

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Implantació singular d'un gran establiment comercial de materials de construcció "Bricomart", a Vilanova i la Geltrú**

**Municipi de Vilanova i la Geltrú**  
**Comarca del Garraf**  
**Promotor: Bricomart**  
**Redactor de l'EAMG: Intra 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 Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Implantació singular d'un gran establiment comercial de materials de construcció "Bricomart", a Vilanova i la Geltrú.

## 1. Antecedents

L'àmbit objecte d'estudi se situa en una parcel·la del polígon Masia d'en Barreres, al nord de Vilanova i la Geltrú. Es troba ubicat sobre la variant Sitges-Cubelles de la carretera C-31, al costat de la carretera C-15 de Vilanova i la Geltrú a Vilafranca del Penedès. Els sòls ja estan urbanitzats, i als efectes urbanístics es tracta d'un sòl urbà consolidat.

L'objecte d'aquest estudi respon a la implantació d'un gran establiment comercial territorial singular, sota la marca "Bricomart", situat a la cantonada entre el carrer de l'Acer i el carrer del Cement.



L'establiment projectat, que es preveu destinar essencialment a la venda de materials de construcció i articles de sanejament, disposarà d'una superfície de venda de 8.976 m<sup>2</sup> repartits en:

- Sala de venda interior: 5.651 m<sup>2</sup>.
- Sala de venda exterior: 2.861 m<sup>2</sup>.
- SAS accés: 130 m<sup>2</sup>.
- Superfície caixes, rere caixes i atenció al client: 334 m<sup>2</sup>.

Complementàriament es destinaran 240,09 m<sup>2</sup> de sostre d'oficines.

Tenint en compte aquestes superfícies, es considera que és una Implantació Singular a efectes de l'estudi de mobilitat generada.

## 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 implantació de gairebé **9.000m<sup>2</sup> de superfície de venda**.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que l'establiment comercial suposarà un increment de la mobilitat actual en un total de **7.037 desplaçaments en dia tipus**.

L'estudi analitza diferents fonts per calcular la generació de desplaçaments d'un establiment comercial de productes per a la construcció. En concret es fixa en les ràtios que fixa el **Decret 344/2006** per a usos comercials (50 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre comercial), i en les ràtios recomanades en el **Document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials** (78viatges/100m<sup>2</sup> de sostre comercial en dia feiner) de la Direcció General de Comerç.

L'EAMG conclou que l'establiment Bricomart no s'ajusta a cap de les tipologies o categories d'establiments descrites en les fonts citades, i exposa que tenint en compte la mobilitat generada pels altres establiments Bricomart d'Espanya, les ràtios més ajustades a la mobilitat prevista per al magatzem Bricomart de Vilanova i la Geltrú són les de "**centre comercial/grans magatzems**", del Document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials.

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

Usos	Sostre (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	8.976	4.488	7.001
Oficines	240,09	36	36
<b>TOTAL</b>	-	<b>4.524</b>	<b>7.037</b>

L'EAMG aporta informació de l'evolució setmana dels clients en diferents establiments del grup. Tenint en compte les característiques de Vilanova i la Geltrú resulta recomanable utilitzar ràtios de mobilitat superiors en dissabte.

L'Estudi presenta el repartiment modal de la nova mobilitat, i indica que tenint en compte les característiques de l'establiment, la tipologia de venda i la situació del mateix la mobilitat generada comptarà amb un ús més intensiu del vehicle privat.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	2,0%	2,0%	96,0%
Viatges en hora punta (totals)	141	141	6.756

L'Estudi també inclou una proposta de distribució horària dels desplaçaments realitzada a partir de dades estadístiques dels clients de Bricomart.

L'horari d'oficines concentra les puntes d'entrada entre les 8 i les 9 del matí i la sortida entre les 18 i les 20 hores. Respecte a l'horari dels clients de l'activitat comercial (tenda), s'assignen corbes horàries adaptades a les peculiaritats de Bricomart, diferenciant el dia laborable de dissabte, amb puntes del 12 i 11%, respectivament. En concret s'esperen aflüències mantingudes al llarg del dia, amb puntes entre 10-12h del matí i entre 15-17h de la tarda.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta el repartiment modal proposat, si bé es considera necessari preveure mesures per incrementar la quota modal dels desplaçaments no motoritzats i en transport públic. Especialment aquells desplaçaments produïts pels treballadors i aquells visitants ocasionals que es desplacin a la botiga amb la intencionalitat de mirar producte sense recollir mercaderia.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi, l'EAMG fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés a la ciutat, com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi.

L'EAMG realitza una descripció de la xarxa d'accés al municipi i de la xarxa de proximitat al sector de la nova botiga Bricomart. I detalla els recorreguts que realitzaran els vehicles per accedir i sortir de l'àmbit d'estudi.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector.

L'EAMG aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit en un dia feiner tipus, les quals reflecteix en una aranya de trànsit. Aquesta informació es complementa amb comptatges manuals realitzats en diferents nodes de connexió d'accés al sector.

L'Estudi analitza la situació actual en referència a les intensitats de trànsit registrades a l'àmbit d'estudi i la xarxa viària d'accés, i conclou que la xarxa viària es troba en bones condicions de fluïdesa del trànsit rodant. Destaca que el trànsit és entre fluid i dens en els accessos i les rotondes que connecten les autopistes C-31 i C-15 i l'accés a Vilanova. En

aquests punts la velocitat es modera en alguns casos i apareixen cues en algun accés però sense afectar la correcta circulació de les autopistes.

## **5. Xarxa de transport públic**

Pel que fa a la **xarxa d'autobús urbà** de connexió amb l'àmbit (distància de 500 m fins al sector), es pot accedir amb 2 línies de bus urbà.

Les línies L1 i L2 circulen per l'av. de Vilafranca del Penedès que dona accés al P.I. Masia d'en Barreres on se situarà la tenda en estudi.

L'estudi incorpora informació gràfica de les línies esmentades, així com l'emplaçament de les parades existents. També detalla el recorregut de les línies, els horaris de funcionament i aporta dades de freqüències de pas.

L'equip de redacció del present informe ha detectat que no totes les expedicions de les línies 1 i 2 del bus urbà de Vilanova penetren al polígon Masia d'en Barreres. En aquest sentit es recomana incorporar el detall d'expedicions que circulen per dins del Polígon, tant els dies feiners com el cap de setmana.

L'estudi analitza els diferents itineraris a peu cap a les parades de transport públic, realitza una descripció de les condicions de l'itinerari i aporta un reportatge fotogràfic per a cadascun d'ells.

En relació a les parades més properes de l'av. Vilafranca i del carrer València amb Saragossa, l'estudi indica que l'accessibilitat de les voreres queda garantida, ja que tenen una amplada de pas superior a 0,90 m, existint trams amb amples de vorera superiors a 1,5 m, com al carrer del Cement.

La parada de bus situada a la cruïlla entre els carrers València i Saragossa, que dona servei a la línia L2, se situa a 490 m de l'establiment en estudi. En canvi la parada de l'avinguda Vilafranca, que dona servei a la L1 se situa a 520 m. Aquesta parada és la que ofereix el servei de retorn cap al nucli de Vilanova.

L'EAMG aporta informació sobre l'ocupació mitjana de les línies urbanes de Vilanova, i dades anuals de passatgers transportats, entre altra informació.

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

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a peu són bones. L'establiment projectat dista una distància de 400 metres des de la zona d'habitatges del barri de Tacó.

En aquest sentit, l'Estudi inclou una anàlisi de detall de les condicions d'accessibilitat dels carrers de l'entorn de l'àmbit d'estudi, així com de tots els accessos des del barri de Tacó i des de les parades de transport públic.

L'EAMG indica que la zona està urbanitzada (vialitat) però manca treball de manteniment a les voreres dels carrers del Polígon. Es tracta d'una zona amb parcel·les descuidades, en mal estat.

Quant a la mobilitat amb bicicleta, l'EAMG indica que la connexió en bicicleta des del nucli urbà queda garantida, mitjançant els carrils bici existents a les Rambles de Pep Ventura i dels Països Catalans.

Tant pel nord (Coll d'en Ferran) com pel sud (av. Vilafranca) es pot arribar en bicicleta utilitzant carrils-bici, fins als voltants de la tenda. Els darrers metres, però, cal fer-los per la calçada o la vorera.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes.

Tanmateix, fóra recomanable d'aportar informació referent a la proposta de xarxa de mobilitat en bicicleta definida pel PMU del municipi, on es preveu la connexió de l'àmbit amb la xarxa ciclable municipal a través de carrils reservats per a la bicicleta i vies clicables.

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

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

Pel que fa a l'impacte dels desplaçaments generats en vehicle privat, l'Estudi estima un increment de turismes en hora punta (18-19h) associat a la nova implantació comercial en estudi:

- En divendres: 115 d'entrada i 130 de sortida.
- En dissabte: 144 d'entrada i 129 de sortida.

Aquestes xifres són el resultat d'aplicar el factor d'ocupació dels vehicles, als viatges generats en vehicle privat.

L'EAMG aplica un repartiment territorial al trànsit generat i analitza els nivells de servei a la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi. Per fer-ho utilitza el trànsit de la situació actual i els desplaçaments previstos per la nova implantació. En una anàlisi de futur afegeix el trànsit generat en un horitzó de 10 anys.

L'aplicació d'aquest model sobre la xarxa viària indica que els canvis més substancials entre les intensitats actuals i futures les trobem als carrers de l'entorn immediat de la nova tenda, carrers de la Ceràmica i del Cement. També s'observen canvis substancials a l'avinguda Vilafranca del Penedès, que està previst que reculli fins a un 62% de la mobilitat generada a l'entrada i un 50% de la sortida en alguns trams. A la resta de vies el canvi és poc rellevant.

L'estudi amplia la informació calculant els nivells de servei de forma més acurada a les 4 rotondes i als seus accessos. En el cas de la rotonda (sud) de connexió entre les autopistes C-15 i C-31, que en l'estat actual presenta cues en algunes hores punta de l'any, no es produeixen canvis qualitius entre la situació actual i la futura. En el cas de l'accés B, tant el carril d'accés com l'interior de la rotonda, arriben gairebé al 90% de la seva capacitat.

En canvi, l'EAMG destaca que la rotonda d'accés a Vilanova per la ronda d'Europa, seria un dels nodes més utilitzats per la mobilitat generada per la tenda en estudi. La majoria de nivells de servei es mantindrien a l'estat actual excepte el ramal A que passaria d'un nivell C (entre fluid i dens) a un nivell D (molt dens).

Pel que fa a la mobilitat futura en un horitzó de 10 anys, el resultat indica que els canvis més substancials es produeixen a les rotondes 1 i 2 i als accessos a la C-31 on es passa de nivells de servei entre fluids i densos a molt densos (de C a D). En el cas de les 4 rotondes analitzades, en destaquen especialment 2:



- En el cas de la rotonda (sud) de connexió entre les autovies C-15 i C-31, que en l'estat actual es troba al 75% de la seva capacitat en alguns casos, agreujaria la situació en major mesura. El ramal de sortida de la C-31 passaria a un nivell de servei F i de gairebé màxima saturació al carril intern. Aquest ramal disposa de poca capacitat i un petit increment de trànsit provoca nivells de saturació. De la mateixa manera, però, una petita millora (ampliació de l'espai anular, millora de la visibilitat, reducció de la velocitat dels vehicles que circulen per la rotonda...) pot millorar clarament el nivell de servei.
- La rotonda d'accés a Vilanova per la ronda d'Europa, seria un dels nodes més utilitzats per la mobilitat generada per la tenda en estudi. L'índex de saturació augmenta per sobre del 20% en tots els ramals d'accés i al voltant del 15% a l'anell interior. En l'accés de la Ronda d'Europa el nivell de servei passaria de C a D i en els carrils interiors de D a E, amb risc de saturació. També augmenta el nivell de servei C a D al carril interior de l'accés a la rambla dels Països Catalans.

L'EAMG posa en relleu que els increments calculats, però, no tenen en compte l'aplicació de les diferents mesures que puguin derivar del Pla de Mobilitat Sostenible de Vilanova. I afegeix que si s'aconsegueixen complir aquests objectius, conjuntament amb els d'altres plans supramunicipals o sectorials, s'obtindrà una reducció en la mobilitat en vehicle privat de gairebé el 9%.

En relació al transport públic i els mitjans no motoritzats, l'estudi indica que el percentatge de desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic es preveu reduït, donades les característiques particulars de l'establiment, sumant el 4% dels desplaçaments totals, tant en dia feiner com en dissabte.

Tanmateix, tot i el baix percentatge d'usuaris que accediran a modes no motoritzats i en transport públic, representen un nombre significatiu de persones ateses les magnituds de l'establiment projectat:

- Divendres: 77 desplaçaments a peu, 39 en bicicleta i 135 en autobús.
- Dissabte: 76 desplaçaments a peu, 38 en bicicleta i 133 en autobús.

Tot i aquest increment de passatgers, el baix nivell d'ocupació de la línia no fa preveure problemes de capacitat en els vehicles, sempre que aquest s'adaptin a les necessitats horàries de treballadors i visitants de l'establiment comercial.

En aquest sentit, l'equip redactor del present informe ha detectat que la parada de bus que ofereix el servei de retorn cap al nucli de Vilanova se situa a uns 500 metres, i per tant, molt per damunt del què estableix el Document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials.

## **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.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes**, l'Estudi proposa la previsió d'una dotació de 93 places d'aparcament. Aquesta dotació surt de l'aplicació de la ràtio del Decret 344/2006, si bé en preveu una aplicació per fases i segons la demanda.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a vehicles motoritzats**, l'EAMG fa referència al Decret 378/2006 d'establiments comercials, i realitza una proposta a partir d'aquesta dotació. En aquest sentit, l'Estudi indica que la dotació mínima de places d'aparcament que resulta exigible al Projecte és de 270 places.

Per altra banda, l'EAMG calcula la demanda d'aparcament en el moment de màxima afluència d'un divendres i d'un dissabte, i determina que l'escenari de major demanda coincideix amb un divendres. Considerant un escenari optimista i pessimista, la màxima ocupació serà de 219 i 254 places respectivament. Aquest volum de cotxes aparcats és inferior a l'oferta de l'aparcament de 270 places prevista.

L'equip redactor del present informe considera que **cal ajustar l'oferta de places d'aparcament a la demanda prevista**. Aquesta mesura va encaminada a evitar l'excés d'espai per al vehicle privat i a equilibrar les condicions amb altres modes de transport més sostenibles.

L'estudi també fa referència a la normativa que estableix la necessitat de reservar places per a PMR. En aquest sentit l'Estudi proposa la reserva de 9 places per a PMR, acomplint amb la normativa vigent.

En relació a la previsió de punts de recàrrega elèctrica per a vehicles, l'estudi contempla la dotació que estableix el Reial Decret 1053/2014, i en fa una previsió de 6 places.

En relació a la dotació d'aparcament per a motocicletes, es fa una previsió de 15 d'aparcament per a motocicletes.

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

Usos	Total aparcaments bicicleta (Decret 344/2006)	Total aparcaments turismes (Decret 378/2006)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments turismes EAMG	Total aparcaments motocicletes EAMG
Comercial	90	270	90	270	15
Oficines	2	0	3	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>93</b>	<b>270</b>	<b>93</b>	<b>270</b>	<b>15</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.
- 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.

Pel que fa a la reserva de zones de càrrega i descàrrega de mercaderies, l'establiment necessita 3 molls o espais mínims de 3 x 8 metres de càrrega integrats en la instal·lació o situats en terrenys edificables del mateix solar.

Pel que fa a la d'espai destinat a magatzem, l'Estudi indica que es destinaran 1.005,41 m<sup>2</sup> a magatzem, que representen el 10,7% de la sala de vendes, amb el que es compleix amb el requisit del Decret 344/2006.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

La proposta envers el transport públic que realitza Bricomart és la de disposar a la pàgina web la informació sobre l'accés en transport públic a l'establiment.

Des de l'ATM es recorda que el *Document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials*, aconsella que la parada de transport públic no estigui a una distància superior a 200 metres de l'entrada principal per a vianants de l'establiment comercial, situació que no es produeix a l'actualitat.

És per això que es proposa que per tal de **millorar la cobertura territorial** a l'establiment, tot i que l'avinguda Vilafranca es troba a una distància lleugerament superior a la recomanada per l'anterior document al que es fa esment; aquest eix viari **(avda. Vilafranca) per on ja circulen serveis de transport públic urbà pugui esdevenir l'eix vertebrador del transport públic urbà a la zona** i que s'hi estableixi un punt de parada per donar servei a l'establiment comercial.

Aquests **nous punts de parada de transport col·lectiu hauran de disposar d'unes mínimes condicions** d'informació, confort i accessibilitat. Aquestes condicions s'han d'adaptar a la tipologia de parades previstes per l'ens planificador corresponent del servei.

A nivell de cobertura horària, caldrà assegurar que **la línia de transport urbà cobreix les franges horàries en les que clients i treballadors accediran i abandonaran el centre.**

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària.

Segons el que es desprèn del capítol d'incidència de la mobilitat a la xarxa viària, seran necessàries millores en la xarxa de mobilitat del vehicle privat per evitar pitjors nivells de servei de les rotondes analitzades. En aquest sentit, l'EAMG estima que a la rotonda (sud) de connexió entre les autopistes C-15 i C-31, el ramal de sortida de la C-31 passaria a un nivell de servei F.

L'EAMG indica algunes mesures que podrien millorar el nivell de servei: ampliació de l'espai anular, millora de la visibilitat, reducció de la velocitat dels vehicles que circulen per la rotonda. Però no en calcula el cost de la seva implantació ni en preveu la seva participació.



Des de l'ATM es recorda que **qualsevol actuació a la xarxa viària ha d'estar consensuada el titular de la via i disposar-ne l'informe favorable.**

Per aquest motiu **es considera necessari que el promotor consensuï amb el titular de la via la implantació i participació d'aquestes o altres millores que permetin millorar el nivell de servei de la xarxa viària.**

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

A nivell d'accessibilitat interna, l'EAMG indica que disposarà un itinerari segregat per a vianants que comuniqui l'entrada a la parcel·la amb la porta d'entrada a l'establiment a través de l'aparcament.

En relació a la xarxa per a bicicletes, tenint en compte la previsió del PMUs de Vilanova i la Geltrú de construir un carril bici que discorri per l'avinguda Vilafranca i per la rambla de la Torre de l'Onclet, **es considera necessari que l'establiment comercial garanteixi (carril bici, elements de pacificació..) i promoció la connexió entre l'avinguda Vilafranca i l'establiment comercial, com per exemple a través del carrer del Cement.**

### **11. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora unes mínimes dades de mobilitat per gènere extretes de l'enquesta EMQ 2006.

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

Tot i que Vilanova i la Geltrú no es troba inclosa dins la Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, l'Estudi incorpora el càlcul de les emissions atmosfèriques derivades del sector per tal de donar resposta a la disposició addicional sisena del Decret - Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació d'equipaments comercials.

L'EAMG indica que la nova mobilitat provocarà un consum de 2.673 tones de gasos d'efecte hivernacle/any. La generació de contaminants s'estima en 9,93 tones de NOx/any, 2,47 tones de PM<sub>10</sub>/any.

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

L'Estudi contempla el cost de la implantació de les places d'aparcament per a bicicletes, els punts de càrrega per a vehicles elèctrics i el cost d'incorporar informació al web de Bricomart.

**Es recorda des de l'ATM que cal incorporar el cost de totes les mesures necessàries per millorar les xarxes de mobilitat de l'àmbit d'estudi i garantir una mobilitat sostenible i segura.**

## 14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Implantació singular d'un gran establiment comercial de materials de construcció "Bricomart", a Vilanova i la Geltrú, 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 ajustar l'oferta màxima de places d'aparcament a la demanda prevista en l'estudi.
- Cal que el promotor garanteixi la cobertura territorial i horària en transport públic pels treballadors i clients del seu centre.
- Cal disposar de l'informe favorable del titular de la infraestructura viària (C-15 i C-31).
- Cal que el promotor consensui amb el titular de la via la implantació i participació de millores que permetin millorar el nivell de servei en la xarxa viària.
- Cal que l'establiment comercial garanteixi i promoció la connexió en bicicleta entre l'avinguda Vilafranca i l'establiment comercial.
- Cal incorporar el cost de les mesures necessàries per millorar totes les xarxes de mobilitat de l'àmbit d'estudi.

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, 3 de setembre de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic