

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació General del PGM en una parcel·la del carrer Francesc Moragas de l'Hospitalet de Llobregat

Municipi de l'Hospitalet de Llobregat
Comarca del Barcelonès

Promotor: Agència de Desenvolupament Urbà (ADU) de l'Hospitalet
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 Modificació General del PGM en una parcel·la del carrer Francesc Moragas, a l'Hospitalet de Llobregat.

1. Antecedents

El promotor presenta un estudi de mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a un canvi d'usos a les finques situades al carrer Francesc Moragas 20 i 22 – 28, cantonada amb el carrer Josep Prats, del barri del Centre a l'Hospitalet de Llobregat, amb l'objectiu de dinamitzar l'activitat econòmica i social a la zona i millorar la imatge actual d'estancament i degradació de l'indret.

El sector en estudi, format per dues finques, té una superfície total de 1.861,69 m² i una classificació de sòl urbà. Actualment, aquestes finques del carrer Francesc Moragas es troben construïdes.

Per una banda, la finca situada al número 20 té una superfície total de 92,38 m², amb una superfície construïda d'uns 58,00 m². Segons fitxa cadastral, l'ús assignat a aquesta edificació és d'industrial i serveis. Per altra banda, la finca situada als números 22 – 28 té una superfície de 1.769,31 m² i una superfície total construïda d'ús industrial d'aproximadament 3.234,00 m², desenvolupats en cossos d'una i de dues plantes sobre rasant.

Avui dia, aquestes edificacions no tenen cap ús i seran objecte d'enderroc d'acord a la nova ordenació establerta per la Modificació Puntual del PGM, que preveu la ubicació de 21 habitatges de nova construcció (PB+3) i d'un local comercial de 1.600 m² de sala de venda al soterrani -1. La superfície restant lliure, igual a 770 m², serà qualificada com a zona verda.

2. Objecte

L'Informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació General del PGM en la parcel·la del carrer Francesc

Moragas de l'Hospitalet de Llobregat 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 construcció de 21 habitatges (PB+3).
- La creació d'un local comercial amb una zona de vendes de 1.600 m².
- L'establiment d'una nova zona verda de 770 m² de superfície.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per les noves activitats

L'estudi de mobilitat generada estima que les noves activitats generaran un total de **5.592 desplaçaments/dia en feiners**, 2.796 per sentit, i un total de **6.835 desplaçaments/dia en dissabtes**, 3.418 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'estudi de mobilitat (darreres columnes):

Usos	Unitat de mesura	Viatges generats/dia	Superfície	Viatges totals generats		
				Decret	EAMG, en dies feiners	EAMG, en dissabtes
Habitatge	habitatge	7 viatges	21 habitatges	147	147	147
Comercial	100 m ² de sostre	50 viatges	1.600 m ² de sostre	800	5.406	6.650
Zona verda	100 m ² de sòl	5 viatges	770 m ² de sòl	39	39	39
				986	5.592	6.835

L'estudi aplica en l'ús comercial una ràtio superior a la que proposa el Decret 344/2006, tant per als dies feiners com per als dissabtes, considerant infradimensionada la previsió de desplaçaments estimada pel Decret (igual a 50 desplaçaments per cada 100 m² de superfície de sostre). S'adopten uns valors superiors basats en l'estudi de "*Les pautes de mobilitat a les tendes Mercadona*": 338 viatges/100 m² de sostre en dies feiners i 416 viatges/100 m² de sostre en dissabtes.

A l'estudi s'utilitza la mateixa superfície, 1.600 m², per referir-se tant a la superfície de sostre com a la superfície de venda de l'espai comercial. En el cas del càlcul de la mobilitat total generada, a l'estudi es planteja un escenari més conservador que al Decret i els càlculs es poden donar per vàlids. No obstant, caldria concretar si el valor de 1.600 m² fa referència a la superfície total de sostre o només a la superfície de venda. Al document es fan diferents indicacions, assenyalant en alguns casos que es tracta de superfície de sostre (pàgines 21, 41) i en d'altres de superfície de venda (pàgines 40, 42).

Un cop estimat el volum total de desplaçaments que generarà la Modificació General del PGM, l'estudi determina la distribució horària dels desplaçaments, tant d'entrada com de sortida, en funció dels diferents usos mencionats anteriorment: habitatge, comercial, zones verdes. En cas de l'ús comercial, la corba horària varia segons es tracti d'un dia feiner o d'un dissabte. Aquesta distribució horària és necessària en fases posteriors de l'estudi per poder preveure les puntes de demanda, en el transport públic i en la infraestructura viària, generades pels nous usos proposats.

Es fan diferents propostes de repartiment modal, en funció de l'ús (habitatge i zones verdes o comercial) i del dia de la setmana (feiner o dissabte). La determinació del repartiment modal de l'ús comercial s'ha basat en l'estudi d'11 supermercats de l'Àrea Metropolitana de Barcelona similars a l'espai comercial que es planifica implantar a la parcel·la: entorn de gran concentració urbana, superfície semblant, sense aparcament.

Dia	Ús	Repartiment modal proposat	A peu / Bicicleta	Transport públic	Vehicle privat	Desplaçaments totals
Dies feiners	Habitatge i Zones verdes	% Quota modal	46%	25%	29%	100%
		Desplaçaments	86	47	53	186
	Comercial	% Quota modal	-	-	-	-
		Desplaçaments	-	-	-	-
Dissabtes	Habitatge i Zones verdes	% Quota modal	48%	16%	37%	100%
		Desplaçaments	88	29	68	186
	Comercial	% Quota modal	83%	5%	12%	100%
		Desplaçaments	5.519	332	798	6.650

Respecte al repartiment modal, hi ha un error a la figura 13 de la pàgina 24 de l'EAMG, titulada *Desplaçaments diaris per mitjà de transport (divendres)*, donat que la distribució que fa referència a l'ús comercial correspon a la distribució dels dissabtes (6.650 desplaçaments /dia) i no a la distribució dels dies feiners (5.406 desplaçaments /dia segons la taula 5 de la pàgina 21), si bé els càlculs són correctes.

Als mapes de l'estudi, s'inclou la distribució modal estimada conjunta per a tot el planejament previst, diferenciant entre un dia feiner tipus i un dissabte tipus, i incloent el total de nous desplaçaments.

Repartiment modal proposat	A peu / Bicicleta	Transport públic	Vehicle privat	TOTAL
% Quota modal en dies feiners	80%	9%	11%	100%
Desplaçaments / dies feiners	4.465	532	594	5.592
% Quota modal en dissabtes	82%	5%	13%	100%
Desplaçaments / dissabtes	5.607	362	866	6.835

Finalment, a partir d'un anàlisi de l'ocupació mitjana dels vehicles, l'estudi converteix els desplaçaments en turisme i moto en nombre de vehicles/dia. Aquesta xifra, juntament amb la distribució horària, permet determinar els pics màxims de circulació generada al viari circumdant a la zona.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu l'estructura viària d'accés a la parcel·la del carrer Francesc Moragas, tant la xarxa bàsica de connexió externa com la xarxa viària de proximitat.

La principal via de circulació d'accés a l'àmbit és la B-20, o Ronda de Dalt. No obstant, l'estudi no precisa dades de demanda de trànsit, només s'especifica quina és la sortida més adient per arribar a l'àmbit d'estudi.

Quant a la xarxa viària local d'accés a la zona, l'estudi detalla els itineraris principals d'entrada i sortida, tant des de la Ronda de Dalt, per ambdós costats, com des de Cornellà. S'inclouen plànols de detall amb els itineraris d'entrada i sortida marcats.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic propera a l'àmbit d'estudi, tant a nivell d'horaris, freqüència de pas i dies de servei:

- Autobús:

Hi ha diverses parades de bus que donen cobertura a la parcel·la d'estudi i que estan situades a menys de 500m de distància. Les dues parades més properes estan situades a menys de 200m, a 10m i 180m respectivament: la parada de *Francesc Moragas – Pl. Remunta* i la parada de *Barcelona – Pl. Remunta*.

- Línia urbana:

- LH2: Camí Pau redó – “Tanatori”. Es tracta d'una línia circular, amb un interval de pas de 15 minuts en feiners i de 30 en dissabtes.

- Línies metropolitanes diürnes:

- L10: Sant Cosme (El Prat de Llobregat) – Consell Comarcal (Sant Feliu de Llobregat). Cada 20 minuts en feiners i cada 30 en dissabtes.
- L12: Pl. Maria Cristina (Barcelona) – Almeda (Cornellà). Cada 7 minuts en feiners i cada 20 en dissabtes..
- L52: Ciutat de la Justícia (L'Hospitalet) – Pl. Pere Dot (Sant Feliu de Llobregat). Cada 20 minuts en feiners i cada 30 en dissabtes.
- L82: Ciutat de la Justícia (L'Hospitalet) – Av. Joan Carles I (Gavà). Cada 30 minuts en feiners i cada 50 en dissabtes.

- Línies nocturnes:
 - N13: Pl. Catalunya (Barcelona) – Ciutat Cooperativa (Sant Boi). Cada 20 minuts tots els dies de la setmana.
 - N15: Pl. Portal de la Pau (Barcelona) – Torreblanca (Sant Joan Despí). Cada 20 minuts tots els dies de la setmana.
- Línia interurbana: La línia que efectua parada més a prop és la 902, a 180 m del sector, i connecta Barcelona amb Gavà, Begues i Olesa de Bonesvalls. Circula per Hospitalet de Llobregat només en dissabtes i festius.
- Metro: l'estació Av. Carrilet, de la línia L1 de metro de Barcelona, es troba a 550 metres de l'indret d'estudi
- FGC: l'estació més propera és la de l'Hospitalet – Av. Carrilet, a 550 metres de la parcel·la. Hi circulen les línies L8, S33, S4, S8, R5, R50, R6 i R60 de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

L'estudi mostra on estan localitzades les parades de transport públic més properes (fins a 500m de distància de la parcel·la), a més de descriure els itineraris.

Es troben a faltar dades d'ocupació de la xarxa de transport públic que permetrien avaluar més rigorosament en els següents apartats si la capacitat del servei actual podria absorbir la nova demanda generada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'accés a la parcel·la es pot produir tant pel carrer de Francesc Moragas com pel carrer de Josep Prats. L'estudi afirma que les condicions d'accessibilitat per als vianants són bones: ambdós carrers disposen de voreres òptimes en totes dues bandes i els guals per a vianants en els creuaments dels carrers estan correctament rebaixats.

El conjunt de voreres i passos de vianants en les immediacions de l'àmbit d'estudi també presenten bones condicions per a la mobilitat de vianants i alguns trams de carrers propers a la zona tenen un tractament de carrer de vianants. Tampoc es presenten segons l'estudi problemes d'accessibilitat per a persones amb mobilitat o visió reduïda.

Es defineixen els itineraris principals a peu des de les dues parades d'autobús més properes i des de l'estació de metro i FGC, descrivint les condicions d'amplada i pavimentació dels carrers.

En el cas de les parades d'autobús, es mencionen alguns punts conflictius: a la parada de Barcelona – Pl. Remunta, l'espai resulta ajustat per absorbir tant els usuaris que esperen l'autobús com els que volen passar a peu. Per altra banda, a la parada

Francesc Moragas – Pl. Remunta, l'accessibilitat entre la vorera i l'autobús es veu dificultada; no obstant, està previst que el tram de carrer afectat millori quan es construeixi el nou sector.

En relació a la bicicleta, el municipi de l'Hospitalet va aprovar a l'any 2006 un Pla Director de la Bicicleta, que defineix una xarxa bàsica de carrils de bicicleta de 47 km de longitud. No obstant, només 2km estan incorporats actualment. L'estudi precisa també que existeix un eix ciclista pròxim a l'àmbit d'estudi (<500m), a la carretera Hospitalet.

L'estudi aporta un plànol amb la relació de la parcel·la i la xarxa per a carrils de bicicleta existents i projectats.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat, i conclou que l'hora punta de desplaçaments és entre les 18h i 19h tant per dies feiners com per dissabtes.

S'ha de remarcar que a la taula 8 de la pàgina 25 de l'EAMG, titulada *Distribució horària dels desplaçaments i de cotxes i motos (dies feiners)*, el volum de desplaçaments totals d'anada (2.898) i de tornada (2.898) que apareix a la casella *TOTAL* és igual a 5.796 i per tant no coincideix ni amb els desplaçaments diaris mencionats en apartats previs, ni amb la suma dels desplaçaments segons la franja horària presents a les files superiors de la mateixa taula (5.592 desplaçaments/dia feiner en ambdós casos). No obstant, es tracta d'un error puntual que caldria corregir però que no influeix en l'estudi de la incidència de la mobilitat generada.

Per estudiar la incidència de la nova mobilitat generada en el cas del vehicle motoritzat en dies feiners i en dissabtes, l'estudi trasllada els desplaçaments diaris d'anada i tornada (594 i 866 respectivament) en vehicles totals diaris (317 i 446 respectivament) a partir de la ocupació mitjana dels vehicles. Es considera adequada aquesta proposta.

Mitjà de transport	Ocupació mitjana de vehicles		
	Habitatges	Comercial	Zones verdes
Turisme	1,5	2,2	2,1
Motocicleta	1,1	1,5	1,3

Seguidament, a partir del repartiment modal entre turismes i motos, així com de la distribució horària dels desplaçaments, l'estudi determina que hi haurà un pic màxim de mobilitat generada de 26 cotxes i 15 motos en dies feiners i de 34 cotxes i 26 motos en dissabtes, entre 18h i 19h en ambdós casos.

Segons l'estudi, els viatges que corresponen a aquest augment de vehicles privats es repartiran entre els diversos itineraris presentats a l'inici de l'EAMG, i per tant es considera que el seu impacte podrà ser absorbit per la xarxa viària actual i que no es produirà cap incidència. Es troben a faltar dades de trànsit que permetin contrastar

amb exactitud si la capacitat de la xarxa viària actual és capaç d'absorbir sense dificultats els nous fluxos generats.

A l'estudi es realitza també un breu anàlisi de les perspectives del trànsit a 10 anys, on es conclou que el nombre de vehicles que accediran a l'àmbit d'influència de la parcel·la serà molt similar al nombre estimat actualment.

Quant al transport públic, l'estudi només comprova la capacitat d'absorció de la xarxa de bus ja que especifica que els desplaçaments en metro o FGC seran molt menors.

A la parada de *Francesc Moragas – Pl. Remunta*, es realitza primer una comprovació a camp de l'ocupació dels autobusos en hora punta, a partir de la qual es conclou que els autobusos semblen tenir una ocupació baixa, menor al 50%. No obstant, per estar del costat de la seguretat, s'opta per realitzar una hipòtesi més conservadora i s'estima que la ocupació és del 75% en hora punta.

Per a estudiar la capacitat d'absorció de la xarxa de bus, es compara la nova demanda generada pels diferents usos en hora punta d'entrada i de sortida amb el total de places per hora que quedarien disponibles a les línies d'autobús corresponents, suposant que els vehicles tenen tots una capacitat de 80 places i que la ocupació és del 75%.

Aquest estudi, realitzat tant pels dies feiners com pels dissabtes, conclou que l'increment de desplaçaments previst podrà ser absorbit sense cap dificultat per l'oferta de servei actual. Tanmateix, caldria consultar a les operadores de transport públic l'ocupació i capacitat actual dels vehicles, per poder valorar amb més exactitud si realment els nous desplaçaments generats podrien ésser absorbits per la xarxa actual.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret estableix que cal reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta:

Usos	Superfície	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Ús d'habitatge	21 habitatges	42	21	11
Ús comercial	1.600 m ² de sostre	16	0	0
Zones verdes	770 m ² de sòl	8	0	0
		66	21	11

Es preveu que el sector en estudi constarà d'un aparcament privat d'ús exclusiu per als habitatges, amb accés i sortida des del carrer Josep Prats, amb una superfície de 1.400 m² i amb una capacitat de 30 places d'aparcament. Aquestes 30 places cobriren les necessitats d'aparcament dels habitatges, és a dir 21 places per a turismes i 11 places per a motocicletes.

Quant a les necessitats d'aparcament de bicicletes, es preveu la reserva de 8 places d'aparcament en sòl públic al carrer Josep Prats. La resta d'aparcaments necessaris en sòl privat, 58 places en total, s'hauran de concretar en fase de projecte.

El Decret 378/2006, de 10 d'octubre, pel qual es desplega la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, estableix en el seu article 12è quina és la dotació mínima d'aparcament per cada 100 m² de superfície de venda segons les diferents tipologies comercials:

- a) Supermercat petit: 8 places.
- b) Supermercat gran: 10 places.
- c) Hipermercat petit: 12 places.
- d) Hipermercat mitjà: 14 places.
- e) Hipermercat gran: 18 places.
- f) Superfícies especialitzades i centres comercials de fabricants: 6 places.
- g) Galeria comercial i altres tipus d'establiments: 3 places.

Tot i aquestes xifres, la Generalitat o el municipi poden revisar a la baixa les dotacions d'aparcament previstes en els apartats anteriors, quan es consideri justificat per la tipologia de l'establiment projectat, la localització prevista per a aquest i la seva accessibilitat a peu o mitjançant transport públic.

Atenent als requeriments del Decret, l'estudi menciona que les dotacions mínimes d'aparcament per l'espai comercial que es preveu construir (de tipus supermercat gran) serien de 160 places, donat que la superfície de venda és de 1.600 m² (dada a validar d'acord amb l'apartat 3 del present Informe).

Tot i així, donat que l'espai comercial es troba en un àmbit metropolità molt densificat, es preveu que pugui funcionar a ple rendiment amb clients de proximitat. A més, la zona d'estudi és perfectament accessible a peu i la implantació d'aquestes places podria anar en detriment dels principis de la Llei de Mobilitat i del Reglament d'Urbanisme, que determinen que cal prioritzar la mobilitat sostenible amb mitjans de transport no motoritzats. Per a tot plegat, l'estudi no veu necessari ni oportú instal·lar aquestes 160 places d'aparcament.

Aquesta proposta que fa l'estudi es considera molt arriscada i entre en contradicció amb el repartiment modal realitzat, on queda clar que una part dels vehicles privats provenen de l'atracció del centre comercial. Per tant es considera necessari aportar dades més consistents sobre l'origen-destinació dels desplaçaments vinculades als nous desplaçaments generats per l'ús comercial, la tipologia de compra, per exemple que no hi haurà vendes que necessitin ser transportades en vehicle privat o que el comerç té previst un mecanisme per a servir-les, que justifiquin la no necessitat d'habilitar aquestes reserves d'estacionament. D'altra banda, no queda ben definit quina serà la tipologia d'estacionament de l'entorn, si hi haurà zona blava o no, que pugui cobrir aquest dèficit.

Per tant es creu convenient que el Departament de mobilitat de l'Ajuntament defineixi la tipologia d'aparcament que hi haurà a la zona i es defineixi sobre les hipòtesis que fa l'estudi per arribar a la conclusió de què no cal aparcament en el local.

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.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de superfície de venda. Segons la superfície de venda planificada, caldria fer una reserva de 2 places a la xarxa viària, tal i com contempla l'estudi.

L'estudi preveu que l'accés per a càrrega i descàrrega de les mercaderies s'efectuï pel carrer Francesc Moragas.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es proposa reordenar l'aparcament a la cruïlla entre el carrer Francesc Moraga i el carrer Josep Prats.

Per una banda, amb l'objectiu de millorar les condicions de visibilitat i seguretat, tres places d'aparcament de turismes adjacents als passos de vianants de la cruïlla es substituiran per places de motocicletes. Per altra banda, una de les places de turismes situada davant del futur espai comercial es reservarà a minusvàlids en horari comercial.

Xarxa de vianants i bicicletes

Respecte a les condicions d'accessibilitat de la parada Francesc Moragas – Plaça Remunta, es fan indicacions bàsiques d'acord amb els criteris que estableix el decret, si bé aquestes millores es desenvoluparan en la fase del projecte constructiu.

S'instal·larà un aparcament de bicicletes, que constarà de 8 places en total, al carrer Josep Prats.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no considera que existeixi discriminació per qüestions de gènere en la zona implicada, i per tant no es preveu la necessitat d'endegar propostes per a reduir aquesta.

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 l'Hospitalet de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, donat que no disposaven de dades de IMD, a l'estudi s'han utilitzat dades estimades de consum de gasoils i benzines així com factors d'emissions de contaminants per litre consumit, provinent de l'Institut Català de l'Energia.

Segons els càlculs efectuats, la mobilitat generada per les noves activitats consumirà 116 litres diaris de combustible i expulsarà aproximadament 200kg de CO₂ i 2kg d'altres gasos contaminants (només cotxe gasoil i cotxe benzina).

Per tot plegat, l'estudi considera que els nous desplaçaments generats pel sector en estudi no produiran un impacte significatiu sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Proposta de finançament

L'estudi no efectua cap proposta de finançament, en tant que no es preveu cap actuació de millora sobre el servei de transport públic existent.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació general del PGM en una parcel·la del carrer Francesc Moragas de l'Hospitalet de Llobregat*, 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**. 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 especificar o confirmar la superfície de venda i la superfície de sostre de l'**espai comercial** previst d'implantar.
- En relació al transport privat, tot i que sembla que les noves mobilitats podran ser absorbides per la xarxa viària, seria convenient recollir **dades de trànsit** per poder contrastar-ho amb més exactitud.

- Seria necessari sol·licitar **dades d'ocupació** a les operadores de transport públic amb l'objectiu d'avaluar d'una manera més rigorosa si la capacitat del servei actual permetria absorbir sense dificultats la nova demanda generada.
- Per tal de comprovar si és adequada la proposta de l'estudi de no establir **dotacions d'aparcament** per a la implantació de l'espai comercial, caldrà aportar dades d'origen-destinació dels desplaçaments generats pel futur ús comercial, que justifiquin la no necessitat d'habilitar aquestes reserves d'estacionament, la gestió que es farà de les compres de gran volum i definir la tipologia d'aparcament de l'entorn
- Cal incorporar un informe del Departament de mobilitat de l'Ajuntament que estableixi la tipologia d'aparcament que hi haurà a la zona i es defineixi sobre les hipòtesis que fa l'estudi per arribar a la conclusió de què no cal aparcament en el local comercial.
- Es recorda que en fase de projecte s'haurà de concretar l'emplaçament de les places d'aparcament per a **bicicletes** fora de la via pública necessàries segons el Decret 344/2006.
- Caldrà donar compliment a l'article 6 en relació a la reserva de sostre per a **magatzem**.

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'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat 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, 13 de maig de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic