

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del PGM. Entorn de la ciutat esportiva del Futbol Club Barcelona al terme municipal de Sant Joan Despí**

**Municipi de Sant Joan Despí**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
Promotor: Ajuntament de Sant Joan Despí  
Redactor de l'informe: ALG

---

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 d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del PGM. Entorn de la ciutat esportiva del Futbol Club Barcelona al terme municipal de Sant Joan Despí*.

## **1.- Antecedents**

L'any 2008 es va realitzar una proposta de modificació del PGM vinculat al desenvolupament de l'àrea de nova centralitat de la ciutat esportiva del Futbol Club Barcelona, a Sant Joan Despí. L'estudi de mobilitat d'aquella modificació puntual va ser lliurat a l'ATM (30 d'abril de 2008), essent informat com a favorable condicionat. El juliol de 2008 es va elaborar un nou informe de mobilitat on s'incorporaven totes les observacions indicades en el informe de l'ATM.

Actualment (2015) es fa una nova proposta de modificació del PGM, el qual manté la superfície de sostre previst en la modificació de 2008 si bé proposa la reconversió de l'ús d'oficines en ús d'habitatges com a aspecte principal a destacar. L'àmbit de la nova modificació del PGM és inferior a la tramitada l'any 2008, ja que en l'actual s'exclouen algunes parcel·les actualment ja en construcció (àrea corresponent al paratge de les Begudes).

L'estudi de mobilitat generada que es tramita actualment ha tingut en compte en l'anàlisi de la mobilitat el desenvolupament d'una peça urbanística d'equipaments i una altra residencials que se situen llindant amb l'àmbit (l'ús d'equipaments del Paratge Les Begudes i l'ús residencial de la Ciutat Esportiva Barça).

## **2.- Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de la *Modificació del PGM. Entorn de la ciutat esportiva del Futbol Club Barcelona al terme municipal de Sant Joan Despí* als continguts de la Llei de la mobilitat i al Decret 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat

d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de què les figures de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'una nova polaritat generadora de mobilitat, conseqüència de:

- La previsió d'una superfície de sostre residencial de 64.889,0 m<sup>2</sup> (resta per determinar el nombre d'habitatges).
- La previsió d'implantar 4.165 m<sup>2</sup> de sostre comercial i 15.193,33 m<sup>2</sup> de sostre terciari/hoteler.
- La implantació de 32.725,3 m<sup>2</sup> de sostre associats a equipaments esportius, 11.257,23m<sup>2</sup> de sostre d'altres equipaments i 1.296,8 m<sup>2</sup> de sòl d'equipaments en sòl públic.
- Disposició d'una zona verda amb una superfície de sòl de 24.834,2 m<sup>2</sup>, si bé no es preveu la creació de cap parc urbà.

De la lectura del document del planejament es pot concloure que, pel que fa als objectius de la proposta d'ordenació, hi ha la voluntat expressa de fer un sistema de mobilitat sostenible a tot l'àmbit.

### **3.- Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector**

L'Estudi estima que es generaran 19.516 desplaçaments en un dia feiner tipus i de 21.832 en dia de partit/dissabte. Aquesta xifra s'obté de:

- Pel que fa als usos comercials, s'aplica una ràtio de 50 desplaçaments per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre. Es considera que en dissabte aquesta mobilitat és mantindrà igual.
- Pel què fa a l'ús hoteler s'ha aplicat una ràtio de 25 desplaçaments per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre. Es considera que en dissabte aquesta mobilitat serà entorn a un 30% inferior (valor extret de l'EMQ de 2006).
- Pel que fa als usos residencials s'aplica una ràtio de 10 desplaçaments per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre. Es considera que en dissabte aquesta mobilitat serà entorn a un 30% inferior (valor extret de l'EMQ de 2006).
- En relació a l'equipament esportiu corresponent al nou Mini Estadi s'ha aplicat en base a les dades d'aforament facilitades pel FC Barcelona, pel que fa a l'afluència mitja d'aficionats al Mini Estadi. S'ha considerat que en els dies feiners, l'ús vinculat al "mini-estadi" generarà el 10% de la mobilitat prevista en dia de partit.
- En relació a la resta d'equipaments esportius previstos s'ha aplicat una ràtio de 15 desplaçaments per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre. Degut a que es tracta de camps d'entrenament es preveu que l'afluència es redueixi els dissabtes, estimant aquesta reducció en un 20% respecte d'un dia feiner tipus.

- Pel que fa a l'ús d'equipaments, s'aplica la ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre. Es considera que en dissabte (dia de partit) aquesta mobilitat serà entorn a un 30% inferior (valor extret de l'EMQ de 2006).
- Quant a l'ús de zones verdes, s'aplica la ràtio d'1 desplaçaments per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de sòl (valor inferior al proposat en el Decret 344/2006).

La reducció de la mobilitat entre un dia feiner i un dissabte s'ha estimat en base als valors de l'EMQ de 2006 corresponent als municipis de Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats feiner (EAMG)	Total viatges generats dia partit (EAMG)
Vials i protecció	64.284,85					
Zones verdes	24.834,20	-		1.242	249	249
Equipaments sòl públic	1.296,80	972,60		195	195	135
Equipaments/esportius (Nou Mini Estadi i resta equip. esportius)	162.905,20	32.725,30		6.545	4.451	10.637
Equipaments altres	9.739,20	11.257,23		2.251	2.251	1.567
residencial	17.578,70	64.889,00	-	6.489	6.489	4.517
terciari/comercial	-	4.165,00		2.083	2.083	2.083
terciari/hoteler	10.986	15.913,33		1.591	3.799	2.644
<b>TOTAL</b>	<b>291.625</b>	<b>129.922,46</b>		<b>20.395</b>	<b>19.516</b>	<b>21.832</b>

Des de la redacció del present Informe s'assenyala que tot i observar alguns desajustos entre les ràtios manifestades i les realment aplicades, es considera raonables els valors adoptats en l'estudi.

En el cas de l'ús terciari – comercial + hotel en l'Estudi s'ha aplicat una ràtio de 25 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre (tot i que el valor real aplicat és lleugerament inferior). **En aquest àmbit serà necessari la redacció d'un nou Estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el cas hi hagi un major percentatge de sostre destinat a ús comercial i se superi el llindar que fixa el Decret per a les implantacions singulars** (article 3.3). Cal destacar que els valors que es presenten en aquest estudi són lleugerament inferiors als presentats en l'EAMG de l'any 2008.

A nivell de repartiment modal, l'EAMG realitza una proposta de distribució diferenciant segons es tracti de mobilitat interna o externa, i diferenciant també els diferents usos previstos.

**Taula resum del repartiment modal**

Mode	DESPLAÇAMENTS INTERNS		DESPLAÇAMENTS EXTERNS					
	Ús de sòl	% interns	% externs	No motoritzat	Transport públic	Motoritzat privat		
Verd urbà	100%	0%	100%	0%	0%	-	-	-
Equipament	44%	56%	74%	3,8%	22%	11%	29%	60%
Nou "Mini estadi"	9%	91%	3,5%	20,5%	76,1%	3,5%	20,5%	76,1%
Resta equip. Esportius	9%	91%	3,5%	20,5%	76,1%	3,5%	20,5%	76,1%
Altres equipaments	44%	56%	74%	3,8%	22%	11%	29%	60%
Habitatge (lliure i protegit)	44%	56%	74%	3,8%	22%	11%	29%	60%
Comercial	44%	56%	74%	3,8%	22%	11%	29%	60%
Terciari/hotel	0%	100%	-	-	-	11%	29%	60%

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta, tenint en compte que s'ha inspirat en els resultats de l'enquesta de mobilitat quotidiana dels municipis de Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat, i en els resultats d'una enquesta específica als usuaris actuals del Mini Estadi.

#### 4.- Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària interna i externa i es constata que tota la xarxa viària principal de l'àmbit ja es troba consolidada.

Es descriuen les principals infraestructures viàries de connexió (A-2, B-23 i N-340) i a nivell intern. L'estudi aporta dades d'aforaments automàtics de trànsit en 4 punts de l'àmbit d'estudi (2 punts a la carretera de Sant Feliu, 1 a l'av. del Sol i 1 al carrer del Sud) i un recompte manual de trànsit de tots el moviment en la rotonda ubicada a la cruïlla entre la carretera de Sant Feliu i l'avinguda del Sol. El document aporta documentació gràfica d'aquestes xarxes i també valors d'intensitats procedents dels aforaments realitzats.

#### 5.- Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit de la modificació de PGM està formada per:

- Línies de rodalies C1 i C4 (ubicades a més de 750 m del límit del sector).
- Trambaix. La parada Sant Feliu-Consell Comarcal es troba a 280-700 m del sector.
- 11 línies interurbanes d'autobús diürnes (L52, L46, L50, L51, L57, L60, L61, L62, L64, L65, línia 560) i 3 de nocturnes (N59, N15 i N12).
- 3 línies urbanes (SF1, SF2 i SF3).

L'estudi mostra en format de croquis assenyalant la ubicació de les parades i la distància existent entre la parada i punts de l'àmbit de la modificació del PGM.

L'**EAMG no inclou** en l'anàlisi del transport públic l'existència de **la línia 63 de TMB**. Tant per la freqüència (una expedició cada 15-20' en dia feiner i una cada 26' en dissabte) com per la cobertura territorial (connecta Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Esplugues de Llobregat i Barcelona) fora recomanable d'incorporar aquesta línia en l'oferta de transport públic de l'estudi.

## 6.- Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi indica que el nou desenvolupament garantirà la continuïtat dels itineraris a peu, assenyalant que de dins de l'àmbit compten amb voreres amples (més de 3 metres d'amplada lliure d'obstacles) i amb disponibilitat de carril bici en tots els vial.

Així mateix, el sector preveu com a millora la implantació de carrers d'ús restringit i de plataforma única per als vianants, i que connectaran amb la resta de la xarxa per a vianants existent i milloraran la permeabilitat de la mobilitat tova dins del sector.

Pel que fa a l'ús de la bicicleta, l'Estudi fa referència a la xarxa de vies ciclistes que recull el PMU de Sant Joan Despí i apunta que dins de l'àmbit de la modificació del PGM ja es disposa d'una xarxa de carrils bici definida i consolidada. No obstant, també s'esmenta que aquesta xarxa compta amb mancances en quant a la senyalització horitzontal i vertical.

## 7.- Incidència de la mobilitat generada

A banda de la proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada, l'Estudi inclou dades respecte de la distribució horària dels desplaçaments en funció de cada ús, tant pel que fa a les entrades com les sortides, i tant en dia feiner com en dissabte (dia de partit).

A partir d'aquests escenaris i en base a la caracterització dels usuaris del Mini Estadi feta a partir d'una enquesta als usuaris actuals, l'estudi valora el nivell de servei actual i previst amb el desenvolupament de la modificació del PGM en la vialitat de l'entorn. També estableix el nivell de servei actual i futur a la rotonda entre l'avinguda del Sol i la carretera de Sant Feliu (principal punt d'accés al sector).

L'EAMG realitza una anàlisi envers la capacitat de les xarxes de transport per absorbir la nova demanda generada:

- Pel que fa als desplaçaments en vehicle motoritzat, l'EAMG determina que la xarxa actual podrà absorbir la demanda prevista en condicions òptimes de fluïdesa. Únicament destaca que en casos especials (partits de futbol de màxima afluència), poden registrar-se situacions de retard i cues al braç de la carretera de Sant Feliu, si bé la xarxa viària ofereix alternatives que minimitzen aquesta situació. Per abordar aquesta problemàtica l'EAMG estableix la necessitat de disposar d'un pla d'operativa per a dies especials, que haurà de realitzar el Futbol Club Barcelona.
- Quant als desplaçaments en transport públic, l'EAMG determina que el Tram serà el mode de transport públic d'accés al sector (55-60%), seguit del bus (26-32%) i el ferrocarril (14-16%). En aquest cas l'anàlisi que aporta l'Estudi és molt més escuet, i s'afirma que l'oferta disponible és suficient per cobrir la nova demanda generada, i s'apunta que en relació a la línia L52 no presenta problemes de saturació (amb valors per sota el 50% de la seva capacitat en ambdós sentits durant totes les expedicions del dia).
- Finalment, pel que fa als desplaçaments de vianants i ciclistes, l'Estudi assenyala que el sector de l'entorn de la ciutat esportiva del Futbol Club Barcelona es trobarà ben connectat amb les xarxes existents, restant totalment assegurada la permeabilitat entre l'àmbit i el centre urbà de Sant Joan Despí i de Sant Feliu de Llobregat.

## 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.

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 la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Vials i protecció	64.284,85				
Zones verdes	24.834,20	-	248		
Equipaments sòl públic	1.296,80	972,60	49		
Equipaments/esportius (Nou Mini Estadi i resta equip. esportius)	162.905,20	32.725,30	*		
Equipaments altres	9.739,20	11.257,23	113		
residencial	17.578,70	64.889,00	1298	649	325
terciari/comercial	-	4.165,00	42		
terciari/hoteler	10.986	15.913,33	160		
<b>TOTAL</b>	<b>291625</b>	<b>129.922,46</b>	<b>1.909</b>	<b>649</b>	<b>325</b>

\* Aquesta dotació s'haurà de dimensionar en funció de les places d'aforament de l'equipament

Quant a l'aparcament de turismes l'Estudi assenyala que aquest àmbit disposarà de 2.326 reserves per a turismes aplicant els criteris de dotació d'aparcament que

estableix el Pla General Metropolità (PGM). La dotació total prevista es reparteix en: 972 places vinculades a l'habitatge, 121 als usos comercials, 94 als equipaments i 1.138 a la ciutat esportiva del FCB.

La dotació d'aparcament de turismes en habitatges (972 places) difereix del que preveu del Decret 344/2006 referent a aquest ús (649 reserves d'espai per a turismes).

Pel que fa a l'aparcament per a motocicletes, l'Estudi no preveu cap dotació, si bé s'assenyala que la dotació sobredimensionada de l'aparcament per a turismes permetrà albergar abastament la demanda d'aparcament per a motocicletes, tant en el sector destinat a habitatge/comercial com en la resta d'equipaments. Des de l'equip de redacció del present informe **es recomana complir amb les reserves d'aparcament per a motocicletes en l'ús d'habitatges previstes al Decret 344/2006, i especificar quina dotació d'aparcament per a motocicletes es preveu per a la resta d'usos i la seva localització dins l'àmbit de la Modificació del PGM.**

En relació amb les reserves d'aparcament per a bicicletes, l'Estudi determina que aplicant el Decret caldria una reserva de 1.909 places d'aparcament més les vinculades als equipaments esportius. No obstant això, l'estudi realitza una estimació de les places d'aparcament en funció de la mobilitat generada estimada, segons la qual redueix aquesta dotació a només 154 places d'aparcament. **Aquesta reducció es considera excessivament baixa i cal mantenir la dotació prevista segons el Decret 344/2006 en tots els usos previstos.** Tanmateix, i de forma justificada es podrà adoptar valors inferiors als del decret a les zones verdes (mantenint una dotació mínima d'aparcament als diferents accessos de la zona verda) i en l'ús hotel·ler (en funció de la tipologia de l'equipament). En qualsevol cas l'acceptació d'una reducció als valors previstos al decret s'haurà de compensar amb la previsió que aquests siguin ampliables en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

L'Estudi proposa la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics als equipaments planificats en l'àmbit d'estudi (centres comercials, equipaments esportius i altres). Apunta que la concreció i detall del sistema de recàrrega elèctrica i la seva localització es definirà en els successius projectes constructius. En tot cas cal donar compliment al 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 o com a mínim **deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.**

Tenint en compte l'aplicació del Reial Decret 1053/2014, en la zona d'aparcament de la ciutat esportiva del FCB s'estima que serà necessària una dotació de **29 punts de recarrega per a vehicles elèctrics** (a banda de la previsió en la resta d'usos). En una fase inicial es pot preveure una dotació corresponent a l'1% de les places d'aparcament (12 punts de recàrrega) ampliable progressivament fins al 2,5% que preveu el Reial Decret.



## 9.-Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi fa referència als requeriments que estableix el Decret 344/2006 i assenyala que caldrà donar compliment a aquesta normativa. El planejament, en una primera aproximació preveu la ubicació d'aquests espais a l'interior de les parcel·les.

## 10.-Mesures correctores

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG assenyala que en l'àmbit d'estudi ja es disposa d'una xarxa viària consolidada, que es troba en bon estat i és continua amb les vies principals de l'entorn, tant internes (de Sant Joan Despí i de Sant Feliu de Llobregat) com externa.

L'estudi destaca la necessitat de desenvolupar d'un Pla d'Operativa per a dies especials. Aquest Pla ha de planificar l'operativa d'ordenació del trànsit a l'àmbit d'estudi per dies de partit amb molta afluència de trànsit al Mini-Estadi. El responsable de desenvolupar aquest pla serà el F.B.C. Barcelona.

### Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'EAMG inclou altres actuacions recollides per Plans amb caràcter supramunicipal, principalment pel què fa referència al soterrament previst de les vies del tren a Sant Feliu de Llobregat. En aquest sentit es troba a faltar l'acció AX04 prevista pel Pla Director d'Infraestructures 2011-2020, corresponent a la prolongació de la línia 3 del Metro entre Zona Universitària i Sant Feliu de Llobregat. Aquesta actuació preveu una parada al sector Torreblanca, en un punt molt proper a l'àmbit de la Modificació de PGM, i que per tant també suposarà un increment en l'oferta del transport públic d'aquest sector.

A nivell de la xarxa d'autobusos interurbans, l'EAMG proposa aproximar la línia L52 dins del sector en totes les expedicions i la creació de 2 punts de parada nous. No obstant això, en la proposta de finançament dels costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació (Millora de l'accessibilitat amb transport públic col·lectiu), únicament s'utilitza les expedicions en un sentit de la línia. Per tant **caldrà esmenar aquest error i recalcular el cost corresponent a la prolongació de la línia L52 en l'àmbit d'estudi**. Així mateix, serà necessari atendre a l'informe que elabori l'administració titular de les línies (AMB) en relació al recorregut i localització de les parades definitives.

### Xarxa de vianants

L'Estudi assenyala que el sector ja es trobarà plenament connectat amb la xarxa de vianants de l'entorn i que disposa d'una bona xarxa per als vianants. No obstant això, proposa la construcció d'una passera que connecta l'àmbit d'estudi amb l'avinguda de la Generalitat. També es contempla la construcció d'un vial de plataforma única i ús restringit que connectarà bona part dels usos previstos en l'àmbit de la modificació puntual. Cal destacar la importància d'aquesta passera, no únicament com element de millora en els itineraris per a vianants, sinó també per la seva connectivitat amb els



itineraris de bicicleta existents en el barri el Pla del Vent i també per la reducció del trajecte per accedir a la línia de bus 63 de TMB (i la futura parada de Metro Torreblanca).

### **Xarxa ciclable**

L'Estudi indica que el sector compta amb una bona connexió a la xarxa ciclable de l'entorn. Les actuacions correctores que proposa l'estudi fan referència a:

- Posar la senyalització horitzontal i vertical al començament de cadascun dels carrils bici existents.
- Per millorar la continuïtat de la xarxa interna (dins del sector) es proposa que el carrer del Sud sigui zona 30 i la circulació de la bicicleta es pugui fer en convivència amb el trànsit motoritzat.

A més, l'EAMG contempla la possibilitat d'incloure dins del procés d'urbanització d'espai per a la implantació del servei d'aparcament Bicibox en el entorn immediat als principals equipaments previstos en el nou sector. En aquest sentit es recomana que com a mínim es contempli aquesta actuació a l'accés al nou Mini Estadi a l'hotel i en un punt amb bona cobertura al sector residencial, i sempre d'acord amb les indicacions de l'administració responsable del servei (AMB)

### **11.- Mobilitat i gènere**

L'Estudi inclou un apartat de consideracions de gènere on s'analitzen les diferències molt generals de comportament atenent al gènere de l'individu. Apunta però que millores en l'oferta del transport públic tindran una major incidència sobre el col·lectiu femení.

### **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 Sant Joan Despí), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi aporta dades de les emissions de contaminants l'escenari tendencial i el proposat en un horitzó a 12 anys, ja que és quan s'espera que estigui el sector desenvolupat.

Es fa servir la metodologia CORINAR 1990 (Core Inventory of Air Emissions Methodology) recomanada per la Unió Europea i inclosa al programa COPERT i es reflecteixen resultats tant a nivell del consum de combustible previst pel transport privat (tep/any), com de les emissions de Monòxid de Carboni (CO), Metà (CH<sub>4</sub>), Òxids de Nitrogen (NO<sub>x</sub>), Monòxid de Nitrogen (NO), Diòxid de Nitrogen (NO<sub>2</sub>), Partícules en Suspensió fins 10 micres (PM<sub>10</sub>), Diòxid de Sofre (SO<sub>2</sub>) i Plom (Pb).

Dels resultats obtinguts es fa necessari que l'EAMG col·labori en la reducció de les emissions de contaminants a l'atmosfera, per la qual cosa es fa més necessària la mesura establerta d'incorporar punts de recarrega elèctrica per a turismes i motocicletes als equipaments planificats en l'àmbit d'estudi (punt 11.6.1.1 de l'EAMG).

### **13.-Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi proposa la prolongació de la línia L52 per l'avinguda del Sol i fins al carrer de Joana Raspall, i a partir d'aquí reprendre el traçat actual. Així l'estudi preveu que el cost d'aquest desviament serà de 19.910 € el primer any (una inversió acumulada estimada durant 10 anys d'uns 218.007 €).

No obstant això, els valors del càlcul utilitzats en l'EAMG únicament han contemplat les expedicions en un sentit de circulació, i **per tant resulta necessari revisar aquest càlcul esmenant aquest error.**

A banda d'aquesta inversió també es contempla una inversió inicial en infraestructura de 12.000€, corresponent al cost de dues marquesines. €

Seria recomanable que l'administració titular del servei d'autobusos urbans sigui informada i avalui la proposta que defineix l'EAMG.

Un cop es desenvolupi el planejament previst, serà necessari un informe favorable de l'administració titular que garanteixi l'adequació de l'oferta de transport públic a la nova mobilitat generada.

### **14.- Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del PGM en l'àmbit entorn de la ciutat esportiva del Futbol Club Barcelona de Sant Joan Despí 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:

- Resulta necessari revisar el càlcul del cost econòmic vinculat a la proposta de modificació de la L52 (comptant els dos sentits de circulació). També resulta necessari informar a l'administració titular del servei d'autobusos de la proposta que defineix l'EAMG i adequar la solució al que prescriu en el seu informe.

Se sol·licita al promotor 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.

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, 23 d'abril de 2015

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic