

## **Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana del sector PMU 1. Viladecans**

**Municipi de Viladecans**

**Comarca: Baix Llobregat**

**Promotor: VIMED (empresa municipal)**

**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 pel *Pla de Millora Urbana del sector PMU 1. Viladecans*.

### **1. Antecedents**

El polígon industrial Centre presenta una superfície total de 41,6 hectàrees i està situat al Sud del nucli urbà de Viladecans, comprèn aproximadament l'àrea situada dintre del trapezi limitat per l'avinguda de la Generalitat (antiga C- 245), la carretera de la Vila, la via de ferrocarril i el carrer Agricultura, inclòs alguns sòls situats a la cantonada sud de la cruïlla entre Agricultura i avinguda de la Generalitat i està format bàsicament per naus d'indústria en desús.

En data a desembre de 2015, l'Ajuntament va tramitar la modificació puntual del PGM en aquest àmbit, del qual va obtenir informe favorable per part de l'ATM si bé s'establien algunes condicions relatives al seu desenvolupament.

El juny de 2017, l'Ajuntament va tramitar una nova modificació que ajustava i desenvolupava aquest àmbit per mitjà de 3 plans de millora urbana. Aquest expedient també va tenir informe favorable per part de l'ATM si bé s'establien algunes condicions relatives al seu desenvolupament.

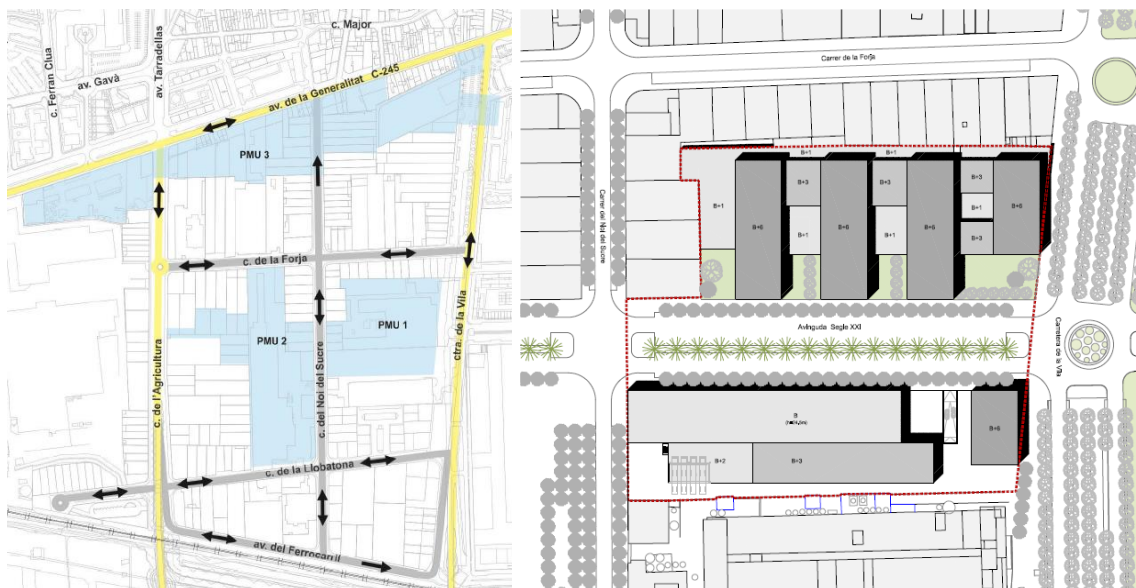
Finalment, aquest juny de 2021, l'ATM ha rebut l'estudi de mobilitat generada que desenvolupa i tramita el PMU 1 d'aquest sector.

Els objectius generals de tot el polígon industrial Centre són:

- Revitalitzar aquesta àrea, atesa la seva situació geogràfica de centralitat en el terme municipal i de proximitat al nucli urbà, i transformar-lo en un espai urbà d'activitat econòmica amb alta connectivitat física i digital i dotat de serveis de valor afegit.
- Millorar la integració del polígon a la xarxa viària de la ciutat i millorar de forma directa la mobilitat interna del polígon i, indirectament, la mobilitat de la ciutat.
- Augmentar i millorar els espais públics del polígon, mitjançant la prolongació de l'avinguda Segle XXI i la creació del nou traçat de l'avinguda de la Generalitat i la creació de nous espais públics destinats a zones verdes i equipaments.
- Ampliar els usos actuals, destinats als usos industrials tradicionals, admetent usos d'habitatge, terciaris i comercials en l'àrea més propera al centre urbà residencial, i redefinir els usos admesos al sector, amb l'objectiu de crear una mixtura de diferents activitats econòmiques que s'adeqüin a les noves accions.
- Incorporar criteris de sostenibilitat en el desenvolupament del sector.

Per la seva banda, el PMU 1 té com a objectius específics:

- L'obertura i prolongació de l'avinguda Segle XXI en el tram comprès dins els seus límits.
- Completar la carretera de la Vila amb la creació d'espais lliures confrontants amb aquest eix viari.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla de Millora Urbana del sector PMU 1. Viladecans*, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposarà el perllongament de l'avinguda del Segle XXI pel mig del polígon, millorant la xarxa bàsica i implícitament la mobilitat de tota la ciutat. El seu desenvolupament suposarà el desenvolupament de:

- 5.634 m<sup>2</sup> de sostre d'ús hotel·ler
- 11.756 m<sup>2</sup> de sostre d'ús industrial
- 35.153 m<sup>2</sup> de sostre d'oficines
- 3.793 m<sup>2</sup> de sostre d'ús comercial
- 1.779 m<sup>2</sup> de sòl de zona verda

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

L'Estudi de mobilitat generada pel PMU 1 estima que el desenvolupament de la present modificació generarà un total de **9.579 desplaçaments en un dia laborable i 2.549 en dissabte**.

L'Estudi aplica les ràtios establertes pel Decret 344/2006 per a tots els usos, excepte en el cas de l'industrial que utilitzar la mateixa ràtio que el d'oficines. També es fa una estimació dels usos més probables segons les diferents plantes dels edificis previstos al sector.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		5.634,00		563	563
Comercial		3.793,00		1.897	1.896
Oficines		35.153,00		5.273	5.273
Industrial		11.756,00		588	1.758
Zona verda	1.779,00			89	89
<b>TOTAL</b>		56.336,00		8.410	9.579

L'Estudi fa una assignació del percentatge de desplaçaments interns i externs per a cadascun dels usos. En dia laborable el 57% dels desplaçaments seran interns i el 43% restant externs. També aplica una distribució horària de la mobilitat per a cadascun dels usos. En relació al repartiment modal, l'EAMG fa una proposta inspirada en el Pla de Mobilitat Urbana de Viladecans però amb una major quota modal dels mitjans més sostenibles.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,1%	21,7%	41,2%
Viatges / dia feiner	3.552	2.081	3.945

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta, si bé des de l'ATM es vol fer constar que respecte a l'EAMG de 2015 s'ha utilitzat una major quota del vehicle privat i menor dels modes de mobilitat activa.

L'estudi converteix els viatges realitzats en vehicle privat en nombre de vehicles que circulant, considerant uns factors d'ocupació pel cotxe i la motocicleta i per a cada ús.

Globalment l'ocupació considerada és lleugerament superior a 1,4 ocupants per vehicle.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **si algun dels usos previstos en el sector és una implantació singular a efectes del Decret 344/2006** (establiment comercial amb més de 2.500 m<sup>2</sup> de sostre o edifici d'oficines amb 10.000 m<sup>2</sup> de sostre o més), **la seva tramitació o projecte haurà d'anar acompanyat del corresponent EAMG.**

#### **Recomanació 1.**

Es recomana incorporar en la normativa del Pla de Millora Urbana, que aquells usos amb una major generació de desplaçaments (per exemple edificis d'oficines a partir d'un rang de superfície o d'un llindar de treballador/es, s'estableixi la necessitat de fer un pla de desplaçaments d'empresa (PDE) una vegada feta la seva implantació.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'àmbit d'estudi limita amb l'antiga C-245 (avinguda de la Generalitat), i per tant compta amb una molt bona accessibilitat metropolitana i territorial. Actualment, aquesta és una via que el seu trànsit de pas s'ha desviat per la C-32, i ha passat a ser de trànsit intern d'accés als municipis, però conserva un caràcter de carretera interurbana que caldria adaptar a la seva funció actual. Actualment, s'està avançant en la seva transformació, tot incorporant una plataforma reservada per a autobusos i més espai per a bicicletes i vianants. En el tram entre el carrer Noi del Sucre i la carretera de la Vila, la transformació es fa mitjançant plataforma única.

L'estudi descriu la xarxa bàsica de connexió externa, que inclou l'avinguda de la Generalitat (C-245), la carretera C-32 i l'autovia C-31. També descriu la xarxa viària de proximitat formada pels carrers del Noi del Sucre, de la Forja, Agricultura, carretera de la Vila (B-204) i l'avinguda Segle XXI, que el PMU 1 servirà per descongestionar la cruïlla de l'av. Generalitat amb Agricultura. En tots els casos es fa una descripció de les característiques, nombre de carrils i sentits de circulació de cadascun d'aquests vials.

Per analitzar la IMD del sector s'utilitzen els aforaments manuals i automàtics de vehicles realitzats el 2016, als principals carrers del polígon, en el marc dels treballs de tot l'àmbit. L'Estudi analitza les hores puntes tan de matí (de 8 a 9 h) com de tarda (de 18 a 19h) a través de la realització d'una anàlisi d'entrades i sortides. S'indica que l'any 2020 (juny) des de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat es va realitzar un estudi de trànsit relatiu al nou carril bus i via ciclista projectat a la carretera C-245, entre Castelldefels o Cornellà de Llobregat. Gran part de la C-245 al seu pas pel municipi disposarà de carril bus, excepte el tram entre els carrers de Sant Josep i de la Vila.

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

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació aportada, si bé s'indica que **caldrà aportar dades de transit en un dissabte tipus i especialment en un divendres a la tarda on es concentren els transits d'accés**

**vinculats als nous usos comercials previstos i les sortides de la ciutat, a fi d'avaluar de forma correcta l'impacte de la mobilitat sobre les xarxes.**

## **Recomanació 2.**

Es recomana incorporar informació referent a la demanda actual d'aparcament a l'entorn del sector.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi analitza les xarxes d'autobús urbà, interurbà i la xarxa de ferroviària, així com les seves interconnexions.

Pel que fa al **bus urbà**, es pot accedir a l'àmbit per mitjà de 2 línies regulars d'autobusos (VB1 i VB2), les quals permeten la connexió del sector amb la resta del municipi.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús interurbà**, l'Estudi assenyala que l'oferta és elevada, en concret es pot accedir a 13 línies regulars diürnes i 2 nocturnes ((902, L80, L81, L82, L85, L86, L87, L88, L96, L97, L99, E86 i E98, i N14 i N16).

Referent a la **xarxa de ferroviària**, l'Estudi assenyala que el sector resta cobert a partir de l'estació de Renfe Rodalies de Viladecans que està situada en el límit sud del sector, i que permet l'accés a les línies R2 i R2 Sud de Rodalies de Catalunya. S'indica que arran de l'obertura del complex Outlet de Viladecans, la freqüència de pas de les expedicions per l'estació de Viladecans va augmentar amb 2 noves expedicions/hora en dissabte i festius, passant de 2 exp. a 4/hora.

L'estudi detalla els horaris, la freqüència de l'oferta de transport públic en feiner, dissabte i diumenge, així com el recorregut de totes les línies i la seva relació de parades.

També s'analitza la distància a les parades properes i la infraestructura del punt de parada.

En relació al taxi, l'àmbit compta amb una parada molt propera (a la cruïlla entre l'av. de la Generalitat i el Parc Europa de Viladecans).

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

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a **peu** des de l'exterior del polígon són molt bones. Tanmateix pel que fa a les condicions dins del polígon considera que en alguns punts són inadequades.

En aquest sentit, indica que l'amplada d'algunes voreres és inferior a 1 m, que la majoria de senyalització horitzontal presenta un estat deficient (mal estat de la pintura) i que el sector manca de senyalització de passos de vianants. En canvi es tracta d'un sector molt planer amb molt poc desnivell.

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

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG fa referència a la xarxa actual d'itineraris en l'àrea d'influència de l'àmbit, així com a la xarxa prevista que es troba actualment en



construcció, i assenyala que en els propers anys el sector restarà cobert a través d'una xarxa continua formada per carrils bicis i per vies clicables.

Pel que fa a la disponibilitat d'aparcament per bicicletes, l'EAMG destaca la disponibilitat d'un aparcament segur (BiciBox) situat a l'extrem sud del sector, concretament a l'estació de Rodalies Renfe de Viladecans.

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

L'Estudi també aporta informació gràfica de la localització de les zones d'aparcament per a bicicletes.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

En hora punta i en dia laborable, el sector PMU 1 generarà:

- Al migdia (15 a 16h): 103 cotxes i 21 motos d'entrada i 159 cotxes i 33 motos de sortida;
- A la tarda (18 a 19h): 47 cotxes i 13 motos d'entrada i 218 cotxes i 48 motos de sortida.

En cap de setmana el sector generarà una mobilitat aproximadament d'una quarta part del valor en dia laborable.

En aquest sentit, l'estudi indica que s'ha tingut en consideració una matriu de trànsit de 24h de les intensitats de trànsit treballades l'any 2017 i que ja té en compte els futurs creixements incorporats. S'analitza la xarxa viària considerant 3 escenaris: 1) Situació actual, 2) Infraestructura actual amb noves demandes generades pels PMU i 3) Desenvolupament complet de les modificacions viàries i noves demandes dels PMU.

Es mostra el nivell de servei en cadascun d'aquests escenaris i el temps de demora. També s'incorpora informació de l'estudi realitzat per la DG d'Infraestructures de Mobilitat en relació al nou carril bus i via ciclista la carretera C-245, el trànsit a 10 anys vista millora les prestacions de nivell de servei de la C-245. Segons aquest model i incorporant la nova mobilitat generada, no s'esperen nivells de servei de la C-245 de Viladecans superiors a C (tant en hora punta de matí com de tarda) si bé en alguns trams el vial passi de 2 carrils per sentit a 1 carril més carril bus per sentit.

En referència al transport públic, el sector preveu una demanda màxima horària de 80 desplaçaments pel bus urbà, 44 per l'interurbà i 94 pel tren. En dissabte, tots aquests valors se situen per sota dels 15 desplaçaments en cada tipus de mode de transport públic.

Per valorar la incidència de la nova mobilitat generada en transport públic, l'Estudi considera tota la mobilitat en transport públic prevista en l'EAMG del Polígon Centre de 2017, donat que té més sentit de tractar-ho de forma conjunta. Dels 5.296 desplaçaments previstos en transport públic pel conjunt del Polígon, es preveu que el 58% s'efectuïn exclusivament en autobús i el 42% en tren.

La demanda màxima d'usuaris del transport públic entrant o sortint de la zona en estudi s'estima de 18 a 19 h., quan es registren 233 desplaçaments en bus urbà (90 d'entrada i 143 de sortida), 131 desplaçaments en bus interurbà (41 d'entrada i 90 de sortida) i 246 desplaçaments en Renfe (64 d'entrada i 181 de sortida).

L'EAMG analitza l'oferta existent, la capacitat en hora punta i el nombre de places lliures, tant dels serveis de transport per carretera com ferroviaris. L'EAMG considera que l'oferta ferroviària actual i els serveis de transport per carretera interurbans resultaran suficients per absorbir la nova mobilitat generada. En canvi xarxa d'autobús urbà, no podrà absorbir la nova mobilitat generada pel sector Centre en hora punta de matí (de 8 a 9h.) ni en hora punta de tarda (de 18 a 19h).

En relació a la mobilitat a peu, el PMU 1 preveu un flux màxim diari de pot més de 3.000 desplaçaments. Es considera que aquesta nova mobilitat serà absorbida correctament per les futures xarxes si bé caldrà:

- 1) Incorporar passos de vianants (correctament rebaixats) a les interseccions de dins del Polígon Centre.
- 2) Garantir una amplada lliure de pas d'un mínim d'1,80 metres a totes les voreres.
- 3) Donar compliment respecte a l'enllumenat exterior.

De forma anàloga, la mobilitat en bicicleta restarà garantida amb les noves infraestructures previstes, nou carril bicicleta bidireccional al nou vial de l'Av. del Segle XXI, que se sumarà al nou carril bici projectat a l'Av. de la Generalitat i als carrils bicicleta ja existents a la Ctra. de la Vila, Av. Josep Tarradellas o Pg. de la Marina.

El carrer Llobatona i el tram del carrer del Noi del Sucre delimitat pel carrer de la Forja i l'Av. del Ferrocarril també permetran la circulació de bicicletes en calçada en cohabitació amb els vehicles de motor.

## 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.

L'estudi fa una previsió de les necessitats d'aparcament segons el repartiment modal considerat de la nova demanda de mobilitat.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que realitza el dimensionament a partir de les ràtios establertes pel Decret, donant com a resultat una dotació equivalent a 526 places. No obstant això, també en cal el càlcul segons la demanda prevista i fa la previsió d'instal·lar 310 places per a bicicletes i 15 places més d'un aparcatinets.

Des de l'equip redactor del present informe, **no s'accepta aquesta reducció en la dotació d'aparcament per a bicicletes es considera necessari com a mínim fer la reserva d'espai per a complir amb les ràtios del Decret 344.**

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG realitza un dimensionament de 620 places per a turismes. No obstant això, aquesta dotació resulta molt inferior a la que s'indica en el mateix estudi (taula 38). Des de l'ATM **es considera necessari clarificar quina és la demanda d'aparcament prevista en l'àmbit del PMU 1 per tal de valorar si la dotació prevista és adequada.**

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament PMR i amb punt de recàrrega elèctrica, l'Estudi fa referència a les ràtios exigibles per la normativa sectorial, però no n'especifica la dotació prevista. Des de l'equip redactor de present informe es considera **necessari**

**concretar la dotació de places d'aparcament PMR i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que aniran a càrrec del sector.**

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	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		5.634,00	56		
comercial		3.793,00	38		
oficines		35.153,00	352		
industrial		11.756,00	118		
zona verda	1.779,00		18		
<b>TOTAL</b>	-	56.336,00	<b>581 (310)</b>	<b>0 (620)</b>	<b>0 (0)</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, pels 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.

L'estudi fa una estimació de les superfícies de magatzem, però no fa cap estimació del nombre de places de c/d.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari concretar el nombre de places per fer les operacions de càrrega i descàrrega, definir el seu emplaçament, així com els itineraris d'accés i sortida al sector per part dels vehicles de mercaderies.**

### Recomanació 3.

Es recomana d'incloure actuacions que facilitin una major eficiència en la distribució del comerç electrònic.



## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic:

L'Estudi contempla una actuació de millora de la xarxa de transport públic, consistent en modificar la línia de bus urbana VB2, canviant lleugerament el recorregut de la línia de bus VB2, per ampliar la cobertura a tot l'àmbit, així com incrementar l'oferta d'expedicions (amb 6 noves expedicions diàries) per donar resposta a l'elevada demanda prevista amb aquest mitjà de transport.

### Xarxa bàsica per a vehicles:

El desenvolupament del sector Centre preveu l'obertura de la continuació de l'avinguda Segle XXI a través del polígon, creant una rotonda amb el carrer Agricultura. L'avinguda, ara truncada per la Carretera de la Vila, es convertirà en un eix vertebrador del polígon que l'integra a la xarxa municipal.

### Xarxa de vianants i bicicletes

Quant a la xarxa de vianants l'estudi proposa la reurbanització del sector 1 que contemplarà que totes les voreres tinguin una amplada lliure de pas d'1,8 m. Així mateix, dins del PMU 3 es preveu la instal·lació de 3 nous passos de vianants ubicats en l'eix de l'avinguda Generalitat i 2 passos més s'adaptaran amb rebaix de vorera accessible a PMR.

A la resta del Polígon Centre es preveu la necessitat d'instal·lar altres 10 passos de vianants a les cruïlles que creuen amb el carrer Noi del sucre, així com l'adaptació a PMR de dos passos de vianants que avui dia no disposen de rebaix de vorera.

L'estudi indica que tota la reurbanització dels vials es realitzarà complint la totalitat dels paràmetres establerts en el Decret 344 pel que fa a la planificació de les xarxes.

### Recomanació 4.

Es recomana estudiar la implantació d'una estació de Bicibox per donar cobertura a alguns dels grans usos generadors de mobilitat del sector.

## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere segons l'Enquesta de Mobilitat de 2011. L'EAMG no preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere, ja que es considera que la bona i variada oferta de transport públic existent entorn de l'àmbit d'estudi no afectarà negativament a la discriminació per raó de gènere.

## 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 de

Viladecans) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, fent servir la metodologia 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 2.275 tones de gasos d'efecte hivernacle 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.

#### **Recomanació 5.**

Es recomana d'incloure actuacions que facilitin l'electrificació de la flota de transport públic i amb la conseqüent reducció de les emissions a l'atmosfera.

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

L'estudi indica quins són els costos de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat per les mesures considerades en l'anterior EAMG de Modificació del Pla General (de 2017) i les específiques del present PMU 1.

Des de l'equip redactor d'aquest informe no s'accepta aquest plantejament, **donat que el present PMU 1 concreta la proposta de part de l'antiga modificació de PGM, i per tant n'ha d'assumir de forma proporcional les càrregues de finançament**

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *per la Modificació Puntual del Pla General al polígon industrial Centre de Viladecans*, 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 aportar dades de transit en un dissabte tipus i especialment en un divendres a la tarda on es concentren els transits d'accés vinculats als nous usos comercials previstos i les sortides de la ciutat, a fi d'avaluar de forma correcte l'impacte de la mobilitat sobre les xarxes.
- No s'accepta la reducció en la dotació d'aparcament per a bicicletes es considera que com a mínim cal fer la reserva d'espai per a complir amb les ràtios del Decret 344.
- Cal clarificar quina és la demanda d'aparcament de turismes prevista en l'àmbit del PMU 1 per tal de valorar si la dotació prevista és adequada.
- Cal concretar el nombre de places per fer les operacions de càrrega i descàrrega, definir el seu emplaçament, així com els itineraris d'accés i sortida al sector per part dels vehicles de mercaderies.
- Cal assumir de forma proporcional les càrregues de finançament previstes en la modificació puntual de 2017.

Així mateix també s'aconsella als promotors del planejament derivat a donar compliment a les diferents recomanacions que se citen en el present informe.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat