

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic del centre museístic a la muntanya de Montjuïc**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**  
**Promotor: Ajuntament de Barcelona**  
**Redactor de l'EAMG: Transfer Enginyeria**

---

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 Pla Especial Urbanístic del centre museístic a la muntanya de Montjuïc.

## **1. Antecedents**

El 26 de juny de 2014 s'aprova definitivament la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de la muntanya de Montjuïc, on s'estableixen la definició de l'àmbit d'estudi i els criteris per al posterior Pla de desenvolupament del centre museístic.

En aquest sentit, es redacta el Pla Especial Urbanístic del centre museístic a la muntanya de Montjuïc per possibilitar la consolidació i ampliació de l'espai expositiu existent al Museu Nacional d'Art de Catalunya, concretament als Palaus d'Alfons XIII (14.577 m<sup>2</sup> de superfície) i de Victòria Eugènia (14.622 m<sup>2</sup> de superfície).

El Pla també té per objecte realitzar un ajust respecte l'establert per la pròpia MPGM amb l'objectiu d'incorporar solucions de millora en l'accessibilitat, i incorpora un tram de l'avinguda de Francesc Ferrer i Guàrdia fins al mur del Caixa Fòrum.

Els sòls objecte del present planejament, formen part de deu parcel·les, quatre de les quals es troben incloses parcialment. L'àmbit té una superfície total de 117.197 m<sup>2</sup>.

Donat que es tracta de l'ampliació d'una implantació singular existent, en ser una instal·lació cultural amb aforament superior a 2.000 persones, en compliment del Decret 344/2006, és necessari incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic del centre museístic a la muntanya de Montjuïc 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.

L'objecte d'aquest Pla Especial és possibilitar la consolidació i ampliació de l'espai expositiu existent al Museu Nacional de Catalunya, a fi que esdevingui un complex de referència, coneixement i divulgació de l'art català. En aquest sentit, té per objectius:

- La definició dels usos públics i col·lectius dels edificis existents.
- La concreció dels paràmetres d'ordenació específics per als Palaus d'Alfons XIII i de Victòria Eugènia que permetin estendre l'espai museístic del MNAC, tot conservant la volumetria dels edificis i aquells elements objecte de protecció del Catàleg del Patrimoni Arquitectònic.
- La concreció de l'ordenació i de l'ús d'equipament del subsòl de la plaça de les Cascades, com a espai de connexió entre els Palaus d'Alfons XIII i de Victòria Eugènia i nou vestíbul d'accés al conjunt museístic, i d'ampliació dels espais culturals.
- La regulació del subsòl dels espais lliures i viari, i dels possibles edicles que se'n derivin en superfície, per a connectar, d'una banda, el nou vestíbul d'accés al Centre museístic amb el MNAC i de l'altra, la plaça de Carles Buïgas, on es localitza el Pavelló d'Alemanya, amb el Caixa Fòrum, com a millores d'accessibilitat per a vianants, que s'articularen amb la previsió de la nova estació de la línia 2 del metro, que s'ubicarà davant la plaça de Josep Puig i Cadafalch.

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

L'Estudi dimensiona els desplaçaments prenent com a hipòtesis que la nova mobilitat generada seguirà el patró de la mobilitat del MNAC. En aquest sentit, l'EAMG pren com a referència per al dimensionament de la mobilitat generada, les estimacions realitzades pel document "Estudi de l'impacte socioeconòmic" dut a terme per l'Institut Cerdà (2014).

Aquest estudi preveu que el futur Centre Museístic rebrà 1 milió de visites a l'any, de les quals 640.000 són visites que ja es produeixen avui en dia a l'MNAC. És a dir que la mobilitat generada de nou serà d'unes 360.000 noves visites anuals.

Prenent com a referència aquest estudi, l'EAMG estima que el nou centre Museístic generarà un total **8.119 desplaçaments en dissabte i 6.368 desplaçaments en dia feiner**. L'estudi també diferencia entre la mobilitat associada als treballadors i a les visites.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats dia Feiner (EAMG)			Total viatges generats cap de setmana (EAMG)		
				treballadors	visitants	total	treballadors	visitants	total
equipaments				576	5.792	6.368	137	7.982	8.119
	-	-	-	576	5.792	6.368	137	7.982	8.119

Cal ressenyar que l'Estudi no concreta la superfície de sostre que es destinarà al nou centre, i per tant no s'ha pogut verificar si el dimensionament de la mobilitat generada s'ajusta als requeriments que estableix el Decret 344/2006. En aquest sentit, cal explicar millor el càlcul de la nova mobilitat generada i justificar el valor proposat si és diferent a 20 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre (d'acord amb l'annex 1 del Decret 344/2006, pel que fa a l'ús d'equipaments).

Pel que fa al repartiment modal, l'Estudi diferencia segons si el desplaçament el fan els treballadors, es produeix des de casa (residents), o bé és per motius turístics. No es diferencia segons si es tracta de dissabte o bé de dia feiner.

		A PEU / BICI		TRANSPORT PÚBLIC		VEHICLE PRIVAT		TOTAL	
Tipus de desplaçament	Tipus de dia	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.	%	Despl.
Treballadors	cap de setmana	8,8%	12	37,9%	52	53,3%	73	100%	137
	feiner		51		218		307		576
Desplaçament des de Casa (residents)	cap de setmana	13,50%	466	47,40%	1.636	39,10%	1.349	100%	3.452
	feiner		338		1.187		979		2.505
Desplaçaments des de lloc turístic	cap de setmana	22,40%	1.015	73,20%	3.316	4,40%	199	100%	4.530
	feiner		736		2.406		144		3.287

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'Estudi 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'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit, les quals reflecteix en una aranya de trànsit.

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

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

#### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de transport urbà, la xarxa de transport interurbà, el bus turístic, la xarxa de metro i la xarxa de ferrocarrils, així com les seves interconnexions.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús urbà** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir a través de 18 línies regulars d'autobusos, les quals permeten arribar de manera directa o bé mitjançant un sol intercanvi a qualsevol punt de la ciutat.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús interurbà** de connexió amb l'àmbit, l'Estudi assenyala que l'oferta és elevada, i en concret es pot accedir a través de 8 línies regulars.

En aquest sentit, l'Estudi també assenyala que en l'entorn immediat del sector hi ha nombroses parades que se situen dins d'un radi de 450 m per ambdues xarxes.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús turístic** de connexió amb l'àmbit, l'Estudi assenyala que es pot accedir a través del servei de la línia vermella, que disposa de tres parades situades a l'entorn de l'àmbit.

Quant a la **xarxa de metro** propera a l'àmbit, l'Estudi fa referència a la línia L3 (Zona Universitària – Trinitat Nova), i a la línia 1 (Bellvitge -Fondo), i assenyala la proximitat de la parada de Plaça Espanya on ambdues tenen parada. L'estudi incorpora dades de capacitat actuals.

Aquestes línies garanteixen la intermodalitat ja que permeten connectar amb les línies de rodalies de Catalunya i amb la resta de línies de metro.

L'Estudi fa referència al Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010, que destaca la previsió de la futura L9, la qual millorarà les condicions d'accessibilitat a l'àmbit.

Finalment, pel que fa a la **xarxa de ferrocarril**, l'Estudi assenyala que l'àmbit d'estudi resta cobert a partir de les cinc línies d'FGC Llobregat-Anoia, que faciliten la connexió tant amb municipis propers com amb altres més allunyats com ara Martorell, Igualada i Manresa.

L'Estudi detalla el recorregut de totes les línies esmentades i la seva relació de parades, adjuntant horaris i freqüències de pas.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé, pel que fa a la xarxa d'autobús, caldria aportar informació envers la seva capacitat i els seus nivells d'ocupació actuals per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat sobre la xarxa actual.

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

L'Estudi assenyala que caldria millorar les condicions d'accessibilitat a **peu**. En aquest sentit, l'Estudi inclou una anàlisi de les condicions d'accessibilitat a l'àmbit d'estudi i destaca els punts febles que caldrà millorar:

- L'avinguda Reina Maria Cristina es tanca en Fires puntuals. En aquests casos no es permet el pas dels vianants, ciclistes ni vehicles a través d'aquesta avinguda. Es considera un greuge important, sobretot pels vianants i els ciclistes, ja que hauran d'utilitzar vies alternatives que augmenten molt la distància del recorregut i la qualitat d'aquest.
- L'accés des de l'avinguda de l'Estadi té una il·luminació insuficient.

A més a més, l'estudi fa referència al pendent existent entre plaça Espanya i l'àmbit d'estudi. En aquest sentit indica la presència d'una sèrie d'escales mecàniques que faciliten l'accés a l'àmbit.

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 assenyala que el Centre Museístic està ben connectat amb la resta de la ciutat mitjançant la xarxa de bicicletes. Tot i això, l'orografia del Parc de Montjuïc presenta uns pendents que dificulten els desplaçaments entre la ciutat i les cotes més altes del Centre, concretament l'MNAC.

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 i de la parada de bicicletes multiusuari, i assenyala la disponibilitat de 4 estacions de Bicing situades a plaça Espanya.

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

L'EAMG afirma que l'oferta actual no tindrà cap problema per absorbir els nous desplaçaments.

En aquest sentit, l'estudi realitza una anàlisi dels desplaçaments per franges horàries i per modes de transport.

Aquesta anàlisi conclou indicant que en termes globals de la nova mobilitat generada, en l'hora punta dels treballadors es produeix entre les 8 i les 9h els dies entre setmana i calcula que representa un volum d'aproximadament 59 treballadors entrant i 12 sortint. Pel que fa a les visites, entre setmana indica que l'hora punta es produeix de 13 a 14h amb 336 desplaçaments de sortida i 512 d'entrada; un total de 848 desplaçaments. Tot i això, l'hora punta de la setmana es produirà els dissabtes de 13 a 14 hores amb un total de 1.169 desplaçaments, dels quals 463 seran d'entrada i 706 de sortida.

En referència al transport públic, l'Estudi considera que l'oferta existent és suficient per absorbir la demanda generada ja que l'oferta en l'àmbit és elevada i afavoreix la intermodalitat amb la resta de modes de transport col·lectiu existents a la ciutat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica que caldrà incorporar a l'EAMG dades d'ocupació actuals de totes les xarxes de transport públic amb l'objectiu d'avaluar l'impacte de la mobilitat generada, tenint en compte que el nou sector generarà un gran número de desplaçaments, i és necessari avaluar de forma correcta l'impacte d'aquests sobre les xarxes.

## **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 la 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 dimensiona la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes** en base el nombre de desplaçaments en aquest mode. En aquest sentit, l'EAMG pren com a referència per al dimensionament el percentatge de desplaçaments en bicicleta de l'EMQ 2006.

L'EAMG conclou l'anàlisi indicant que les places d'aparcament de bicicletes necessàries seran 81. L'Estudi preveu la previsió de **100 noves places d'aparcament**

Cal ressenyar que l'Estudi no concreta la superfície de sostre que es destinarà al nou centre, i per tant no s'ha pogut verificar si el dimensionament de la reserva de places d'aparcament per a bicicleta s'ajusta als requeriments que estableix el Decret 344/2006.

En aquest sentit, cal confirmar que la nova mobilitat generada serà igual o superior a la relació de 5 places per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre (d'acord amb l'annex 2 del Decret 344/2006, pel que fa a l'ús d'equipaments culturals).

Quant a l'**aparcament de turismes i motocicletes**, l'Estudi indica que aquest preveu implantar una àrea d'aparcament reservada dins la bossa d'aparcaments del MNAC per a col·lectius específics: treballadors que més ho necessitin, persones amb mobilitat reduïda, places institucionals, vehicles d'alta ocupació, vehicles elèctrics, etc.

Es recomana que l'EAMG incorpori el dimensionament de l'oferta d'aparcament prevista per a turismes i motocicletes que determinen les normes urbanístiques. El nombre de places d'aparcament i la localització i capacitat dels accessos dels aparcaments poden ser un element rellevant en l'impacte del funcionament de l'equipament sobre la xarxa viària.

A continuació es mostren els resultats de les places d'aparcament que calcula l'Estudi, així com el nombre de desplaçaments

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total viatges generats cap de setmana (EAMG)			Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turismes (EAMG)
			treballadors	visitants	total		
equipaments			137	7.982	8.119	100	0
	-	-	137	7.982	8.119	100	0

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi assenyala la previsió de habilitar reserves per a la càrrega i descàrrega de mercaderies seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, per a cada un dels possibles usos i dimensionaments d'aquests.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlid aquest supòsit

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'EAMG assenyala la necessitat de dur a terme una sèrie de mesures que incentivin als treballadors a utilitzar el transport públic per tal d'aconseguir treure quota del vehicle privat al repartiment modal.

En aquest sentit, l'EAMG fa referència a l'arribada del metro de l'L2, assenyalant que l'actuació prevista és la que tindrà un major impacte en el model de mobilitat. Aquesta tindrà parada al cor del Centre Museístic: a una distància de menys de 300 metres de totes les instal·lacions del Centre. Tot i així, assenyala que es tracta d'una actuació a llarg termini.

A curt i mig termini, i amb el mateix objectiu de millorar l'oferta de transport públic, l'EAMG proposa les següents actuacions:

- Fer visible el nom del Centre Museístic en els noms de les parades d'autobús i metro.
- Potenciar la informació de com arribar al Centre Museístic en transport públic des de tots els mitjans possibles: webs dels museus, fulletons, anuncis, etc.
- Dur a terme una campanya d'informació al personal sobre les mesures que es prenen per potenciar una mobilitat sostenible.
- Potenciar l'ús de la línia 150, tant entre els treballadors com les visites. Dóna un bon servei a l'hora de connectar la plaça Espanya (node de transports) i les diferents cotes del Centre Museístic tant pel que fa a recorregut com a freqüència de pas (11 minuts en hora punta). A més, també dóna servei a la majoria d'atraccions turístiques del Parc.

Es considera que la línia 150 pot atraure usuaris que actualment es desplacen en vehicle privat. Per tal de promocionar-la es proposa utilitzar un nom de la línia o del recorregut que mostri a l'usuari potencial el servei que dóna. Per exemple, enlloc d'anomenar-la Plaça Espanya-Castell de Montjuïc (nom actual) fer-ho com a Plaça Espanya – Centre Museístic – Estadi – Castell de Montjuïc o línia del Parc de Montjuïc.

Aquesta proposta ha de ser validada pel servei competent de l'administració titular del servei i comunicada a l'operadora de transport.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'Estudi assenyala les propostes derivades de la anterior MPPGM, i a més a més proposa dur a terme altres mesures que limitin la velocitat del vehicle privat, millorin la xarxa destinada als vianants i facilitin les operacions de càrrega i descàrrega.

- Establir velocitats de circulació de 30 km/hora.
- Implantar elements reductors de la velocitat.
- Implantar passos de vianants elevats.

- Instal·lar semàfors.
- Reduir la secció de les calçades sobre dimensionades.
- Implantar vials de servei i zones de càrrega i descàrrega als laterals dels Pavellons Alfons XIII i Victòria Eugènia.
- Implantar panells informatius a les entrades del Parc que informin dels circuits d'accés a les instal·lacions.

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

Quant a la xarxa de vianants, l'EAMG indica la necessitat de millorar la qualitat dels desplaçaments dels vianants. L'EAMG proposa una sèrie de mesures derivades tant de la opinió dels usuaris que fan la darrera part del recorregut fins al Centre a peu (desplaçaments intermodals), com de la d'aquells que venen a peu des de l'origen.

L'Estudi proposa:

- Millorar la informació que es dona al visitant. Es proposa ubicar un punt d'informació de l'oferta de museus a l'avinguda Maria Cristina, a tocar de la plaça Espanya.
- Millorar la senyalització per als vianants des de plaça Espanya fins a l'avinguda de l'Estadi, i dins del Parc de Montjuïc. Es proposa instal·lar uns tòtems identificatius que senyalitzin els recorreguts. També es proposa senyalitzar la façana o de manera visible els pavellons i el Palau Nacional.
- Millorar la seguretat i la il·luminació en el tram Font Màgica – MNAC – Avinguda de l'Estadi.
- Allargar l'horari de funcionament de les escales mecàniques fins a l'hora de tancar total l'oferta del Centre Museístic. L'horari de les escales també hauria de cobrir les entrades i sortides de treballadors més enllà dels horaris de visites.
- No permetre el tancament als vianants i ciclistes de l'Avinguda Reina Maria Cristina.

A més, l'Estudi també inclou propostes associades a millorar l'accessibilitat i la connectivitat per als vianants mitjançant 3 connexions subterrànies:

- Connexió Caixa Fòrum – Font Màgica
- Connexió Palau Victòria Eugènia – Palau Alfons XIII i
- Connexió Palaus – MNAC

Pel que fa a la **xarxa de bicicletes**, l'EAMG assenyala que l'estat actual presenta unes infraestructures i serveis amb possibilitats de millorar. En aquest sentit, L'EAMG proposa les següents actuacions:

- Adaptar i senyalitzar l'avinguda Reina Maria Cristina, el carrer Rius i Taulet i l'avinguda de Francesc Ferrer i Guàrdia perquè la bicicleta convisqui amb el vehicle privat o el vianant.
- Ubicar estacions de bicig: avinguda de Rius i Taulet, carrer Guardia Urbana – passeig de Santa Madrona, avinguda Montanyans – Aparcament situat al costat del MNAC, avinguda de l'Estadi.



- Ubicar places d'aparcament per a bicicletes: avinguda de Rius i Taulet, carrer Guardia Urbana – passeig de Santa Madrona, avinguda Montanyans – Aparcament situat al costat del MNAC i avinguda de l'Estadi.
- Habilitar una zona d'aparcament de bicicleta per a treballadors dins dels Palaus i dins de l'MNAC

## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi aporta dades, segons l'EMQ del 2006 de la Regió Metropolitana de Barcelona.

## 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.

L'EAMG realitza una estimació sobre la contribució de la nova implantació en les emissions de CO<sub>2</sub> atmosfèric. Per a la realització del càlcul, s'ha fet a partir de l'eina AMBIMOB-U i de les dades de desplaçaments previstes.

L'estudi obté així el resultat de les emissions produïdes:

	Emissions KgPM10/dia	Emissions kgNOx/any
Dia tipus	0,23	2,31

Des de l'equip de redacció del present informe es consideren correctes aquests càlculs.

Atès que es tracta d'una Implantació Singular, i amb l'objectiu de minimitzar les emissions de contaminants, cal que l'EAMG determini el nombre de places reservades per a la dotació de punts de recarrega elèctrica per a turismes i motocicletes. Caldrà reservar a aquest ús com a mínim un 2,5% del total de places aparcament públiques.

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

L'EAMG considera que no cal proposar cap nou servei de transport públic com a conseqüència de la nova mobilitat generada per la implantació del Centre Museístic, en tant que aquest està situat en un punt de la ciutat de Barcelona amb una àmplia oferta de transport públic tant pel que fa a metro com a autobús.

## 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic del centre museístic a la muntanya de Montjuïc, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Pel que fa al **dimensionament de la nova mobilitat generada**, cal que l'Estudi concreti la superfície de sostre que es destinarà al nou espai, per tal de verificar si el dimensionament de la mobilitat generada s'ajusta als requeriments que estableix el Decret 344/2006. Alhora cal justificar el valor utilitzat en el càlcul de la nova mobilitat generada si és diferent a 20 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre (d'acord amb l'annex 1 del Decret 344/2006, pel que fa a l'ús d'equipaments).
- Caldrà incorporar a l'EAMG dades **d'ocupació actuals** de totes les xarxes de transport públic, si més no en dissabte, amb l'objectiu d'avaluar l'impacte de la mobilitat generada, tenint en compte que el nou sector generarà un gran número de desplaçaments, i és necessari avaluar de forma correcta l'impacte d'aquests sobre les xarxes.
- Pel que fa a la reserva de places **d'aparcament per bicicleta**, cal que l'Estudi concreti la superfície de sostre que es destinarà al nou espai, per tal de verificar si la dotació prevista s'ajusta als requeriments que estableix el Decret 344/2006.
- Amb l'objectiu de minimitzar les emissions de contaminants, cal que l'EAMG determini el nombre de places reservades per a la dotació de punts de recarrega elèctrica per a turismes i motocicletes. Caldrà reservar a aquest ús com a mínim un 2,5% del total de places aparcament públiques.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 18 de desembre de 2014

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic