

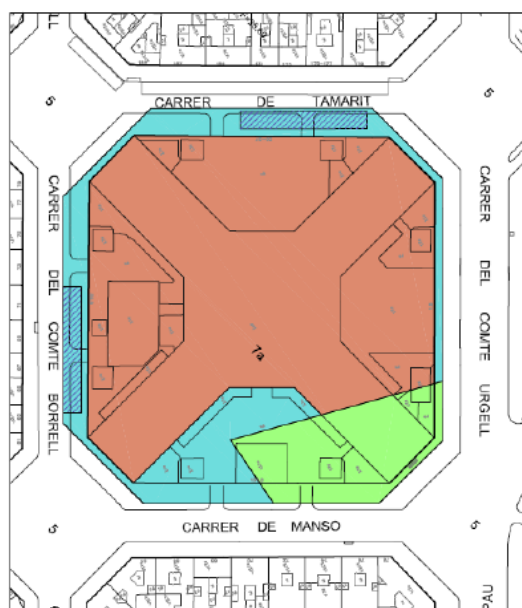
Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla Especial Urbanístic d'Ordenació del subsòl del Mercat de Sant Antoni de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: Institut de Mercats de Barcelona
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 Modificació Puntual del *Pla Especial Urbanístic d'Ordenació del subsòl del Mercat de Sant Antoni* de Barcelona.

1. Antecedents

La redacció de la present Modificació puntual del Pla Especial Urbanístic respon a la necessitat d'implantar un canvi d'usos a la planta -1 del subsòl del Mercat de Sant Antoni, situat en l'illa de cases que conformen els carrers: Comte d'Urgell, Comte Borrell, Tamarit i Manso de Barcelona.



PLANTA SOTERRANI 1

L'any 2009 l'Ajuntament de Barcelona, mitjançant l'Institut Municipal de Mercats de Barcelona (IMMB) va impulsar el Pla Especial per tal concretar els usos i activitats que es podran desenvolupar en els diferents nivells de l'illa que ocupa el Mercat de Sant Antoni. Enguany, l'any 2018 es presenta una Modificació puntual al Pla Especial per tal d'ajustar els usos assignats en aquell moment.

La present Modificació Puntual modifica els usos establerts en el planejament vigent pel subsòl, amb l'objectiu d'adaptar-los a les noves necessitats i tenint en compte les

descobertes arqueològiques i la implantació d'una Superilla. L'àmbit del planejament ocupa una extensió total de 13.429 m², dels quals 2.200 corresponen a vialitat i la resta a equipaments.

Concretament, en el marc del projecte de remodelació del mercat de Sant Antoni, es preveu la possibilitat d'implantar establiments en règim d'autoservei i amb l'objectiu de no modificar el perímetre de polaritat comercial d'aquest mercat, aquests establiments en règim d'autoservei seran sempre dins la tipologia de supermercats petits, amb una superfície de venda inferior a 1.300 m².

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del *Pla Especial Urbanístic d'Ordenació del subsòl del Mercat de Sant Antoni* de Barcelona, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquesta modificació suposa un canvi en la generació de mobilitat a causa de la trobada de més restes arqueològiques. A més, el desplegament de les Superilles a la ciutat afecta de ple al voltant del Mercat de Sant Antoni, ja que la propera Superilla de la ciutat afectarà la totalitat del barri. Amb aquesta actuació, a més de guanyar espai pels vianants, es produirà una reordenació de la circulació motoritzada i per tant, s'haurà de mesurar si la nova xarxa podrà assumir la nova mobilitat generada pel Mercat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector atraurà **un total de 9.310 desplaçaments/dissabte, 4.655 per sentit**. Els dies feiners la mobilitat serà de 7.051 viatges/dia, 3.525 per sentit.

L'EAMG aplica les ràtios establertes en el Decret 344/2006 per als usos d'oficines i d'equipament, en canvi per als usos comercials i de magatzem utilitza les ràtios recomanats per l'ATM en superfícies comercials.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (Decret)	Viatges generats (EAMG)
Comercial (Planta 0)		2.853	1.427	3.981
comercial (Planta -1)	2.000	2000	1.000	2.791
oficines (planta 0)		194	29	29
Magatzem (planta 0)		4.804	240	380
Equipament cultural	3.583,10	3.583	717	717
Equipament cultural, esportiu, recreatiu	7.037,09	7.037	1.407	1.407
TOTAL	13.429	20.471	4.820	9.310

L'Estudi calcula la mobilitat que es generarà segons sigui divendres (feiner) o dissabte, i distingeix a la vegada entre desplaçaments generats pels clients i els treballadors.

La mobilitat generada pels usos comercials, aplicant unes ràtios superiors a les que indica el Decret (del doble per al dia feiner i de gairebé el triple per als dissabtes), és d'uns 9.310 viatges els dissabtes, i 7.051 els dies feiners.

L'equip redactor del present informe 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, que acompanyarà la tramitació del seu projecte.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta diferenciada segons les característiques de cada activitat i per la zona d'influència del mercat. Globalment predominen els desplaçaments a peu i en menor mesura en transport públic tot i la bona connexió existent amb la xarxa de transport públic de Barcelona.

L'estudi estima que el supermercat atraurà més desplaçaments en vehicle privat a causa de l'existència d'un pàrquing públic que possiblement ofereixi descomptes per als seus clients. Paral·lelament s'estima un ús de la bicicleta destacat, sobretot en els usos vinculats amb els equipaments culturals, esportius i recreatius i per part dels treballadors dels comerços donada la bona connexió existent amb la xarxa de carrils bici. També s'ha considerat que el 100% dels desplaçaments generats per l'ús d'emmagatzematge es realitzaran en vehicle privat.

El repartiment modal estimat global es mostra a continuació:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	55,0%	22,0%	23,0%	100%
Total viatges generats/ dia	5.120	2.048	2.141	9.310

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'estudi fa referència al projecte de Superilla que té l'objectiu de guanyar espai públic pels vianants. L'EAMG descriu la proposta d'ordenació del trànsit jerarquitzant l'actual xarxa de carrers en: xarxa viària bàsica, xarxa viària local i xarxa viària veïnal.

L'estudi incorpora una descripció de cada jerarquia proposada i incorpora informació gràfica superposada a la xarxa actual.

L'EAMG indica que el Mercat disposarà d'un pàrquing subterrani amb places reservades per als paradistes, per la càrrega i descàrrega però també amb 400 places destinades a pàrquing públic a rotació. L'estudi indica quin serà el punt d'accés a l'aparcament i els itineraris a seguir pels vehicles que hi vulguin accedir. L'estudi destaca que els dos accessos es troben en carrers de prioritat de vianants.

Pel que fa a la demanda de trànsit, l'EAMG indica que el projecte de Superilla encara no està implantat i la situació actual dista molt de la situació que hi haurà un cop el Mercat i la Superilla estiguin en funcionament per la qual cosa les dades de trànsit futur (amb la Superilla) han estat extretes de les estimacions que han realitzat des de l'Ajuntament de Barcelona. L'Estudi indica que aquestes saturacions estan lluny de la capacitat de la via, i exposa que amb la Superilla s'estima aconseguir la clara pacificació

de les vies veïnals i una pacificació també significativa a algunes de les vies locals. Per contra les vies bàsiques patiran un increment de trànsit, tot i que a priori les IMD estimades segueixen sent assumibles per la xarxa actual.

L'equip redactor del present informe considera suficient la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

Per caracteritzar la xarxa de transport públic d'accés a l'àmbit, l'estudi fa referència a la reforma d'autobusos que s'està desplegant a la ciutat de Barcelona i a la implantació de la xarxa ortogonal. L'estudi destaca que l'oferta de bus urbà al barri s'ha reduït amb la implantació de dues noves línies horitzontals i dues línies verticals. Les línies que abans circulaven pel carrer Tamarit i/o pel carrer Borrell, als trams més propers al Mercat veuen afectats els seus itineraris, ja que amb la Superilla, els dos trams adjacents al Mercat d'ambdues vies passaran a ser carrers de convivència vianants/bici i no hi circularà el transport públic.

L'estudi descriu les línies urbanes i interurbanes que passaran per l'àmbit d'estudi una vegada estigui implantada la Superilla, indicant horaris, freqüències, dies de funcionament, entre altra informació.

L'EAMG considera l'oferta de metro i ferrocarril propera a l'àmbit (a 350 metres i 1.100 metres de distància, respectivament).

L'estudi aporta informació gràfica sobre els recorreguts i parades de transport públic.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG indica que amb la remodelació del Mercat es guanyarà espai pel vianant, ja que tota aquesta pastilla de l'Eixample s'ha dissenyat de forma que sigui transitable independentment que s'accedeixi al recinte del Mercat o no. Per altra banda, el projecte de Superilla és més ambiciós i amplia de forma exponencial l'espai públic destinat al vianant a tot el barri.

Les connexions des de tots els punts del barri i des de les parades de transport públic i estacions de Bicing resten garantides amb el guany d'espai públic. Pel que fa a l'entorn immediat del Mercat, dos dels carrers que l'envolten, Tamarit i Borrell passaran a ser carrers de prioritat per a vianants.

Quant a la bicicleta, es descriu el carril bici existent a un dels carrers que limiten l'àmbit d'estudi, al carrer Urgell. Es tracta d'un carril de doble sentit. Entorn del Mercat també destaquen els carrils bici de la Gran Via, carrer Parlament i Calàbria. L'àmbit compta amb 3 parades del servei de Bicing, i una parada del servei de Bicing elèctric ubicada al pàrquing de Saba.

7. Incidència de la mobilitat generada

Per calcular el nombre de vehicles accedint al sector, l'EAMG aplica una ràtio d'ocupació del vehicle privat. Les ràtios d'ocupació mitjana del vehicle es basen en les dades d'ocupació del vehicle a la ciutat de Barcelona així com dels resultats obtinguts en diversos estudis d'EAMG realitzats per l'empresa redactora de l'estudi.

L'Estudi calcula que el nombre total de vehicles atrets al dia s'estima de l'ordre de 1.634 en dissabte (115 vehicles en hora punta).

L'EAMG exposa que tenint en compte la capacitat teòrica d'un carril de circulació, la capacitat de la xarxa que envolta el Mercat de Sant Antoni pot assumir aquest increment de trànsit sense problemes. L'única incidència observada és que els accessos al pàrquing es troben en vies veïnals i per tant la capacitat potencial de la via es veu molt penalitzada si finalment el vehicle ha de compartir espai amb el vianant.

En relació a la **xarxa de transport públic**, es considera que les 10 línies proposades a la xarxa donen suficient cobertura al Mercat de Sant Antoni tenint en compte que hi passaran dues línies horitzontals i dues verticals de la xarxa ortogonal (horari i freqüència molt àmplia) a més de tres busos de barri que cobreixen els desplaçaments de proximitat generalment associats a persones amb mobilitat més reduïda.

En relació a la **xarxa per a vianants**, el projecte de Superilla permet guanyar espai públic per als vianants de manera exponencial. L'únic problema detectat és que els accessos al pàrquing del Mercat estan ubicats a carrers veïnals (el projecte constructiu es va fer abans que el projecte de Superilla) per la qual cosa la circulació de vehicles per aquests trams de carrer serà major que la desitjada per aquest tipus de via. En tot cas, és especialment delicat el gir d'entrada al pàrquing des del carrer Urgell al carrer Tamarit, ja que els vehicles creuaran la trajectòria amb els vianants.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de 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.

Segon el Decret 344/2006, el sector no ha de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats**, al no proposar usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans. L'EAMG exposa que el mercat disposarà de 400 places d'aparcament subterrànies per a turismes.

Recomanació 1.

Des de la redacció del present informe es recomana revisar la reserva de places per a turismes i combinar l'aparcament de turismes amb el de motocicletes i bicicletes, per tal de donar oferta a tota la demanda estimada.

En relació a la reserva de places d'aparcament per a vehicles elèctrics, l'estudi no aporta cap informació.

En aquest sentit, l'equip redactor del present informe considera que cal **acomplir el què fixa el Reial Decret 1053/2014, motiu pel qual li pertocaria un mínim de 12 punts de recàrrega**.

De la mateixa manera, l'EAMG no fa esment de les places reservades per a PMR. Per aquest motiu, també caldrà complir amb la normativa d'accessibilitat de Catalunya.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que, tot i haver-hi tres estacions de Bicing properes al Mercat, el projecte haurà de contemplar la implantació d'estacionaments d'aparcaments segurs per bicicletes tant a l'entorn del Mercat com als espais comuns del mateix.

L'EAMG apunta que segons el Decret 344/2006, s'ha de reservar una plaça per cada 100 m² sostre per a ús comercial. I estima en 200 places la reserva necessària.

L'estudi afegeix, que a curt termini i a causa de l'existència de les tres estacions de Bicing es considera que s'haurien d'implantar la meitat de les places i augmentar-les només en cas d'excés de demanda.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica l'estudi de mobilitat generada i la previsió de la MP del PEU.

Taula dimensionament de l'aparcament segons Decret 344 i segons l'EAMG)

Usos	Sostre edificable (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG	Aparcaments turismes EAMG	Aparcaments motocicleta EAMG
Comercial (Planta 0)	2.853	29			
comercial (Planta -1)	2.000	20	100		
oficines (planta 0)	194	2			
Magatzem (planta 0)	4.804	48			
Equipament cultural	3.583	179			
Equipament cultural, esportiu, recreatiu	7.037	352			
TOTAL	20.471	630	100	400	

L'equip redactor del present informe accepta la reducció proposada en l'aparcament de bicicletes, però **considera necessari el compromís del promotor d'augmentar l'oferta tan bon punt la demanda ho faci necessari.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

La proposta contempla la reserva de 40 places per a C/D en l'aparcament subterrani del mercat. Amb aquesta reserva se supera la reserva del 10% de sostre dels establiments comercials destinat a magatzem que requereix l'article 6 del Decret, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Per altra banda, l'EAMG indica que el projecte de la Superilla permetrà realitzar càrrega i descàrrega als troncs centrals i xamfrans dels carrers veïnals en horari convingut.

10. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat, tot i així indica diverses recomanacions per a les xarxes de mobilitat.

Xarxa de transport públic:

L'estudi considera que cal aprofitar l'apropament de moltes d'aquestes línies al Mercat i estudiar la possibilitat d'implantar noves parades més a prop d'aquest equipament, les recomanacions que incorpora l'EAMG són:

- V11: Una nova parada al carrer Urgell i una nova al carrer Manso (on hi ha la parada de l'H16)

- L21: Una nova parada al carrer Marqués del Campo Sagrado, on ja fa parada la H14. Es proposa implantar senyalització vertical d'orientació per a vianants per guiar-los des d'aquesta parada fins al Mercat de Sant Antoni. Aquesta senyalització també servirà per als usuaris de la H14.
- L13 i L120: Implantar una nova parada a la Ronda Sant Antoni, on ja fan parada altres línies com la V11, H16 i L55. Recordar que gran part dels usuaris d'aquestes línies són persones grans amb mobilitat reduïda.
- V9: Implantar una nova parada més a prop del Mercat, al tram entre Tamarit i Manso. Es proposa implantar senyalització vertical d'orientació per a vianants per guiar-los des d'aquesta parada fins el Mercat de Sant Antoni.
- Per últim es proposa reforçar la senyalització vertical d'orientació per a vianants al carrer Floridablanca, on para la H14, per guiar-los fins al Mercat.

Quant a la xarxa de metro, es proposen les següents consideracions en relació a la senyalització:

- A la parada de la L2 "Sant Antoni", indicar a les andanes quina de les tres és la sortida més directa per accedir al Mercat.
- A la parada de la L1 "Urgell" i a les parades de la L3 "Poble Sec" i "Paral·lel", ja al carrer, implantar senyalització vertical d'orientació per a per guiar-los fins al Mercat.

L'EAMG posa en relleu que el Mercat no només és un centre de proveïment sinó que inclou un museu i el propi edifici és d'interès arquitectònic.

Xarxa bàsica per a vehicles

En relació a la xarxa per al vehicle privat, l'EAMG recomana que el carril esquerre de circulació de vehicles del tram del carrer Urgell, entre Manso i Tamarit, es destini en exclusiva a girar a l'esquerra per accedir al pàrquing. D'aquesta manera, l'accés a l'aparcament no afectarà el flux de pas pel carrer Urgell (via bàsica).

Xarxa de vianants i bicicletes

En relació al problema detectat sobre els accessos al pàrquing del Mercat (ubicats a carrers veïnals), l'estudi recomana que el semàfor que doni pas als vehicles que circulen per Urgell i volen accedir al pàrquing no s'acciioni en fase verda sinó en groc intermitent. D'aquesta manera el gir es durà a terme amb major precaució. Una altra alternativa és delimitar al carrer Tamarit, l'espai de carril d'accés al pàrquing amb un altre color o panot, que doni un missatge d'alerta als vianants i ciclistes. Això últim també s'hauria d'aplicar al tram de sortida del pàrquing al carrer Borrell.

L'EAMG assenyala que el problema de l'augment de demanda de trànsit degut a l'aparcament del mercat en vies veïnals també es detecta al carrer Tamarit, al tram comprès entre Villarroel i Urgell. En aquest tram de carrer Tamarit la situació encara es veu més agreujada, ja que també hi ha l'accés de l'aparcament públic de SABA. És a dir, el tram de carrer Tamarit comprès entre Villarroel i Urgell, qualificat com a via veïnal, acabarà suportant més trànsit de l'estrictament veïnal al permetre l'accés als dos aparcaments públics. Aquesta situació pot alterar l'objectiu de convivència d'aquest carrer sobretot en hores punta del cap de setmana.

Per aquest motiu l'EAMG proposa:

- Impedir que els vehicles que circulen pel primer tram del carrer Tamarit (entre Villarroel i Urgell) puguin seguir recte i obligar-los a girar a la dreta cap al carrer Urgell. D'aquesta manera es limita el trànsit per aquest tram als residents. Els usuaris que vulguin accedir al pàrquing del Mercat ho hauran de fer exclusivament pel carrer Urgell al que podran accedir per la Ronda Sant Antoni (xarxa local).
- Per tal de no establir un greuge comparatiu amb el pàrquing de SABA, al qual se seguirà podent accedir des del carrer Urgell però també des del primer tram del carrer Tamarit es proposa que l'accés d'entrada del pàrquing de SABA del carrer Tamarit es limiti als usuaris abonats al mateix i que tots els usuaris a rotació hagin d'entrar per l'accés existent al carrer Urgell.

Des de la redacció del present informe es **considera necessari que el Departament de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona doni el vistiplau a aquestes recomanacions.**

11. Mobilitat i gènere

En relació a possibles mesures de millora de la mobilitat pels col·lectius més vulnerables, l'EAMG realitza les següents propostes:

- Els promotors hauran d'instal·lar il·luminació més potent als accessos principals de vianants, als itineraris que discorren per l'interior de l'illa del Mercat i a les parades de transport públic, per tal de reforçar la seguretat personal.
- Haurien d'incorporar al projecte d'urbanització grups de bancs a les zones verdes i als itineraris per vianants. Aquesta millora en la comoditat en els desplaçaments està orientada a donar servei al passejant i sobretot a la gent gran.
- Cal afegir que totes les parades de bus, hauran d'estar completament adaptades per a persones amb mobilitat reduïda així com tots els vehicles de transport públic que hi circulin.

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 exposa que la demanda generada per la modificació d'usos genera una demanda inferior a l'avaluada a l'any 2009, per tant, la contaminació generada serà inferior. Tot i això, manté les recomanacions incloses en aquell estudi.

L'estudi caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades veh-km/dia generats per la nova mobilitat per a cada tipus de vehicle i els factors d'emissions del CORINAIR 1996.

Segons els càlculs presentats, anualment la mobilitat generada pels diferents sectors consumeix 1.188 l/dia, i emet 116 kg de CO, 16 kg de NOx, 0,8 kg de partícules en suspensió i 0,5 kg de metà.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat que es proposen en l'estudi, si bé caldrà contemplar-les en el projecte d'urbanització.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla Especial Urbanístic d'Ordenació del subsòl del Mercat de Sant Antoni de Barcelona* compta amb els elements necessaris per a 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**. 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:

- Acomplir amb el què fixa el Reial Decret 1053/2014, en relació als punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
- Cal obtenir el compromís del promotor d'augmentar l'oferta d'aparcament per a bicicletes tan bon punt la demanda ho faci necessari.
- Cal que el Departament de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona doni el vistiplau a les recomanacions sobre les xarxes de mobilitat.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 9 de maig de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic