

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Integral per a la implantació d'un hotel al carrer Alts Forns 40, Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Inmobiliària La Campana, SA  
Redactor: TDA Arquitectura y Urbanismo  
Redactor de l'EAMG: Lavola

---

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'emé el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Integral per a la implantació d'un hotel al carrer Alts Forns 40, Barcelona*.

### **1. Antecedents**

La immobiliària La Campana SA promou el *Pla Especial Integral* amb l'objectiu d'edificar un equipament hotelier al carrer Alts Forns 40 de Barcelona.

El futur hotel s'ubica al carrer Alts Forns, entre el carrer de l'Urani i el Passeig de la zona Franca, a la zona de la Marina del Port, a la futura Porta Firal, a la Zona Franca de Barcelona.

### **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral per a la implantació d'un hotel al carrer Alts Forns 40, Barcelona*, 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 del PEI suposa la creació de mobilitat generada, conseqüència de 10.626m<sup>2</sup> de sostre sobre rasant (204 habitacions).

### **3. Estimació de la demanda de mobilitat generada**

L'estudi de mobilitat estima que el desenvolupament del PEI generarà un total de **2.588 desplaçaments/dia feiner**. Per obtenir aquests desplaçaments s'ha considerat el màxim de 10 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre, 7 viatges/habitació i 2 viatges/persona, tenint en compte una capacitat de 1.294 persones. La mobilitat màxima s'obté de considerar 2 viatges/persona i una capacitat de 1.294 persones.

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

Usos	Sostre edificable sobre rasant (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitacions	Capacitat màxima (persones)	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	10.626	204	1.294	1.063	2.588
<b>TOTAL</b>				1.063	2.588

Els viatges generats pel PEI estan representats en un plànol, tal com indica el Decret 344/2006.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de mobilitat de Barcelona (*Dades bàsiques de mobilitat 2015*) i de mobilitat turística (*Anàlisi de l'impacte del turisme sobre la mobilitat*). Segons aquestes dades, es fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada, diferenciant dues tipologies de persones usuàries, treballadores i turistes:

- **Persones treballadores:** s'estima que representaran el 15% dels desplaçaments realitzats. Per estimar-ne el repartiment modal, es prenen com a referència les *Dades bàsiques de mobilitat 2015*:
  - Desplaçaments interns (64% del total): 49,3% no motoritzats, 33,3% transport públic i 17,4% vehicle privat.
  - Desplaçaments de connexió (36% del total): 7,6% no motoritzats, 50,8% transport públic i 41,6% vehicle privat.
  - Desplaçaments totals: tenint en compte les xifres anteriors, el repartiment modal seria 34% no motoritzats, 40% transport públic i 26% vehicle privat.

L'estudi proposa el següent repartiment modal: **45% en modes no motoritzats, 35% en transport públic i 20% en vehicle privat**, el que suposa una quota força superior per als modes no motoritzats (del 34% al 45%), una quota inferior en transport públic (del 40% al 35%) i una quota inferior en vehicle privat (del 26% al 20%). En aquest sentit, es troba a faltar una justificació d'aquestes xifres tenint en compte les *Dades bàsiques de mobilitat 2015*.

- **Turistes:** s'estima que representaran el 85% dels desplaçaments realitzats. Per estimar-ne el repartiment modal, es pren com a referència l'*Anàlisi de l'impacte del turisme sobre la mobilitat* (RACC, març 2016): 0,9% no motoritzats, 92,4% transport públic i 6,7% vehicle privat.

L'estudi preveu el següent repartiment modal: **32% en modes no motoritzats, 41% en transport públic i 27% en vehicle privat**. Des de la redacció del present estudi es valora positivament un increment dels modes no motoritzats i una disminució del transport públic en la proposta de repartiment modal, tenint en compte el fet que la majoria de persones clients de l'hotel estaran vinculades a la Fira, que es troba a una distància perfectament assumible en modes no motoritzats, i en canvi la parada de metro més propera es troba a més de 1.000 metres de distància a peu, motiu pel qual l'ús del transport públic serà inferior a la mitjana de la mobilitat turística a la ciutat de Barcelona. Tanmateix, es troba a faltar una justificació d'aquestes xifres tenint en compte l'*Anàlisi de l'impacte del turisme sobre la mobilitat*.

En resum, **l'estudi preveu una mobilitat generada de 879 desplaçaments diaris en modes no motoritzats, 1.037 en transport públic i 672 en vehicle privat.**

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi descriu la xarxa viària que dona accés a l'equipament hotel·ler. Les principals vies que hi donen accés són

- Vies d'accés a la ciutat: Gran Via de les Corts Catalanes (C-31) i Ronda Litoral (B-10).
- Vies de connexió interna de primer nivell: Passeig de la Zona Franca.
- Vies de connexió interna de segon nivell: carrer de les Ciències, carretera del Prat, avinguda de Joan Carles I, carrer Botànica i carrer del Foc.

Quant a la demanda de trànsit l'estudi aporta les dades d'intensitat de trànsit dels carrers Alts Forns, Foc i Passeig de la Zona Franca. Amb aquestes dades, i tenint en compte un factor d'hora punta del 10%, la intensitat de trànsit d'aquestes vies no supera la seva capacitat.

#### **5. Xarxa de transport públic**

Es descriu l'oferta actual de transport públic (metro, autobús urbà i taxi) a l'entorn de l'equipament hotel·ler.

Pel que fa al bus, l'estudi mostra els horaris, la freqüència en hora punta, la distància d'accés a l'edifici i el nombre de viatgers diaris en els dies feiners, dissabtes i festius.

#### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

Pel que fa a la mobilitat a peu, l'estudi aporta informació sobre l'accessibilitat (amplada total i lliure de pas de les voreres, existència de passos de vianants, configuració i regulació de les cruïlles i quantificació de pendents) de la xarxa que dona accés a l'equipament hotel·ler. Es valora positivament la informació aportada.

Quant a la bicicleta, l'estudi aporta informació sobre la xarxa d'itineraris ciclables que dona servei a l'equipament hotel·ler, així com els aparcaments de bicicletes més propers situats a la via pública i les parades de bicing. Destaca la inexistència d'aparcaments de bicicletes situats a la via pública a menys de 50m de l'accés principal de l'hotel.

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

L'estudi justifica que la nova mobilitat pugui ser absorbida per les xarxes previstes:

- Modes no motoritzats: la xarxa actual té capacitat suficient per absorbir els 879 desplaçaments diaris en modes no motoritzats.

- Transport públic: tenint en compte els 1.037 desplaçaments diaris en transport públic (155 en hora punta), i l'oferta actual de bus amb 30 expedicions en hora punta, la nova mobilitat generada suposarà un increment mitjà de 2,5 usuaris per expedició. Tenint en compte l'ocupació dels autobusos, la nova mobilitat generada és fàcilment assumible per l'oferta de transport públic actual.
- Vehicle privat: tenint en compte els 594 desplaçaments diaris generats, una ocupació de 2 persones/vehicle i 45 vehicles en hora punta, la mobilitat generada serà absorbida fàcilment pels carrers que donen accés al futur hotel.

Des de la redacció del present estudi es considera suficient aquesta justificació.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials i estacions de ferrocarril i autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim, 106 places d'aparcament per a bicicletes. L'estudi de mobilitat amplia la proposta de reserva de places d'aparcament:

- Aparcament de bicicletes: preveu una **reserva d'espai a l'interior de l'edifici de 106 places d'aparcament** (1 plaça/100m<sup>2</sup> de sostre). Tanmateix, tenint en compte la proximitat respecte a l'estació de Bicing, es proposa la instal·lació de 40 places i la reserva d'espai per a la seva ampliació en cas de ser necessari fins a les 106 places. Des de la redacció del present estudi es considera adequada aquesta previsió, sempre i quan es compleixi la reserva d'espai prevista fins a arribar a les 106 places quan incrementi la demanda.
- Aparcament de turismes: el Decret 344/2006 no preveu la necessitat d'establir reserves d'aparcament per als usos previstos, però la normativa metropolitana sí. En aquest cas, preveu una plaça d'aparcament cada 3 habitacions i una plaça per cada 15 persones en sales polivalents. D'aquesta manera, l'estudi **preveu un total de 118 places d'aparcament per a turismes**. Des de la redacció del present estudi es considera adequada aquesta previsió
- Aparcament de motocicletes: l'estudi preveu un total de **18 places d'aparcament per a motocicletes**. Des de la redacció del present estudi es considera adequada aquesta previsió.

A continuació es mostra la proposta de l'estudi de mobilitat del PEI:

Usos	Sostre edificable sobre rasant (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitacions	Total aparcaments bicicletes	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicletes
Residencial	10.626	169	106	118	18
<b>TOTAL</b>			<b>106</b>	<b>118</b>	<b>18</b>

Adicionalment, l'estudi inclou les especificacions que marca el Reial Decret 1053/2014, que indica que cal preveure 1 punt de recàrrega elèctrica per cada 40 places d'aparcament. En conseqüència, l'estudi preveu disposar de **4 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics dins de l'aparcament.**

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

**L'estudi preveu una superfície de càrrega i descàrrega de 175m<sup>2</sup> dins de l'edifici, a la planta soterrani -1.**

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no detecta cap necessitat específica de millora de la xarxa de transport públic degut a la mobilitat generada. L'estudi proposa oferir a les persones treballadores i clients de l'hotel informació sobre el sistema de transport públic i els itineraris d'accés a les parades i estacions.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no proposa mesures addicionals a les reserves d'espai per a places d'aparcament i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. Des de la redacció del present estudi es recomana la instal·lació de senyalització de prohibició d'aparcament de motocicletes en vorera a l'entorn immediat de l'accés principal al futur hotel, amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat i una amplada lliure de pas suficient davant de l'accés principal.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

Pel que fa a la xarxa de vianants, l'estudi no proposa cap millora de la xarxa, ja que aquesta compta amb unes condicions d'accessibilitat adequades (amplada lliure de pas de les voreres superior a 3 metres, pendents inferiors al 5% i passos de vianants amb guals accessibles i amb encaminaments per a persones amb dificultats visuals).

Pel que fa a la bicicleta, a part de la reserva de places d'aparcament a l'interior de l'hotel, l'estudi proposa la instal·lació d'un punt d'ancoratge a l'entorn immediat de l'accés a l'edifici (8-10 places), d'acord amb les indicacions i especificacions de l'Ajuntament de Barcelona. Adicionalment, es proposa oferir a les persones clients de l'hotel informació del sistema de lloguer de bicicletes i del funcionament del Bicing de Barcelona, així com facilitar un mapa indicant la xarxa ciclable municipal. Des de la redacció d'aquest estudi es recomana oferir informació sobre el servei de Bicibox, present a l'entorn dels equipaments de la Fira.

## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta informació sobre les diferències observades en el repartiment modal en l'enquesta de mobilitat en dia feiner (2015) de la Regió Metropolitana de Barcelona, on es posa de manifest el fet que les dones es mouen més en modes no motoritzats i en transport públic.

## 12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral per a la implantació d'un hotel al carrer Alts Fornes 40, Barcelona* conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció del planejament derivat, dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Pel que fa a la informació aportada a persones treballadores i clients sobre la xarxa ciclable, aparcaments municipals per a bicicletes i servei de bicin, es recomana **incloure també informació sobre el servei de Bicibox de l'Àrea Metropolitana de Barcelona**.
- Pel que fa a la mobilitat motoritzada, es recomana la **instal·lació de senyalització de prohibició d'aparcament de motocicletes en vorera a l'entorn immediat (25 metres) de l'accés principal del futur hotel**.

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

Se sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona que una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 20 de març de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic