

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla Parcial del PAE de Can Sant Joan, àmbit sud-est

Municipi de Sant Cugat del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

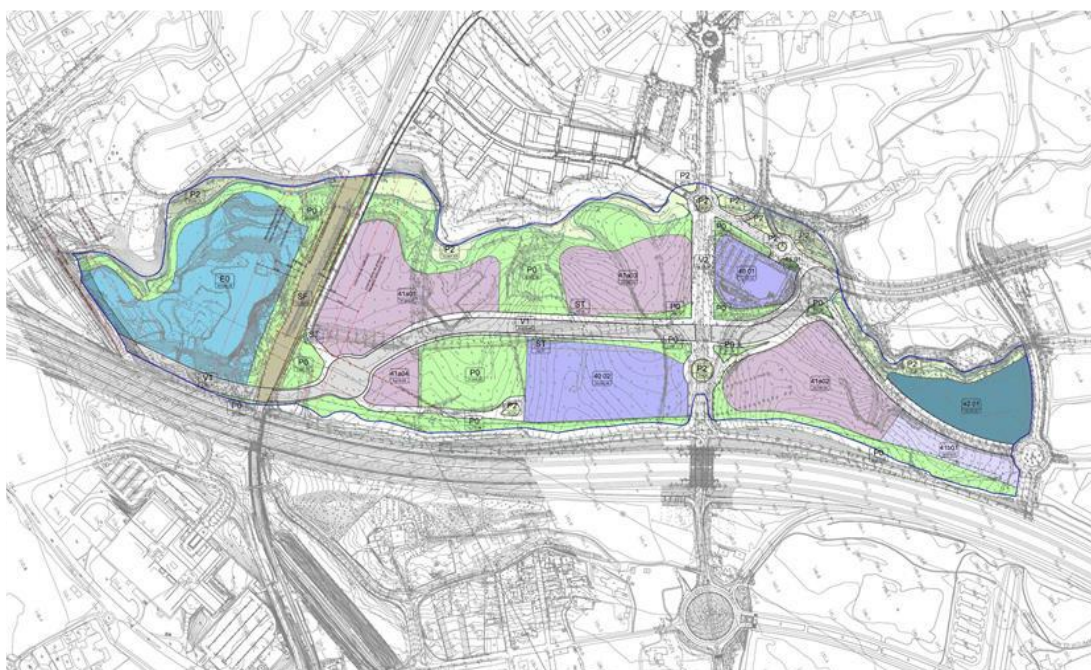
Promotor: INCASOL
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 de la Modificació Puntual del Pla Parcial del PAE de Can Sant Joan, àmbit sud-est.

1. Antecedents

L'Institut Català del Sòl impulsa la modificació de la normativa vigent per tal de crear sòl per a l'establiment d'activitats terciàries, comercials i d'equipament i la superfície de sòl de zones verdes.

L'àmbit d'actuació, conegut com a Parc d'Activitats Econòmiques de Can Sant Joan àmbit sud-est, comprèn 493.494 m² de sòl (i 187.842 m² de sostre) i s'hi preveu desenvolupar activitats comercials i terciàries. L'àmbit de l'estudi es localitza en el límit oest del municipi de Sant Cugat, al llarg de l'autopista l'AP-7, on se situa la major part del sòl del municipi destinat a la indústria i els serveis. Aquest nou sector es troba delimitat per l'avinguda Europa, l'AP-7, la línia ferroviària Mollet del Vallès – el Papiol i el torrent dels Alous.



L'estudi té en compte els diferents projectes i estudis realitzats en l'àmbit de la modificació, dels quals en destaca:

- El Projecte d'urbanització de la 1ª fase del PAE Can Sant Joan àmbit Sud-est (vial BP-1503) a Sant Cugat del Vallès – Vallès Occidental.
- L'EAMG de la modificació del Pla parcial d'activitats econòmiques Can Sant Joan àmbit sud-est (2011).
- L'EAMG vinculat a la modificació del Pla parcial d'activitats econòmiques Can Sant Joan àmbit Sud-est. Primera fase d'execució (2012).
- L'EAMG vinculat a la modificació del Pla parcial del PAE Can Sant Joan àmbit Sud-est. Ampliació fase 1 (2015).
- El PMU de Sant Cugat del Vallès.

En l'actualitat s'ha desenvolupat el 17,7% del sostre o sòl que genera mobilitat del sector, un percentatge que genera el 46,2% de tota la mobilitat del sector, ja que suposa pràcticament tot el sostre comercial disponible.

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 Parcial del PAE de Can Sant Joan, àmbit sud-est*, a Sant Cugat del Vallès, 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 106.474,13 m² de sostre destinat a usos terciaris.
- Es destinen a nou ús comercial no intensiu 6.004 m² de sostre.
- Es creen equipaments públics amb 15.512 m² de sostre.
- Les noves zones verdes ocuparan un total de 110.340,22 m² (i 449,48 m² de verd privat).
- 7.047,62 m² per a ús hotelier.

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

L'estudi de mobilitat de la Modificació del Pla Parcial estima que el sector generarà un total de **31.764 desplaçaments/dia feiner**. Per als dissabtes la mobilitat estimada és de 34.586 desplaçaments, si bé l'estudi apunta que es tracta d'un valor totalment

sobredimensionat ja que a banda de l'ús comercial, en dissabte la resta d'usos generaran menys mobilitat.

El dimensionament de la mobilitat generada segueix les ràtios que estableix el Decret 344/2006, excepte en el cas dels usos comercials els qual ha utilitzat els ratis que recomana la Direcció General de Comerç de la Generalitat de Catalunya.

Des de la redacció del present Informe s'accepta el dimensionament de la mobilitat generada realitzat. Es destaca el fet que en el càlcul de la mobilitat generada es consideri que, els 450 m² de verd privat no generaran nous desplaçaments.

**Taula resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG) DIVENDRES	Total viatges generats (EAMG) DISSABTE
Comercial		6.004,00	3.002	5.764	8.586
Oficines		106.474,13	15.971	15.971	15.971
Equip. hotelers		7.047,62	1.410	1.409	1.409
Altres equipaments		15.511,57	3.102	3.102	3.102
Zona verda	110.340,22		5.517	5.517	5.517
TOTAL	493.494	135.037,32	29.002	31.763	34.585

El repartiment modal proposat s'inspira en la informació del PMU de Sant Cugat i es proposa variacions en el repartiment modal segons els usos i la tipologia d'usuaris.

Repartiment modal	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	24,3%	4,9%	70,9%
Viatges / dia de màxima divendres	7.703	1.541	22.520
Viatges / dia de màxima dissabte	8.404	1.695	24.521

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa bàsica principal d'accés a Can Sant Joan, que inclou l'AP-7, la C-16, la C-58, la xarxa local formada per la BP-1503 (carretera de Rubí – Sant Cugat), l'avinguda Europa i l'avinguda Interpolar.

Pel que fa a la xarxa viària l'estudi ha realitzat 12 aforaments automàtics (de dijous a diumenge) i 3 aforaments manuals (tots els moviments) en divendres i dissabte durant les hores punta de matí i de tarda, als accessos i vials del sector. Aquesta informació es mostra de forma detallada en un annex de l'EAMG.

Els resultats mostren una hora punta en dia laborable de 8:00 a 9:00 del matí, i una hora punta de tarda de 18:00 a 19:00, la qual ha registrat valors inferiors als del matí. Amb la informació recopilada s'ha realitzat un model de microsimulació (per mitjà de l'eina AIMSUN), el qual es registren nivells de servei E a la BP-1503 en els accessos a

la rotonda del Leroy Merlin i de l'Eroski en sentit Sant Cugat, generant-se cues amb circulació lenta i parades molt puntuals. També hi ha demores destacades a altres accessos de la rotonda de l'Eroski degut a la important intensitat de trànsit a l'interior de l'anella que dificulta les entrades, com pot ser a la Via Augusta.

L'àmbit de l'estudi, contempla tota la xarxa d'accessos i de mobilitat de l'entorn del PAE de Can Sant Joan i té com a referent de partida els estudis tècnics de mobilitat desenvolupats a la zona als darrers anys i els projectes previstos a la zona, sobretot el projecte de connexió de vianants i bicicletes entre Rubí i Sant Cugat, que convertirà la BP-1503 en un carrer o avinguda completament urbana.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi. En concret es detalla l'oferta ferroviària propera (línies R8 de rodalies i línies S1, S2, S6 i S7 de FGC) si bé totes les estacions es troben a més de 750 metres del sector). També es descriuen les línies de bus interurbanes que hi donen cobertura (B7, B8 i autobús Sant Joan-Polígons Can Sant Joan), els busos nocturns (N-61) i les línies urbanes de Rubí (L2: Can Vallhonrat/El Pinar, L4: Estació/Can Rosés i L5: Can Rosés/Estació) i Sant Cugat (L7: Can Sant Joan/Can Magí/Can Calders) que donen cobertura a l'àmbit d'estudi. En tots els casos es descriu el recorregut, les parades, horaris i freqüència, en canvi es troba a faltar informació respecte a la seva capacitat i nivells d'ocupació actuals.

Per altra banda es descriuen les actuacions relacionades amb el transport públic, incloses en el PMU de Sant Cugat del Vallès (canvis a les línies de bus B7 i B8).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi inclou la descripció de la xarxa actual dels modes peu i bicicleta d'accés al sector. En el cas dels vianants l'accés és possible a partir de l'avinguda Interpolar i de la carretera BP-1503, si bé en ambdós casos resulten molt millorables les condicions d'accessibilitat i de comoditat dels seus itineraris.

En el cas de la bicicleta no es disposa de cap carril bici que connecti amb aquest sector.

L'estudi incorpora recomptes de vianants i bicicletes en l'accés a l'àmbit d'estudi.

Per altra banda es descriuen les actuacions relacionades amb el vianant i la bicicleta, incloses en el PMU de Sant Cugat del Vallès, els qual preveu l'arribada de les xarxes no motoritzades al sector.

Recomanació 1

Es recomana d'incorporar la informació referent a la creació d'una anella verda ciclista a l'entorn de la ciutat de Rubí.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'Estudi indica el nombre de **vehicles privats** que es generaran en divendres i dissabte en funció del repartiment modal, de les ocupacions mitjanes considerades, de l'ús al qual es dirigeix i de si es tracta d'un client o d'un treballador.

A partir de l'aplicació d'aquesta ocupació mitjana i repartiment modal, s'indica que els divendres es generaran 18.645 vehicles privats i els dissabtes seran 19.366. L'estudi senyala que les motos suposaran un 10% d'aquesta IMD.

L'estudi calcula quina mobilitat representa per a les hores punta (matí i tarda) la distribució horària en dia feiner i dissabte. En tots els casos els nivells de servei són acceptables, segons les directrius del Highway Capacity Manual, utilitzant com a base de càlcul.

S'inclou una microsimulació del trànsit (realitzada amb AIMSUN) per analitzar el comportament dels vehicles a l'entorn en estudi. Partint de les dades de nivell de servei actuals, es calcula el nivell de servei futur (a 10 anys) generat per l'activitat a desenvolupar, considerant les variacions que tindrà la xarxa viària. El resultat de la simulació són intensitats lleugerament més altes que a l'actualitat a les hores punta. Els punts de demora es mantenen respecte la situació actual.

En aquest sentit, però, l'estudi destaca que el PMU de Sant Cugat preveu una reducció de la mobilitat en vehicle privat que no s'ha tingut en compte en la simulació de l'escenari futur.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte la possible incidència sobre les infraestructures supramunicipals, es **considera necessari l'informe de l'administració titular de la infraestructura amb una major incidència de la nova mobilitat generada (carretera AP-7/B30)**.

Respecte del **transport públic**, el conjunt del sector representa 1.540 viatges/dia feiner i 1.827 en dissabte. En els moments punta es concentraran entorn 688 usuaris del transport públic. A partir de les propostes que es realitzen sobre el transport públic, l'estudi apunta que l'oferta disponible serà suficient per a canalitzar l'increment de la demanda.

Es descriuen les actuacions de millora de transport públic que s'estan plantejant a l'àmbit d'estudi.

En relació als desplaçaments **a peu**, es preveu que una petita part de la demanda del sector accedeixi a peu. Es produiran al voltant de 6.207 i 6.441 desplaçaments a peu. En **bicicleta** es preveu que es generin entre 1.500 i 1.600 desplaçaments.

S'indica que la xarxa per a vianants prevista al sector garanteix la connectivitat amb la xarxa principal de vianants del municipi, connectant amb el nucli urbà i amb el municipi de Sant Cugat a través del nou disseny previst a la BP-1503. Els itineraris es realitzaran segons condicions bàsiques d'accessibilitat requerides a la legislació vigent, i per tant, seran accessibles a PMR.

La xarxa per a bicicletes connectarà amb els itineraris existents, tan de Rubí com de Sant Cugat, garantint la connexió de l'àmbit a ambdós municipis. A nivell intern, el

sector disposarà d'itineraris per a bicicletes d'acord amb els criteris de disseny que fixa el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya.

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.

L'estudi pren els valors que fixa el Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, per valorar la necessitat de places d'aparcament per a bicicletes. D'acord amb aquestes ràtios, el sector demandarà 3.079 places de bicicletes.

L'estudi indica que les places vinculades a les zones verdes i als equipaments s'aniran instal·lant a mesura que es generi la demanda per la seva ocupació. Pel que fa a la resta de places per a bicicleta, l'estudi proposa que estiguin a càrrec dels diferents promotors vinculats a cada parcel·la.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret i les places previstes en l'EAMG:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Increment sòl /sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)
Comercial	6.004,00	60	60
Oficines	106.474,13	1.065	1.065
Equip. hotelers	7.047,62	70	70
Altres equipaments	15.511,57	776	776
Zona verda	110.340,22	1.107	1.107
TOTAL	-	3.079	3.079

L'equip redactor del present informe destaca que en l'estimació de places d'aparcament per a bicicletes si que s'han considerat els 450 m² de verd privat, malgrat que en l'estimació de mobilitat generada no s'havien tingut en compte.

L'EAMG inclou, també, una estimació de la demanda d'aparcament de vehicle privat en hora punta, per respondre els requeriments del PGM i del Decret 378/2006 d'equipaments comercial.

Pel que fa a les hores punta d'entrada a l'aparcament, entre les 13.30 i les 14.30 hores, es calculen 1.316 vehicles. Mentre que l'hora punta de sortida (14.30-15.30) es calculen 1.770 vehicles. Per tant, la demanda punta d'aparcament es trobarà entorn les 3.500 places entre totes les parcel·les.

En relació a les motos, l'estudi destaca que l'aparcament haurà de tenir capacitat per 250-300 places de motos. L'EAMG indica que aquest número concorda amb les planejades a l'àmbit d'estudi.

En relació a la reserva de places d'aparcament per a vehicles elèctrics, l'estudi indica que en el desenvolupament del nou sector s'haurà de donar compliment al que fixa el Reial Decret 1053/2014.

Pel que fa a les places accessibles, l'estudi també indica que caldrà donar compliment a la normativa d'accessibilitat de Catalunya.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no 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.

L'estudi tampoc contempla la reserva de places per a C/D a la via pública i/o a les implantacions comercials i oficines. Caldrà atendre les indicacions de l'article 6 del Decret.

L'equip redactor del present informe, recorda que **caldrà donar compliment a l'article 6 del Decret 344/2006** en relació a la reserva d'espai per a magatzem dels usos comercials i a la reserva de l'espai corresponent per a la distribució urbana de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa 3 actuacions per donar resposta a la nova demanda de mobilitat en transport públic:

1. La creació d'un itinerari alternatiu i la millora de l'oferta actual, en base a l'itinerari actual de la L7 urbana de Sant Cugat del Vallès. Perllongar l'itinerari actual que connecta amb el Centre Comercial un total de 1.625 metres fins arribar a l'àmbit d'estudi.
Aquest canvi suposarà la reubicació d'una parada i la incorporació d'una marquesina. Incorporar, en dia feiner, 8 noves expedicions en la franja de matí i 10 noves expedicions en la franja de tarda. Per als dissabtes es preveu mantenir l'oferta actual (21 expedicions diàries).
2. Perllongar l'itinerari B de la línia SJ en 2.768 metres fins arribar a l'àmbit d'estudi. l'increment del 25% en el volum de les seves expedicions, fins arribar a les 46 expedicions diàries per sentit (9 de les quals entre les 8 i les 9h, i altres 3 entre les 19 i les 20h).
3. El perllongament de les línies urbanes de Rubí L4 i L5 fins a arribar a l'àmbit d'estudi, això és respectivament un increment de recorregut de 1.317 m i 1.207 m.

L'estudi mostra els esquemes de les propostes sobre les 4 línies d'autobús, concretant el dimensionament d'aquestes (km recorreguts, horaris en feiners, horaris en dissabtes).

L'equip redactor del present informe **posa en relleu els següents aspectes en referència a les propostes realitzades:**

Proposta 1: La línia L7 de Sant Cugat, connecta el centre urbà de Sant Cugat amb Can Sant Joan i el Centre Comercial. La vocació de la línia és donar cobertura a aquestes zones perifèriques del nucli urbà. Amb la proposta realitzada a l'EAMG es considera que es manté el caràcter de la línia i s'aconsegueix connectar el nou sector amb el municipi de Sant Cugat.

Proposta 2: El perllongament d'aquesta línia permet garantir la intermodalitat del sector respecte a l'estació de FGC de Can Sant Joan, i per tant garantir la connexió respecte a l'eix de Sabadell.

Proposta 3: Es recomana considerar el caràcter urbà de les línies que es pretén perllongar, ja que l'augment del recorregut cap a un sector d'activitats econòmiques de caràcter més periurbà, pot anar en detriment dels actuals usuaris de l'autobús. En aquest sentit, es recomana estudiar la possibilitat de desestimar aquest perllongament, i sumar esforços cap a la creació d'un nou servei de bus llançadora des de l'estació de FGC Rubí cap al sector, que permeti la connexió de Rubí i Terrassa amb el sector.

Recomanació 2

Es recomana considerar els aspectes destacats en el present informe a l'hora de formular les propostes en les línies d'autobús, i adequar el finançament a les propostes finals, un cop consensuades amb els titulars de les línies.

L'equip redactor del present informe remarca que, tanmateix, **els titulars dels serveis hauran de donar el vist-i-plau a les propostes realitzades.**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi descriu les actuacions viàries previstes a l'àmbit d'estudi. Entre elles destaca la prolongació cap al sud de la Via Interpolar, i la millora de l'ordenació de les rotondes que formen la connexió entre l'autopista y el via BP-1503.

L'estudi realitza una simulació de trànsit sobre la xarxa plantejada per concloure que la nova xarxa podrà absorbir correctament la mobilitat motoritzada esperada.

Xarxa de vianants

L'estudi manté els criteris de disseny de l'EAMG de tot el sector i proposa mesures de millora de l'accessibilitat en els itineraris per a vianants. En referència als itineraris de connexió l'estudi preveu:

- Fomentar de manera prioritària la connexió amb l'estació de FGC Hospital General.
- Instal·lació d'una passera per a vianants per sobre de l'avinguda Interpolar, que connectarà els dos principals àmbits de zona verda previstos, i que permetrà el creuament d'aquest eix viari de primer ordre sense cap risc per als vianants.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi manté els criteris per a la creació d'una xarxa de vies ciclables a l'àmbit d'estudi, i concreta que l'execució dels carrils bici complirà amb els requeriments del *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*, editat per la Generalitat.

El planejament preveu que, a nivell intern, tots els itineraris tindran un caràcter bidireccional. En relació amb l'exterior es preveu connectar amb l'itinerari ciclable existent a través de la Via Augusta a través del pas que creua l'AP7 i la B30.

L'EAMG també destaca que el Pla Parcial s'encarregarà d'adequar el Torrent dels Aulus al seu pas pel sector (important perquè connecta amb la resta de Can Sant Joan) i, per altra banda, inclou connexió amb l'estació de FGC Hospital General i amb l'itinerari ciclable existent a l'Av. del Ferrocarril a través dels passos que creuen l'AP7-B30 i la xarxa ferroviària. En general, l'estudi preveu la connexió amb la trama urbana de Rubí.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) de 2006 de Catalunya; i considera les següents mesures per millorar la situació actual:

- Els promotors del planejament, instal·laran il·luminació suficient als itineraris de vianants que recorren per l'interior de la planificació i a les parades de transport públic, per tal de reforçar la seguretat personal.
- S'incorporaran 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 a la gent gran.

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 és el cas de Sant Cugat del Vallès), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG realitza una previsió d'emissions de contaminants a partir del nombre de vehicles generats i aplicant uns factors d'emissió per quilòmetre recorregut (CORINAIR 1996). S'accepten els càlculs proposats si bé es tracta d'una metodologia molt poc actualitzada.

Atenent a les diferents premisses establertes, el càlcul d'emissions s'obté que la mobilitat generada per la futura activitat suposarà un consum total de combustible resultant de 22.454 litres en un dia punta. El total de gasos contaminants emesos diaris seran 46,69 t de CO₂, 0,035 t de partícules i 0,134 t d'òxids de nitrogen.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte els usos previstos es recorda que sempre i quan es compleixin les condicions que fixa el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire en la seva actuació MO4, **resultarà necessari la**

realització d'un Pla de Desplaçament d'Empresa per als diferents implantacions singulars del sector, que incloguin mesures complementàries per minimitzar la mobilitat en vehicle privat i fomenti l'ús del transport públic.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi incorpora una estimació dels costos d'exploració dels serveis de transport públic per carretera que es proposen ampliar. El càlcul es realitza en base a la metodologia establerta per la Direcció General de Transports de la Generalitat de Catalunya.

Aquestes millores es tradueixen en un dèficit acumulat lligat a la millora del transport públic de 1.042.368,78 €, dels quals 18.000€ fan referència a inversió inicial en infraestructura (instal·lació de 3 marquesines de transport), i 1.024.368,78 €, que fan referència al dèficit acumulat de servei en 10 anys (incorporant un IPC anual del 2,5%).

Per poder valorar la idoneïtat del càlcul realitzat **resulta necessari desglossar el càlcul del dèficit del transport públic segons les propostes indicades i explicitar tant l'increment de km en transport públic previstos com el preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície considerat.**

L'estudi concreta que per definir els responsables de finançar aquest dèficit generat per la millora del transport públic, es proposa que aquest vagi a càrrec de les parcel·les previstes pel Pla Parcial d'acord amb la prognosi de mobilitat generada en transport públic realitzada. En aquest sentit, s'assignarà una càrrega pressupostària vinculada al finançament de les millores a realitzar en la xarxa de transport públic, d'acord amb la representativitat de cada parcel·la pel que fa al volum de desplaçaments generats en transport públic en l'escenari objectiu de repartiment modal a assolir per part del sector.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla Parcial del PAE de Can Sant Joan, àmbit sud-est, a Sant Cugat del Vallès, 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:

- Caldrà donar compliment a l'article 6 del Decret 344/2006 en relació a la reserva d'espai per a magatzem dels usos comercials i a la reserva de l'espai corresponent per a la distribució urbana de mercaderies.
- Quant a les propostes de millora del transport públic hauran de comptar amb el vist-i-plau dels titulars del servei i adequar el finançament a les recomanacions que facin.

- Cal l'informe de l'administració titular de la principal infraestructura afectada en relació a la major incidència de la nova mobilitat generada (crt. AP-7/B30).
- Si es donen les condicions que fixa el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, resultarà necessari la realització d'un Pla de Desplaçament d'Empresa per a les diferents implantacions singulars del sector que incloguin mesures complementàries per minimitzar la mobilitat en vehicle privat i fomenti l'ús del transport públic.
- Cal desglossar el càlcul del dèficit del transport públic segons les propostes indicades i explicitar tant l'increment de km en transport públic previstos com el preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície considerat).

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, 7 de novembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic