



**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial integral i de millora urbana de l'edifici situat a la Via Laietana , 49 cantonada carrer comtal, 37 i parcel·la situada entre aquest i els números 31,33,35 del carrer Comtal**

**Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Centclaus, SL

Redactor de l'EAMG: Alonso Balaquer y

Arquitectos Asociados

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial integral i de millora urbana de l'edifici situat a la Via Laietana , 49 cantonada carrer comtal, 37 i parcel·la situada entre aquest i els números 31,33,35 del carrer Comtal de Barcelona.

## **1. Antecedents**

Centclaus, S.L. promou la modificació del Pla especial integral i de millora urbana de l'edifici situat a la Via Laietana, 49 cantonada carrer Comtal, 37 i parcel·la situada entre aquest i els números 31,33,35 del carrer Comtal. En concret es vol qualificar per a ús hotel·ler un edifici existent, mantenint la façana principal actual i incorporant un aparcament en el subsòl.

Aquesta Modificació del Pla especial fou aprovada inicialment per Resolució del Quart Tinent d'Alcalde en data 5 de juliol de 2007, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe.

L'àmbit de l'actuació és el conjunt de les parcel·les Via Laietana , 49 cantonada carrer comtal, 37 i parcel·la situada entre aquest i els números 31,33,35 del carrer Comtal

La superfície del pla és de 833,43 m<sup>2</sup>.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial integral i de millora urbana de l'edifici situat a la Via Laietana, 49 cantonada carrer comtal, 37 i parcel·la situada entre aquest i els números 31,33,35 del carrer Comtal als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.



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

Del canvi d'ús d'oficines a equipament hotel·ler.

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

L'estudi no calcula la nova mobilitat, generada per la modificació de l'ús.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis aplicats al decret.

Concepte	Ràtios de generació de viatges	Superfície	Viatges generats/dia
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre	-4.599	-690
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre	4.579	916
<b>Total viatges generats</b>			<b>226</b>

Seria convenient informar del nombre de treballadors estimats de l'equipament de cara a establir una política de mobilitat sostenible per a aquest col·lectiu.

El volum estimat de viatges que pot generar la modificació d'ús és de 226 viatges, xifra molt petita per afectar artèries com la Via Laietana.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi no analitza l'impacte sobre la xarxa viària del nou equipament i per la mobilitat que genera no es considera necessari però en canvi si que seria convenient que incorporés l'anàlisi dels accessos de l'aparcament i el seu efecte sobre la xarxa viària.

### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual propera a l'emplaçament. L'oferta és suficient.

En canvi es considera necessari que s'incorpori la informació de les parades de taxi properes o que donarien servei a l'hotel en el cas que es consideri necessari.

### 6. Mobilitat a peu

No s'analitzen els desplaçaments a peu des de les parades de transport públic, i altres llocs propers que puguin ser d'interès per al nou equipament.



Seria convenient realitzar un inventari de les condicions de la mobilitat a peu, analitzant les amplades útils de les voreres, els passos i guals de vianants existents, els passos semaforitzats i els temps de verd, i les condicions d'accessibilitat del nou equipament.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

Respecte de la mobilitat en bicicleta l'estudi tan sols determina que no hi ha carrils bicicleta propers a l'àmbit.

Seria recomanable que l'estudi fes propostes que permetessin als seus treballadors accedir en bicicleta al recinte, sigui amb la fórmula del bicing i promovent els aparcaments de bicicleta en el recinte.

D'acord amb les ràtios del decret cal que prevegi 45 places d'aparcaments de bicicleta en el seu interior. Aquesta xifra podria acabar d'establir-se en funció del nombre de treballadors del recinte i aplicant un percentatge d'usuaris de la bicicleta.

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

No s'analitza la incidència de la mobilitat generada sobre cada mode de transport. Es conclou que la nova mobilitat no té cap afectació destacada sobre la xarxa d'accés existent.

No obstant es considera necessari avaluar la incidència de les operacions de càrrega i descàrrega en el cas que no es prevegi realitzar-les en l'interior de la parcel·la.

## **9. Estimació de la demanda d'aparcament**

Quant a la **demanda d'aparcament de vehicles motoritzats** l'estudi estima en 24 les noves places per a turismes. No es fa cap estimació ni proposta referent a aparcament de motocicletes.

Caldria analitzar si aquesta oferta serà suficient. D'acord amb la mobilitat generada per l'equipament és probable que no ho sigui pel que caldria analitzar el recorregut dels vianants des de l'aparcament més proper fins a l'hotel per a garantir un itinerari accessible i segur.

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

La disposició addicional quarta del decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Barcelona, per al diòxid de nitrogen i les partícules en suspensió PM<sub>10</sub>, zona 1) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi presentat no aporta aquesta informació.



Tanmateix, com que des de la redacció de l'informe es considera que la mobilitat generada per aquesta Modificació de Pla especial és menyspreable, donat l'entorn urbà on es localitza, no es creu necessari aportar aquesta informació.

## 11. Proposta de finançament

No es realitza cap proposta de finançament. Caldria que l'estudi reflectís quines millores portarà a terme en funció de les anàlisis d'accessibilitat per a vianants i bicicletes del seu entorn.

## 12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial integral i de millora urbana de l'edifici situat a la Via Laietana , 49 cantonada carrer comtal, 37 i parcel·la situada entre aquest i els números 31,33,35 del carrer Comtal de Barcelona no conté tots els elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que s'emet **informe favorable condicionat** pel que fa al seu contingut i propostes.

Cal que els promotors del Pla Especial que incorporin a l'estudi o als documents de detall:

- ◆ Una anàlisi de la mobilitat dels treballadors que permeti establir una política de mobilitat sostenible per a aquest col·lectiu.
- ◆ Una anàlisi dels accessos de l'aparcament i el seu efecte sobre la xarxa viària.
- ◆ Realitzar un inventari de les condicions de la mobilitat a peu, analitzant les amplades útils de les voreres, els passos i guals de vianants existents, els passos semaforitzats i els temps de verd, i les condicions d'accessibilitat del nou equipament fins a les parades de transport públic i l'aparcament més proper de suport al del propi hotel.
- ◆ Quant a l'aparcament de motocicletes, valorar la demanda futura i l'oferta d'aparcament necessari, així com una proposta de localització d'aquesta (sobre la via pública o bé a l'interior de l'aparcament soterrani). Seria convenient una proposta que garantís l'eliminació de l'aparcament de motocicletes sobre totes les voreres de l'entorn de l'hotel, suprimint si fos el cas algunes places d'aparcament de turismes.
- ◆ Quant a l'aparcament de bicicletes, analitzar la demanda futura potencial tenint present sobretot els treballadors de l'equipament i tenint en compte que l'Ajuntament de Barcelona està apostant per aquest mitjà i s'espera, per tant, que la quota modal de la bicicleta a la ciutat de Barcelona augmenti durant els propers anys. Tanmateix, cal valorar la necessitat d'oferir places cobertes al recinte de l'hotel per als seus treballadors d'acord amb el decret 344/2006.



- ♦ Avaluar la incidència de les operacions de càrrega i descàrrega i les mesures a preveure per a disminuir al màxim els seus impactes.
- ♦ Seria convenient especificar quines de les propostes són finançades pel promotor del PE.
- ♦ Seria convenient incorporar l'informe del departament de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona pel que fa a l'estudi de mobilitat lliurat.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei de la mobilitat, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

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

Barcelona, 5 de setembre de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic