

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat a la proposta de modificació puntual del PGM en l'àmbit discontinu "Tres Molinos – PP Gallo" i a la parcel·la compresa entre l'avinguda Ahrensburg, l'avinguda Països Catalans i el carrer Casals de Sant Jordi, al municipi d'Esplugues de Llobregat

Municipi de Barcelona

Comarca de Barcelona

Promotor: IDP

Redactor de l'EAMG: AIM SL

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 *vinculat a la proposta de modificació puntual del PGM en l'àmbit discontinu "Tres Molinos – PP Gallo" i a la parcel·la compresa entre l'avinguda Ahrensburg, l'avinguda Països Catalans i el carrer Casals de Sant Jordi, al municipi d'Esplugues de Llobregat*

1. Antecedents

L'àmbit objecte de la present Modificació puntual de PGM és discontinu i comprèn dos àmbits consolidats, situats a la ciutat d'Esplugues de Llobregat.

A continuació es detallen les característiques de cadascun d'ells:

- Parcel·la o àmbit 1 situada al sud-oest del nucli urbà d'Esplugues de Llobregat, al barri de "El Gall", en l'espai delimitat pels següents vials: carrer Gall, carrer Gaspar Fàbregas, carrer Josep Argemí i carrer Baronessa de Maldà.

La superfície de sòl objecte del planejament derivat és de 6.255 m². Aquesta superfície, actualment catalogada com a sòl d'ús industrial es proposa modificar a una zona verda on es puguin desenvolupar els usos compatibles per a aquesta categoria. La superfície d'estudi també inclou part de sistema viari (1.213 m²), que no es veuria modificada i es mantindria igual després de la modificació puntual del PGM.

- Parcel·la o àmbit 2 situada a l'est del nucli urbà d'Esplugues de Llobregat, al barri de "Finestrelles", en l'espai delimitat pels següents vials: avinguda Ahrensburg, avinguda Països Catalans i carrer Casal de St. Jordi.

La superfície de sòl objecte del planejament derivat és de 6.344 m². Es proposa implantar un nou establiment comercial que s'ubicarà a l'Avinguda Països Catalans número 89. Actualment la parcel·la està ocupada pel restaurant Tres Molinos, amb més de 2.000 m² de superfície construïda.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat a la proposta de modificació puntual del Planejament General Metropolità en l'àmbit discontinu "Tres Molinos – PP Gallo" i a la parcel·la compresa entre l'avinguda Ahrensburg, l'avinguda Països Catalans i el carrer Casals de Sant Jordi, al municipi d'Esplugues de Llobregat-

El desenvolupament d'aquest sector suposa un nou centre generador de mobilitat a l'àmbit 1 (sector El Gall), conseqüència de:

- La qualificació de zona verda de 5.402 m² de sòl.

Per altra banda, a l'àmbit 2 (sector Tres Molinos) desenvolupament d'aquest sector suposa un nou centre generador de mobilitat, conseqüència de:

- La implantació d'un nou establiment comercial amb una superfície de venda de 4.415 m².
- La implantació d'una nova zona d'espais lliures, amb una superfície de sòl de 1.065 m².

Cal destacar que en l'àmbit 2, i tal i com permet aquesta modificació puntual de planejament si finalment s'implanta **un establiment comercial amb una superfície de venda superior als 2.500 m², d'acord amb el Decret 378/2006, d'equipaments comercials, serà necessari redactar un nou Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada prenent com a referència els criteris associats a una Implantació Singular.**

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la nova mobilitat generada a partir de l'aplicació del Decret 344/2006. A continuació s'analitza cadascun dels 2 àmbits:

Àmbit 1. El Gall

En aquest sentit s'aplica la ràtio del Decret 344/2006 pel que fa als usos de zona verda, concloent que el nou ús podrà generar 253 desplaçaments en un dia feiner tipus.

Tanmateix, l'Estudi indica que en l'actualitat la parcel·la, amb una qualificació d'usos industrials, es troba en funcionament i calcula, d'acord amb l'aplicació del Decret 344/2006 pel que fa als usos industrials, que la mobilitat generada existent actualment és de 505 desplaçaments.

L'Estudi contrasta els dos valors de mobilitat i conclou que, tenint en compte que la mobilitat generada actualment és superior a la que es generarà amb el canvi de qualificació urbanística, la mobilitat generada neta serà de 0 desplaçaments en un dia feiner tipus.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG) feiner
zona verda	5.042,00	0,00	252	252
Vialitat	1.213,00	0,00	0	0
TOTAL	6.255,00	0,00	252	252

Des de la redacció del present Informe, s'assenyala que si bé es cert que amb la proposta de planejament es reduirà la mobilitat actual, d'acord amb l'existència d'una activitat vigent en funcionament, en cap cas la nova mobilitat generada serà de 0 desplaçaments, tot tenint en compte que el nou ús de zona verda generarà desplaçaments.

L'EAMG no aporta cap proposta de repartiment modal, si bé a l'Estudi s'inclou una anàlisi detallada del comportament de la mobilitat en aquests termes pel que fa al conjunt del municipi.

Àmbit 2. Tres Molinos

L'Estudi calcula la nova mobilitat generada a partir de l'aplicació del Decret 344/2006 tant pel que fa al nou ús comercial com al nou espai lliure, conclouent que el desenvolupament de la proposta de planejament podrà generar 2.262 desplaçaments en un dia feiner tipus.

L'Estudi considera que la parcel·la objecte de l'Estudi genera mobilitat en l'actualitat i calcula, d'acord amb l'aplicació del Decret 344/2006 pel que fa a zones verdes, que la mobilitat generada existent actualment és de 298 desplaçaments.

L'Estudi contrasta els dos valors de mobilitat i conclou que la futura mobilitat generada serà de 1.964 desplaçaments en un dia feiner tipus, valor que s'obté de restar el 298 desplaçaments actuals als 2.262 desplaçaments que es preveu generi el nou desenvolupament.

Des de la redacció del present Informe no recomana aplicar aquesta reducció en tant que les actuals instal·lacions situades en l'àmbit objecte del planejament estan en desús, sense que es pugui aplicar en aquest cas un valor de mobilitat generada resultant de la seva consideració com a zones verdes.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG) feiner
comercial		4.415,40	2.208	2.208
zona verda	1.065,00	0,00	53	54
TOTAL	6.344,00	4.415,40	2.261	2.262

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal prenent com a referència els valors que s'obtenen de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana realitzada a Esplugues de Llobregat l'any 2011.

Tanmateix, l'Estudi assenyala que la ubicació perifèrica del sector, situat en un entorn on predominen les residències unifamiliars i zones no urbanitzades, provocarà un pes molt més elevat dels desplaçaments amb vehicle privat:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal feiner	10,00%	15,00%	75,00%
Viatges / dia feiner	226	339	1.697

Des de la redacció del present Informe es considera adequada la proposta de repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat

Àmbit 1. El Gall

L'Estudi distingeix entre vies principals que permeten accedir a l'àmbit d'estudi, destacant l'avinguda del Baix Llobregat, l'avinguda de Cornellà, el carrer Àngel Guimerà, l'avinguda Isidre Martí o fins i tot l'autopista B-23, i vies veïnals, on es destaquen el carrer Gall, el carrer Josep Argemí, el carrer Baronessa del Maldà i el carrer Gaspar Fàbregas.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector. No s'aporten dades referents a les intensitats de trànsit.

Àmbit 2. Tres Molinos

L'Estudi distingeix entre vies principals que permeten accedir a l'àmbit d'estudi, destacant l'avinguda Ahrensburg (actualment tancada al trànsit), l'avinguda dels Països Catalans i el carrer Casal de Sant Jordi, i altres vies, on destaquen el Passeig de Sant Joan de Déu (que actualment està tallada i no permet connectar amb l'àmbit), la B-23, el carrer Finestrelles i l'avinguda Jacint Esteva i Fontanet.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector. No s'aporten dades referents a les intensitats de trànsit.

5. Xarxa de transport públic

Àmbit 1. El Gall

L'Estudi analitza la xarxa d'autobusos i la xarxa del Tram, destacant que l'àmbit es troba en un sector totalment consolidat amb una gran varietat de serveis de transport públic.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús**, es pot accedir amb 9 línies regulars diürnes i 2 nocturnes.

L'Estudi aporta informació gràfica on es relaciona l'àmbit d'estudi i els serveis d'autobusos més propers, i fa un recull de les parades més pròximes.

Pel que fa a la **xarxa del tram**, l'estudi indica que el sector resta servit pels serveis de les línies T1, T2 i T3.

L'Estudi aporta informació gràfica on es relaciona l'àmbit d'estudi i els serveis més propers, i fa un recull de les parades més pròximes.

En l'annex de l'estudi, s'incorpora informació detallada pel que fa a horaris, freqüències de pas, itineraris, etc., de les línies que donen servei a l'àmbit.

Àmbit 2. Tres Molinos

En aquest àmbit i pel que fa a la **xarxa d'autobús**, es pot accedir amb 3 línies regulars diürnes (EP1, EP2 i JM). L'Estudi assenyala que existeix un bon nombre de línies que circula per l'eix de la B-23 però que no dona accés a l'àmbit.

Quant a la localització de les parades més properes, l'Estudi fa referència a 3 parades:

- Hospital Sant Joan de Déu per a les línies EP1 i JM
- Hospital Sant Joan de Déu – Consultes Externes per a les línies EP1 i JM
- Joan Miró – Casal Sant Jordi per a les línies EP1, EP2 i JM.

L'Estudi aporta informació gràfica on es relaciona l'àmbit d'estudi i els serveis d'autobusos més propers, i fa un recull de les parades més pròximes.

En l'annex de l'estudi, s'incorpora informació detallada pel que fa a horaris, freqüències de pas, itineraris, etc., de les línies que donen servei a l'àmbit, tant en un dia feiner tipus com en un dissabte.

No s'aporten dades de demanda/capacitat actuals d'aquests serveis.

Quant a la **xarxa de tram i de metro**, l'Estudi indica que el sector no disposa en l'actualitat de cap parada propera. Tanmateix, es fa referència al PDI de la RMB i en concret a la proposta d'ampliació de la línia de metro L3, que segons projecte incorporaria una nova parada a uns 200 metres de la parcel·la objecte d'estudi.

Finalment, l'Estudi fa referència al **servei de taxis** i a l'existència d'una parada de taxi situada a uns 90 metres del desenvolupament previst.

6. Xarxa de transport públic

Àmbit 1. El Gall

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a **peu** són bones, al tractar-se d'un àmbit totalment consolidat. També es destaca el caràcter compacte d'Esplugues de Llobregat, que afavoreix a la generació de desplaçaments a peu.

L'Estudi inclou un recull fotogràfic dels itineraris per a vianants de connexió amb l'àmbit d'estudi.

No es detallen les condicions d'accessibilitat pel que fa a les parades de transport més properes.

Quant a la **xarxa per a les bicicletes**, l'Estudi indica que el sector només disposa d'un únic carril bici segregat que transcorre per l'avinguda de Cornellà. Es fa referència a la localització propera de 3 estacionaments Bicibox i també al Parc Ciclista, equipament destinat a fomentar l'ús de la bicicleta.

Àmbit 2. Tres Molinos

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a **peu** són bones en general. Tanmateix, l'Estudi fa referència a la manca de passos de vianants i a l'existència d'obstacles (en forma de motocicletes estacionades a les voreres o de tanques de tipus "new jersey").

L'Estudi inclou un recull fotogràfic dels itineraris per a vianants de connexió amb l'àmbit d'estudi.

No es detallen les condicions d'accessibilitat pel que fa a les parades de transport més properes.

Quant a la **xarxa per a les bicicletes**, l'Estudi indica que el sector només disposa d'un únic carril bici unidireccional que transcorre per l'avinguda Ahrensburg. L'Estudi també assenyala que sovint aquest itinerari es troba envaït per motocicletes mal estacionades.

7. Incidència de la mobilitat generada

Àmbit 1. El Gall

L'Estudi no aporta cap anàlisi envers la incidència de la nova mobilitat generada, en tant que el nou desenvolupament previst suposarà una minva de la mobilitat generada en l'actualitat i el sector es troba en un entorn totalment consolidat.

Àmbit 2. Tres Molinos

L'Estudi no aporta cap apartat on es faci una anàlisi de la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes de transport de l'entorn immediat.

Tan sols, pel que fa al vehicle privat, es fa una anàlisi en relació a l'entrada i sortida de vehicles al futur establiment comercial en el moment de màxima demanda. La concreció d'aquest estudi serà necessària en el moment que es desenvolupi l'establiment comercial previst en aquest sector, el qual requerirà d'un estudi de la mobilitat generada específic, el qual haurà de detallar els itineraris d'entrada i sortida, la possible afectació d'aquests nous fluxos sobre el viari de connexió, els factors d'ocupació vehiculars

emprats o els valors de hora punta aplicats per calcular el nombre de vehicles que es generaran.

Des de la redacció del present Informe s'assenyala la necessitat de que l'Estudi s'ajusti als requeriments fixats el Decret 344/2006, pel que fa a l'anàlisi de la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos.

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.

Àmbit 1. El Gall

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG aplica els paràmetres establerts en el Decret 344/2006 i proposa la implantació de 50 reserves en l'àmbit objecte d'estudi.

L'EAMG indica que donat que en l'àmbit d'estudi no existeix un ús residencial o d'habitatge, les reserves d'aparcament exigides per a turismes i motocicletes són zero.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
zona verda	5.042,00	0,00	50	0	0
Vialitat	1.213,00	0,00	0	0	0
TOTAL	6.255,00	0,00	50	0	0

Àmbit 2. Tres Molinos

Per la seva banda, 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:

- Supermercat petit: 8 places.
- Supermercat gran: 10 places.
- Hipermercat petit: 12 places.
- Hipermercat mitjà: 14 places.
- Hipermercat gran: 18 places.
- 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.

Per aplicar aquesta normativa caldrà conèixer amb detall quina serà la seva superfície de venda. En tot cas l'anàlisi d'aquest aspecte s'haurà d'incloure en l'EAMG de la implantació singular comercial que s'ubicarà en aquest àmbit, així com el dimensionament i les mesures de gestió de l'aparcament previstes.

L'EAMG tampoc detalla la instal·lació de places amb recàrrega de vehicle elèctric. En aquest sentit, des de la redacció del present Informe es recorda que cal donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

Pel que fa a la **reserva de places d'aparcament per a bicicletes**, si bé de l'aplicació de les ràtios que estableix el Decret 344/2006 se'n derivarien 45 places associades al nou establiment comercial i 11 als espais lliures, l'EAMG proposa inicialment reservar 10 places d'aparcament per a bicicletes vinculades a l'ús comercial i 11 places vinculades a l'ús d'espais lliures, i en funció de la demanda posterior, anar augmentant el nombre de places.

Des de la redacció del present Informe no s'accepta aquesta proposta i s'insta al compliment del dimensionament resultant de l'aplicació del Decret 344/2006, en tant que la disponibilitat de reserves d'estacionament podrà significar un increment dels desplaçaments amb bicicleta.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament previstes per l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		4.415,40	44 (10 inicialment)	sd	0
zona verda	1.065,00	0,00	11	0	0
TOTAL	6.344,00	4.415,40	55	sd	0

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

- 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.
- 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 venta superior a 1.300m².
- b) A partir d'aquesta superfície, per els següents 5.000 m² de superfície de venta, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes

L'EAMG indica que es reservarà un total de 442 m² destinats a magatzems a l'àmbit 2, si bé no es preveu la incorporació de cap moll de càrrega.

L'EAMG també preveu la reserva de 4 places de càrrega i descàrrega a la via pública.

Des de la redacció del present Informe s'indica que pel que fa al dimensionament dels espais associats a la càrrega i descàrrega de mercaderies, l'Estudi s'ha de regir a partir de l'article 6 "Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies".

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi assenyala que la present proposta de planejament no contempla cap actuació de millora ni ampliació dels serveis existents. En aquest sentit, l'Estudi fa referència, que en l'àmbit 2 s'ha realitzat una inspecció visual de la càrrega dels autobusos que donaran servei a l'àmbit, tot conclouent que cap de les línies existents presenta actualment valors de ocupació elevats.

Des de la redacció del present Informe s'assenyala la necessitat d'obtenir valors representatius i de consultar a les operadores envers els nivells d'ocupació actuals.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no proposa cap mesura en tant que no es preveu un increment de la mobilitat actual amb vehicle privat. En l'àmbit 2, l'Estudi indica que producte de la recent urbanització del sector, en el moment de la seva redacció alguns dels carrers de l'entorn immediat es trobaven encara tancats al trànsit. En qualsevol cas, no es preveuen actuacions sobre el viari més enllà d'obrir els carrers que actualment resten tancats.

Des de la redacció del present Informe s'indica la necessitat de realitzar una anàlisi exhaustiva de la incidència de la nova mobilitat generada amb vehicle privat, ja que d'aquí se'n podran derivar actuacions sobre el viari i/o bé sobre la gestió de l'aparcament.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'Estudi assenyala que la continuïtat dels **itineraris per a vianants** restarà garantida amb la resta del municipi, gràcies a la recent urbanització realitzada (àmbit 2). Tanmateix, amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat i la seguretat dels vianants, l'EAMG inclou algunes propostes a desenvolupar:

- Habilitació del carrer Casal Sant Jordi entre l'avinguda Ahrensburg i el nou establiment comercial. Aquesta proposta inclou la reurbanització del carrer.

L'Estudi aporta documentació gràfica al respecte.

- Mantenir l'accés actual mitjançant escales des de l'avinguda Ahrensburg cap a l'aparcament, en tant que aquest itinerari connectarà amb la parada d'autobusos més propera al nou establiment comercial.

Des de la redacció del present Informe s'accepta aquesta actuació, si bé s'insta al promotor a que adapti aquest itinerari i/o bé a que cerqui altres solucions per garantir una correcta connexió amb la parada de transport més propera.

- Incorporar nova senyalització vertical i horitzontal en els passos de vianants de l'avinguda Ahrensburg.
- Garantir la seguretat dels vianants en l'interior de l'aparcament mitjançant senyalització vertical i horitzontal.

Quant a la **xarxa per a bicicletes**, l'Estudi no desenvolupa cap proposta si bé fa referència al projecte de l'AMB vinculat a la implantació d'un nou itinerari ciclable que enllaçaria la B-23 amb l'avinguda Països Catalans. **Des de la redacció del present Informe es considera necessari que:**

- **El sector es faci càrrec de completar la connexió del carril bici existent a l'avinguda d'Ahrensburg i el passeig de Sant Joan de Déu (un tram d'uns 200 metres).**
- **S'insta al promotor a participar proporcionalment en els costos d'urbanització del nou itinerari ciclable que enllaçarà la B-23 amb l'avinguda dels Països Catalans, en el tram comprès entre l'àmbit de la modificació puntual i la plaça Josep Català Soler (rotonda de ubicada a l'avinguda Països Catalans amb carrer Sant Mateu), d'acord amb el que estableix l'article 19.1 del Decret 344/2006.**

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incideix en que cal reforçar la seguretat en els itineraris a peu o en bicicleta, i també en les parades d'autobusos, prenent com a referència que les dones fan un ús preferent d'aquests modes en els seus desplaçaments.

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.

Tenint en compte l'Acord de Govern GOV/82/2012, de 31 de juliol, pel qual es declaren com a zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, pel contaminant diòxid de nitrogen, diversos municipis de les comarques del Baix Llobregat, del Vallès Occidental i del Vallès Oriental, l'EAMG per a la implantació d'un establiment col·lectiu, es fa necessari avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica molt detallada i completa, si bé aquesta es recomana d'actualitzar amb els valors de mobilitat generada previstos pel nou desenvolupament (sense fer la consideració de desplaçaments actuals).

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no incorpora cap mesura per millorar les xarxes de transport públic actual, i per tant no inclou cap proposta de finançament al respecte.

Quant a les actuacions que s'inclouen a l'Estudi, s'assenyala que el cost de les actuacions per tal d'aconseguir unes xarxes de vianants, bicicleta, transport públic i vehicles coherents, serà assumit pel promotor de l'actuació.

No s'inclou cap tipus de valoració d'aquestes actuacions.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculada a *la proposta de modificació puntual del PGM en l'àmbit discontinu "Tres Molinos – PP Gallo" i a la parcel·la compresa entre l'avinguda Ahrensburg, l'avinguda Països Catalans i el carrer Casals de Sant Jordi, 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.

Pel que fa a la implantació d'una nova superfície comercial al nucli urbà d'Esplugues de Llobregat, al barri de "Finestrelles" caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- Cal que l'Estudi s'ajusti als requeriments fixats en el Decret 344/2006, pel que fa a l'anàlisi de la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos del sector.
- Cal preveure la instal·lació de places amb recàrrega de vehicle elèctric, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014.
- Cal que la proposta d'aparcaments per a bicicletes s'ajusti al que s'estableix al Decret 344/2006, en tant que la disponibilitat de reserves d'estacionament podrà significar un increment dels desplaçaments amb bicicleta.
- Cal que els espais associats a la càrrega i descàrrega de mercaderies, l'Estudi es regeixin a partir de l'article 6 "Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies".
- Cal consultar a les operadores de transport públic envers els valors d'ocupació actuals dels serveis que donaran accés a la parcel·la.
- Cal cercar solucions per adaptar l'itinerari de connexió a peu entre la parada d'autobusos més propera i l'establiment comercial a través de l'avinguda Ahrensburg. Cal valorar també la possibilitat d'habilitar altres itineraris a peu alternatius.
- Cal completar la connexió del carril bici existent a l'avinguda d'Ahrensburg i el passeig de Sant Joan de Déu.
- Cal participar proporcionalment en els costos d'urbanització del nou itinerari ciclable que enllaçarà la B-23 amb l'avinguda Països Catalans d'acord amb el que estableix l'article 19.1 del Decret 344/2006.

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, 1 de març de 2016

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic