

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la Modificació del Pla Especial del Port Vell de Barcelona en els àmbits V i VI (Molls de la Barceloneta i del Rellotge) per regular el seu front

Municipi de Barcelona

Sol·licitant: Autoritat Portuària 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 de la *Modificació del Pla Especial del Port Vell de Barcelona en els àmbits V i VI (Molls de la Barceloneta i del Rellotge) per regular el seu front*.

1. Antecedents

La *Modificació del Pla Especial del Port Vell de Barcelona en els àmbits V i VI* té com objectius regular el front dels molls de la Barcelona i del Rellotge en coherència amb la decisió de destinar la dàrsena del Comerç a iots de gran eslora, garantint així una prestació adequada dels serveis que requereixin aquests tipus de vaixells, a la vegada que es manté l'obertura de l'espai urbà a aquesta part del Port Vell.

L'àmbit on es desenvolupa la *Modificació del Pla Especial* es troba gestionat per l'Autoritat Portuària de Barcelona i ocupa una superfície de 11.057 m².

En l'actualitat, Marina Port Vell disposa de 400 amarradors per a embarcacions petites de lleure (eslores entre 10 i 35 m), d'un edifici d'oficines, una estació de combustible i un bar-restaurant.

La *Modificació del Pla Especial* implica una important remodelació per tal d'oferir 167 amarradors amb capacitats de iots fins a 120 m d'eslora, així com unes instal·lacions per garantir l'oferta de serveis i seguretat integral, i nous serveis com ara estacionament a tots els amarradors.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Modificació del Pla Especial del Port Vell de Barcelona en els àmbits V i VI (Molls de la Barceloneta i del Rellotge) per regular el seu front*, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen 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 167 nous amarradors per a iots de grans dimensions
- Nous usos d'oficines que representen 627 m² nous de sostre

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la Modificació del Pla Especial estima que els nous usos representaran un increment de la mobilitat de 108 desplaçaments diaris respecte de la situació actual, 54 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Unitats	Total viatges generats (EAMG)
oficines		627,00		94
amarradors			167	872
TOTAL	11.057	627,00	167	966

En l'actualitat les embarcacions amarrades a la Marina Port Vell generen 328 desplaçaments diaris entre octubre i març i 656 entre abril i setembre. Amb els canvis previstos, l'estudi estima que la nova marina generarà 470 desplaçaments diaris entre octubre i març i 872 entre abril i setembre.

En relació als altres equipaments, en l'actualitat el vaixell bar-restaurant genera 153 desplaçaments diaris i les oficines i tallers de la Marina Port Vell generen 48 desplaçaments diaris (24 treballadors).

La nova Marina Port Vell no tindrà cap bar-restaurant però destinarà 627 m² a usos equiparables a oficines (edifici Marina Port Vell, edifici d'entrada i control d'accés). Això suposarà una generació de mobilitat de 94 viatges/dia.

Per tant, s'observa que el diferencial de nova mobilitat generada és de 108 desplaçaments/dia, 54 per sentit, en l'època de major afluència (abril – setembre):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Unitats	Total viatges generats (EAMG)
oficines		627,00		-107
amarradors			167	215
TOTAL	11.057	627,00	167	108

La distribució modal que l'estudi estima per a la nova mobilitat és la següent, tenint en compte tots els nous viatges generats, no només el diferencial:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	10,0%	41,0%	49,0%
Viatges / dia feiner	93	400	472

L'estudi destaca la proximitat de l'àmbit d'estudi a la majoria dels atractius principals de la ciutat de Barcelona.

Recomanació 1

Des de la redacció del present informe es fa constar que la garantia d'aparcament del vehicle particular a peu de cada amarrador pot esdevenir un incentiu per a l'ús del vehicle privat en detriment de l'ús de la resta de modes pel que es suggereix que es disminueixi el rati d'aparcament proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la trama viària que dona accés a Marina Port Vell. En destaca la plaça Pau Vila, el passeig de Joan de Borbó i el carrer de l'Escar i concreta les seves característiques de disseny i la seva connectivitat amb la resta de la ciutat i amb la Ronda Litoral

Quant a la demanda de trànsit, les dades de 2010 indiquen que la PI. Pau Vila i el Pg. Joan de Borbó enregistren les IMD més elevades de la zona (de 10.800 veh./dia en el primer cas i de 12.700 en el tram més transitat del Pg. Joan de Borbó, sentit muntanya).

En l'actualitat hi ha dos accessos a Marina Port Vell: des de la PI. Pau Vila (vianants i vehicles de servei), i des del carrer Escar (trànsit general de vehicles).

En l'actualitat el sector compta amb 100 places d'aparcament dins del recinte. A la via pública propera l'aparcament es troba regulat mitjançant zones blaves i àrea verda. També es disposa d'una oferta propera de 4 aparcaments públics soterrats.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi, que consta de:

- 14 línies urbanes d'autobús, amb parada a menys de 200 m.
- Una estació de metro (Barceloneta L4), a 200 m del sector.
- Una estació de rodalies (R2 Sud) i mitja distància, Estació de França, a 600 m del sector.
- Taxi, amb 3 parades properes

En relació a nous projectes, l'estudi esmenta l'existència d'un projecte de transport públic per mar (el bus marítim), en estudi, que està previst implantar al Port Vell de Barcelona, entre el Moll dels Pescadors i el Moll d'Espanya.

Una segona actuació en relació al transport públic la contempla el projecte d'ordenació viària del Passeig de Joan de Borbó amb la implantació d'un carril bus – taxi per sentit (eliminant els cordons d'aparcament). Aquest projecte també incorpora dues noves plataformes d'accés a l'autobús per millorar l'accessibilitat.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Els vianants poden accedir amb comoditat i seguretat al sector, mitjançant voreres amples i passos de vianants adaptats a PMR.

Quant a la bicicleta, l'estudi concreta que la xarxa de carrils bici s'estén al llarg del Passeig Colom, carrer del Doctor Aiguader, Passeig Joan de Borbó i el Passeig Marítim de la Barceloneta.

Es disposa de 12 estacions del sistema Bicing a una distància inferior a 250 m de Marina Port Vell, amb més de 250 bicicletes disponibles.

Dins del Port Vell es disposa de 12 places d'aparcament per a bicicletes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima la distribució horària de la mobilitat generada, i conclou que en l'hora punta de matí dels mesos d'estiu (9-10h) accediran al recinte 145 persones, mentre que en l'hora punta de tarda (19-20h) en sortiran 121.

Tenint en compte una ocupació mitjana d'1,3 persones/vehicle en el cas de les embarcacions i d'1,2 en el cas dels treballadors/es, resulta una mobilitat de 380 turismes/dia durant els mesos punta (190 que entren i surten del recinte). Entre les 9 i les 10h s'estima una arribada de 54 turismes i entre les 19 i les 20h una sortida de 45 turismes.

L'estudi conclou que aquesta generació de trànsit no representarà un increment significatiu respecte de la situació actual, per tant no es generaran incidències en el trànsit de la zona.

L'ocupació màxima de vehicles a l'interior del recinte és de 66 en el període octubre – març i de 116 en el període abril – setembre. Aquestes xifres són inferiors a l'oferta d'aparcament prevista (150 – 200 places).

L'estudi destaca que l'oferta actual de transport públic podrà absorbir sense problemes la nova mobilitat generada.

La nova ordenació contempla que l'entrada principal sigui l'accés de Palau de Mar, mentre l'accés del carrer Escar es preveu per a proveïdors, repartidors, recollida de

residus... L'estudi analitza la possible conflictivitat entre turismes que accedeixen al recinte i vianants i bicicletes que passen per la zona, especialment durant el cap de setmana. Les hores punta dels accessos al recinte i de la mobilitat dels modes no motoritzats no són coincidents pel matí, mentre que a la tarda, entre les 19 i les 20h, sí que hi ha una major coincidència. Entre les 19 i les 20h passen gairebé 2000 vianants i ciclistes (33 per minut).

8. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. En base als annexos II i III del Decret 344/2006, l'estudi presenta la proposta següent:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Unitats	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
oficines		627,00		6		
amarradors			167	33	167	
TOTAL	11.057	627,00	167	39	167	0

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per als nous usos d'oficines i per als usuaris dels nous amarradors. En concret, segons els nous usos d'oficines cal reservar 6 places per a bicicletes.

Per als nous amarradors l'estudi proposa reservar un total de 33 places (1 plaça per cada 5 embarcacions), xifra que inicialment es pot considerar adient però que a mesura que l'activitat del port creixi serà necessari ampliar, pel que es sol·licita al promotor que així ho prevegi en el projecte constructiu. En aquest sentit se li recomana que prevegi alguns aparcaments segurs i protegits del mal temps a prop dels amarres.

En el cas dels amarradors, es considera que la proposta d'aparcament per vehicle privat és excessiva mentre que no es fa cap proposta per a l'aparcament de motocicletes.

Recomanació 2

Cal fer, doncs, una reserva d'aparcaments per a motocicletes. D'acord amb l'ús d'aquest vehicle a la ciutat de Barcelona és probable que a més d'un 15% dels desplaçaments es realitzin amb moto. Es proposa que es prevegi proporció semblant d'aparcaments de moto, resultant un mínim de 25 places. Això li permet reduir el nombre de places d'aparcament que es poden destinar a altres usos. Les places de motocicleta s'han de distribuir d'una manera equidistant entre els amarres per grups de 3 o 4 vehicles..

Recomanació 3

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què algunes de les places d'aparcament per a turismes caldrà destinar-les a PMR, les més properes a les instal·lacions.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'activitat d'oficines no assoleix el sostre mínim per tal de requerir una reserva de places de distribució de mercaderies senyalitzades a tal fi. Tanmateix, l'estudi sí indica per on es preveu l'accés dels vehicles de càrrega i descàrrega, accés que l'estudi proposa senyalitzar específicament.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no preveu cap actuació sobre l'oferta de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa limitar la velocitat màxima de l'accés al recinte a 20 km/h per tal de millorar la seguretat viària en el creuament amb vianants i bicicletes. També es preveu senyalitzar horitzontalment l'advertiment del pas de vianants així com també instal·lar leds per delimitar la calçada.

Per últim, l'estudi proposa instal·lar un semàfor per regular la sortida dels vehicles al Passeig Joan de Borbó.

Recomanació 4

Es recomana que s'incorporin punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

Xarxa de vianants i bicicletes

No es preveuen actuacions sobre les xarxes de modes no motoritzats.

11. Indicadors de 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 no aporta aquestes dades.

Caldria assegurar que tots els iots de la Marina Port Vell s'abasteixen d'energia elèctrica mentre estan amarrats.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

No es realitza cap proposta de finançament.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del Pla Especial del Port Vell de Barcelona en els àmbits V i VI (Molls de la Barceloneta i del Rellotge) per regular el seu front*, al municipi de 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**.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat i completi les informacions que no s'han incorporat. 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.

Barcelona, 1 d'octubre de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic