

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

**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 *Tercera Modificació Puntual del Pla Especial de la nova bocana del Port de Barcelona*.

## **1. Antecedents**

L'Autoritat Portuària de Barcelona promou la tercera Modificació Puntual del Pla Especial amb l'objectiu d'augmentar la superfície de l'àmbit destinada a espais públics, l'actualització de la *2ª Modificació Puntual del Pla Especial* d'acord amb l'evolució dels diferents usos de manera precisa segons la definició d'aquesta *3ª Modificació Puntual del Pla Especial*, i finalment la clarificació i millor precisió dels espais que ja es consideraven en la *2a Modificació Puntual*. Globalment, el Pla Especial pretén reordenar des de la vessant urbanística, la destinació de 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.



Respecte al planejament vigent, el planejament proposat incrementar lleugerament la superfície de sòl (de 155.877 a 156.587 m<sup>2</sup>) mentre que manté el mateix sostre edificable, 99.414 m<sup>2</sup>st, dels qual 18.821m<sup>2</sup> són objecte de la present modificació.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Tercera 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 concreció de:

- Àrea portuària esportiva (Edifici Mirador, Edifici Martell, Edicle i Capitania) amb un sostre edificable de 1.998 m<sup>2</sup>.
- Àrea portuària esportiva (Museu Hermitage) amb un sostre edificable de 12.960 m<sup>2</sup>.
- Àrea portuària esportiva (Façanes marina seca) amb un sostre edificable de 3.116 m<sup>2</sup>.
- Moll públic amb una superfície de 13.381 m<sup>2</sup> de sòl.
- Vies cíviques amb una superfície de 1.525 m<sup>2</sup> de sòl.

## 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 **15.776 desplaçaments/dia**, el 71% dels quals corresponen a l'edifici central on s'hi projecta el Museu Hermitage.

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

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (Decret)	viatges generats (EAMG)
Àrea portuària esportiva (edifici Mirador, etc)	1.998	400	400
Àrea portuària esportiva (Museu Hermitage)	12.960	2.592	10.544
Àrea portuària esportiva (façanes marina seca)	2.337	1.169	3.342
Moll públic	13.381		1.338
Vies cíviques	1.525	152	152
<b>TOTAL</b>	<b>18.821</b>	<b>5.651</b>	<b>15.776</b>

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006 per als usos d'equipaments, similars als de l'edifici Mirador, Martell, Edicle i Capitanía. Per a la resta d'usos aplica les següents ràtios, sempre superiors als previstos al Decret 344/2006:

- Museu Hermitage: 10.544 desplaçaments/dia, segons la previsió màxima dels promotors, basada en l'atracció d'altres museus del territori.
- Façanes marina seca (ús comercial), 143 viatges/100 m<sup>2</sup> superfície de venda (segons el document *Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials, DGC i ATM*).
- Moll públic, i vies Cíviques: 10 viatges/100 m<sup>2</sup> sòl, doble de la ràtio del Decret 344/2006 considerant la màxima atracció de l'àmbit.

L'equip redactor del present informe accepta les ràtios adoptades i la seva justificació.

Segons l'estudi, l'ús que genera més mobilitat és el Museu Hermitage, amb un total de 10.544 viatges/dia. En segon lloc destaca la mobilitat generada per les oficines, d'uns 3.342 viatges/dia.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda al promotor que en el cas que una activitat pugui generar de forma recurrent un nombre de viatges diaris superior a 5.000 desplaçaments, haurà de fer l'estudi de mobilitat com a implantació singular.

Donada l'estimació realitzada **s'emplaça al promotor del Museu Hermitage a realitzar un estudi de la mobilitat generada específic per a la implantació singular del Museu. Aquest estudi haurà d'acompanyar la figura de planejament o projecte constructiu corresponent.**

L'EAMG aplica una distribució horària diferent a cada ús, repartint les entrades i sortides a l'àmbit al llarg del dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, segons l'enquesta de mobilitat quotidiana en dia feiner i festiu de l'any 2006 i les dades de l'enquesta de mobilitat en dia feiner (2013) de Barcelona. En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	29,3%	46,6%	29,3%
<b>Viatges/dia</b>	4.623	6.531	4.623

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta la jerarquitzaçió 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 2014. Destacant el passeig Joan de Borbó entre plaça Pau Vila i Almirall Cervera, amb

10.700 vehicles en un sentit i 7.100 en l'altre. Al carrer Almirall Cervera la IMD és d'uns 12.000 vehicles sumant tots dos sentits.

L'estudi mostra els itineraris d'accés i dispersió al sector i els representa de forma gràfica al plànol 3. Destaca les problemàtiques detectades a l'entorn. Per una banda a la cruïlla entre el Passeig Joan de Borbó i el carrer Doctor Aiguader, on s'observen intensitats de 38.800 vehicles entre tots dos vials, i per altra banda a la cruïlla del Passeig Joan de Borbó amb el Carrer Ginebra.

D'acord amb les dades disponibles i comptatges realitzats amb motiu de la redacció de l'EAMG, es defineix el nivell de servei de la xarxa en aquests punts és estable. Si bé presenten algunes disfuncions en moments punta determinats.

En relació a l'aparcament, es descriu l'oferta en calçada que proporciona l'ÀREA, diferenciant entre àrea blava, àrea residents, i la distribució urbana de mercaderies. També es descriu l'oferta per a motocicletes, l'estacionament per a autocars turístics, i els punts de càrrega per a vehicles elèctrics.

L'àmbit compta amb una oferta fora de calçada formada per 6 aparcaments amb una oferta global de més de 3.500 places.

L'equip redactor del present informe accepta la informació aportada.

## **5. Xarxa de transport públic**

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

- Autobús
  - 2 línies de transport urbà diürn dins l'àmbit (V15, 39), 3 línies urbanes diürnes a menys d'1 km, (45, 59, D20), 1 línia urbana nocturna a menys d'1 km (N8).
- Transbordador aeri, de Barceloneta a Montjuïc a menys d'1 km (ús eminentment turístic).
- Metro L4 Barceloneta a 1,4 km, i estació de França (rodalies) a 1,7 km.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic. I grafia l'oferta en un plànol.

L'estudi exposa que l'àmbit es troba ben comunicat amb transport públic, amb intervals de pas inferiors a 10 minuts durant la major part del dia.

L'EAMG aporta dades d'ocupació extretes dels comptatges realitzats durant l'any 2014, on s'estima que l'ocupació mitjana és de 80 persones pels vehicles articulats, i 60 persones pels vehicles convencionals. L'ocupació mitjana va resultar del 38%, sobre l'oferta total.

Les parades de taxi es troben allunyades de l'àmbit, i se situen al Passeig Joan de Borbó amb carrer la Maquinista.

L'estudi aporta informació sobre l'accessibilitat a peu a les parades de transport públic, definint els itineraris principals per al seu accés. En conjunt, l'accessibilitat es valora com a òptima.

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

L'estudi afirma que les principals vies d'accés a l'àmbit estan ben condicionades per als vianants. Les voreres d'accés al sector són amples, hi ha passos de vianants adaptats a PMRs, aconseguint itineraris còmodes i segurs.

L'estudi destaca que al Passeig Joan de Borbó, davant del Centre Natació Barcelona, s'hi ha detectat motos estacionades a la vorera, que resten espai útil al vianant. Aquesta situació es repeteix uns metres més endavant (davant del moll oriental) observant la presència de turismes i motos a la vorera i obstaculitzant el carril bici.

La xarxa per a la bicicleta s'estén al llarg del Moll de la Fusta, Pla de Palau, Doctor Aiguader, passeig Marítim de la Barceloneta i el passeig Joan de Borbó, accedint dins de l'àmbit del Pla Especial de la Nova Bocana del port. L'EAMG destaca que el carril bici del Passeig Joan de Borbó, a l'altura del Moll Nou, desapareix al llarg de 250 m.

En un radi d'influència de 500 m del sector es disposa de quatre estacions bicig, amb una capacitat per a més de 79 bicicletes. Al llarg del passeig Joan de Borbó també es disposa d'aparcaments per a bicicleta.

Pel que fa a les problemàtiques detectades, tant a peu com en bicicleta, l'EAMG destaca:

- Disfuncions en el cicle semafòric Dr. Aiguader/Pg. Joan Borbó, atorgant només el 24% de temps als vianants.
- Amplada de gual del pas de vianants Dr. Aiguader/Pg. Joan Borbó inferior a l'espai acotat per la pintura.
- Motos i turismes aparcats sobre la vorera davant del Centre Natació Barcelona

Des de la redacció del present informe es considera suficient la informació aportada.

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

L'Estudi indica el nombre de vehicles privats que es generaran a l'àmbit en funció del repartiment modal, la distribució horària, l'ocupació mitjana considerada i l'ús al qual es dirigeix.

A partir d'aquestes estimacions, s'indica que els 4.625 desplaçaments en vehicle privat es realitzaran amb 2.724 vehicles, repartits en 1.716 turismes, 553 motos i 455 taxis.

L'estudi calcula la mobilitat en hora punta (matí i tarda) la distribució horària al llarg del dia. Les hores punta del matí es situen entre les 12 i les 13 hores, i les de la tarda, entre 18 i 19 hores. L'estudi conclou que amb l'increment de la nova mobilitat generada per l'activitat, la circulació de vehicles que accedeixin al sector per Dr. Aiguader i Joan de Borbó es mantindrà en un nivell de servei C. També detecta nivells

de servei D a la cruïlla amb el carrer Ginebra, a partir d'aquest nivell es produeixen canvis de velocitat de manera sobtada, i la maniobrabilitat es veu alterada.

En tots els casos els nivells de servei són acceptables, segons les directrius del Highway Capacity Manual, utilitzant com a base de càlcul.

Respecte del transport públic, l'estudi estima que els 6.531 desplaçaments que es realitzaran en transport públic es repartiran entre bus, el bus nàutic i el metro, aquests últims combinant el mode a peu o en bicicleta.

L'estudi conclou que la nombrosa oferta d'expedicions d'autobús propera al sector i la resta de l'oferta de transport públic no es veuran saturades pels desplaçaments estimats per la nova activitat a la bocana del port.

Es descriuen les actuacions de millora de transport públic que s'estan plantejant a l'àmbit d'estudi, com ara les parades i reserves d'espai per al nou servei del bus marítim.

En relació als desplaçaments no motoritzats, l'estudi conclou que l'accessibilitat tant al sector com a les parades de transport públic queda totalment garantida tot i la nova generació de desplaçaments estimada.

## 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	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)
Àrea portuària esportiva (edifici Mirador, etc)	1.998	20	20
Àrea portuària esportiva (Museu Hermitage)	12.960	648	40
Àrea portuària esportiva (façanes marina seca)	2.337	31	31
<b>Moll públic</b>	13.381	134	134
<b>Vies cíviques</b>	1.525	15	15
<b>TOTAL</b>	18.821	<b>848</b>	<b>240</b>

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret per a l'aparcament de bicicletes, excepte per al sostre destinat al Museu Hermitage, on pren una ràtio específica segons l'aforament.

Des de la redacció del present informe s'accepta el càlcul realitzat de 240 places, però **emplaça el promotor a prendre el compromís d'augmentar les places en cas que la demanda ho justifiqui.**



Per als vehicles motoritzats, la modificació del pla especial preveu disposar de 191 places per a turismes, 66 per a motocicletes. L'aparcament també disposarà de 25 places reservades a treballadors i personal del museu.

Al plànol 8 de l'EAMG es grafia l'oferta de places previstes segons tipologia dins l'àmbit de la marina seca. Al plànol 10 es grafia l'oferta fora de l'àmbit, de la informació gràfica es desprèn que a l'entorn hi haurà una oferta de 59 places d'aparcament per a motos en calçada i 281 places d'aparcament per a motos sobre vorera.

**L'equip redactor del present informe detecta que l'oferta de places en vorera i calçada per motocicletes grafiada al plànol 10, no s'explica al document de l'EAMG, i considera necessari justificar aquesta proposta.** Sobretot tenint en compte els problemes que l'estudi detecta en relació a l'estacionament de motos a la vorera (davant del Centre Natació Barceloneta). Així mateix es recorda la necessitat de fer les reserves d'aparcament per a les motocicletes a la calçada i no a les voreres.

L'estudi apunta que l'aparcament Hotel W Barcelona, lligat als usos de l'hotel, permetrà l'estacionament als clients de les noves activitats previstes i permetrà l'estacionament de motocicletes en resposta a la nova demanda generada.

En referència a les places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, l'EAMG indica que es complirà amb els requeriments del Codi d'Accessibilitat de Barcelona. Les places per a PMR s'ubicaran el més a prop possible dels accessos, sempre seguint itineraris completament adaptats fins a les portes.

Pel que fa als punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, l'estudi apunta que es complirà amb els requeriments del Decret 1053/2014, i es destinaran 5 places a l'estacionament de vehicles elèctrics, aquestes s'ubicaran a prop de l'accés a la Nova Bocana. Des de la redacció del present estudi es recorda que **cal donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques**, i que per tant caldria com a mínim 7 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics (cotxes i motocicletes).

A partir de les estimacions realitzades i de la distribució horària adoptada, es conclou que l'oferta pròpia d'estacionament prevista podrà assimilar la demanda d'ocupació màxima estimada.

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

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, disposa d'una zona de C/D situada al Passeig Joan de Borbó, davant de l'edifici Carbonera i l'estació Nàutica. També es donarà resposta als requeriments del Decret 344/2006, proposant que els locals amb superfície de venda inferior a 1.300 m<sup>2</sup> disposin d'un espai privat on efectuar les operacions de càrrega i descàrrega.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'estudi proposa diverses mesures en relació al transport públic:

- Actuació 5.6: Ampliar la parada de taxis al Passeig Joan de Borbó, situada davant de l'Hotel W. La proposta concreta aprofitar l'espai reservat a la calçada al punt de parada amb codi 3031, que actualment ja no funciona com a parada de bus.
- Actuació 5.8: Incrementar les expedicions de la línia V15, incorporant 2 noves expedicions a les freqüències dels divendres, dissabtes i diumenges de tots els mesos de l'any.

En relació a aquesta actuació, es considera convenient realitzar un seguiment de la demanda de la línia V15 un cop l'activitat es posi en marxa. En aquell moment, **si es detecta que l'oferta proposada té problemes per absorbir la demanda, s'emplaça el promotor a tornar a calcular les mesures correctores necessàries i fer-se càrrec de les mateixes.**

- Actuació 5.8: Instal·lació de nova marquesina per la línia V15, a la parada plaça de la Rosa dels Vents, que dona accés a la Nova Bocana.
- Actuació 5.9: Implantació del Bus Nàutic i altres millores de connectivitat. El Bus Nàutic connectarà les Drassanes amb la Nova Bocana, també es proposa una plataforma mòbil de connexió entre el Moll d'Espanya i el Moll de Pescadors, i altres serveis turístics com la recollida de creueristes al moll adossat i el taxi marítim per a clients de l'helicòpter.

L'estudi concreta que en relació al projecte d'implantació del nou servei de bus nàutic, aquest servei serà comercial, obert a concurs públic. Per raons d'espai només podrà tenir un únic prestador, les embarcacions utilitzades hauran de tenir un sistema de propulsió ecològic, caldrà assegurar una freqüència mínima, inicialment no serà un servei integrat al sistema tarifari de transport públic de Barcelona, però sí que permetrà l'adquisició d'abonaments o bonificacions.

En relació a la gestió del servei, l'EAMG treballa amb dos escenaris: un sistema de bonificació per a usuaris freqüents, o bé la integració del servei dins dels títols de transport integrats de l'ATM.

Des de la redacció del present informe, s'informa al promotor que la possible integració del Bus Nàutic al sistema tarifari de l'ATM, es valorarà en la seva fase d'implantació.

### Xarxa bàsica per a vehicles

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. Les propostes incorporen informació gràfica i es troben representades sobre plànol. L'estudi preveu una reordenació del trànsit a la plaça Pau Vila i diverses actuacions entorn del Passeig Joan de Borbó:



- Actuació 5.1: Nou cicle semafòric a la cruïlla Joan de Borbó/Carrer Dr. Aiguader: es proposa rectificar el cicle semafòric per tal de compensar-lo en tots els moviments de vehicles, i augmentar el temps de vianants.

En relació a l'actuació 5.1: es detecta una discordança entre l'explicació i la informació que apareix al gràfic 21, de proposta d'optimització del cicle semafòric. La suma del cicle proposat per a vianants és de 93 segons, i el temps de verd no es modifica. Per tant, la proposta no queda ben explicada i **s'emplaça al redactor de l'estudi que argumenti l'actuació amb els temps correctes.**

- Actuació 5.1: dins de l'actuació global de reordenar la Plaça Pau Vila, també es proposa un nou cicle semafòric a la cruïlla Joan de Borbó amb el carrer Ginebra, aquest nou cicle semafòric ha de permetre la incorporació avançada dels busos al carril central i resoldre les dificultats observades per canviar de carril. La mesura també implica eliminar el carril bus del Passeig Joan de Borbó entre els carrers Ginebra i Doctor Aiguader.

En relació a la incorporació avançada de l'autobús i l'eliminació del carril bus, l'equip redactor del present informe considera que aquesta actuació no queda prou argumentada i per tant no se'n pot desprendre el seu bon funcionament. En aquest sentit, **es considera necessari estudiar altres opcions intentant mantenir el carril bus que permeti assegurar la regularitat i la velocitat comercial dels busos.**

- Actuació 5.2: Control d'accés de vehicles motoritzats al Passeig Joan de Borbó (des de la Plaça del Mar). Es proposa instal·lar senyalització que informi als vehicles en sentit Nova Bocana que els pas queda restringit a vehicles autoritzats i estacionament. Aquesta mesura pretén minimitzar el trànsit d'agitació en aquest sentit. El senyal s'ubicaria a la rotonda de la Plaça de Mar. Els vials d'accés a la marina i els passeigs d'accés són d'ús restringit per als seus usuaris.
- Actuació 5.3: Reforçar la senyalització al Passeig Joan de Borbó des de la plaça del Mar. Per reduir i moderar la velocitat dels turismes de pas, es proposa reforçar la senyalització que limita la velocitat màxima a 50 km/hora.
- Actuació 5.7: Nova parada de C/D de mercaderies al Passeig Joan de Borbó. Es proposa un nou punt de C/d davant de l'edifici Carbonera i l'estació Nàutica

Des de la redacció del present informe es consideren adequades gran part de les propostes que realitza l'EAMG per millorar la xarxa de mobilitat dels vehicles motoritzats, no obstant **resulta necessari disposar de l'informe favorable de l'administració competent en l'àmbit, en aquest cas l'Ajuntament de Barcelona.**

### **Xarxa de vianants i bicicleta**

L'estudi proposa millores en la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes:

- Actuació 5.1: dins de l'actuació es proposa també ampliar el gual del pas de vianants de la cruïlla Joan de Borbó amb Dr. Aiguader, es proposa ampliar-lo a l'amplada de la pintura.

- Actuació 5.1: Reforçar la senyalització al pas de vianants de la cruïlla Joan de Borbó amb carrer Aiguader. Senyalitzar el pas de vianants de la cruïlla amb missatges impactants.
- Actuació 5.4: Nova senyalització orientativa per a vianants des de la plaça Pau Vila. Que definiria un itinerari senyalitzat a peu des de la plaça Pau Vila fins a la Nova Bocana, incorporant el nou centre d'atracció als pals de senyalització ja existent.
- Actuació 5.5: Participar de la reordenació del carril bici del Passeig Joan de Borbó i Passeig Marítim, el promotor es compromet a treballar conjuntament en la reordenació dels carrils bici de l'entorn.

En relació a la reordenació del carril bici del Passeig Joan de Borbó i Passeig Marítim, **s'emplaça al promotor a redactar el projecte de carril bici per la calçada.** Tanmateix, es recorda al promotor, tal i com fixa el Decret 344/2006 en el seu article 19, *la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.*

Des de la redacció del present informe es consideren adequades la resta de propostes que realitza l'EAMG per millorar la xarxa de mobilitat per a vianants i bicicletes, no obstant **resulta necessari disposar de l'informe favorable de l'administració competent en l'àmbit, en aquest cas l'Ajuntament de Barcelona.**

## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, a partir de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMEQ) del 2006, i d'una anàlisi presentat per l'Ajuntament de Barcelona sobre la perspectiva de gènere segons l'enquesta EMEF 2013. L'EAMG considera que les connexions amb les xarxes actuals són adequades per assegurar la llibertat de moviment de tothom, sigui quin sigui la seva edat, gènere o capacitat física.

Des de l'equip redactor d'aquest informe, s'accepta la documentació aportada.

## 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 incorpora el càlcul de les emissions atmosfèriques derivades del sector per mitjà de la metodologia proposada en l'eina AMBIMOB-U. L'EAMG indica que la nova mobilitat provocarà un consum de 489 tones equivalents petroli/any, unes emissions a l'atmosfera de 1.414 tones de gases d'efecte hivernacle. La generació de contaminants s'estima en 6,66 tones NOx/any, 1,01 tones de PM<sub>10</sub>/any.

### 13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi incorpora un apartat de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, ja que es preveuen mesures de millora de la mobilitat.

En aquest sentit, l'estudi indica que el promotor haurà de participar en els costos corresponents a l'increment de les expedicions de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploració del transport públic de superfície. Els costos d'exploració derivats de l'increment de 2 expedicions dels dies divendres a diumenge de tot l'any estimat a 10 anys, per a la línia V15 es xifren en 284.445€.

L'equip redactor d'aquest informe accepta parcialment la proposta de finançament realitzada, però constata que no és complerta i que **cal incorporar el cost d'altres mesures com: la instal·lació de la marquesina de la V15, l'ampliació del gual al pas de vianants de Joan de Borbó amb Dr. Aiguader, pintura de missatges als passos de vianants, senyalització d'itineraris, i participació en la connexió del carril bici a la plaça del Mar.**

### 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Tercera Modificació Puntual del Pla Especial de la nova bocana del Port*, a Barcelona, conté bona part dels elements dels elements per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, 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 dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- El promotor del "Museu Hermitage" haurà de realitzar un estudi de la mobilitat generada específic per a la implantació singular del Museu. Aquest estudi haurà d'acompanyar la figura de planejament o projecte constructiu corresponent.
- En relació a l'aparcament per a bicicletes, s'emplaça al promotor a prendre el compromís d'augmentar les places en cas que la demanda ho justifiqui.
- Cal justificar la proposta de places per motocicletes que apareix al plànol 10, i es recorda que les reserves d'espais d'aparcament per a motocicletes s'han de realitzar a la calçada i no a les voreres.
- Cal donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques.
- Caldrà avaluar i implantar mesures correctores en l'oferta d'autobusos si es detecta que, un cop implantada l'activitat, hi ha problemes per absorbir la demanda.

- Cal tornar a explicar la proposta de canvi de cicle semafòric a la Plaça Pau Vila, s'emplaça al redactor de l'estudi que argumenti l'actuació amb els temps correctes (Figures 20 i 21) i consideri la necessitat de mantenir el carril bus existent (veure condició següent)
- Cal estudiar altres opcions de millora de la cruïlla del passeig Joan Borbó amb Doctor Aiguader que assegurin la regularitat i la velocitat comercial dels busos.
- S'emplaça al promotor a redactar el projecte de carril bici per la calçada. I es recorda al promotor, tal i com fixa el Decret 344/2006 en el seu article 19, *la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la mesura.*
- Cal incorporar el cost d'altres mesures com: la instal·lació de la marquesina de la V15, l'ampliació del gual al pas de vianants de Joan de Borbó amb Dr. Aiguader, pintura de missatges als passos de vianants, senyalització d'itineraris, i participació en la connexió del carril bici a la plaça del Mar.
- Caldrà disposar de l'informe favorable de l'Ajuntament de Barcelona, pel que fa a la globalitat de propostes realitzades a la xarxa de vehicles motoritzats i a la xarxa de vianants i bicicletes.
- La proposta d'integració tarifària del sistema de bus nàutic o la plataforma mòbil al sistema tarifari integrat de l'ATM de Barcelona, caldrà que sigui validat per l'ATM un cop es coneguin més detalls d'aquest sistema i del seu impacte econòmic (tipus de servei, operació, costos, previsió de dèficit...)

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 envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 27 de març de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic