamfrans previstos per municipi

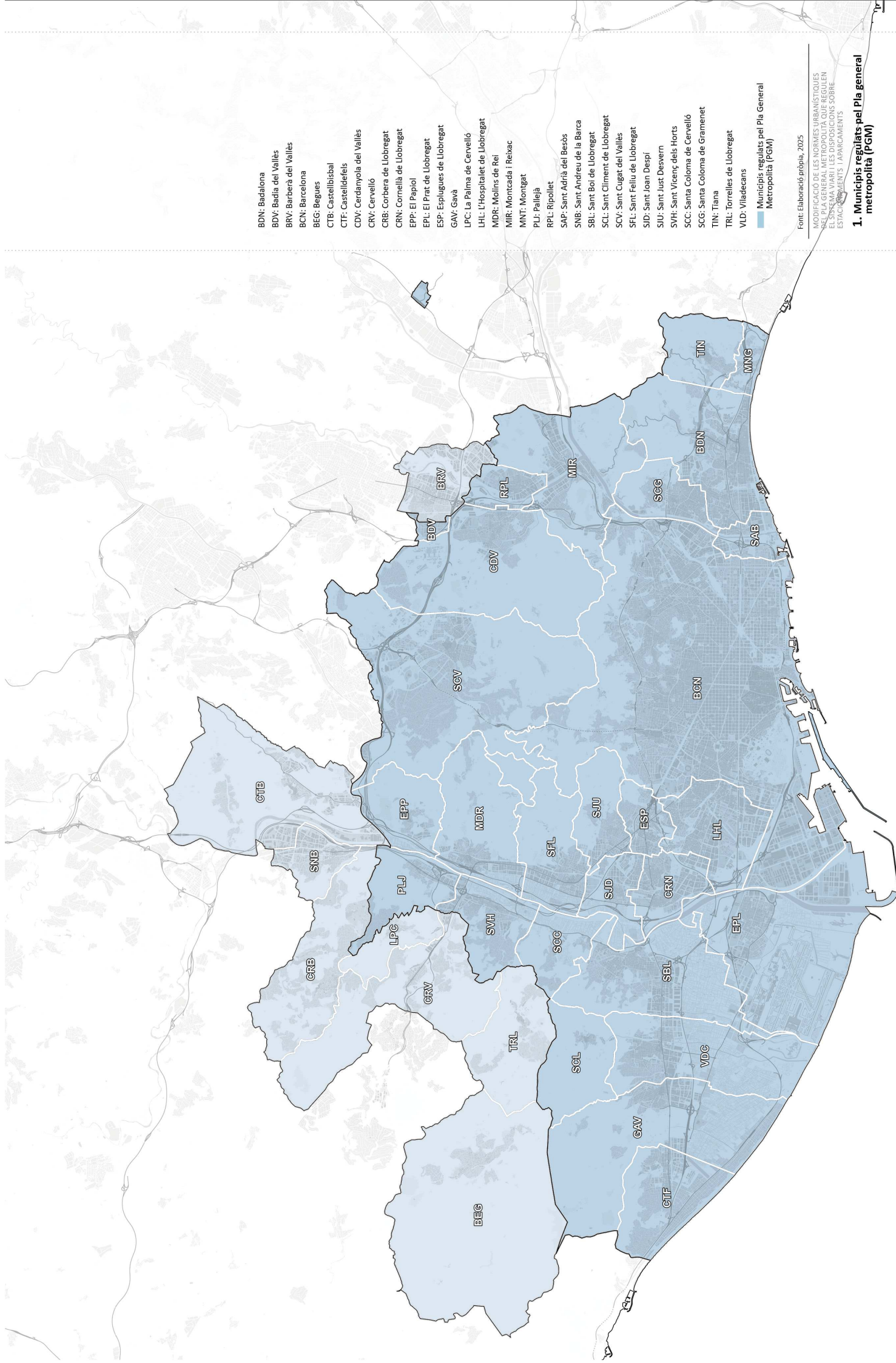
La regulació d'estacionaments i aparcaments a l'àrea metropolitana de Barcelona

15. Modificacions de les disposicions sobre estacionaments i aparcaments (Secció 4ª del PGM)
16. Alternativa 0. Reserves de places d'aparcament en l'ús d'habitatge segons planejament vigent

Estudi de les alternatives

17. Alternativa 1. Una plaça per habitatge a tot l'àmbit PGM
18. Alternativa 2. Regulació diferenciada segons l'accessibilitat al transport públic
19. Comparació de l'alternativa 1 amb la regulació vigent
20. Comparació de l'alternativa 2 amb la regulació vigent



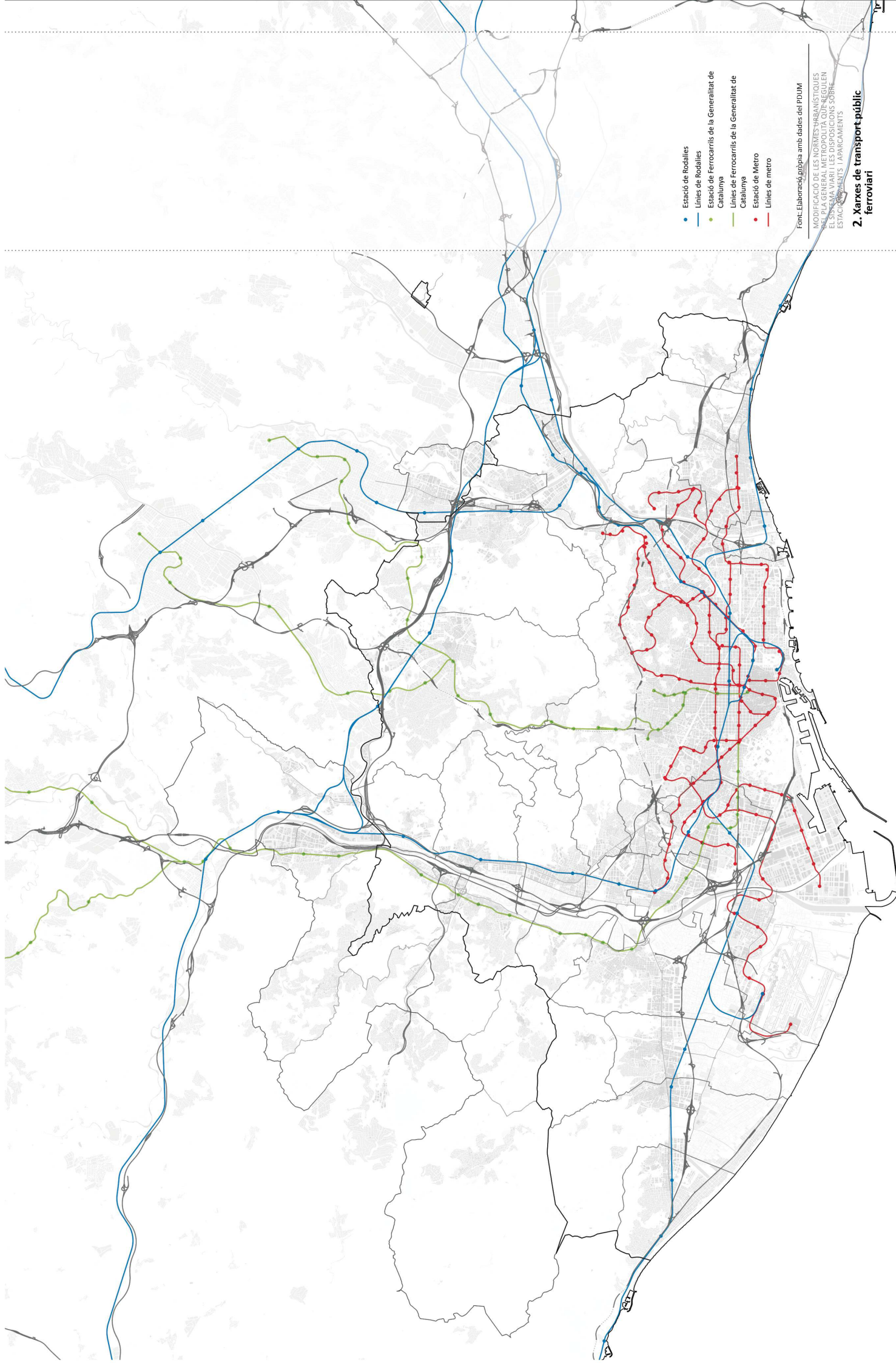


- BDN: Badalona
 - BDV: Badia del Vallès
 - BRV: Barberà del Vallès
 - BCN: Barcelona
 - BEG: Begues
 - CTB: Castellbisbal
 - CTF: Castelldefels
 - CDV: Cerdanyola del Vallès
 - CRV: Cervelló
 - CRB: Corbera de Llobregat
 - CRN: Cornellà de Llobregat
 - EPP: El Prat de Llobregat
 - EPL: El Prat de Llobregat
 - ESP: Esplugues de Llobregat
 - GAV: Gava
 - LPC: La Palma de Cervelló
 - LHL: L'Hospitalet de Llobregat
 - MDR: Molins de Rei
 - MIR: Montcada i Reixac
 - MNT: Montgat
 - PLJ: Paliejà
 - RPL: Ripolllet
 - SAP: Sant Adrià del Besòs
 - SNB: Sant Andreu de la Barca
 - SBL: Sant Boi de Llobregat
 - SCL: Sant Climent de Llobregat
 - SCV: Sant Cugat del Vallès
 - SFL: Sant Feliu de Llobregat
 - SJD: Sant Joan Despí
 - SJU: Sant Just Desvern
 - SVH: Sant Vicenç dels Horts
 - SCC: Santa Coloma de Cervelló
 - SCG: Santa Coloma de Gramenet
 - TIN: Tiana
 - TRL: Torrelles de Llobregat
 - VLD: Viladecans
- Municipis regulats pel Pla General
■ Metropolità (PGM)

Font: Elaboració pròpia, 2025
 MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES
 DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN
 EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE
 ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

1. Municipis regulats pel Pla general metropolità (PGM)



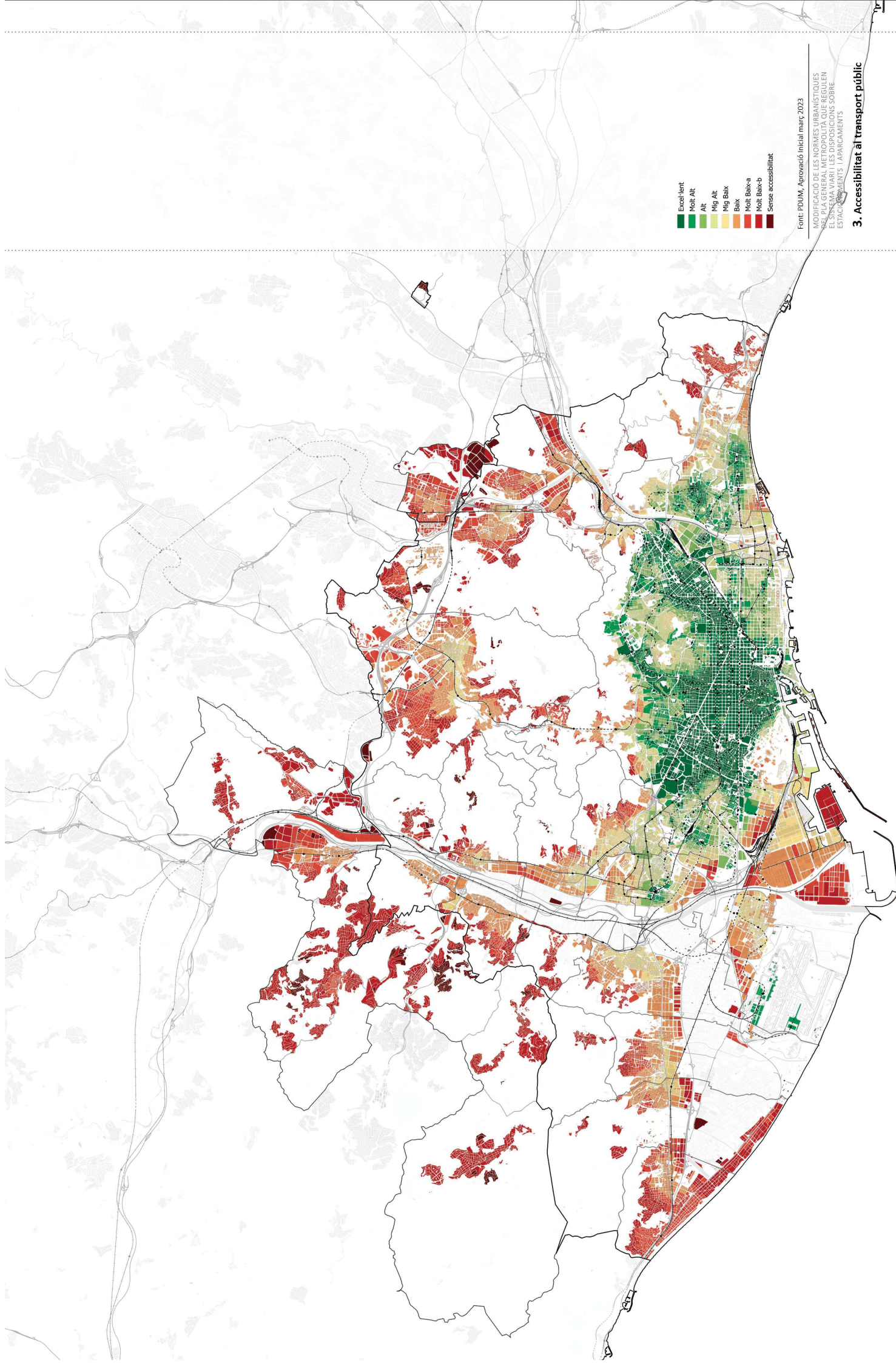


- Estació de Rodalies
- Línies de Rodalies
- Estació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- Línies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- Estació de Metro
- Línies de metro

Font: Elaboració pròpia amb dades del PDUM
 MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES
 DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN
 EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE
 ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

2. Xarxes de transport públic ferroviari



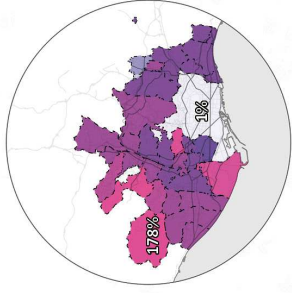


- Excel·lent
- Molt Alt
- Alt
- Mig Alt
- Mig Baix
- Baix
- Molt Baix-a
- Molt Baix-b
- Sense accessibilitat

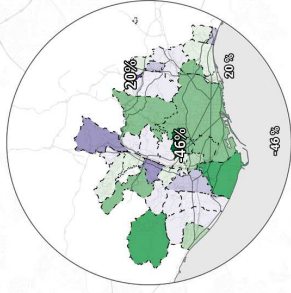
Font: PDUM, Aprovació inicial març 2023
 MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES
 DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN
 EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE
 ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

3. Accessibilitat al transport públic





1991 - 2001
Evolució de tinença de turismes des de 1991 fins al 2001



2001-2011
Evolució de tinença de turismes des de 2001 fins al 2011

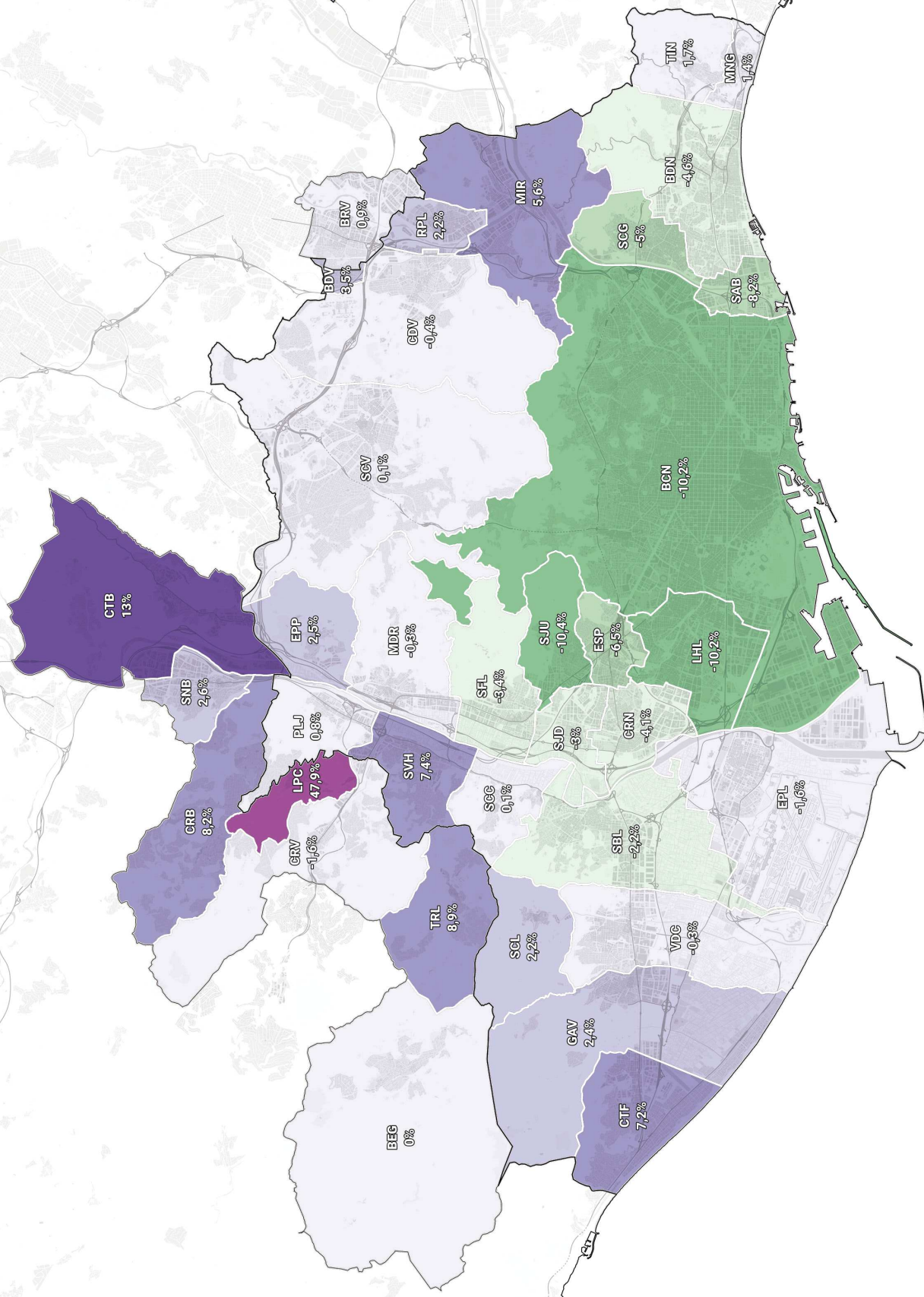


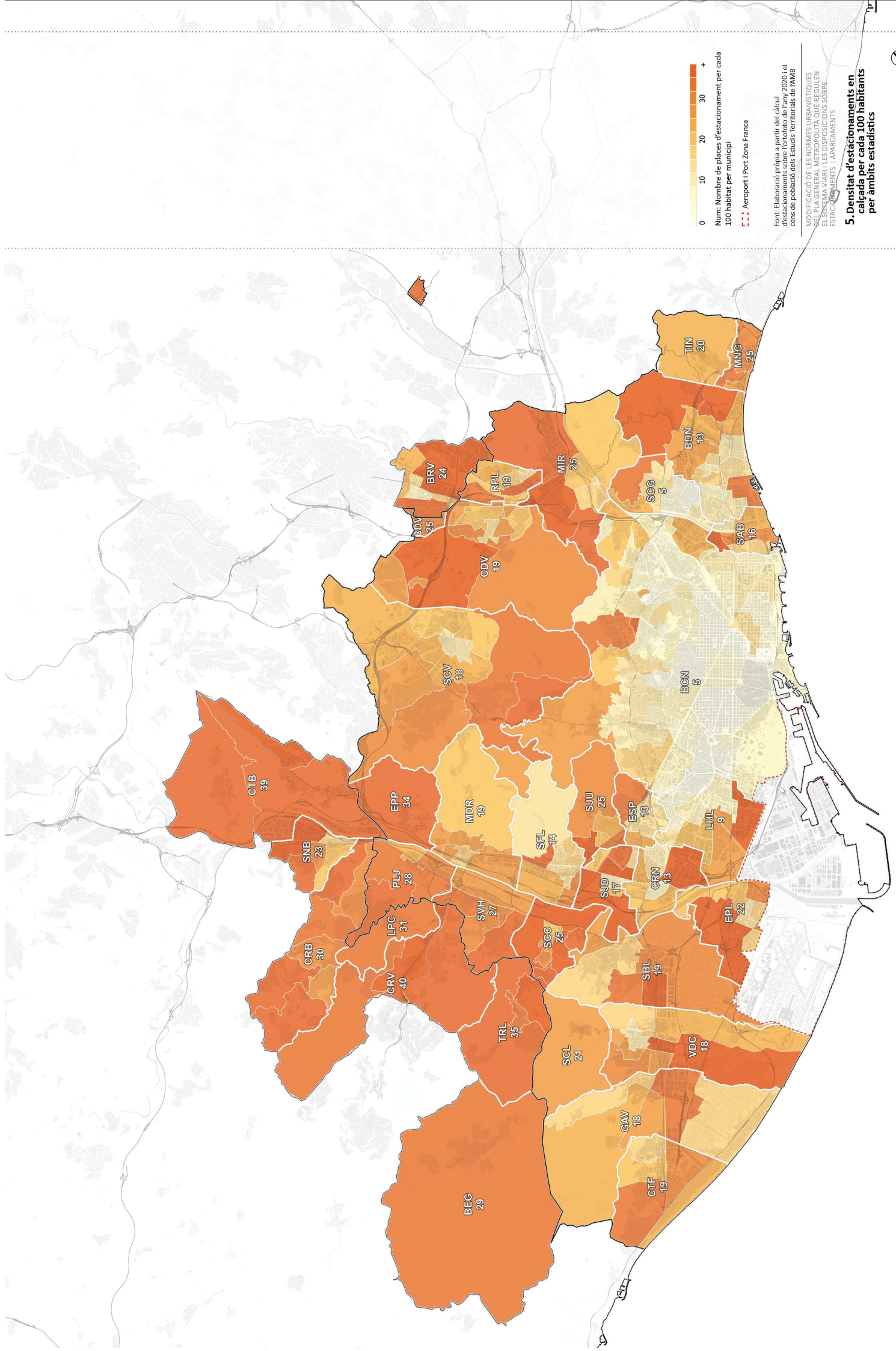
Num%: Percentatge d'increment o reducció de la tinença de turismes des del 2011 fins al 2021 per municipis

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la DGT i IDESCAN dels anys 1991, 2001, 2011 i 2021

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

4. Evolució de la tinença de turismes per municipis



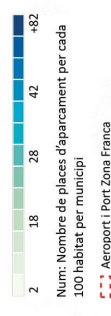
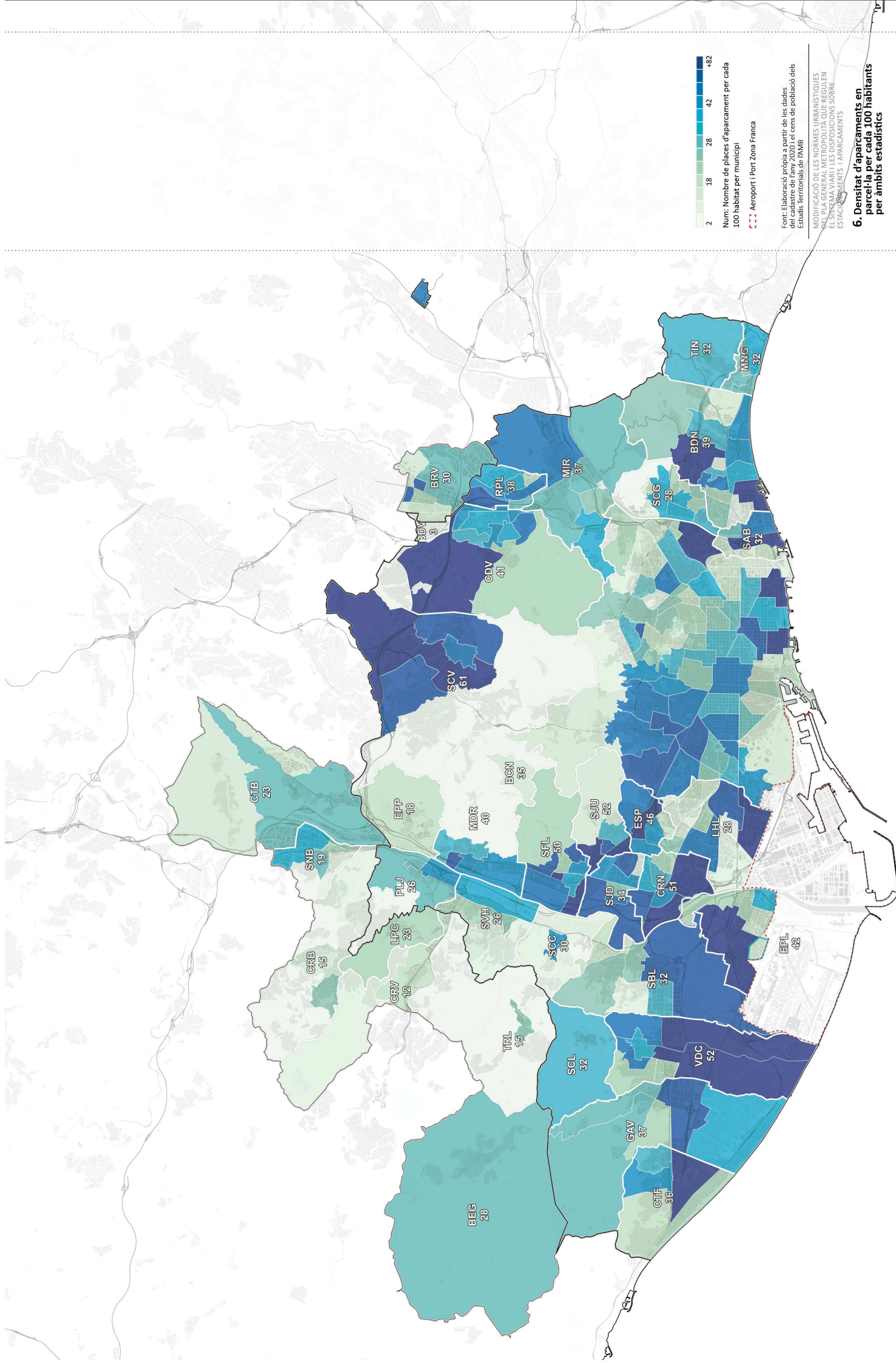


Font: Elaboració pròpia a partir del càlcul d'estacionaments sobre fotoreto de l'any 2020 i el cens de població dels Estats territorials de l'AMB

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

5. Densitat d'estacionaments en calçada per cada 100 habitants per àmbits estadístics





Num: Nombre de places d'aparcarament per cada 100 habitat per municipi

--- Aeroport i Port Zona Franca

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del cadastre de l'any 2020 i el cens de població dels Estats territorials de l'AMB

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

6. Densitat d'aparcaraments en parcel·la per cada 100 habitants per àmbits estadístics

Escala 1:130.000 (A3)

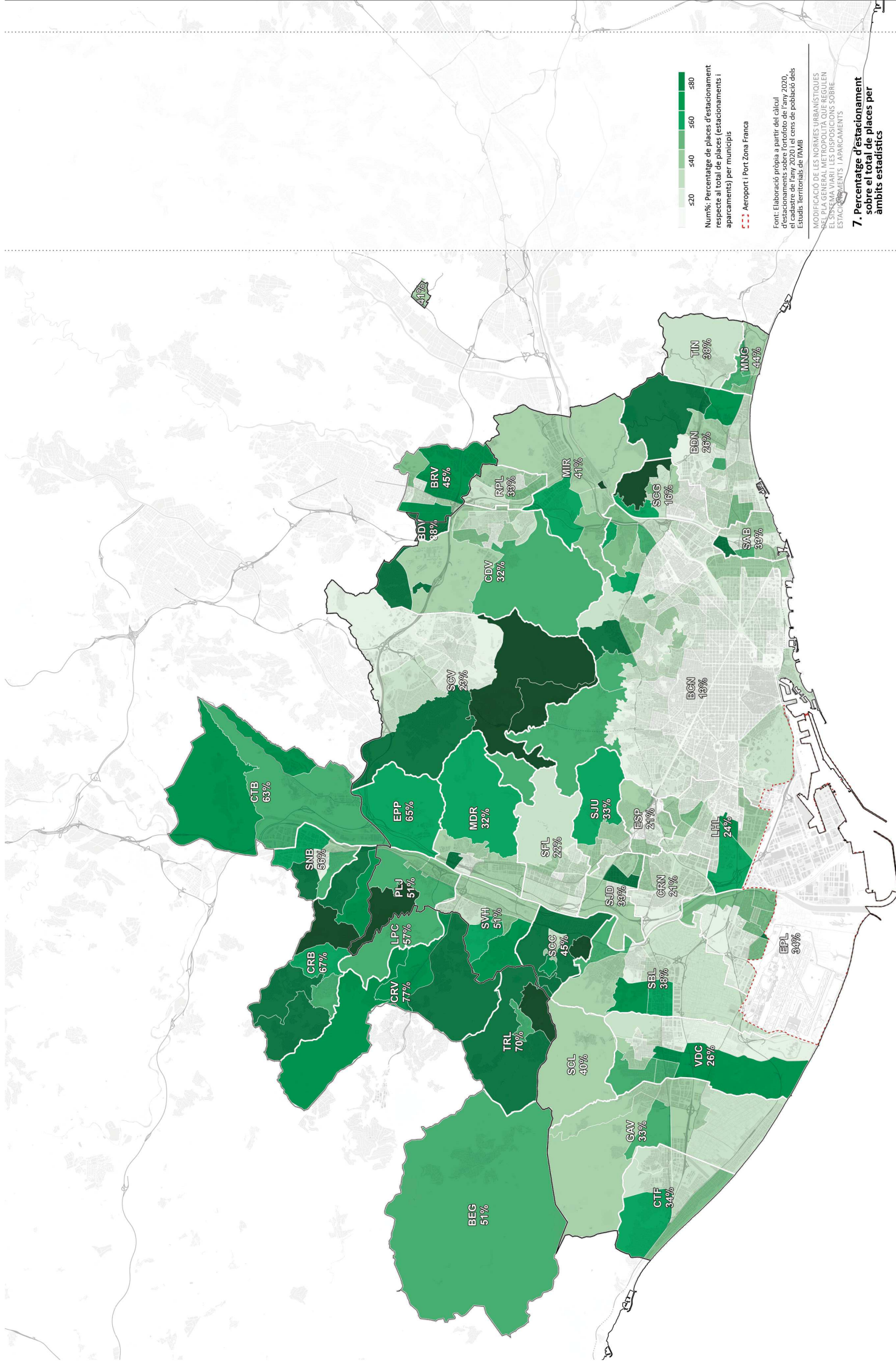


Àrea Metropolitana de Barcelona **APROVAT**

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA - MEMÒRIA

Codi per a validació: UTH5F-R18LS-0M0RP
 Verificació: <https://verificador.amb.cat/verificadorDocumento/home>
 Aquesta és una còpia impresa del document electrònic referenciat: 49/63.





Num%: Percentatge de places d'estacionament respecte al total de places (estacionaments i aparcaments) per municipis

--- Aeroport i Port Zona Franca

Font: Elaboració pròpia a partir del càlcul d'estacionaments sobre l'ortofoto de l'any 2020, el cadastre de l'any 2020 i el cens de població dels Estats territorials de l'AMB

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

7. Percentatge d'estacionament sobre el total de places per àmbits estadístics

Escala 1:130.000 (A3)

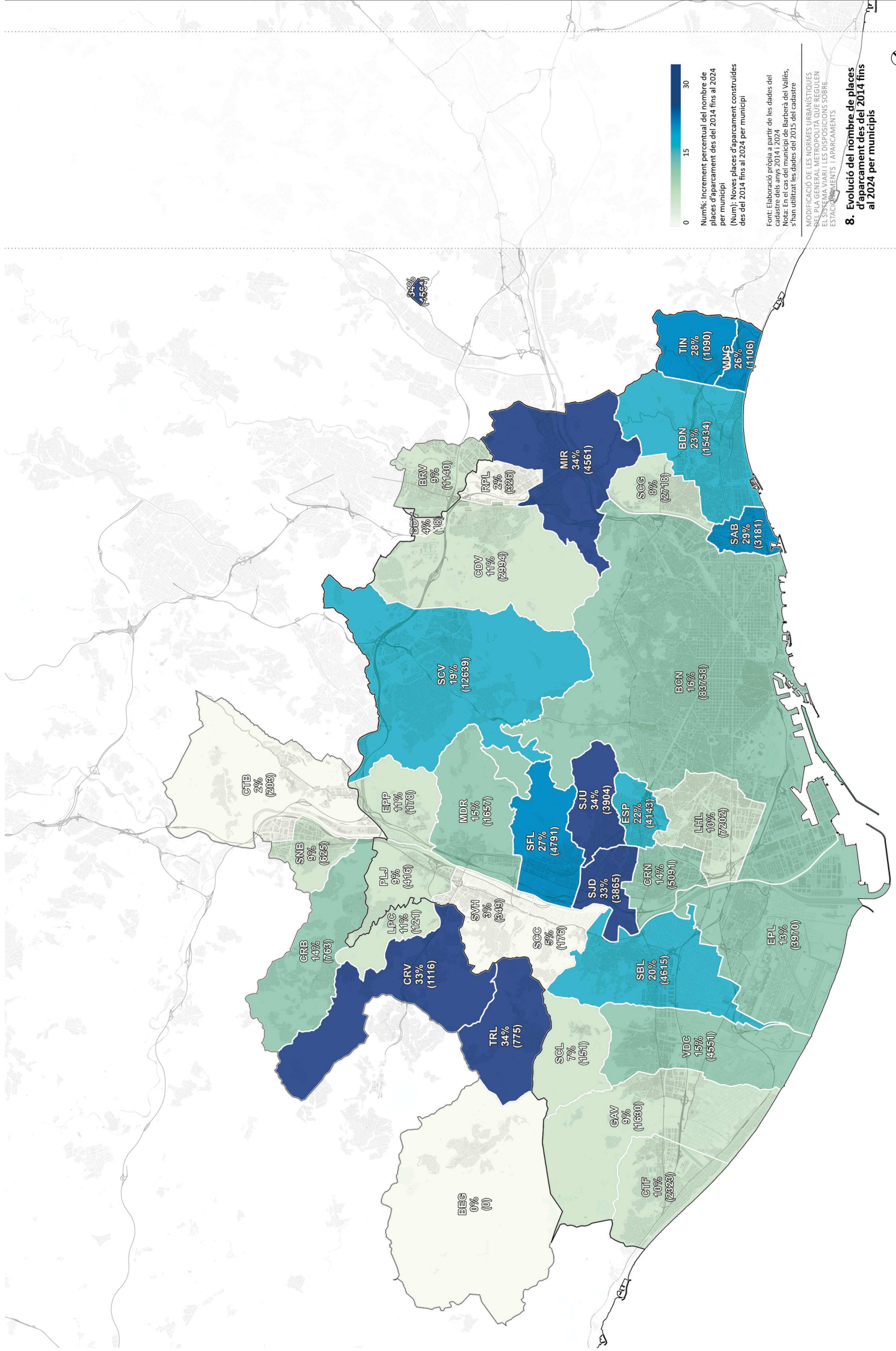


Àrea Metropolitana de Barcelona **APROVAT**

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA - MEMÒRIA

Codi per a validació: UTH5F-R18LS-0M0RP
 Verificació: <https://verificador.amb.cat/verificadorDocumento/home>
 Aquesta és una còpia impresa del document electrònic referenciat: 50/63.





Num%: Increment percentual del nombre de places d'aparcament des del 2014 fins al 2024 per municipi
 (Num): Noves places d'aparcament construïdes des del 2014 fins al 2024 per municipi

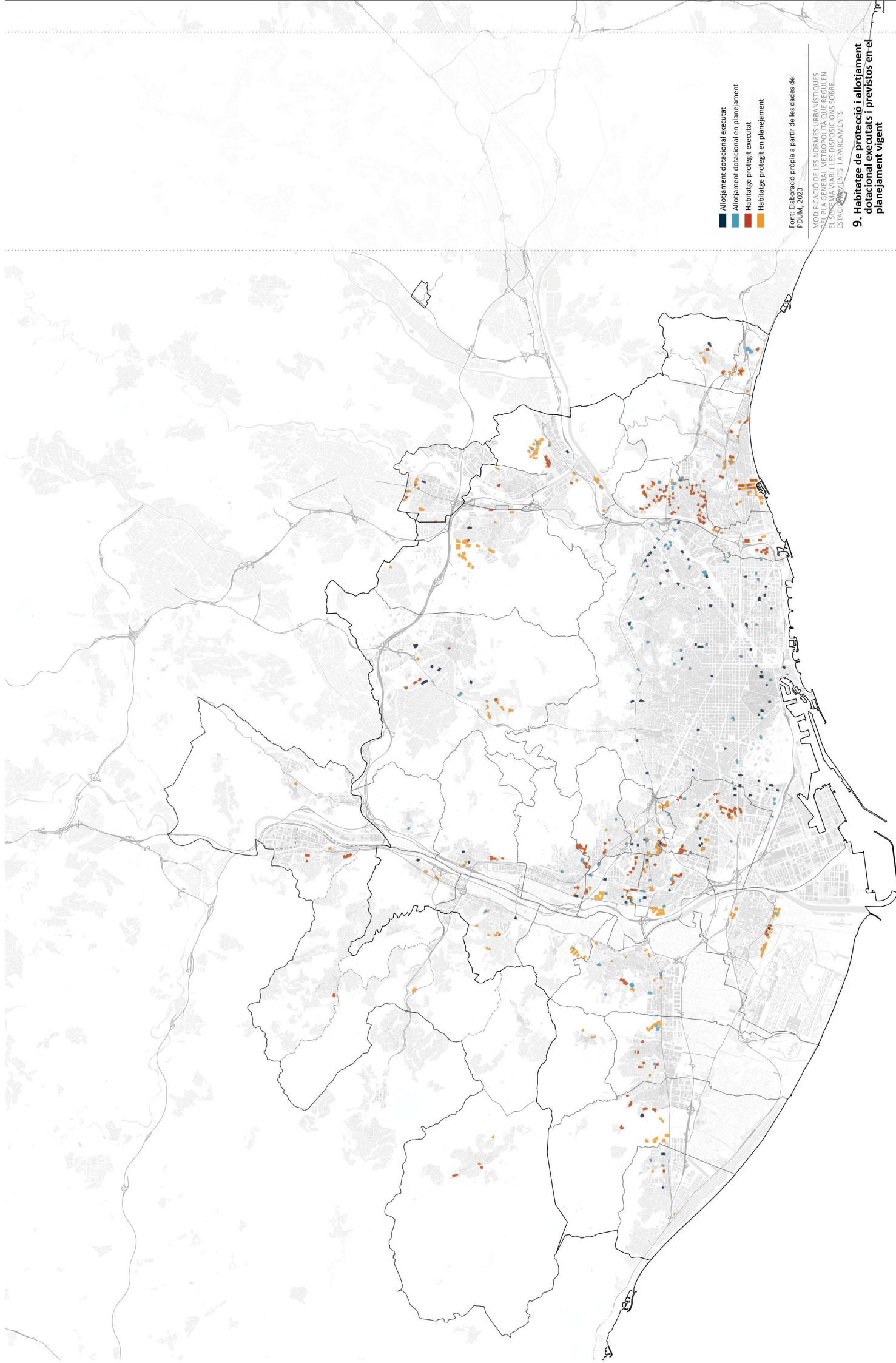
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del cadastre dels anys 2014 i 2024.
 Nota: En el cas del municipi de Barberà del Vallès, s'han utilitzat les dades del 2015 del cadastre

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

8. Evolució del nombre de places d'aparcament des del 2014 fins al 2024 per municipis

Escala 1:130.000 (A3)
AMB Àrea Metropolitana de Barcelona **APROVAT**





- Al·lotjament dotacional executat
- Al·lotjament dotacional en planejament
- Habitatge protegit executat
- Habitatge protegit en planejament

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del PDUM, 2023

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

9. Habitatge de protecció i allotjament dotacional executats i previstos en el planejament vigent

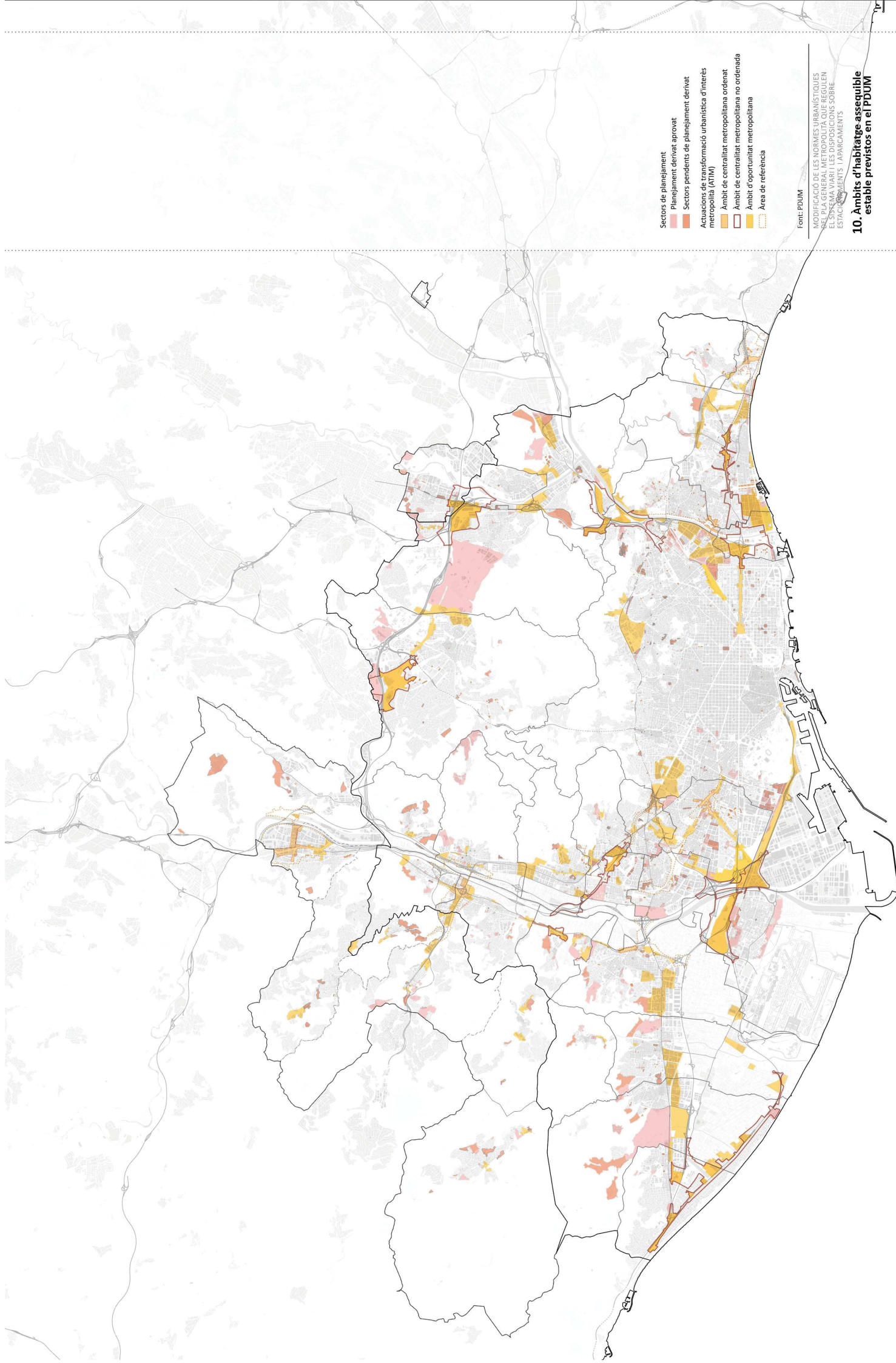


Escala 1:130.000 (A3)



APROVAT



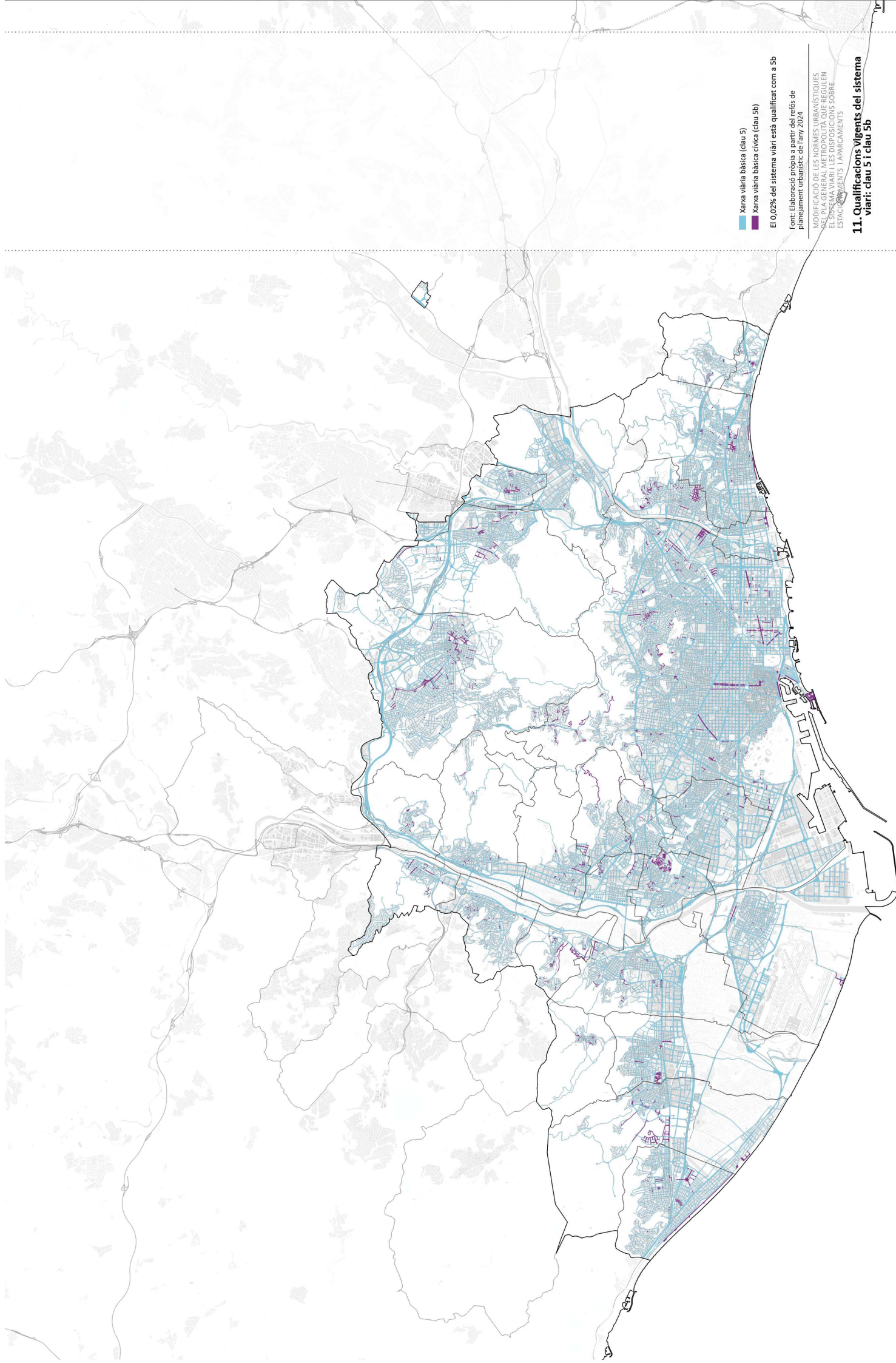


- Sectors de planejament**
- Planejament derivat aprovat
 - Sectors pendents de planejament derivat
- Actuacions de transformació urbanística d'interès metropolità (ATIM)**
- Ambit de centralitat metropolitana ordenat
 - Ambit de centralitat metropolitana no ordenada
- Àrea de referència**

Font: PDUM

10. Àmbits d'habitatge assequible estable previstos en el PDUM



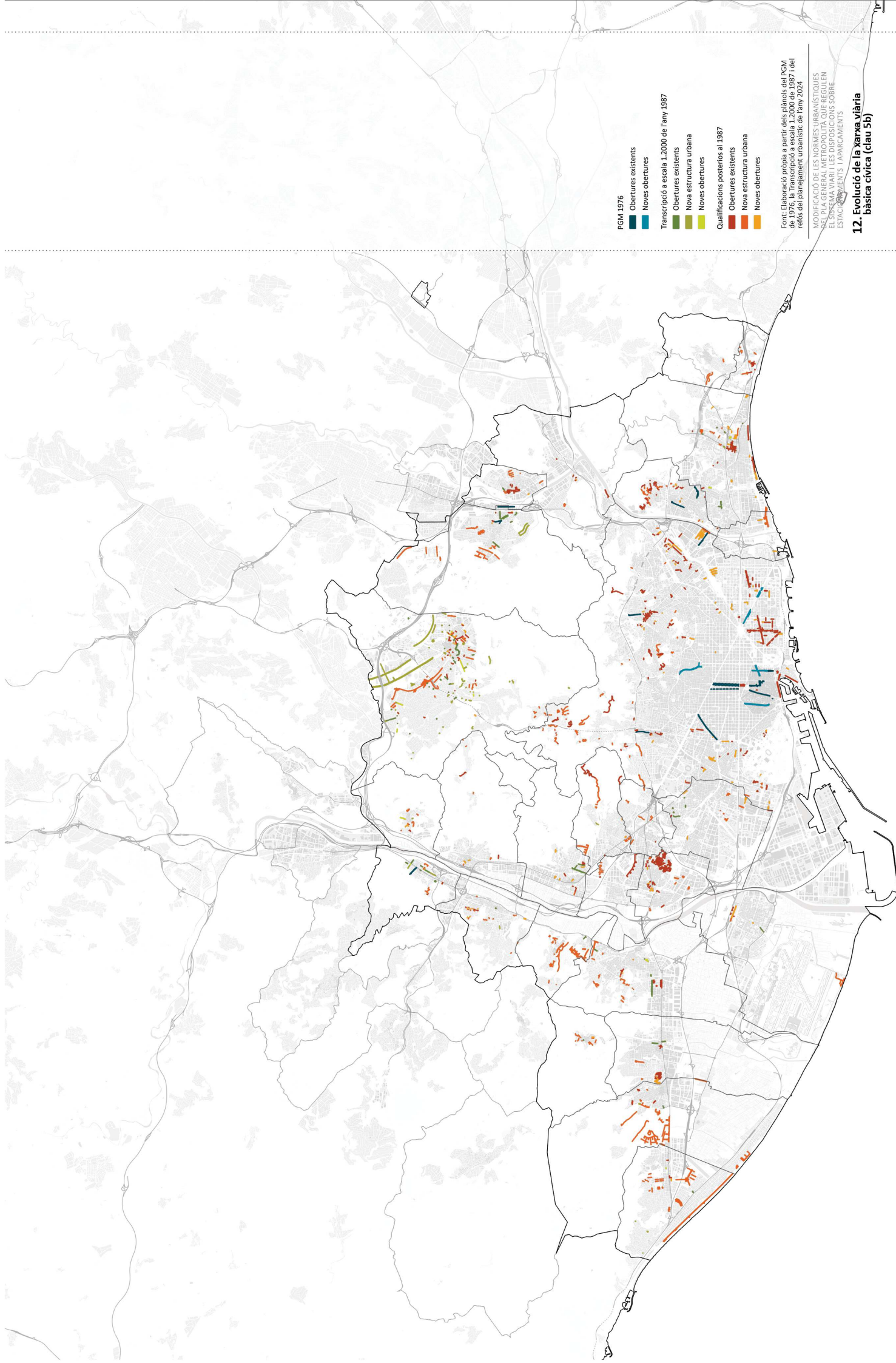


■ Xarxa viària bàsica (clau 5)
■ Xarxa viària bàsica clau 5b

El 0,02% del sistema viari està qualificat com a 5b
Font: Elaboració pròpia a partir del retós de
planjament urbanístic del l'any 2024

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES
DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN
EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE
ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

11. Qualificacions vigents del sistema viari: clau 5 i clau 5b



- PGM 1976
- Obertures existents
 - Noves obertures
- Transcripció a escala 1:2000 de l'any 1987
- Obertures existents
 - Nova estructura urbana
 - Noves obertures
- Qualificacions posteriors al 1987
- Obertures existents
 - Nova estructura urbana
 - Noves obertures

Font: Elaboració pròpia a partir dels plànols del PGM de 1976, la Transcripció a escala 1:2000 de 1987 i del redós del planejament urbanístic de l'any 2024

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

12. Evolució de la Xarxa viària bàsica cívica (clau 5b)

Escala 1:130.000 (A3)



APROVAT



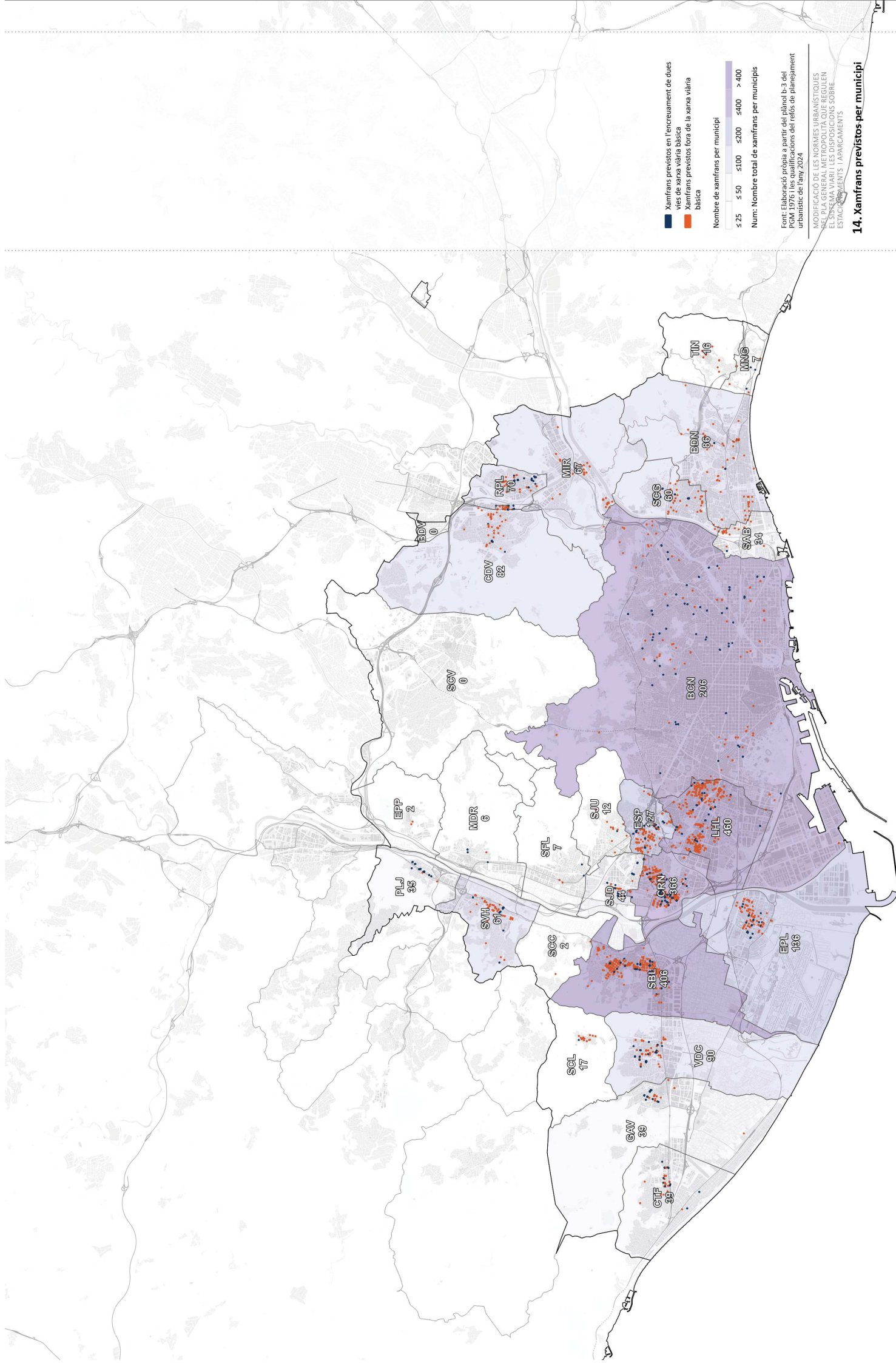


- Carrer amb calçada i voreres
- Carrer exclusiu per vianants
- Carrer amb prioritats per vianants
- Espai entre blocs en polígons d'habitatge
- Plaça
- Camí en sòl no urbanitzable
- Carrers no executats

Font: Elaboració pròpia a partir dels plànols del PGM de 1976, la Transcripció a escala 1:2000 de 1987 i del redós del planejament urbanístic de l'any 2024

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I PARCAMENTS

13. Categorització de la xarxa viària bàsica cívica (clau 5b)

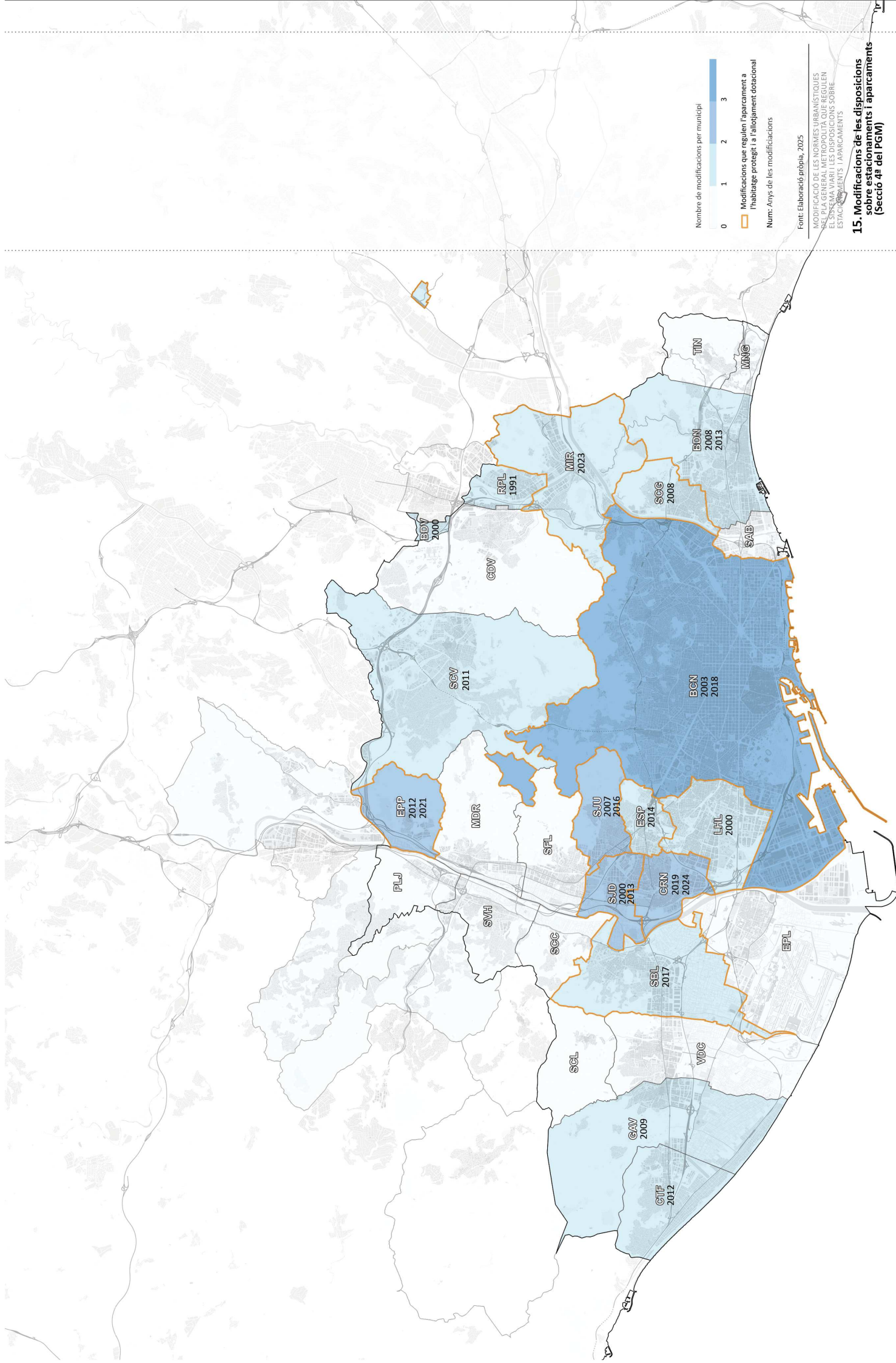


Font: Elaboració pròpia a partir del plaol b-3 del PGU 1976 i les qualificacions del rebò de planejament urbanístic de l'any 2024

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

14. Xamfrans previstos per municipi





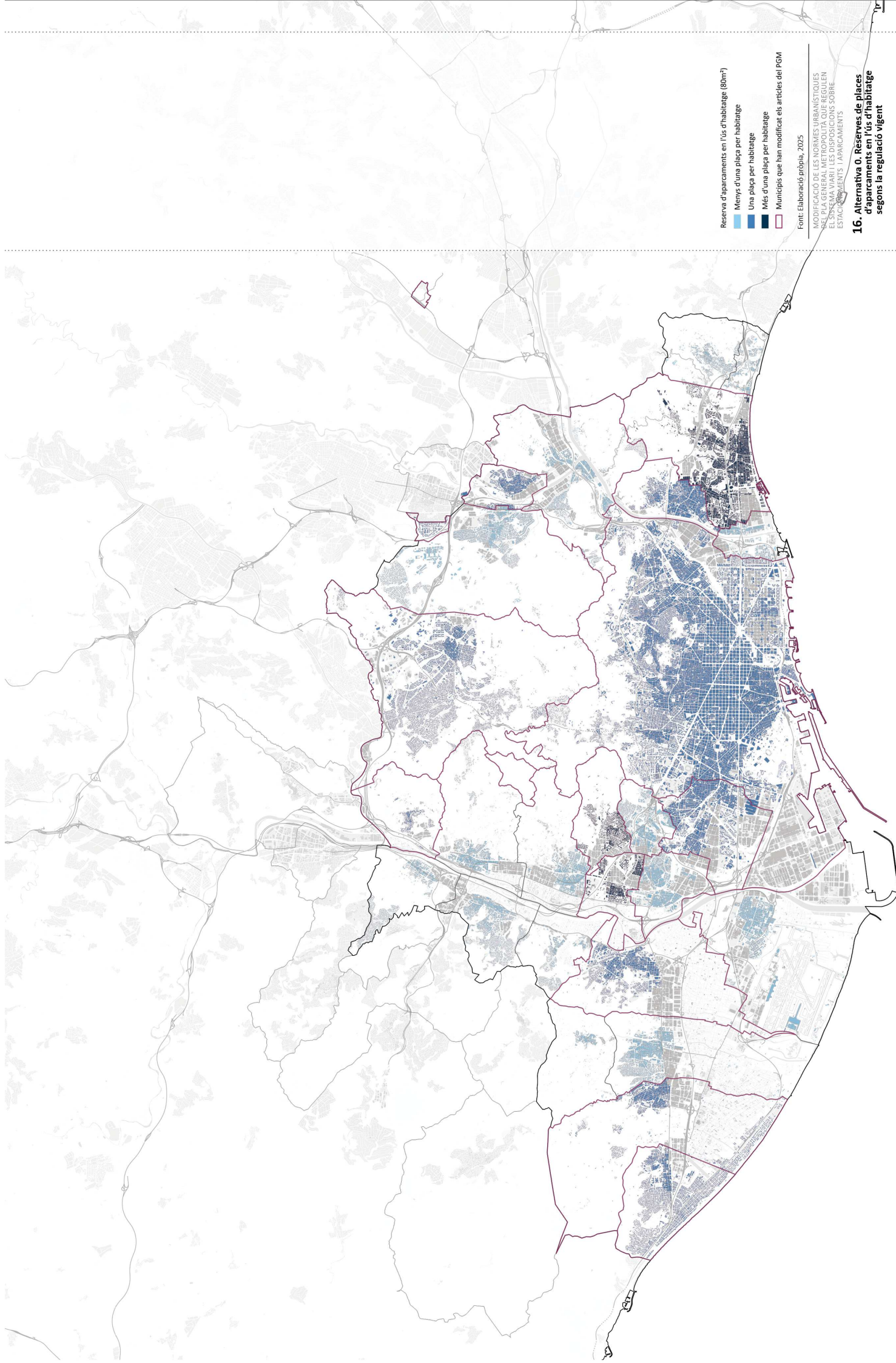
Nombre de modificacions per municipi

0	1	2	3
---	---	---	---

Modificacions que regulen l'aparcament a l'habitatge protegit i a l'edifici dotacional
 Num: Any de les modificacions

Font: Elaboració pròpia, 2025
 MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS
15. Modificacions de les disposicions sobre estacionaments i aparcaments (Secció 4ª del PGM)





Reserva d'aparcaments en l'ús d'habitatge (80m²)

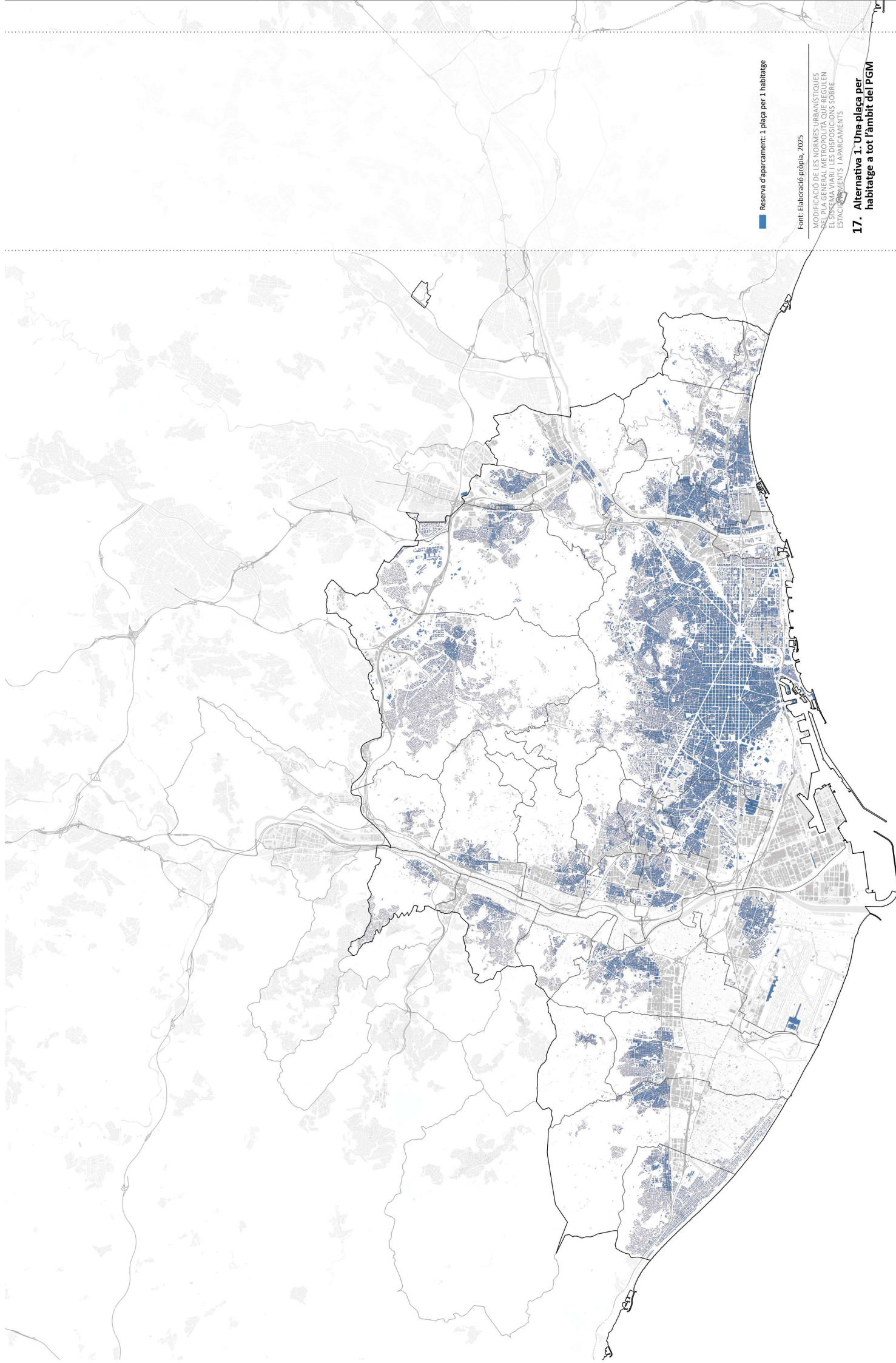
- Menys d'una plaça per habitatge
- Una plaça per habitatge
- Més d'una plaça per habitatge
- Municipis que han modificat els articles del PGM

Font: Elaboració pròpia, 2025

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

16. Alternativa 0. Reserves de places d'aparcaments en l'ús d'habitatge segons la regulació vigent



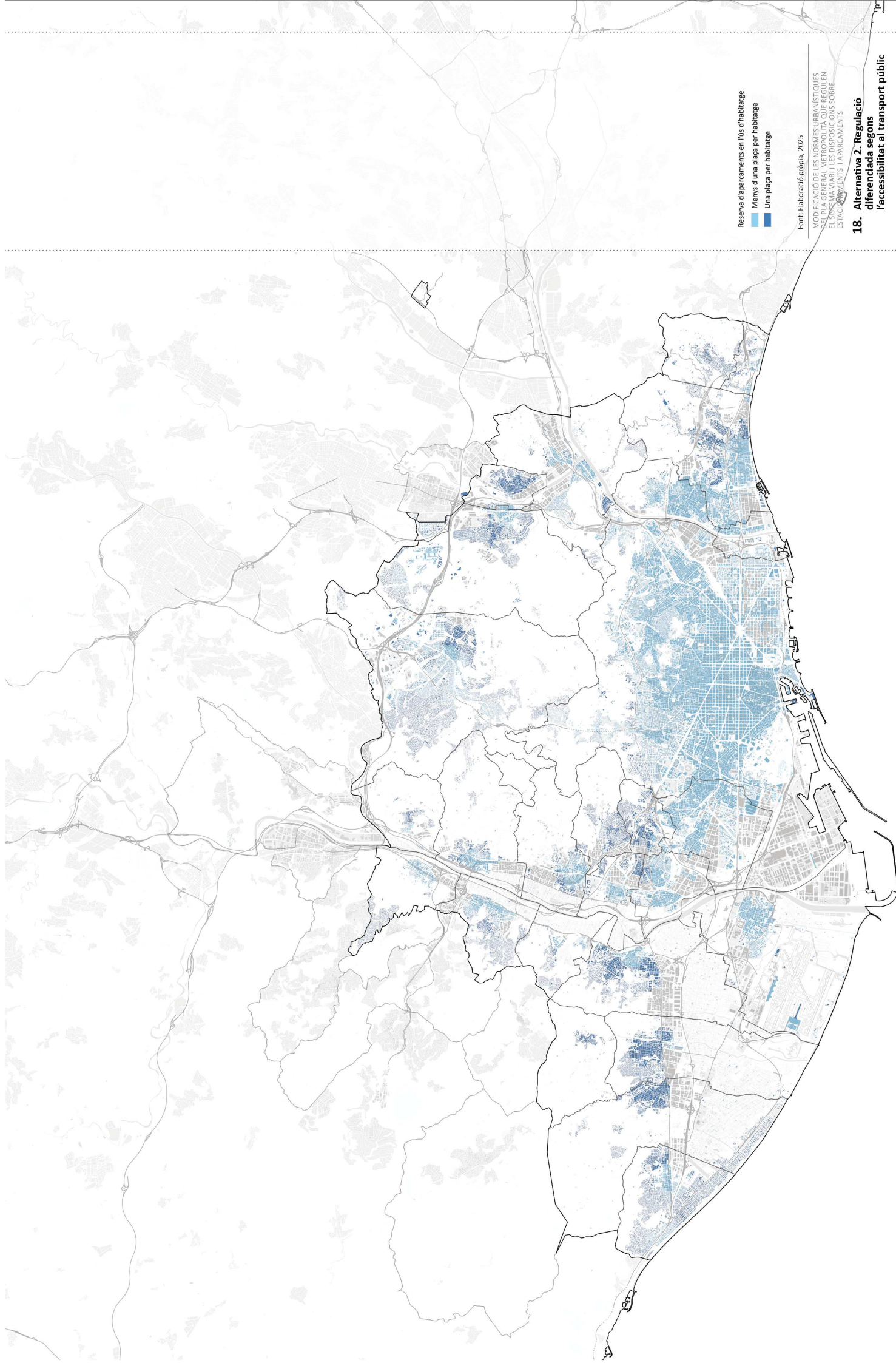


■ Reserva d'aparcament: 1 plaça per 1 habitatge

Font: Elaboració pròpia, 2025
MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES
DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN
EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE
ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

17. Alternativa 1. Una plaça per habitatge a tot l'àmbit del PGM





Reserva d'aparcaments en l'ús d'habitatge

- Menys d'una plaça per habitatge
- Una plaça per habitatge

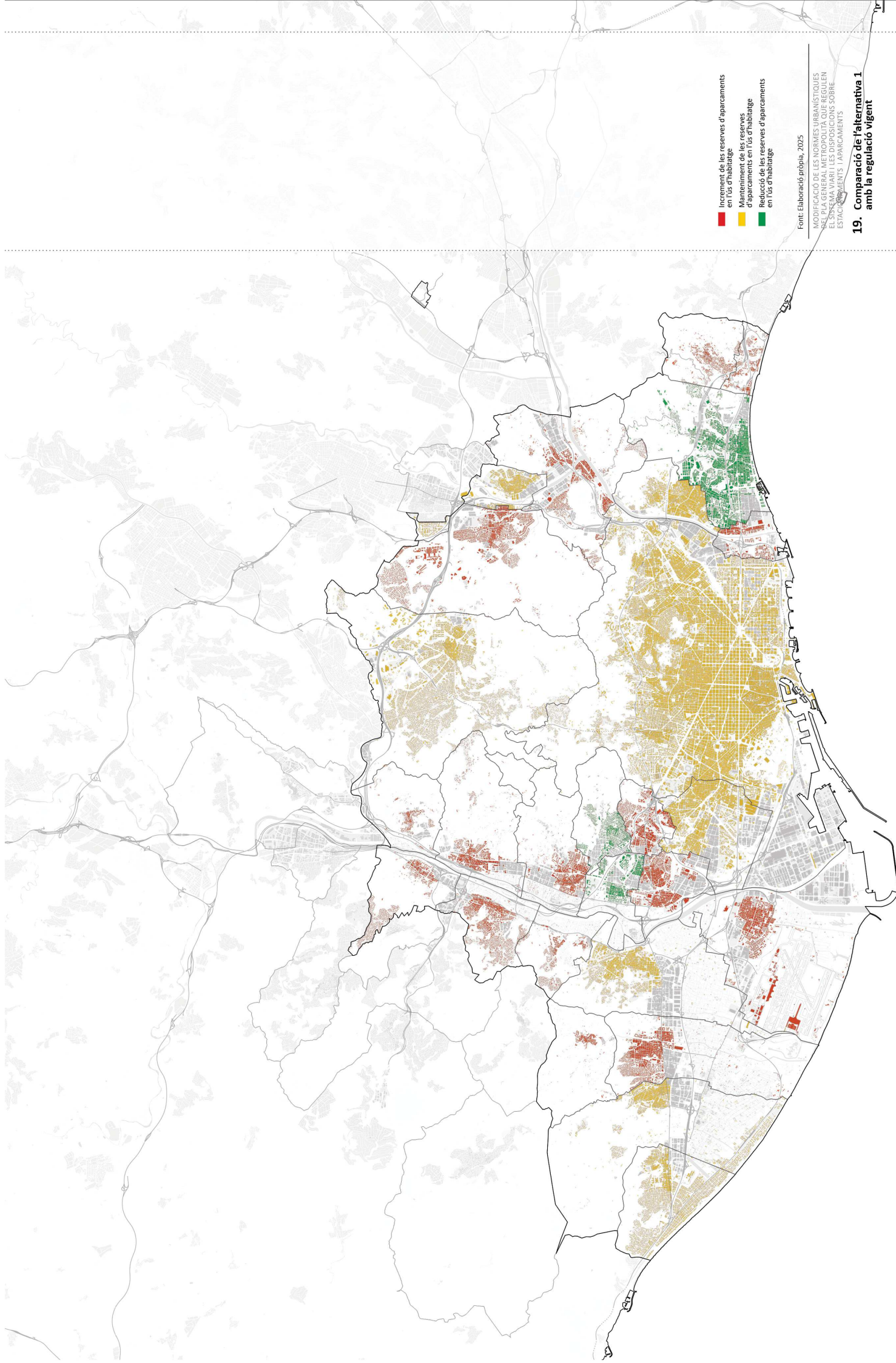
Font: Elaboració pròpia, 2025

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES
DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN
EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE
ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

18. Alternativa 2. Regulació diferenciada segons l'accessibilitat al transport públic

Escala 1:130.000 (A3)





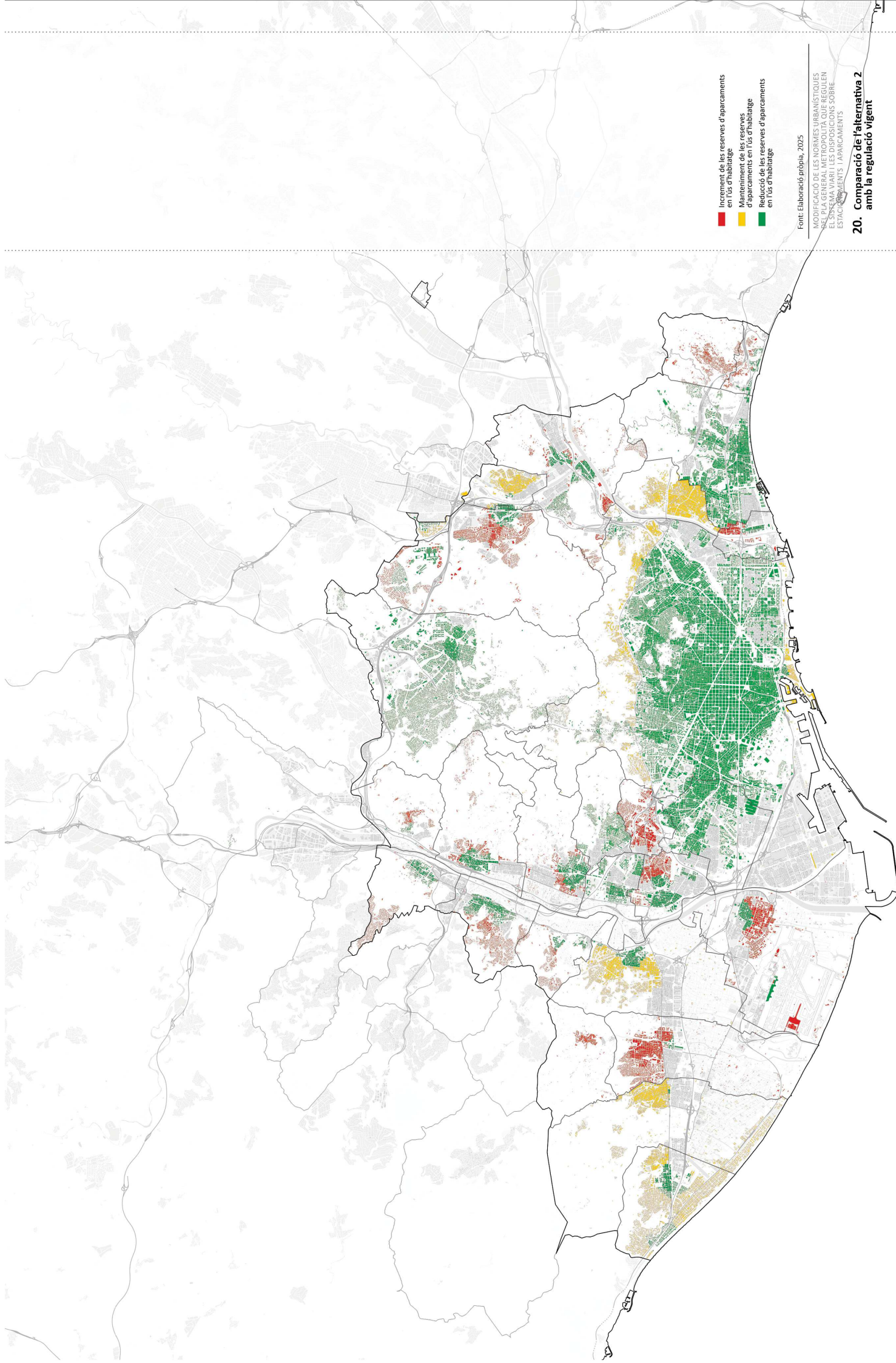
- Increment de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge
- Manteniment de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge
- Reducció de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge

Font: Elaboració pròpia, 2025

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

19. Comparació de l'alternativa 1 amb la regulació vigent





- Increment de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge
- Manteniment de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge
- Reducció de les reserves d'aparcaments en l'ús d'habitatge

Font: Elaboració pròpia, 2025

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ QUE REGULEN EL SISTEMA VIARI I LES DISPOSICIONS SOBRE ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS

20. Comparació de l'alternativa 2 amb la regulació vigent

