

**Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Centre Comercial Porta Barcelona, al municipi d'Esplugues de Llobregat**

**Municipi d'Esplugues de Llobregat**  
**Comarca del Baix Llobregat**

Promotor: Anida  
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 del Centre Comercial Porta Barcelona, al municipi d'Esplugues de Llobregat.

## **1. Antecedents**

Aquest projecte té per objectiu la implantació d'un nou sector projectat d'ús comercial, hotel·ler i d'equipaments. Aquest es considera una implantació singular segons el Decret 344/2006, i s'emplaça a l'est del nucli urbà d'Esplugues de Llobregat, en uns terrenys urbanitzables ubicats al barri de Can Vidalet, que limiten amb el terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat.

En data a 13/01/2016, l'ATM va emetre el seu informe referent a aquesta implantació singular. En aquell informe l'ATM resol·lia que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació del Centre Comercial Porta Barcelona, contenia bona part dels 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'emetia informe favorable, però amb diverses condicions relatives al seu desenvolupament, que s'havien de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que corresponien.

Posteriorment, al novembre de 2016, el promotor aporta més informació referent a aquest expedient (i adjunta l'informe emès per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat referent a aquesta implantació singular), si bé encara no es donava resposta a totes les condicions fixades en l'informe de l'ATM. Finalment, en data a 4 d'abril de 2017, el promotor ha aportat un informe complementari per tal de donar-hi resposta, motiu pel qual l'ATM emet el present informe.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest projecte suposarà un nou centre generador de mobilitat, conseqüència d'una nova implantació comercial. Les superfícies previstes en el projecte són:

- 25.738,45 m<sup>2</sup> de superfície neta de venda corresponent a ús comercial (hipermercat, anchors, MSU, shops).
- 2.200 m<sup>2</sup> de sostre dedicats a establiments de restauració.
- 353 m<sup>2</sup> de sostre per a ús d'oficines.
- 12.000 m<sup>2</sup> de sostre per a ús hotelier/residència.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada per la implantació singular serà de **26.079 desplaçaments en dia feiner i de 36.646 desplaçaments en dissabte**.

L'estudi utilitza les ràtios del document d'indicadors de mobilitat als grans establiments comercials, elaborada per la Direcció General de Comerç.

L'estudi analitza un repartiment horari de la mobilitat diferenciant entrades i sortides, i també diferenciant l'ús comercial, restauració, hotelier i oficines. Així mateix, també diferencia entre la mobilitat dels usuaris i la dels treballadors.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta.

La taula següent mostra la mobilitat generada els **divendres** i els **dissabtes** segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Taula resum de la mobilitat generada (divendres)

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	40.304,48		20.152	23.331
Oficines	352,95		53	53
Equip. hotelers	12.199,83	385	2.440	2.695
<b>TOTAL</b>	52.857,26		22.645	<b>26.079</b>

Taula resum de la mobilitat generada (dissabte)

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	40.304,48		20.152	33.951
Oficines	352,95		53	0
Equip. hotelers	12.199,83	385	2.440	2.695
<b>TOTAL</b>	52.857,26		22.645	<b>36.646</b>

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal en dia feiner i en dissabte.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat interns	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Divendres	42,7%	17,7%	39,6%
Dissabte	40,3%	15,6%	44,1%

Des de la redacció del present Informe s'accepten les hipòtesis realitzades per al repartiment modal de la nova mobilitat generada. Tanmateix tenint en compte la proximitat al punt de parada al tramvia i la distància respecte a les parades de metro es considera que el tramvia captarà una major quota modal, d'entre els usuaris del transport públic, fet que incidirà en la incidència de la mobilitat generada sobre aquesta xarxa de transport.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència a les infraestructures viàries interurbanes d'accés a aquest àmbit metropolità (Ronda de Dalt i autopista B-23), a la xarxa viària de proximitat (avinguda Països Catalans, carrer del Molí, avinguda de Torrent / Severo Ochoa, avinguda de Tomás Giménez) i la vialitat de l'entorn del sector (carrer Laureà Miró, carretera de Collblanc, carrer Sant Mateu i carrer de Manuel Azaña).

L'estudi mostra la intensitat de trànsit en els vials de l'àmbit d'influència. Tenint en compte que la plaça Jacinto Benavente és un punt clau en l'accés i sortida del centre comercial, es fa una anàlisi específica del trànsit rodat en aquest punt. L'estudi presenta recomptes manuals en hora punta en aquest punt realitzats tant el divendres com al dissabte a la tarda. L'estudi aplica el càlcul de les demores i de nivell de servei en divendres i dissabte segons els mètode HCM (Highway Capacity Manual). Segons els càlculs que mostra l'estudi el nivell de servei actual és C en un dels moviments i A o B en la resta.

L'estudi incorpora informació gràfica de les intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit, així dels itineraris d'accés i sortida a aquest establiment.

En la documentació complementària, l'estudi també incorpora recomptes en dia feiner i hora punta d'altres nusos / carrers de l'entorn immediat a la nova implantació singular prevista (av. Països Catalans amb Laureà Miró, a la rotonda av. Collblanc amb av. Tomàs Giménez, a la intersecció del carrer Molí amb Laureà Miró i a la intersecció del carrer Sant Mateu amb av. Manuel Azaña).

#### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa d'autobús, la xarxa de metro i tramvia, així com les seves interconnexions.

Pel que fa a la xarxa d'autobús de connexió amb l'àmbit, es pot accedir amb 3 línies urbanes (2 d'Esplugues i 1 d'Hospitalet de Llobregat), 7 línies d'autobús metropolità, 6 d'autobús interurbà i 2 d'autobús nocturnes. Just davant de la implantació singular s'hi aturen 3 línies de tramvia i en un entorn proper 1 línia de metro. Aquesta oferta permet arribar de manera directa o bé mitjançant un sol intercanvi des de la major part de la ciutat.

Així, a l'entorn immediat del sector hi ha 4 parades de bus i 1 de tramvia que se situen a una distància inferior a 250 m. La parada de tramvia s'ubica just davant del principal accés a peu del centre comercial. L'estudi fa una anàlisi de l'accessibilitat des del sector als principals punts d'accés al transport públic.

L'estudi també incorpora les infraestructures de transport previstes, d'entre les quals cal destacar la prolongació de les línies L3 i L6 com les que tindran una major incidència sobre la implantació singular.

L'Estudi incorpora en tots els casos, informació gràfica de les totes les línies esmentades, així com l'emplaçament de les parades existents i de les seves àrees de influència.

L'Estudi detalla el recorregut de les línies, la seva relació de parades i aporta dades de freqüències i capacitats. Així mateix, en el cas de la xarxa de bus, també fa un estudi de la seva ocupació en divendres i dissabte, en les franges d'hora punta. En el cas del tramvia també aporta recomptes puja/baixa de 30' i en determina l'ocupació màxima actual de les andanes.

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a peu són bones. L'accés a peu a les oficines, al centre comercial i a les activitats de restauració es farà a partir del carrer Laureà Miró, mentre que l'accés a l'ús hotelier es farà a pel carrer Sant Mateu.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

Quant a la mobilitat amb bicicleta, l'EAMG fa referència a la cobertura acceptable de l'àmbit (al sector Finestrelles, i a l'avinguda Països Catalans), però constata que es tracta d'una xarxa encara pendent de relligar. També es destaca que a l'entorn immediat del futur hotel hi ha una estació del sistema de Bicibox.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes, les estacions de Bicibox així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes viàries, l'Estudi aporta dades de trànsit de tots els vials que envolten l'àmbit, així com una anàlisi de la seva distribució horària. L'Estudi aplica el factor d'hora punta i l'ocupació mitjana dels vehicles i preveu que la mobilitat generada per la implantació singular (488 cotxes i 196 motocicletes en hora punta de divendres i 739 cotxes i 262 motocicletes en dissabte en hora punta). Aplicant aquests valors dona com a resultat que a la plaça Jacinto Benavente presentarà un nivell de servei E en algun dels seus ramals en divendres i D en dissabte.

Alternativament l'estudi analitza la proposta del nivell de servei canviant de sentit el vial entre el carrer Sant Mateu i l'avinguda Manuel Azaña. Aquesta actuació permetria que una part del trànsit rodat en direcció a Barcelona no utilitzi la plaça Jacinto Benavente i en canvi circuli per un itinerari alternatiu.

En relació a l'estudi de la mobilitat prevista en un horitzó de 10 anys, l'EAMG aporta informació de l'evolució del parc mòbil del municipi i de les previsions del PMU

d'Esplugues en relació a l'evolució futura dels vehicles·km. Ambdós paràmetres mostren una evolució a la baixa de la mobilitat en un horitzó de 10 anys.

Per altra banda, s'analitza la capacitat dels accessos a l'aparcament, segons el qual, en hora punta l'accés del carrer Laureà Miró – sentit Esplugues, funcionarà al 48% de la seva capacitat, i l'accés del carrer Laureà Miró – sentit Barcelona funcionarà al 21% de la seva capacitat. Per la seva banda, la sortida en hora punta funcionarà al 76% de la seva capacitat. L'estudi incorpora mesures per minimitzar l'efecte de les cues en l'accés a l'aparcament (ubicació de les barreres d'accés al màxim d'allunyades, supressió de les primeres places d'aparcament, accés directe a la planta -2).

Per altra banda també s'estudia la intersecció entre els itineraris per a vianants i l'accés rodat a l'aparcament i determina que tenint en compte les intensitats màximes previstes per al bon funcionament d'aquest creuament no resulta necessària la implantació de semàfors.

Tenint en compte la proximitat al punt de parada al tramvia i la distància respecte a les parades de metro es considera que el tramvia captarà una major quota modal (dins dels usuaris del transport públic) respecte al que descriu al projecte. Tenint en compte aquest aspecte **cal tornar a avaluar la incidència de les cues d'accés a l'aparcament, tant sobre la calçada del carrer Laureà Miró com sobre la vorera i determinar quines mesures de gestió s'implementaran al respecte, per minimitzar i eliminar aquest impacte.**

Per altra banda, l'EAMG també estudia diverses alternatives per minimitzar o evitar la disposició de l'accés i sortida de l'aparcament evitant el gir per la plaça Jacinto Benavente. **L'adopció dels canvis sobre la vialitat previstos a l'EAMG hauran de comptar amb el vist-i-plau dels Ajuntaments implicats (Esplugues de Llobregat, Hospitalet de Llobregat i Barcelona).**

Per altra banda, s'amplia l'EAMG també fa recomptes i estudi del trànsit a la rotonda av. Països Catalans amb Laureà Miró, a la rotonda av. Collblanc amb av. Tomàs Giménez, a la intersecció del carrer Molí amb Laureà Miró i a la intersecció del carrer Sant Mateu amb av. Manuel Azaña, i determina que mantindrà nivells de servei de D o més favorables en aquests punts. L'únic punt on el nivell de servei presenta un elevat nivell de saturació és al carrer Molí per tal de fer al gir a l'esquerra cap a Laureà Miró.

En referència al transport públic, l'Estudi incorpora dades de capacitat i freqüències de les diferents xarxes de transport públic en hora punta, i analitza l'impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic existent, conclouent que l'oferta existent serà suficient per absorbir la demanda generada.

En aquest sentit, l'EAMG indica que les xarxes que donen servei a l'àmbit en cap cas són línies de transport saturades.

## **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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a vehicles motoritzats**, l'EAMG fa referència a que el Decret 344/2006 no estableix l'obligatorietat de fer una reserva de places d'aparcament fora de la via pública per a turismes ni motocicletes per a usos

diferents al residencial. En canvi aquest dotació ve fixada per la normativa sectorial corresponent.

En la primera documentació rebuda, la implantació singular preveia destinar dues plantes a aparcament amb una dotació per 1.502 places per a turismes i 391 places per a motocicletes. A banda d'aquesta dotació també existeix una àmplia oferta d'aparcament a l'entorn de la implantació singular (zona blava al carrer de Sant Mateu, verda a l'avinguda Torrent i lliures a l'avinguda Severo Ochoa). L'Estudi realitzava una anàlisi de l'ocupació prevista total en dissabte, segons el qual es preveuen ocupacions màximes de 663 turismes i 212 motocicletes. En la nova documentació aportada, es proposa que 180 places no estaran vinculades a l'establiment comercial sinó a dotació d'aparcament prevista en el pla parcial de la zona 104, deixant una dotació disponible per a unes 1.300 places.

**Tenint en compte la demanda prevista d'usuaris del vehicle privat es considera necessari que bé es redueixi més la dotació d'aparcament prevista (per tal de no fomentar la mobilitat en vehicle privat) o en cas contrari es revisi l'estudi del nivell de servei de la vialitat de l'entorn tenint en compte valors superiors als adoptats en l'estudi.**

Del conjunt de l'oferta d'aparcament es preveu una reserva de 38 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, si bé en la fase inicial es preveu construir 10 punts de recàrrega i ampliar la resta en funció de la demanda.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes**, s'utilitzen les ràtios del Decret 344/2006, i s'especifica que es preveu una reserva per a 410 places, si bé en una primera fase es preveu una dotació inicial per 100 places, les quals s'ubicaran a la segona planta. Des de la redacció del present Informe es considera que cal que **l'accés a l'aparcament per a bicicletes es faci amb la màxima accessibilitat i que aquests aparcaments de forma total o parcial estiguin adaptats a les necessitats dels usuaris i siguin aparcaments segurs**, i per tant, a priori no es considera oportuna la ubicació proposada.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta (Decret )	Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Comercial	40.504,31	406	406	1502	430
Oficines	352,95	4	4		
Equip. hotelers	12.199,83				
<b>TOTAL</b>	<b>52.857,26</b>	<b>410</b>	<b>410</b>	<b>1502</b>	<b>430</b>

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

- En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referent a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

- a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3x8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat en terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300m<sup>2</sup>.
- b) A partir d'aquesta superfície, per els següents 5.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes, i un altre més per cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>.
- A l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, tret que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

L'Estudi assenyala que disposarà de com a mínim 4.054,3 m<sup>2</sup> de sostre per a magatzem (10% de la superfície).

Per altra banda, el projecte diu que donarà compliment als requeriments de l'article 6 del Decret en relació a la dotació de molls de càrrega. Des de l'equip redactor del present informe es recorda que tenint en compte la superfície de venda prevista seran necessaris com a mínim 4 molls o espais mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic:

L'Estudi assenyala que la present proposta de planejament no contempla cap actuació de millora ni ampliació. L'EAMG determina que en hora punta no serà necessari fer canvis en l'ona semafòrica estàtica que regeix les línies T1, T2 i T3 del TRAM, ja que per cada porta s'incrementarà el trànsit de 5 persones associades al recinte (suma d'entrades i sortides).

**Cal estudiar les entrades i sortides d'usuaris al tramvia considerant que aquest mode comptarà amb una major quota d'entre els usuaris del transport públic (aspecte que ja s'apunta al punt 3 d'aquest document). En especial cal avaluar la interrelació d'aquests usuaris sobre la xarxa viària.**

### Recomanació 1.

Es recomana d'incorporar de mesures per informar als usuaris de l'oferta existent per accedir al centre comercial, així com d'altres per promoure'n el seu ús.

Quant a la gestió de l'aparcament intern previst al nou establiment comercial, l'EAMG contempla les següents mesures de gestió:

- Disposició de sentits únics de circulació de fàcil lectura per a l'usuari.
- Indicadors de plaça i indicadors dinàmics del número de places disponibles de cada vial.

- En els moments punta se separen els circuits de les dues entrades a l'aparcament per tal d'evitar interferències.
- Implantació de senyalització externa, des de vuit itineraris d'accés al centre comercial. Es fa una proposta de senyalització i s'adjunta el plànol corresponent.
- Establir un protocol d'actuacions en el cas d'episodis de saturació del viari o moments d'urgència.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG incorpora un accés soterrat per als que vagin en sentit est, que passarà per sota el tramvia i la calçada sentit oest mitjançant un túnel.

Així mateix, també proposa un canvi de sentit de circulació del carrer Manuel Azaña, per tal de minimitzar el nivell de congestió a la rotonda de la plaça Jacinto Benavente. Aquesta actuació haurà de comptar amb el vistiplau dels corresponents ajuntaments (Esplugues de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat).

Des de la redacció del present informe, es considera tant o més important com el canvi de sentit de circulació del carrer Manuel Azaña, la disposició de l'accés a l'aparcament del recinte comercial pel carrer de Sant Mateu (accés C segons l'EAMG), mentre que la sortida de l'aparcament també fora interessant que evités la rotonda de la plaça Jacinto Benavente (per exemple accés A de l'EAMG).

**Cal que l'estudi amplii l'anàlisi de la incidència de la nova mobilitat tenint en compte que els accessos i la sortida de l'aparcament eviti la plaça Jacinto Benavente.** Per altra banda, es recomana d'implantar de mesures complementaries en la rotonda de la plaça Jacinto Benavente que en redueixi l'accidentalitat i en fomenti la seguretat viària dels diferents modes implicats.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals.

#### **Recomanació 2.**

Es recomana disposar d'aparcaments segurs per a bicicletes tant per als visitants com pels treballadors. Així mateix, tenint en compte el trànsit actual, es recomana incorporar mesures de pacificació del trànsit rodat que permeti el creuament del carrer Sant Mateu (al nord de la implantació) en condicions òptimes de seguretat.

### **11. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a consideracions molt generals.

### **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



d'Esplugues de Llobregat) 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 la tipologia de vehicles (amb el suport de la eina AMBIMOB-U).

Des de l'equip de redacció del projecte es considera vàlida aquesta previsió. Si bé, s'indica que cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en l'aparcament previst punts de recàrrega com a mínim a 2,5% de les places previstes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.

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

L'Estudi no contempla cap actuació que incorpori finançament per dur a terme actuacions a la xarxa de transport públic existent.

### 14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Centre Comercial Porta Barcelona, al municipi d'Esplugues de Llobregat, compta amb els elements necessaris per 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 projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Tenint en compte la demanda prevista d'usuaris del vehicle privat es considera necessari que bé es redueixi més la dotació d'aparcament prevista o en cas contrari es revisi l'estudi del nivell de servei de la vialitat de l'entorn tenint en compte valors superiors als adoptats en l'estudi.
- Cal aprofundir en l'avaluació de la incidència de les cues d'accés a l'aparcament, tant sobre la calçada del carrer Laureà Miró com sobre la vorera, tenint en compte que la major part dels usuaris del transport públic utilitzaran el tramvia. També cal determinar quines mesures de gestió s'implementaran al respecte, per minimitzar i eliminar aquest impacte.
- Cal que l'estudi amplii l'anàlisi de la incidència de la nova mobilitat tenint en compte que els accessos i sortida de l'aparcament eviti la plaça Jacinto Benavente.
- Cal que l'accés a l'aparcament sigui de màxima accessibilitat i que aquests aparcaments de forma total o parcial estiguin adaptats a les necessitats dels usuaris i siguin aparcaments segurs.
- Cal estudiar les entrades i sortides d'usuaris al tramvia considerant que aquest mode comptarà amb una major quota d'entre els usuaris del transport públic. En especial cal avaluar la interrelació d'aquests usuaris sobre la xarxa viària.

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. Per altra banda, l'adopció dels canvis sobre la vialitat previstos a l'EAMG hauran de comptar amb el vist-i-plau dels Ajuntaments implicats (Esplugues de Llobregat, Hospitalet de Llobregat i Barcelona).

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 al promotor que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 5 de maig de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic