

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del nou establiment comercial Bon Preu a Sant Cugat del Vallès

Municipi de Sant Cugat del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

Promotor: Grup Bon Preu

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 nou establiment comercial Bon Preu a Sant Cugat del Vallès.

1. Antecedents

Aquest projecte té per objectiu la implantació d'un nou establiment comercial del sector de l'alimentació, situat a una zona de recent urbanització de l'av. de Via Augusta, davant del carrer d'Elionor Vinyeta.

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 increment de la mobilitat actual, conseqüència de la nova construcció d'un establiment comercial del sector de l'alimentació, de **4.100 m² de sala de venda**. Aquest projecte li resulta d'aplicació l'article 3.3.a del Decret 344/2006, referent a projectes de noves instal·lacions que tenen la consideració d'implantació singular. Segons la superfície de venda, la nova activitat es classifica dins de la categoria d'hipermercats petits de l'art. 3 del Decret 378/2006.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada per la implantació singular serà de **3.772 desplaçaments els divendres (màxim dels dies feiners) i de 5.658 desplaçaments en dissabte**.

Per al càlcul de la mobilitat generada referent a la superfície comercial, l'estudi utilitza els ratis establerts per a Hipermercats en el document "Indicadors de mobilitat als grans establiments comercials".

Concretament, s'ha aplicat una ràtio de **92 viatges/dia per cada 100 m²** de superfície comercial (87 per als visitants i 5 per als treballadors) **els divendres**, i de **138 viatges/dia per cada 100 m²** de superfície comercial (131 visitants i 7 treballadors) **els dissabtes**.

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

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats Divendres (EAMG)	Total viatges generats dissabte (EAMG)
Comercial	4.100	2.050	3.772	5.658
TOTAL	4.100	2.050	3.772	5.658

L'estudi incorpora la distribució horària de la mobilitat, diferenciant la produïda per a usos comercial i la produïda pels treballadors.

Pel què fa a la distribució horària de la mobilitat deguda a usos comercials, es destaca que si bé els divendres hi ha unes hores punta més marcades que als dissabtes, el dissabte es registra un major nombre de desplaçaments. En ambdós dies, a les 20 hores és quan hi ha un major nombre de desplaçaments de sortida, tot i que si es contempla la suma dels desplaçaments d'entrada i de sortida, les hores dels dos dies amb més viatges generats és a parts iguals a les 18 hores i a les 20 hores.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi proposa la següent distribució:

Taula resum del repartiment modal

DIVENDRES			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	10%	4%	86%
Viatges / dia divendres	367	161	3.244
DISSABTE			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	8%	3%	86%
Viatges / dia divendres	444	175	5.039

S'indica que l'establiment dels percentatges de repartiment modal s'ha fet tenint en compte la xarxa d'infraestructures d'accés al recinte comercial i de l'oferta actual i futura de transport públic.

No s'especifica la font de les dades de la distribució horària dels desplaçaments per a usos comercials descrits.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG classifica i ubica la xarxa de vehicles motoritzats amb insistència a l'àmbit d'estudi en tres categories: xarxa bàsica de connexió (AP-7 i C-16), xarxa viària de proximitat (BP-1503 i av. Europa (hi ha l'entrada i la sortida dels vehicles)) i accessos a l'establiment (av. Via Augusta).

També cita els vials de proximitat que permetran l'accés a l'avinguda Via Augusta, i les dues avingudes que permetran la connexió amb el centre de Sant Cugat i amb l'estació de Volpelleres.

S'aporten dades de la intensitat mitjana diària de vehicles i els nivells de servei de les vies de l'àrea d'influència de l'àmbit d'estudi, extrems del PMU del municipi, elaborat a l'any 2010 indicant que són les que van registrar una intensitat major (prèvia a la recessió econòmica). També s'aporten dades de trànsit registrades durant els comptatges fets en el treball de camp de l'EAMG a l'av. Via Augusta i a les dues rotondes que canalitzen les entrades i sortides de l'establiment comercial (plaça dels Pagesos i plaça dels Basters).

A partir dels aforaments d'ambdues rotondes es calcula el nivell de servei, aportant els càlculs realitzats.

L'Estudi presenta la distribució prevista de les entrades i les sortides dels clients de la futura activitat sobre la xarxa viària, incorporant una imatge amb les distribucions per sentit de circulació i via.

L'estudi indica que els accessos a l'establiment estan en bon estat, i que la senyalització horitzontal i vertical és correcte. També és correcte la visibilitat i la il·luminació de la zona.

Pel que fa a la circulació per l'interior de la parcel·la, el projecte estableix que es faci seguint les agulles del rellotge, de manera que en el sentit de circulació del l'av. Via Augusta, primer es trobarà la sortida dels vehicles i a l'altre extrem de la façana hi haurà l'entrada.

Recomanació 1.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que la informació aportada és correcte i recomana seguir amb el canvi de sentits marcat pel redactor de l'EAMG.

5. Xarxa de transport públic

S'indica que l'àmbit d'estudi disposa d'una bona cobertura de transport públic doncs hi ha el servei de bus urbà que connecta amb les estacions de FGC i Renfe de Sant Cugat.

En aquest sentit, la L7 i la L9 són les línies que compleixen amb les determinacions de cobertura mínima de transport públic en una implantació singular, al disposar d'una parada a una distància inferior als 500 metres estipulats al Decret 344/2006, si bé només la L7, amb parada just davant de la futura activitat compleix els requeriments de la Llei 1/2009 d'ordenació d'equipaments comercials, que redueix la distància màxima a 200 metres.

L'EAMG també descriu la línia L2 com a línia que dóna cobertura a la futura activitat (la parada més pròxima se situa a 850 metres).

Per a cada una d'aquestes tres línies s'indica l'horari de funcionament i l'interval de pas, diferenciant si és un dia laborable, dissabte o diumenge i festiu, i s'adjunta una imatge del recorregut de la línia i les seves parades, indicant la distància fins a la futura activitat.

En el cas de la L7, s'indica que manca el pal de parada en un dels sentits de circulació i s'adjunten fotos de les parades de l'àmbit i les més properes.

Per aquesta línia s'indica que a les hores punta de divendres a la tarda i dissabte al matí es va analitzar l'ocupació de passatgers de la línia L7 i es va constatar la baixa utilització.

L'estudi també descriu les dues línies interurbanes amb parada més propera a l'àmbit d'estudi (B7 i B8), que tot i quedar fora de cobertura en els desplaçaments a peu, un dels recorreguts de la línia L7 permet accedir-hi.

Es caracteritzen les línies de ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i de Renfe rodalies, indicant el número d'expedicions diàries segons dia de la setmana, sentit de circulació i línia, així com les línies de bus urbà que permeten accedir-hi des de la parada la futura activitat.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que **cal actualitzar les dades referents a l'horari de servei i d'interval de pas de les línies analitzades, fent especial èmfasis a les dades concretes de les parades que donen cobertura a la futura activitat**. Així si bé la L7 té una freqüència de pas de 30', en el cas de la parada que donarà cobertura a l'establiment comercial, el nombre d'expedicions que s'hi aturen és inferior.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi indica que el barri adjunt a l'establiment, de recent urbanització, disposa de voreres i passos de vianants accessibles, fent que les condicions pels desplaçaments a peu siguin molt bones (en molts casos amb una amplada lliure de pas superior a 2,5 metres). També s'indica que els pendents dels vials d'accés no superen el 6% sent aptes tant per a vianants com per a ciclistes.

S'indica la bona accessibilitat dels diferents itineraris a peu que connecten amb les parades de bus urbà i amb l'estació de FGC de Volpalleres. Els itineraris considerats són: av. Rius i Taulet (prolongació ctra. De Rubí) – Estació de FGC Volpalleres; estació de FGC Volpalleres – Av. de la Clota; av. de la Via Augusta; barri residencial de Can Canyameres – Volpalleres Nord. D'aquest últim s'indica que degut al baix transit motoritzat, es permet la convivència, a la via, amb les bicicletes.

Pel què fa a la mobilitat en bicicleta, l'estudi indica que les grans avingudes que connecten l'àmbit amb el centre del municipi, entre les quals hi ha l'av. Via Augusta, disposen de carrils bicicleta sobre vorera, segregats del trànsit motoritzat. Així mateix, s'indica que el PMU de St. Cugat preveu incorporar més carrils bici segregats a l'àmbit d'estudi, millorant l'accessibilitat de la zona.

S'adjunta imatge amb la xarxa actual de vies ciclistes del municipi i la prevista en el PMU, així com fotografies dels carrils bici existents propers a la implantació.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera suficient la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes viaries, l'Estudi indica que dels 3.772 desplaçaments generats per la nova activitat, els divendres 3.244 correspondran a desplaçaments en vehicle privat. Els dissabtes, dels 5.038 desplaçaments totals generats, 2.550 correspondran a vehicles privats.

A continuació es mostren les ocupacions mitjanes considerades en funció del dia de la setmana, del vehicle i de si es tracta d'un client o d'un treballador.

Índex d'ocupació del vehicle segons tipus d'ús (divendres a dalt i dissabtes a baix)

Mitjà transport	Desplaçaments	Ocupació vehicles		Nombre vehicles
		Clients	Treballadors	
Turisme	3.129	1,8	1,3	1.774
Moto	115	1,2	1,1	97
	3.244			1.871

Mitjà transport	Desplaçaments	Ocupació vehicles		Nombre vehicles
		Clients	Treballadors	
Turisme	4.869	2,1	1,2	2.408
Moto	170	1,2	1,1	142
	5.038			2.550

A partir de l'aplicació d'aquesta ocupació mitjana, s'indica que a les hores punta de mobilitat (de 18h a 19h) es preveuen 196 vehicles (110 d'entrada i 86 de sortida) els divendres, i 249 vehicles (135 d'entrada i 114 de sortida) els dissabtes.

Partint de les dades de nivell de servei actuals de les dues rotondes situades a cada un dels extrems més propers de l'av. Via Augusta, es calcula el nivell de servei futur generat per la futura activitat i es fa una projecció a 10 anys vista, considerant a més, una possible ampliació de l'activitat comercial veïna, calculat a partir de l'increment interanual de l'1,5%.

Les dades de mobilitat generada pel nou establiment sobre les dues rotondes dona nivells de servei B i C (ramals d'accés i carrils interiors respectivament) a la plaça dels Pagesos els divendres, i nivells de servei A, a la Plaça dels Basters els dissabtes. Amb la projecció a 10 anys vista, els nivells de servei es mantenen en els mateixos valors.

Tot i això, es troba a faltar una anàlisi de la capacitat de la rotonda d'accés a l'AP-7 a l'avinguda de la Clota. Malgrat conèixer el trànsit generat previst que passarà per aquest punt caldria analitzar la capacitat existent de la rotonda per valorar si pot assumir o no aquesta demanda. Així mateix, caldria valorar l'impacte que l'increment de trànsit pot tenir en els accessos a l'autopista, malgrat prever que és reduït.

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic, les hores de màxima demanda són les mateixes que en el cas del vehicle privat (de 18 a 19h), de manera que del total de 161 desplaçaments previstos els divendres, 17 es produiran en aquesta hora punta (10 desplaçaments d'entrada i 7 de sortida). Als dissabtes, dels 175 desplaçaments, en hora punta n'hi haurà 18 (10 desplaçaments d'entrada i 8 de sortida).

No s'indica si la línia de bus actual podrà absorbir la mobilitat generada en hora punta, tot i que s'indica que a les hores punta de divendres a la tarda i dissabte al matí es va analitzar l'ocupació de passatgers de la línia L7 i es va constatar la baixa utilització.

Pel que fa als desplaçaments a peu i en bicicleta en hora punta (de 18h a 19h), es preveuen 38 desplaçaments a peu (21 d'entrada i 17 de sortida) i 4 en bicicleta (2 en cada sentit) els divendres i 43 desplaçaments a peu (23 d'entrada i 20 de sortida) i 6 en bicicleta (3 en cada sentit) els dissabtes.

S'indica que la xarxa per a vianants actual garanteix la connectivitat amb la xarxa principal de vianants del municipi, connectant amb el nucli urbà i amb el barri residencial veí de Can Banyameres i Volpelleres Nord. Els itineraris són accessibles a PMR.

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.

Per altra banda, el Decret 378/2006 d'equipaments comercials contempla la necessitat de reservar 12 places d'aparcament per a vehicles per cada 100m² de superfície de venda per a "hipermercats petits".

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a vehicles motoritzats**, l'Estudi indica que es preveu un aparcament soterrat amb capacitat per a 498 places repartits en dues plantes (145 places, planta -1 i 253 places, planta -2). Aquesta dotació dóna compliment al què estableix el Decret 378/2006 (en caldrien 492 places).

Es fa una avaluació de la capacitat de l'aparcament i s'indica que la demanda d'aparcament serà inferior a l'oferta exigida, fet que comportarà que la planta soterrani -2 es mantindrà tancada al públic, i únicament s'obrirà en casos puntuals de més demanda.

Es preveu una reserva de 12 places d'aparcament amb càrrega per a vehicles elèctrics atenent als requeriments del Real Decreto 1053/2014, dels quals se'n instal·laran 2 de forma immediata i la resta es proposa deixar enllestida l'escomesa.

No es fa cap reserva per a places de PMR. En relació a la dotació de places d'aparcament de vehicles, des de l'equip de redacció del present informe es considera necessari **garantir places d'estacionament per a PMR en relació a 1 plaça adaptada per a cada 33 places disponibles, complint amb els requeriments del codi tècnic.**

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes**, s'indica l'existència de xarxa ciclable que permet la connexió de la futura activitat amb la xarxa ciclable municipal existent i la prevista en el PMU del municipi.

S'indica que segons els requeriments del Decret 344/2006, per a usos comercials cal preveure una reserva d'aparcament de bicicletes equivalent a 1 plaça per cada 100 m² de sostre, de manera que cal garantir 41 places per a bicicletes. Tot i així, es cita que la demanda màxima prevista en hora punta d'aparcament per a bicicletes és de 5.

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

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)
Comercials	4.100	41
TOTAL	4.100	41

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 1.300m².
- b) A partir d'aquesta superfície, per els següents 5.000 m² 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 m².
- 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 indica que l'establiment disposarà d'un magatzem a l'interior de l'edifici que reunirà les condicions exigides per la normativa i que disposarà de dos molls de càrrega i descàrrega, integrats a la instal·lació. També indica que l'horari de les operacions de càrrega i descàrrega s'ajustaran a les determinades per l'Ajuntament.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera necessari **detallar la ubicació del magatzem i la seva superfície, així com dels molls de càrrega i descàrrega per a justificar que es compleixen les determinacions del Decret 344/2006.**

Recomanació 2.

Es recomana detallar els recorreguts d'accés dels vehicles pesants.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'establiment comercial està cobert per una parada situada just a davant de l'activitat, complint amb els requeriments de 200 metres de distància màxima establerts a la Llei 1/2009 d'establiments comercials. Així doncs no es contemplen mesures que modifiquin la xarxa actual de transport públic. S'indica que els itineraris d'accés a peu des de les parades de les altres línies més properes, són accessibles.

Tot i així, indica que manca el pal de parada a aquesta parada, amb els panells informatius de les línies de pas i la senyalització vertical i horitzontal corresponents, de manera que es proposa la col·locació d'aquest pal informatiu davant l'establiment en estudi. S'adjunta imatge d'un cal col·locar el pal de parada i informatiu.

Recomanació 3.

Es recomana d'implantar mesures per fomentar l'accés en transport públic tant dels visitants com dels treballadors, com per exemple, informar al web dels modes d'accés en transport públic, descomptes en el transport urbà per als clients o treballadors, etc.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera necessari **garantir l'accés en transport públic aquells festius que l'activitat comercial està obert al públic, ja que cap de les línies amb parades a menys de 500m de l'establiment comercial funciona en cap de setmana i festiu.**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi indica la necessitat de modificar els sentits de circulació interns de la parcel·la de manera que s'efectuïn en sentit invers a les agulles del rellotge. Això permetria disminuir l'afectació sobre el trànsit de l'av. Via Augusta.

Es preveu la reserva d'11 places per a motocicletes per a satisfer la demanda en hora punta.

Si bé el RD 1035/2014 estableix l'obligatorietat d'instal·lar 12 places amb recarrega elèctrica de vehicles, l'EAMG proposa la instal·lació de 2 punts operatius i deixar preparada l'escomesa dels altres 10 punts.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi contempla l'establiment de vorera contínua a la zona de transició entre l'entrada i la sortida de vehicles i la vorera per on transitaran els vianants i els clients que accedeixin a peu a l'establiment, tal i com ja es fa en altres botigues del grup de les mateixes característiques.

També es preveu un pas de vianants situat davant de l'entrada principal, situada a l'av. Via Augusta, just al costat d'on es preveu l'entrada de vehicles a dins de la parcel·la.

Pel què fa a l'aparcament de bicicletes, es contempla la instal·lació d'un punt d'aparcament de bicicletes que permeten l'estacionament de 20 unitats i s'adjunta imatge amb les característiques tècniques dels punts d'aparcament.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera que cal preveure la ubicació de la totalitat de places d'estacionament per a bicicletes previstes al Decret 344/2006.**

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora un apartat específic de consideracions de gènere, on es fa un anàlisi global de la mobilitat quotidiana a Sant Cugat del Vallès a partir dels desplaçaments amb origen/destí al municipi i segons mode de transport, extrets de l'EMQ2006.

L'estudi indica que si bé és cert que hi ha diferències en quant a les condicions de mobilitat entre homes i dones, les característiques del barri on s'ubicarà la futura activitat, i el perfil de clients que accediran a d'hipermercat, farà que aquestes diferències es minimitzin.

Tot i així exposa les principals diferències de mobilitat segons gènere, descrivint els modes de desplaçament, la distribució horària i el tipus de client que s'accedir a les botigues del grup.

Amb tot, s'indica que no es fan propostes per disminuir la discriminació per sexe perquè es considera que a l'activitat no n'hi haurà.

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

L'EAMG realitza una previsió d'emissions de combustible dels vehicles derivades de la mobilitat generada mitjançant l'eina AMBIMOB-U i establint diferents paràmetres de càlcul relacionats amb la distància recorreguda i la velocitat dels modes motoritzats.

Del càlcul d'emissions s'obté que la mobilitat generada per la futura activitat incorporarà 865 tones de gasos d'efecte hivernacle (CO₂) cada any a l'atmosfera, tot i que incideix en que les millores tecnològiques en els pròxims anys dels vehicles motoritzats poden reduir aquestes emissions. Així doncs, el càlcul tendencial a 12 anys vista redueix les emissions a 830 t/any.

Es desglossen les emissions de CO₂ per tipologia de vehicle motoritzat i per tipus de combustible.

També s'inclouen les emissions de NO_x i de PM₁₀ generades per l'activitat i la seva projecció a 12 anys, obtenint per el primer contaminant, 2,87 t/any i una projecció a 12 anys de 2,13 t/any, i pel segon, 0,31 t/any i 0,28 t/any respectivament.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

Cada una de les mesures proposades s'ha descrit i s'ha valorat econòmicament.

S'adjunta un quadre resum del cost de les càrregues derivades de la mobilitat generada i les millores proposades, ascendint a un total de 5.215 €.

Descripció	Cost unitari	Amida.	Cost estimat (€)
Col·locació de pal de parada, sense marquesina, inclosa la informació	400 € / ut	1	400 €
Senyalització vertical i horitzontal de la parada de bus davant de l'establiment	500 € / ut	1	500 €
Instal·lació de barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes	115 € / ut	10	1.115 €
Instal·lació de places amb recàrrega de vehicle elèctric	1.600 € / ut	2	3.200 €
TOTAL			5.215 €

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del nou establiment comercial Bon Preu a Sant Cugat del Vallès, 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:

- Cal actualitzar les dades referents a l'horari de servei i d'interval de pas de les línies analitzades, fent especial èmfasis a les dades concretes de les parades que donen cobertura a la futura activitat.
- Cal garantir places d'estacionament per a PMR en relació a 1 plaça adaptada per a cada 33 places disponibles, complint amb els requeriments del codi tècnic.
- Cal analitzar la capacitat existent de la rotonda d'accés a l'AP-7 a l'avinguda per valorar si pot assumir o no aquesta demanda, i valorar l'impacte que pot tenir sobre els accessos a l'autopista.
- Cal detallar la ubicació del magatzem i la seva superfície, així com dels molls de càrrega i descàrrega per a justificar que es compleixen les determinacions de l'article 6 del Decret 344/2006.
- Cal garantir l'accés en transport públic aquells festius que l'activitat comercial està obert al públic.
- Cal preveure la ubicació de la totalitat de places d'estacionament per a bicicletes.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 7 d'octubre de 2016

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic