

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la implantació d'una Estació de Servei a la Via Augusta de Sant Cugat del Vallès

Municipi de Sant Cugat del Vallès
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Gesdip, S.A
Redactor de l'EAMG: Iqremap

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 per la implantació d'una estació de servei a la Via Augusta de Sant Cugat del Vallès.

1. Antecedents

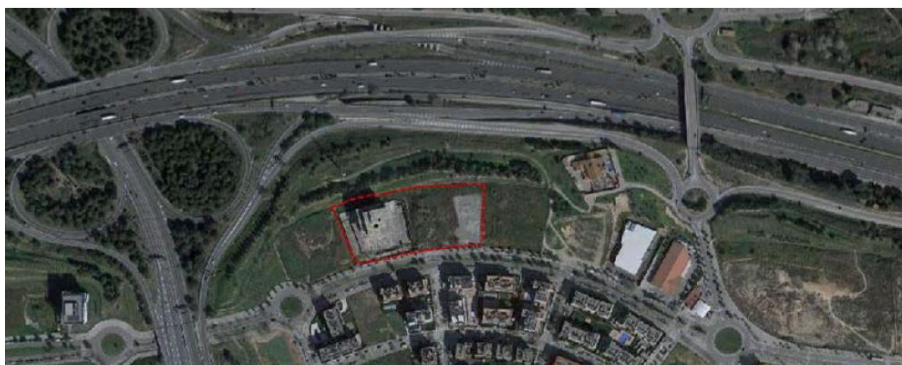
Aquest Pla Especial urbanístic té per objectiu la implantació d'una estació de servei al Terme Municipal de Sant Cugat del Vallès. Dins de l'àmbit també es contempla la implantació d'un centre comercial (Bonpreu), el qual va tramitar el corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada en la fase de projecte (expedient G65/2016), i un edifici d'oficines.

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.

L'estació de servei, des del punt de vista de la mobilitat generada, es troba sota la influència d'un edifici comercial i un edifici d'oficines, dins de la mateixa parcel·la. L'àmbit del planejament se situa en una parcel·la de l'avinguda Via Augusta al marge nord, a tocar del traçat de la B-30 i de la C-16 i la connexió entre aquestes vies juntament amb l'AP-7. A pocs metres hi ha una sortida de la B-30 a Sant Cugat cap a l'avinguda de la Clota que dona accés a la Via Augusta on es troba l'àmbit del Pla.

L'àmbit del Pla abasta una superfície de 12.560 m² de sòl dels quals 4.113,22 m² corresponen a superfície comercial i 4.088 m² a superfície d'oficines.



3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat exposa que la mobilitat generada per la nova estació de servei estarà molt relacionada amb l'establiment comercial i les oficines que s'inclouen en el mateix pla especial. Per aquest motiu l'EAMG calcula les mobilitats que es generaran derivades dels 3 usos definits.

L'EAMG calcula el nombre de desplaçaments que es generaran com a conseqüència del nou establiment comercial i les oficines, que serà de 2.023 i 613 respectivament. Per realitzar aquest càlcul utilitza les ràtios establertes pel decret 344/2016.

Per altra banda, realitza el càlcul de viatges generats per l'estació de servei, mitjançant 2 supòsits:

Supòsit de capacitat màxima:

La benzinera comptarà amb 3 sortidors dobles que permetran el proveïment de carburant de 6 vehicles alhora. La benzinera funcionarà de manera telemàtica les 24 h del dia, durant les quals tindrà una capacitat màxima de 4 minuts per vehicle, resultant una capacitat màxima de 2.160 vehicles/dia.

MÀXIM NOMBRE DE VIATGES GENERATS

Ús	Sortidors	Temps per vehicle (min.)	Horari (h)	Vehicles per hora	Vehicles per dia
Benzinera	6	4	24	90	2.160

Supòsit realista:

Segons dades d'una mostra de benzineres properes a l'àmbit, s'extreuen resultats d'afluència a l'espai, concretament, agafant de referència els valors màxims d'una "benzinera tipus de la zona" l'afluència real s'estima en **720 vehicles diaris**, que corresponen a 30 vehicles/hora.

NOMBRE DE VIATGES GENERATS

Ús	Sortidors	Temps per vehicle (min.)	Màx. de vehicles alhora	Horari (h)	Mitjana vehicles hora punta	Vehicles per dia
Benzinera tipus	6	4	4	24	30	720

L'estudi indica que la mobilitat generada per la benzinera serà de **720 vehicles/dia**, però utilitza el nombre màxim de vehicles diaris que poden proveir-se de carburant al llarg del dia (aproximadament 2.100 vehicles) per realitzar altres estimacions com la distribució modal i temporal de l'aflluència de vehicles.

L'equip redactor del present informe ha tingut accés a l'Estudi de la mobilitat generada de la implantació de l'establiment comercial Bonpreu ubicat dins de l'àmbit del present pla especial. En aquell EAMG es calculava que la generació de desplaçaments del futur establiment comercial seria de 3.772 desplaçaments els divendres (màxim dels dies feiners) i de 5.658 desplaçaments en dissabte, un valor superior al calculat per l'estudi del present pla especial. Per al càlcul de la mobilitat generada referent a la superfície comercial, l'estudi utilitzava les ràtios establertes per a Hipermercats en el document "Indicadors de mobilitat als grans establiments comercials. L'equip redactor del present informe recomana d'utilitzar els mateixos valors de generació de desplaçaments en el present EAMG, tenint en compte que es tracta d'un expedient tramitat amb anterioritat i que s'integra sense variacions en el propi pla especial.

Pel que fa a l'ús d'oficines, el Pla Especial urbanístic indica que no està obligat a redactar un estudi de la mobilitat generada pel fet de no superar els 10.000 m² de sostre.

L'equip redactor del present informe destaca que l'obligació de realitzar un estudi de la mobilitat generada ve donada pel punt 3.1 de l'article 3, que estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments de:

c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

En aquest sentit, **en l'EAMG cal incorporar l'avaluació de la mobilitat generada per tots els usos inclosos en el pla especial urbanístic**, és a dir l'estació de servei, les oficines i l'establiment comercial.

De manera resumida, la taula següent mostra la mobilitat generada al centre comercial, oficines i a la benzinera, segons les ràtios que indica el Decret i les dades de mostra d'altres benzineres:

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats Establiment comercial i oficines (Decret i EAMG Benzinera)	Viatges generats Bonpreu dissabte (EAMG Bonpreu)
Comercial	4.046	2.023	5.658
Oficines	4.088	613	
Benzinera		720	
TOTAL		3.356	5.658

Des de l'equip redactor del present informe es detecta que els càlculs realitzats no tenen en compte els desplaçaments del personal treballador de l'estació de servei.

L'estudi proposa una distribució temporal de la mobilitat al centre comercial i a la benzinera, basat en el patró de mobilitat del municipi de Sant Cugat del Vallès (enquesta mobilitat RMB 2006). L'EAMG destaca que els clients que accedeixin en vehicle privat

seran els susceptibles d'utilitzar les instal·lacions de la benzinera. L'estudi presenta una hipòtesi de repartiment modal per tipus de vehicle del municipi de Sant Cugat i també un repartiment temporal de la mobilitat, aquest repartiment l'aplica sobre el nombre de desplaçaments generats per l'establiment comercial i les oficines, donat que serà el principal usuari de la benzinera.

Taula resum del repartiment modal cap a l'establiment comercial

Establiment comercial (principal client de la benzinera)			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	30,7%	7,9%	61,4%
Viatges / dia divendres	798	205	1.596

L'equip redactor del present informe detecta un error de càlcul en el resultat del repartiment modal, i recomana revisar els càlculs realitzats en el repartiment modal dels visitants al centre comercial.

La distribució temporal aplicada mostra com el nombre d'usuaris es manté de manera estable entre les 10h i les 20h sense decaure a les hores del centre del dia. L'EAMG també posa en relleu que les hores de més afluència a una benzinera estàndard són de 6h a 9h i per tant, se situen fora de l'horari comercial.

L'Estudi unifica els patrons d'afluència d'usuaris entre el centre comercial i la benzinera, i exposa que un 20% dels usuaris de la benzinera provindran dels usuaris de la superfície comercial que es desplacen en vehicle privat, mentre que el 80% restant, es calcula que seran usuaris que són atrets per la pròpia benzinera.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la xarxa viària bàsica entorn l'àmbit d'estudi i els principals itineraris d'accés i sortida al sector.

En relació a la xarxa bàsica de l'entorn destaca les vies AP-7, B-30 i C-16, de les que s'aporta dades de la intensitat mitjana diària de vehicles, però no s'incorpora informació del nivell de servei.

A escala local cita l'avinguda de la Via Augusta discorre en paral·lel al traçat de l'AP-7 des de la plaça dels Carreters a l'avinguda de les Roquetes amb doble carril en els dos sentits i carril bici a la vorera del marge sud. També cita els vials de proximitat que permetran l'accés a l'av. Via Augusta, i les dues avingudes que permetran la connexió amb el centre de Sant Cugat i amb l'estació de Volpelleres.

L'Estudi presenta les principals actuacions de planejament territorial projectades a la zona, en concret la continuació del vial interpolar entre Sant Cugat i Sabadell, incorporant una imatge amb les vies actuals i projectades.

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

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG indica que l'àmbit d'estudi disposa d'una bona cobertura de transport públic degut al servei de bus urbà que connecta amb les estacions de FGC i Renfe de Sant Cugat.

L'Estudi descriu l'oferta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i l'oferta d'autobusos interurbans, que tot i quedar fora de cobertura en els desplaçaments a peu, un dels recorreguts de la línia urbana de bus permet accedir-hi.

Pel que fa a l'autobús urbà, les línies L7B i L9 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 L7B, 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. La parada de la L9 es troba a l'avinguda de Can Bellet.

Per a cada una d'aquestes línies s'indica l'horari de funcionament i l'interval de pas, i s'adjunta una imatge del recorregut de la línia 7 i les seves parades.

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 èmfasi a les dades concretes de les parades que donen cobertura al pla especial**. Així si bé la L7 té una freqüència de pas de 30', en el cas de la parada que donarà cobertura a l'estació de servei (línia L7B) la freqüència de pas és de 60' i 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 bones. L'accés principal a peu a l'àmbit és des de la Via Augusta, que disposa de voreres en els dos marges de la via, amb una amplada superior als 1,5 metres.

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 bici sobre vorera, segregats del trànsit motoritzat. Concretament, l'EAMG indica que hi ha dos itineraris ciclables que condueixen a l'àmbit del planejament:

- Primer: l'accés des del centre del nucli urbà es realitzarà a través del carril bici que hi ha al llarg de l'avinguda de la Clota i que continua per l'avinguda de la Via Augusta.
- Segon: l'accés que connecta l'avinguda de Pere Calders amb l'avinguda de la Via Augusta, i que finalment comunica amb la zona del Centre Comercial Sant Cugat.

L'EAMG adjunta imatge amb la xarxa actual de vies ciclistes del municipi.

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 la xarxa viària, l'Estudi indica que la mobilitat generada únicament per la benzinera (720 viatges/dia), no representa un increment significatiu de la mobilitat generada per la superfície comercial.

Des de l'equip redactor del present informe recorda que **cal avaluar també la incidència de la mobilitat generada per la resta d'usos del pla especial (oficines i comercial).**

En relació amb el **vehicle privat**, l'estudi indica que segons els patrons de mobilitat, la benzinera té una afluència elevada entre les 6h i les 9h del matí per tant, aquest impacte de la gasolinera a la mobilitat de l'entorn queda repartit en un període de temps extens, afavorint que el flux de vehicles no es concentri en períodes molt curts de temps. El nombre de viatges en vehicle privat que genera la gasolinera és de 720 vehicles diaris de dilluns a divendres. Quant a l'afluència els dissabtes, l'afluència disminueix fins als 532 vehicles. Aquest descens és provocat per una afluència a les hores de 4h a 7h del matí molt inferior a la resta de dies de la setmana.

L'estudi conclou que és previsible que l'impacte sobre la xarxa viària de l'entorn no sigui apreciable. D'una banda, els vehicles que accedeixin des de fora de Sant Cugat, ho faran a través de la B-30, amb la qual cosa, l'accés és directe, sense necessitat de travessar el nucli urbà, per la proximitat amb l'accés a l'autovia. A més a més, l'impacte sobre la B-30 serà mínim, ja que l'increment de circulació degut a l'equipament comercial respecte al volum de circulació actual serà inapreciable. D'altra banda, els viatges que tinguin lloc a l'interior del nucli urbà de Sant Cugat del Vallès com a conseqüència de desplaçaments des de i cap a les instal·lacions de la benzinera, no implicaran un augment de circulació, ja que no es tractarà de vehicles procedents d'altres poblacions. La via on es troba localitzada la benzinera (Via Augusta) compta amb la suficient capacitat d'absorció (dos carrils per sentit) per garantir la mobilitat de l'espai.

Cal analitzar més detalladament la capacitat d'absorció de la xarxa viària, per poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre la xarxa viària. En concret, **es troba a faltar una anàlisi de la capacitat de la rotonda d'accés a l'AP-7 a l'avinguda de la Clota 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.**

En relació amb el **transport públic**, l'EAMG exposa que al tractar-se d'una benzinera es preveu que la majoria dels desplaçaments s'efectuïn amb vehicle motoritzat privat, i per tant, l'afectació sobre el transport públic serà inexistent. L'afectació sobre el sistema de transport públic col·lectiu serà més significativa pels usuaris que es dirigeixin a la superfície comercial, que veurà incrementat el seu nombre de viatgers. Existeix una parada de bus just davant d'on es preveu la construcció de les instal·lacions de la benzinera.

L'equip redactor del present informe **considera necessari aportar informació sobre el nombre i horari previst dels treballadors de la benzinera i de les oficines, per tal d'assegurar que l'oferta de transport públic serà suficient. També es considera necessari contrastar la nova demanda de desplaçaments en transport públic amb les dades d'ocupació de les línies de bus urbà que donen servei a la zona, per tal de poder valorar la incidència sobre la xarxa de transport públic.**

En relació als vianants i a les bicicletes, l'estudi indica que la instal·lació de la benzinera no suposa un impacte sobre el sistema de vianants i bicicletes. El carril bici que discorre per l'avinguda Via Augusta es troba a la vorera sud, contrària a l'àmbit.

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.

En referència a l'aparcament de vehicles, l'EAMG aclareix que l'àmbit del Pla Especial té com a objecte la instal·lació d'una benzina dins les instal·lacions d'una superfície comercial, i per tant, pel que fa a l'aparcament, aquest element ve garantit per part de les instal·lacions del centre comercial que garanteixen tots els requeriments legals.

L'estudi incorpora informació de les places d'aparcament de cada tipologia que acompanyaran l'establiment comercial, aquesta informació es presenta a la taula a continuació:

REQUERIMENTS APARCAMENT

Vehicles	Ús	Sup. útil	Normativa Cugat	St.	Decret 344/2006 ¹	PGM (Art 298)	Real Decreto 153/2014 ²	Executades
Cotxes	Sala de vendes	4046,05	12/100m ² /st	486	-	1/80m ² st	51	492 Compleix
	Oficines	4088,91	1/60m ² /su	69	-	1/100m ² st	41	86 Compleix
Bicicletes	Total sostre	10491	1/100m ² /st	105	1/100m ² /st	105		115 Compleix
Motocicletes	Total sostre	10491	1/100m ² /st	105				115 Compleix
Cotxes elèctrics							1/40 places vehicles	14 14 Compleix

L'equip redactor del present informe ha comprovat que en l'EAMG corresponent a l'establiment d'un hipermercat Bonpreu no es contempla la reserva de places d'aparcament per a bicicletes que s'indica a la taula anterior.

Seguint el que indica el Decret 344/2006 de la mobilitat generada, cal determinar les reserves d'aparcament per a bicicletes per cada ús proposat pel planejament. En tot **cal preveure la reserva d'aparcament per a bicicletes per als diferents usos del pla especial d'acord amb les ràtios del Decret 344.**

L'estudi assenyala que dins de l'àmbit de la gasolinera s'habiliten fins a 14 punts de recàrrega de vehicles elèctrics seguint la normativa que estableix el Reial Decret 153/2014.

L'equip redactor del present informe ha tingut accés a l'informe generat per l'ATM de la implantació del nou establiment comercial Bonpreu, i constata que l'EAMG del nou establiment, preveu una reserva de 14 places d'aparcament amb càrrega per a vehicles elèctrics, dels quals se n'instal·laran 2 de forma immediata i la resta es deixaran enllestides les escomeses.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

- En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics cal contemplar les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

- a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

A l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de càrrega i descàrrega, en les activitats comercials i d'oficines.

L'Estudi no contempla la reserva d'espai per a operacions de càrrega i descàrrega relacionades amb l'ús de les oficines. Per altra banda, també es recorda que cal complir amb el què estableix l'article 6 del Decret 344 en relació a la superfície de magatzem i a la disposició de molls de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera necessari **incorporar les determinacions del Decret 344/2006 en relació a la superfície de magatzem, disposició de molls de càrrega i descàrrega (C/D) i reserves de places de C/D a la via pública.**

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi indica que el nivell de servei no es veurà modificat per la mobilitat generada per la implantació de l'estació de servei, i per tant, no seran necessàries mesures per a la gestió sostenible de la mobilitat per la xarxa viària.

L'EAMG proposa algunes mesures per tal d'evitar l'acumulació de vehicles a la benzinera:

- L'accés de la benzinera i de l'aparcament del centre comercial se segreguen per aconseguir una millor fluïdesa actuant independentment. Es prioritza l'itinerari més llarg possible en els accessos per aconseguir que es puguin acumular dins les instal·lacions els suficients vehicles evitant l'ocupació de l'espai públic per part de vehicles que hi pretenguin accedir.
- La zona de repostatge de carburant on es troben els sis sortidors de les instal·lacions de la benzinera es troba a una distància d'uns 25 m aproximadament del vial. Aquesta distància permet una espera de 14 vehicles a part dels 6 vehicles que ocupen els 6 sortidors. Per tant, les instal·lacions de la benzinera permeten una acumulació de 20 vehicles com a màxim sense acumulació de vehicles a la Via Augusta.

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.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG indica que el volum de desplaçaments a peu i en bicicleta que es generaran derivats de la nova estació de servei, no justifiquen cap actuació sobre la xarxa viària.

L'estudi considera que la xarxa viària existent és adequada per absorbir sense dificultats els viatges diaris que generarà el nou planejament, mitjançant els del nucli urbà com al llarg de les vies ciclables i itineraris de bicicletes disponibles que existeixen en l'avinguda on es troba l'àmbit.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari analitzar si resulten necessàries mesures correctores a les diferents xarxes de mobilitat un cop es valori de nou la mobilitat generada tenint en compte tots els usos del pla especial**. Per altra banda, **també cal incorporar o donar resposta a les condicions que varen fixar en l'informe corresponent a la implantació singular ubicada dins de l'àmbit del pla especial**.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora un apartat específic de consideracions de gènere, on es fa una 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.

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.

Es desglossen les emissions de NO_x i de PM₁₀ generades per l'activitat, obtenint pel primer contaminant, 1,67 t/any, i pel segon, 0,06 t/any i 0,28 t/any respectivament. En tot cas caldrà revisar aquests càlculs una vegada es torni a recalculer la mobilitat generada del pla especial.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no incorpora cap proposta de finançament.

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la implantació d'una estació de servei a la Via Augusta de Sant Cugat del Vallès, no 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 **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- L'estudi ha d'incorporar l'avaluació de la mobilitat generada per tots els usos inclosos en el pla especial urbanístic, és a dir l'estació de servei, les oficines i l'establiment comercial.
- Cal actualitzar les dades referents a l'horari de servei i d'interval de pas de les línies d'autobús urbà analitzades, fent especial èmfasi a les dades concretes de les parades que donen cobertura al pla especial.
- Cal avaluar la incidència de la mobilitat generada tenint en compte la mobilitat del conjunt d'usos del pla especial (estació de servei, oficines i ús comercial).
- Cal necessari contrastar la nova demanda de desplaçaments en transport públic amb les dades d'ocupació de les línies de bus urbà que donen servei a la zona, per tal de poder valorar la incidència sobre la xarxa de transport públic.
- Cal analitzar la capacitat d'absorció de la xarxa viària, per poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre la xarxa viària. En concret cal analitzar la capacitat de la rotonda d'accés a l'AP-7 a l'avinguda de la Clota 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.
- Cal preveure la reserva d'aparcament per a bicicletes per als diferents usos del pla especial d'acord amb les ràtios del Decret 344.
- Cal incorporar les determinacions del Decret 344/2006 en relació a la superfície de magatzem, disposició de molls de càrrega i descàrrega (C/D) i reserves de places de C/D a la via pública. Cal incorporar les reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Cal analitzar si resulten necessàries mesures correctores a les diferents xarxes de mobilitat un cop es valori de nou la mobilitat generada tenint en compte tots els usos del pla especial. Per altra banda, també cal incorporar o donar resposta a les condicions que varen fixar en l'informe corresponent a la implantació singular ubicada dins de l'àmbit del pla especial.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 27 de juny de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic