

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Segona Modificació Puntual del Pla Especial de la nova bocana del Port

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Intra

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 per la *Segona Modificació Puntual del Pla Especial de la nova bocana del Port*.

1. Antecedents

L'Autoritat Portuària de Barcelona promou la Modificació Puntual del Pla Especial amb l'objectiu de reordenar des de la vessant urbanística la destinació a marina esportiva de la dàrsena de la nova bocana, mentre els usos pesquers es mantindran en les instal·lacions actuals, que seran renovades. La nova marina esportiva podrà acollir la demanda creixent d'amarradors a la mar Mediterrània.

En concret, el planejament contempla la reducció de la volumetria de les edificacions prevista, així com la modificació de la vialitat per tal de promoure els espais lliures destinats als vianants. També es preveuen noves places d'aparcament soterrades.

L'àmbit de la modificació del pla especial ocupa una extensió de 164.021 m². La figura de planejament va ser aprovada inicialment per l'Ajuntament de Barcelona en data 29 de novembre de 2010.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Segona Modificació Puntual del Pla Especial de la nova bocana del Port*, a 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 d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 243 amarradors, en 6.236 m² destinats a marina seca

- Un edifici comercial i terciari amb un sostre de 7.672 m² i un altre edifici terciari i d'oficines (edifici comercial i mirador) amb un sostre de 7.922 m²
- Un edifici destinat a equipaments que ocupa una superfície de 2.625 m²
- Edificacions diverses de serveis portuaris (Capitania, Moll de Ribera, Martell i Espigó) amb un sostre de 890 m²
- Pallols que ocupen 4.385 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà un total de **5.800 desplaçaments/dia feiner, 2.900 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		7.672,00	3.836	3.836
oficines		8.812,00	1.322	1.322
equip. recreatiu (marina seca)		6.236,00	1.247	170
equipaments	2.625,00	2.625,00	525	525
TOTAL	164.021,00	25.345,00	6.930	5.853

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006 per als usos comercials, d'oficines i d'equipaments. Per a la marina seca i esportiva l'estudi aplica una ràtio de 5 viatges/100 m² de sòl o 0,7 desplaçaments/dia per embarcació.

Segons l'estudi, l'ús que genera més mobilitat és el comercial, amb un total de 3.800 viatges/dia. En segon lloc destaca la mobilitat generada per les oficines, d'uns 1.300 viatges/dia.

En tercer lloc destaca la mobilitat generada pels equipaments (500 viatges/dia), i finalment els nous embarcadors (menys de 200 viatges/dia).

Cal advertir al promotor que en el cas de què alguns dels locals comercials tinguin una superfície superior a 5.000 m² (2.500 m² en el cas d'estar afectat per la llei d'equipaments comercials) hauran de fer l'estudi de mobilitat com a implantació singular. Així les dades d'atracció comercial podrien quedar-se una mica baixes per a comerços amb gran capacitat d'atracció.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base a dades de mobilitat de l'any 2001 als barris propers (EMO) i a la mobilitat detectada en l'àmbit l'any 2003. En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	46,8%	18,1%	35,0%
Viatges / dia feiner	2.741	1.062	2.051

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta la jerarquització de la xarxa viària de l'àmbit d'estudi, així com els sentits i els carrils de circulació dels vials.

L'estudi aporta dades de demanda dels vials que envolten el sector, de l'any 2006. Destac el passeig Joan de Borbó entre plaça Pau Vila i Almirall Cervera, amb 10.800 vehicles en un sentit i 12.700 en l'altre. Al carrer Almirall Cervera la IMD és d'uns 9.000 vehicles en tots dos sentits.

L'estudi mostra els itineraris d'accés i dispersió al sector.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús
 - 3 línies de transport urbà diürn amb parada a menys de 500 m del sector (línies 17, 39 i 64).
- Transbordador aeri, de Barceloneta a Montjuïc (ús eminentment turístic)

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que les voreres d'accés al sector són amples i que hi ha passos de vianants adaptats a PMRs, aconseguint itineraris còmodes i segurs.

Es disposa de carrils bici al carrer Doctor Aiguader i al passeig marítim de la Barceloneta. Està previst executar dos nous carrils bici al carrer Almirall Cervera i al passeig Joan de Borbó.

A una distància de 600 m del sector es disposa de dues estacions bicing, cadascuna amb una capacitat per a més de 40 bicicletes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució territorial i temporal de la nova mobilitat generada, per als diferents usos, i conclou que l'hora punta d'entrada tindrà lloc entre les 9 i les 10h (206 desplaçaments, 36 vehicles), mentre que l'hora punta de sortida serà entre les 18 i les 19h (387 desplaçaments, 65 vehicles). L'estudi valora que la xarxa viària existent i projectada (amb el passeig Mare Nostrum en funcionament) podrà absorbir sense dificultats el nou trànsit generat.

Tanmateix cal dir que la proposta d'aparcaments per a cotxes que es fa l'estudi porta a pensar que hi pot haver força dies punta amb valors superiors als calculats amb el repartiment modal, de manera que podria fàcilment produir-se un desplaçament modal cap al vehicle motoritzat.

Les ocupacions mitjanes estimades, diferenciades segons els usos (variables entre 1 i 2,1 usuaris / vehicle) fan concloure que es generaran 924 turismes/dia, 269 motos i 20 taxis (meitat d'accés i meitat de dispersió).

La franja horària amb una demanda superior d'aparcament tindrà lloc entre les 17 i les 18h, amb 106 vehicles.

Quant al transport públic, l'estudi afirma que la demanda màxima tindrà lloc entre les 9 i les 10h del matí, amb 27 nous desplaçaments, i a la tarda entre les 18 i les 19h, amb 45 desplaçaments. L'estudi afirma que l'oferta actual (840 places/hora) pot absorbir la nova demanda generada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora 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.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial		7.672,00	77	953	
oficines		8.812,00	88		
equip. recreatiu (marina seca)		6.236,00	2	150	
equipaments	2.625,00	2.625,00	26		
TOTAL	164.021,00	25.345,00	193	1.103	0

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret per a l'aparcament de bicicletes, tot i que per a la marina sec pren una ràtio específica. L'estudi proposa iniciar l'oferta d'aparcament amb 100 places, amb el compromís d'augmentar les places en cas que la demanda ho justifiqui, i pensant en les alternatives d'aparcament que representa el servei bicin.

Des de la redacció del present informe es recomana que els espais habilitats per a l'aparcament de bicicletes tinguin un accés fàcil i directe, de manera que no es desincentivi l'ús d'aquests vehicles.

Per als vehicles motoritzats, l'estudi apunta que la màxima demanda dels nous usos a desenvolupar serà de 110 vehicles a la tarda. No obstant, el desenvolupament urbanístic contempla dos aparcaments dins del sector de Nova Bocana, amb un total de 953 places (262 destinades a rotació), i al sector de la marina hi ha previstes 150 places. Finalment, al tram final del pg. de Borbó es preveu reservar aparcament per a motocicletes (es preveu una demanda màxima d'aparcament de 58 places), per a càrrega i descàrrega, per a l'autobús i per a autocars, a més d'un espai per a aparcament lliure. Per últim, es realitza una reserva de 9.000 m² (unes 400 places) per a la construcció d'un aparcament soterrat, a l'àmbit de la marina, que s'executarà quan la demanda ho justifiqui.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que sembla una oferta excessiva de places d'aparcament per a vehicles motoritzats d'acord amb les previsions de mobilitat, pel que es recomana que es reestudiï el nombre de places que s'oferten. Cal no oblidar que aquesta oferta excessiva pot incentivar els desplaçaments en vehicle privat, fet que no és coherent amb el foment del màxim desplaçaments amb transport públic i modes no motoritzats.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines. Segons el sostre comercial planificat, l'estudi indica que caldria senyalitzar 10 places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies. L'estudi exposa que al passeig Joan de Borbó es disposarà de 6 franges reservades a la càrrega i descàrrega. No es concreten les dimensions d'aquestes franges. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que l'oferta haurà de ser la necessària per garantir una correcta distribució de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa consolidar el final de les línies 17, 39 i 64 a l'alçada de l'accés al sector de la nova bocana, creant un nou punt de parada que tingui funcionament d'origen – final.

Es troba a faltar un dimensionament de les actuacions sobre la xarxa d'autobusos, així com una proposta de finançament d'aquestes.

D'altra banda, l'estudi proposa dur a terme una campanya de difusió que incentivi l'accés al sector en mitjans alternatius al vehicle privat.

Xarxa bàsica per a vehicles

El projecte preveu una nova urbanització per al passeig de Borbó, amb una secció de carrer d'una amplada que supera els 30 m, amb voreres d'entre 8 i 14 m lliures d'obstacles i franges d'aparcament en cordó.

La nova mobilitat se sumarà als problemes de congestió que actualment pateix la Pl. Pau Vila, ja que aquest és el principal punt d'accés al sector. L'estudi proposa potenciar els accessos des del carrer Almirall Cervera i el passeig Marítim.

Els vials d'accés a la marina i els passeigs d'accés són d'ús restringit per als seus usuaris.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi indica que les voreres tindran en tot moment amplades lliures d'obstacles superiors als 2,5 m. El planejament preveu 3 espais exteriors per al gaudi dels modes no motoritzats:

- La creació de 2 grans places
- Un nou passeig Mirador (versió actualitzada de l'antic 'rompeolas')
- Perllongament del Passeig Joan de Borbó, que contempla voreres lliures d'obstacles amb amplades de 4 a 8 m, paral·lel al Moll de Ribera i que arriba fins al Mirador.

Es projecta un carril bici pel Passeig Marítim que continuarà pel Passeig Mare Nostrum fins a la Plaça Rosa dels Vents, des d'on continua pel Passeig Joan de Borbó. Finalment, l'estudi proposa la creació de 1 nou punt de bicing al sector.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

12. 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) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi indica que la nova mobilitat provocarà un consum de 1.484 l de combustible diaris, amb una generació de contaminants de 130 kg CO/dia, 17,5 kg NOx/dia, 0,9 kg de partícules en suspensió/dia, 0,62 kg metà/dia i 0,1 kg N2O/dia.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Segona Modificació Puntual del Pla Especial de la nova bocana del Port*, a Barcelona, conté bona part dels elements necessaris per 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 al 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 dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal incorporar el cost de les millores de transport públic que es proposen. Es aquest sentit recomana que es sol·liciti a l'operador de la xarxa d'autobús que dona accés al sector, Transports Metropolitans de Barcelona, el cost que suposa el perllongament de les 3 línies d'autobús i les fórmules de finançament. Així mateix, el promotor haurà de finançar el cost de la nova parada d'autobús a la nova bocana.
- Es recomana que s'avalui la capacitat necessària de places d'aparcament de turismes, de forma que s'ajusti millor a la mobilitat generada calculada.
- Cal garantir que la distribució de mercaderies disposarà de l'espai necessari sobre la via pública.
- És necessari aportar indicadors de gènere.

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'Autoritat Portuària de Barcelona que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 24 de febrer de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic