

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per a la regulació del Mercat del Bon Pastor situat al carrer de Sant Adrià, 154-162, al terme municipal de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'informe: Doymo

En compliment de l'article 18 de la llei de la mobilitat i de l'article 3 del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi de trànsit pel nou mercat del Bon Pastor situat al carrer de Sant Adrià, 154-162, al terme municipal de Barcelona.

1. Antecedents

L'Institut Municipal de Mercats de Barcelona (IMMB), és un organisme autònom per a la gestió directa i l'administració dels mercats municipals, i està sota la tutela de l'Ajuntament de Barcelona. Durant aquests darrers anys s'ha produït un procés de modernització i remodelació dels mercats de la ciutat.

En el cas del mercat del Bon Pastor, es construeix un nou mercat, en el mateix punt on hi havia l'antic mercat. Aquest antic mercat es va enderrocar l'any 2010, i el solar es va urbanitzar, destinant-lo provisionalment a plaça pública.

L'objectiu d'aquest Pla Especial Urbanístic és ajustar l'ordenació del nou mercat a la normativa urbanística vigent. Així mateix aquest també ha de donar una resposta adequada als requeriments funcionals concrets que es deriven de les necessitats de l'equipament.

2. Objecte

El Pla Especial Urbanístic per a la regulació del Mercat del Bon Pastor, s'ubica en un solar situat a la trama urbana consolidada sense alterar el model ja previst pel planejament vigent, disposant d'una superfície total de venda exclusivament a la planta baixa de valor no superior a 5.000 m². Tenint en compte aquesta informació, aquest pla especial **no requereix** de l'informe prescriptiu de l'ATM.

El desenvolupament d'aquest sector suposa un increment d'una polaritat generadora de mobilitat, conseqüència de la construcció del nou Mercat del Bon Pastor. Aquesta nova instal·lació comptarà amb una superfície útil de 10.715 m², dels quals:

- 780 m² correspon a la superfície de sala de venda del Mercat i parades especials.
- 1.500 m² correspon a la superfície de sala de venda del supermercat.

- 2.020 m² correspon a espai logístic.
- 6.415 m² correspon a superfície d'accessos i aparcament i d'altres usos complementaris no generadors de mobilitat.

En la documentació aportada per l'Ajuntament de Barcelona, a banda de la memòria i cartografia associada al propi pla especial, també incorpora d'un estudi de trànsit, en el seu annex.

Per tant, tot i que no resulta prescriptiu, l'informe que es presenta a continuació té per objecte comprovar l'adequació del *Pla Especial Urbanístic per a la regulació del Mercat del Bon Pastor situat al carrer de Sant Adrià, 154-162, al terme municipal de Barcelona* als continguts de la Llei de la mobilitat i al Decret 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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

L'estudi estima que el desenvolupament del PEU generarà 2.012 desplaçaments en un dia feiner tipus i 3.313 desplaçaments en un dissabte. Aquesta xifra no s'obté de les ràtios que proposa el Decret 344/2006 sinó que s'obté de les ràtios recomanades per l'ATM, publicats a l'Estudi de Pautes de Mobilitat associada als equipaments comercials. Aquestes ràtios són superiors a les que fixa el Decret 344/2006.

Taula de ràtios utilitzada en l'estudi de trànsit

	Viatges/100 m ² de sostre			
	Laborables		Dissabte	
	Clients	Treballadors	Clients	Treballadors
Mercat	89	3,9	133	5,85
Supermercat	76	4,6	133	7,8
Espai logístic		3,9		5,85

La taula següent compara els valors obtinguts pel Decret 344/2006 (aplicant la ràtio del Decret a la superfície útil de les plantes altell, baixa i -1), mentre que les ràtios que utilitza l'estudi s'apliquen a la superfície de venda del mercat i del supermercat.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (Estudi de trànsit)
comercial	4.300	2.150	3.313
TOTAL		2.150	3.313

* aquesta és la mobilitat estimada en dissabte mentre que dilluns a divendres es considera que serà de 2.012 viatges/dia

Des de la redacció del present Informe, es consideren adequats els valors adoptats en l'estudi.

A nivell de repartiment modal, l'estudi de trànsit realitza una proposta de distribució diferenciant segons es tracti de la mobilitat associada al mercat i parades especials, la mobilitat del supermercat i la mobilitat vinculada a la logística. S'ha considerat que tota l'activitat logística s'efectua en transport privat.

Taula resum del repartiment modal

		Transport privat	Transport públic	A peu	En bicicleta
Mercat i parades especials (dilluns-dissabte)	Clients	15%	15%	68%	2%
	Treballadors	19%	24%	55%	2%
Supermercat (dilluns-divendres)	Clients	33%	15%	50%	2%
	Treballadors	21%	35%	42%	2%
Supermercat (dissabte)	Clients	41%	12%	45%	2%
	Treballadors	21%	35%	42%	2%

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta, tenint en compte que s'ha inspirat en les dades de repartiment modal de la ciutat de Barcelona, i tenint en compte les característiques de cada activitat i la zona d'influència del mercat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa d'accés al futur mercat. S'analitzen els recorreguts d'accés i de sortida i en fa una valoració dels recorreguts òptims per l'accés / sortida de l'aparcament del mercat (carrers Sant Adrià, Estadella, Llinars del Vallès i Enric Sanchis).

L'estudi incorpora dos aforaments de trànsit de 24 hores en dia laborable (al carrer de Sant Adrià i carrer de l'Estadella). El document aporta documentació gràfica d'aquestes xarxes i també valors d'intensitats de trànsit dels aforaments realitzats (annex a l'estudi de trànsit).

5. Xarxa de transport públic

L'estudi no incorpora cap tipus d'informació referent a l'oferta de transport públic existent a l'entorn del futur mercat. Des de l'equip de redacció del present informe es considera que **cal aportar informació de l'oferta, horaris, freqüències, nivells d'ocupació de les xarxa actuals de transport**, per tal d'avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada. També resulta necessari analitzar les condicions d'accessibilitat del recorregut a peu des del mercat i fins a cadascun dels punts d'accés al transport públic de l'entorn.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi fa una mínima descripció de les condicions per al vianant a l'entorn del futur mercat. Per altra banda, també ha fet recomptes manuals de vianants als carrers de l'Estadella i de Sant Adrià, essent aquest darrer el que concentra un major flux de vianants.

L'estudi no incorpora cap tipus d'informació referent a la xarxa per bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que **cal complementar la informació referent a la xarxa per a vianants** (amplades, accessibilitat) i **incorporar tota la informació referent a la xarxa per a bicicletes**.

7. Incidència de la mobilitat generada

A banda de la proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada, l'estudi estima les dades d'ocupació mitjana del vehicle per a cadascun dels usos previstos (utilitza factors d'entre 1,0 i 2,0 ocupants per vehicle). En base a aquesta informació es calcula la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària de l'entorn.

L'estudi de trànsit especifica que el nou mercat atraurà de l'ordre de 1.088 desplaçaments a peu en dia laborable i 1.677 en dissabte, i considera que la xarxa de vianants és accessible i disposa d'un bon nivell de servei que permetrà assumir els desplaçaments generats.

Per altra banda atraurà 39 desplaçaments en bicicleta en dia laborable i 64 en dissabte, i **no fa cap valoració en relació a la capacitat d'absorció d'aquesta nova demanda de mobilitat**. Tot i aquest darrer aspecte, en la vialitat de l'entorn existeixen diferents vials ciclables segons la cartografia de l'Ajuntament de Barcelona (carrers Biosca, Enric Sanchis, Estadella...).

En relació a la mobilitat en transport públic, el PEU atraurà 306 desplaçaments en dia laborable i 447 en dissabte. **No s'aporten dades de l'oferta ni dels nivells d'ocupació d'aquesta**. Tot i aquest darrer aspecte, el nou mercat comptarà amb una oferta de transport públic notable (molt proper a la parada de metro Bon Pastor i a les parades de les línies de bus 11, 42, 73 i B23).

Finalment en relació als desplaçaments en vehicle motoritzat, l'estudi de trànsit estableix el càlcul pel pitjor dels escenaris possibles (factor d'hora punta del 100%) i determina que la xarxa actual podrà absorbir la demanda prevista en condicions òptimes de fluïdesa.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. En base als criteris del Decret no resulta necessari la previsió d'aparcament per a l'ús del mercat. No obstant això el document del PEU, en base a la informació de la cartografia preveu una dotació de: 75 places d'aparcament per a turismes i 2 per a motocicleta.

L'estudi no incorpora una estimació de quina serà la demanda d'aparcament ni en dia feiner ni en dissabte.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim una dotació mínima per a 43 places per a bicicletes si es té en compte tota la superfície comercial i logística associada, o bé de 23 places si únicament es té en compte la superfície a la sala de venda (supermercat i mercat). En la documentació aportada no s'especifica cap dotació d'aparcament per a bicicletes. Des de l'equip redactor de l'informe es considera **necessari disposar d'aparcament per a bicicletes** d'acord amb les previsions del Decret 344/2006.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta		Total aparcaments turismes		Total aparcaments motocicletes	
		Decret	Estudi	Decret	Estudi	Decret	Estudi
comercial	4.300	43	0	-	75	-	2
TOTAL	4.300	43	0	-	75	-	2

Per altra banda en la documentació cartogràfica s'especifica la previsió de 3 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a la planta -2 de l'edifici. Aquesta dotació compleix amb escriu el que preveu el 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 que preveu el Reial Decret 1053/2014.

9. Distribució urbana de mercaderies

El Decret 344/2006 estableix que per minimitzar l'impacte de la càrrega i descàrrega de mercaderies resulta imprescindible disposar d'una superfície mínima de magatzem (mínim d'un 10% del sostre) i també cal disposar d'un moll de càrrega o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m² i a partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques.

Segons la informació que mostra el projecte, es preveu disposar de 460 m² com a zona logística/magatzem per al mercat i 675 m² per al supermercat. Aquesta dotació s'ubica a la planta -1 de l'edifici i ha de ser suficient per garantir les necessitats de magatzem de mercat i el supermercat.

Per altra banda per permetre les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies centralitzada hi ha una superfície 885 m² de la planta -1 destinada a càrrega i descàrrega. Com a recomanació, resulta interessant disposar de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics disponibles per a vehicles emprats en la càrrega i descàrrega de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

La documentació aportada assenyala que en l'àmbit d'estudi es disposa d'una xarxa viària consolidada, que es troba en bon estat i disposa de connexió amb la xarxa principal i estructurant de la ciutat. L'estudi destaca que la xarxa compta amb capacitat suficient per absorbir la nova mobilitat que generarà. Així mateix, l'estudi de trànsit recomana que l'accés a l'aparcament es faci pel carrer de l'Estadella.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap actuació d'ampliació de les línies actuals d'autobús ni la implantació de cap nova línia o parada.

Xarxa de vianants

L'Estudi assenyala que el sector ja es trobarà plenament connectat amb la xarxa de vianants de l'entorn i amb una bona xarxa per als vianants.

Xarxa ciclable

L'Estudi no fa cap indicació respecte a la xarxa ciclable.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora dades de mobilitat i 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 en municipis 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 inclou cap avaluació de la incidència de la mobilitat que generarà el PEU sobre la contaminació atmosfèrica. Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica la **necessitat d'incloure una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no considera necessari cap actuació d'ampliació o millora de l'oferta de transport públic en superfície i per tant considera que no resulta necessari el finançament de les càrregues de la mobilitat generada.

14. Conclusions

El Pla Especial Urbanístic per a la regulació del Mercat del Bon Pastor (T.M. Barcelona) i l'estudi de trànsit que l'acompanya 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 abans de la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal aportar informació envers a l'oferta actual de transport públic (línies, horaris, freqüències, nivells d'ocupació...), per tal d'avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada.
- Cal incloure informació de les característiques de la xarxa de vianants i bicicletes, fent una especial incidència en els aspectes d'accessibilitat.
- Cal determinar l'impacte d'aquesta sobre les diferents xarxes de mobilitat, tal i com indica el Decret 344/2006 (especialment pel què fa al transport públic) i garantir la seva connexió en condicions d'accessibilitat.
- Cal disposar d'aparcament per a bicicletes, en base a les ràtios que proposa el Decret 344/2006.
- Cal incloure dades referents a la mobilitat per gènere.
- Cal avaluar la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.

Se sol·licita al promotor 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, 16 de setembre de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic