

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la modificació del Pla Parcial de Delimitació del Sector Llevant Mar a Gavà

Municipi de Gavà
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Lark Reoco, SL
Redactor de l'EAMG: Ecafir, 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 l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la Modificació del Pla Parcial de delimitació del Sector Llevant Mar de Gavà.

1. Antecedents

El Pla Parcial de delimitació que es tramita té per objectiu desenvolupar un sector residencial i d'equipaments al límit sud del municipi de Gavà, a la comarca del Baix Llobregat.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest projecte suposarà un increment de la mobilitat actual, conseqüència de la nova construcció d'un sector residencial, un equipament hotel·ler, un equipament públic i espais lliures, amb una superfície total de **117.710,28 m²**.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada pel desenvolupament del nou sector serà de **7.730 desplaçaments diaris**.

Per al càlcul de la mobilitat generada l'estudi utilitza les ràtios establertes pel Decret 344/2006 en els usos d'equipaments, espais lliures i habitatges. Pel que fa a l'ús hoteler, considera que es generaran 4 desplaçaments/habitació, entenent que les habitacions majoritàriament són de dues persones, que cada client entrarà i sortirà una vegada de l'hotel i aquest estarà al 100% d'ocupació. A partir dels 45 m² de sostre associats a cada habitació, resulta una ràtio de 8,9 desplaçaments/100 m² de sostre.

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

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Superfície (m ²)	Sostre/habitatges	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Habitatge	29.654,37	23.709/ 237 habitatges	1.659	1.659
Hotel·ler	7.692,3	5.000/130 habitacions	1.000	445
Equipament públic	18.253,38	18.253,38	3.651	3.651
Espais lliures	30.097,85		1.955	1.975
TOTAL	117.701,28		9.924	7.730

L'estudi indica que actualment al sector s'hi localitzen els apartaments Ibiza, formats per 18 apartaments. La mobilitat generada i atreta per aquest ús no es té en compte a l'hora de calcular la mobilitat del sector per dos motius: 1) com que es tracta d'un ús ja existent, amb la corresponent mobilitat associada ja existent, i 2) és previst que siguin enderrocats i real·lotjats dins del projecte de reparcel·lació del sector.

L'equip redactor del present informe accepta la hipòtesi de generació de desplaçaments calculada. I afegeix, que part de la mobilitat generada pels espais lliures es pot associar a la presència de la platja, i que, en part pot considerar-se com a mobilitat existent.

L'estudi realitza una hipòtesi de distribució modal de la mobilitat, segons el Quadern de Mobilitat de Gavà, realitzat per l'IERMB l'any 2012, i que es basa en els resultats de l'enquesta de mobilitat de l'any 2011. Però, en concret per a l'ús hotel·ler, considera un repartiment diferent atès que l'enquesta no contempla la mobilitat dels turistes.

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

Taula resum del repartiment modal

ÚS HABITATGE, EQUIPAMENT I ESPAI LLIURE			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	51,3%	11%	37,7%
Viatges / dia	3.734	804	2.749

ÚS HOTELER			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	20%	38,6%	41,4%
Viatges / dia	89	172	184

L'EAMG reparteix els desplaçaments segons siguin interns o externs, segons tipus de vehicle i també segons la motivació del desplaçament. Dins del repartiment modal considera que els desplaçaments en transport públic podran utilitzar els modes: autobús o tren+metro.

Recomanació 1.

En el repartiment modal del transport públic es recomana assignar els desplaçaments al bus urbà i al bus interurbà, donat que són els modes que donen cobertura al sector, i es desaconsella considerar el tren+metro com a una opció de transport, donada la distància a les estacions de ferrocarril de Gavà o Castelldefels.

Per calcular el nombre de vehicles resultant, s'aplica una ràtio d'ocupació de vehicles d'1,27 persones/turisme, i una ocupació d'1,06 persones pel que fa a les motocicletes.

Pel que fa a la distribució horària dels desplaçaments, l'EAMG detalla que segons l'Enquesta de Mobilitat 2011, les hores amb més trànsit es produeixen entre les 8 i les 9 hores del matí i entre les 17 i 18 h de la tarda, que representen un 8,9 % i un 10,2% respectivament del total de desplaçaments diaris.

L'equip de redacció del present informe considera suficient la informació aportada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG cita la xarxa de carrers de l'entorn i la xarxa de connexió. La vialitat existent al sector es manté, i reconeix l'avinguda d'Europa i el pont sobre l'autovia com els principals eixos rodats, els carrers de Begur i Tellinaires com a vials secundaris de connexió, i els carrers de Pals i de l'Escala com a vials cívics de servei, amb circulació rodada restringida.

Pel que va a la xarxa viària principal d'accés a la ciutat, l'estudi indica que aquesta està formada per la C-32 (Autopista Pau Casals) i la C-31 (Autovia de Castelldefels), eixos que permeten la connexió amb Barcelona i la resta de territori metropolità. Així mateix, la C-245 el connecta amb els municipis limítrofs.

L'EAMG aporta informació de la regulació i ordenació dels diferents carrers que articulen el sector Llevant Mar i descriu les seves característiques. També descriu i aporta informació gràfica dels principals itineraris d'accés al sector en vehicle privat.

S'aporten dades de la intensitat mitjana diària de vehicles i els nivells de servei de les vies de l'àrea d'influència de l'àmbit d'estudi, extretes del PMU de Gavà (maig 2016).

L'Estudi presenta la distribució de les entrades i les sortides sobre la xarxa viària, i la previsió amb l'ordenació del futur sector, incorporant una imatge amb els sentits de circulació i via.

L'equip redactor del present informe considera suficient la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

S'indica que el municipi disposa d'una bona cobertura de transport públic, i es contempla el servei de bus urbà, el servei d'autobús interurbà i l'estació de ferrocarril.

Pel que fa al sector Llevant Mar, s'indica que l'oferta existent de transport col·lectiu dins d'un radi de cobertura de 500 metres, està conformada per parades de bus de les línies Ga1, L94 i L95 (línia urbana i línies interurbanes de Barcelona a Castelldefels).

En aquest sentit, les parades considerades compleixen amb les determinacions de cobertura mínima de transport públic, al disposar d'una parada a una distància inferior als 750 metres estipulats al Decret 344/2006.

L'estudi cita les parades d'autobús urbà i interurbà més properes al sector, així com l'horari i dies de funcionament i la freqüència. S'aporta informació gràfica sobre els recorreguts, una descripció de les principals destinacions i la seva velocitat mitjana.

Recomanació 2.

Es recomana aportar dades d'ocupació del transport públic per poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre les línies actuals.

L'EAMG també incorpora la descripció de l'oferta del ferrocarril i altres línies interurbanes de Gavà. Malgrat que aquesta oferta resta fora de la cobertura del sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi indica que tot i que al nucli urbà de Gavà hi ha una xarxa d'eixos ciclables desenvolupada, aquests no presenten connexió amb l'àmbit de desenvolupament de Llevant Mar.

L'EAMG exposa que les xarxes ciclables més properes al sector són la pista bici que transcorre pel passeig Marítim i les zones per a vianants perpendiculars al passeig Marítim. La connexió de Gavà Mar amb el centre es realitza per la vorera bici de l'avinguda del Mar. Existeix un sender-bici, al nord de la C-31 que forma part de l'itinerari per l'estany de la Murtra i la Pineda de la Maiola.

Per altra banda, l'EAMG informa que l'Ajuntament està treballant per aconseguir una xarxa ciclable connectada al municipi, i per aquest motiu està redactant el Pla Director de la Bicicleta.

Pel que fa a l'aparcament, s'indica que l'aparcament segur més proper al sector, tot i que lluny, és un Bicibox que està situat a la intersecció entre l'avinguda del Mar i el carrer dels Tellinaires. A més actualment a la zona de Gavà Mar hi ha 19 mòduls d'aparcament per a bicicletes en calçada o en zona de vianants i 12 mòduls d'aparcaments més de l'AMB a la sorra (platja).

L'estudi aporta informació gràfica sobre els carrils bicis existents.

La descripció de la mobilitat a peu exposa que hi ha més de 4 km en l'itinerari entre el centre i Llevant Mar, a més de la impedància que suposen l'autovia, l'autopista i la línia del ferrocarril. L'estudi destaca que el sector de Llevant Mar no es troba connectat amb el centre de Gavà, tant per la distància com per una oferta insuficient per al vianant.

Pel que fa a la xarxa per vianants més propera al sector, ve definida per carrers convencionals formats per l'avinguda Europa, carrer d'Arenys i dels Tellinaires i ja més allunyat l'avinguda del Mar que, tot i la distància, connectaria el sector de Gavà Mar amb el nucli urbà. També es destaca la zona exclusiva per vianants formada pel passeig Marítim, entre el carrer Palamós i el carrer Sitges, així com aquells carrers perpendiculars ubicats en aquest tram i que connecten el passeig Marítim amb el carrer paral·lel a aquest.

S'aporta informació sobre l'amplada de les voreres i es conclou que a l'avinguda d'Europa entre el carrer Begur i carrer Llançà presenta una amplada de vorera útil d'entre 0,9 i 1,8 m i del carrer Begur fins al límit oest del sector una vorera útil inferior a 0,9 m (voreres no accessibles). L'estudi inclou informació gràfica i algunes fotografies sobre l'estat dels itineraris de la xarxa a peu.

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

L'EAMG descriu les mesures que defineix el *Pla de mobilitat sostenible a la platja, estiu 2017*, promogut per l'ajuntament de Gavà. El pla pretén gestionar el problema causat per la presència creixent i no assumible del vehicle privat durant els mesos d'estiu a Gavà Mar.

El pla estableix dos eixos d'acció que han de permetre reduir el trànsit del vehicle privat oferint alternatives més sostenibles: promoure l'accés a la platja en transport públic, en bici o a peu, i, alhora, restringir les places d'aparcament lliures perquè cada cop més gent desisteixi de fer servir el cotxe per gaudir de la platja.

L'equip redactor del present informe valora positivament la inclusió i detall de les mesures que aporta aquest pla específic de mobilitat a la zona.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes viàries, l'Estudi indica que els desplaçaments generats a peu seran 3.778, en l'autobús 561 i en tren 416 desplaçaments. En moto es generaran 232 desplaçaments i en bicicleta només 46 desplaçaments. En vehicle privat, l'estudi aplica un factor d'ocupació per turismes i per motos, del que resulten 2.127 cotxes/dia i 218 motos/dia.

En relació al vehicle privat, l'estudi utilitza els resultats de l'Enquesta de Mobilitat 2011 pel que fa a la distribució del trànsit diari, per poder valorar l'afectació sobre la xarxa viària dels vehicles emprats per aquesta mobilitat.

Aplicant els resultats als desplaçaments del sector l'EAMG conclou que en hora punta (matí de 8 a 9, i tarda de 17 a 18h) se sumaran al sector 217 turismes i 22 motos. Pel que fa als viatges generats en hora punta a peu es sumaran 385 desplaçaments, en bici 5, en autobus 57 i en tren 42.

L'EAMG, atenent a les intensitats de trànsit de la zona, i tenint en compte que aquestes vies es troben molt per sota de la seva capacitat màxima, es preveu que la xarxa existent podrà absorbir la mobilitat generada pel sector sense cap dificultat, encara que els 239 vehicles previstos en hora punta decidissin circular tots per la mateixa via.

En relació al transport públic, l'estudi no valora si els 99 viatges en transport públic que es generaran en hora punta tindran cabuda dins l'oferta existent al sector.

L'equip redactor del present informe **considera que cal tornar a valorar la incidència de mobilitat generada sobre la xarxa del transport públic, tenint en compte l'ocupació i l'oferta actual i durant els mesos d'estiu.** Aquesta demanda ha de quedar repartida territorialment segons els fluxos observats i segons les hores de major demanda de desplaçaments.

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 calcula les places d'aparcament que seria necessari implantar a l'àmbit d'actuació seguint les ràtios que fixa del *Decret*. El càlcul realitzat no estima la necessitat de places d'aparcament de bicicletes requerides per l'ús hotel·ler.

La taula que s'inclou a continuació indica el nombre de places d'aparcament segons els càlculs del Decret i segons els càlculs inicials de l'EAMG (entre parèntesi).

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Superfície (m ²)	Total aparcaments bicicleta Decret/ (EAMG)	Total aparcaments turismes Decret/ (EAMG)	Total aparcaments motocicleta Decret / (EAMG)
Ús habit/resid	29.654,37	474/ (474)	237/ (237-474)	119/ (0)
Ús hotel·ler	7.692,3	50/ (0)		
Equipaments	18.253,38	183/ (183)		
Zona verda	30.097,85	391/ (165)		
TOTAL	117.701,28	1.098/ (822)	237/ (237-474)	119/ (0)

L'estudi realitza algunes consideracions en relació a la reserva d'aparcaments per a bicicletes. Per una banda exposa que les ràtios del Decret són ambicioses i pensades per a un escenari objectiu al qual es vol arribar, i per altra banda argumenta certes reduccions segons els usos previstos. El resultat d'aplicar les diferents consideracions realitzades és la de reservar un total de 348 aparcaments per bicicletes fora de calçada i 474 places relacionades amb els habitatges situades en sòl privat dins de l'ús d'habitatges.

L'equip redactor accepta les consideracions argumentades per l'estudi, no obstant recorda la **necessitat de reservar espais per aparcament per a bicicletes en el cas d'ús hotel·ler. Tenint en compte que el Decret 344/2006 no defineix de forma específica l'ús hotel·ler, la ràtio que es recomana aplicar és la d'altres equipaments públics (1 plaça/100 m² sostre).**

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a vehicles motoritzats, l'Estudi indica que atenent a les ràtios que fixa el Decret, i atenent al que finen les Normes Urbanístiques del PGM, el nombre de places d'aparcament necessàries dins les

edificacions destinades a habitatges oscil·larà entre 237 i 474, depenent de la superfície final de cada habitatge.

L'estudi no inclou la reserva de places per a motos, i per aquest motiu es recorda que s'han de complir les reserves d'aparcament com preveu el Decret 344/2006.

Per altra banda, l'estudi indica que en funció del que dicta, l'article 298 de les normes urbanístiques del PGM, i segons les característiques finals que acabi tenint l'ús hotel·ler, es reservaran les places lligades a aquest ús.

Per altra banda, l'estudi no proposa cap instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics als edificis planificats en l'àmbit d'estudi. En aquest sentit, **cal acomplir amb el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció o com a mínim deixar la seva preinstal·lació**. Aquest requeriment afectaria les places d'aparcament previstes al sector.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'estudi afirma que segons l'anàlisi de la situació actual es considera que no esdevé necessària cap proposta de transport.

Per altra banda, l'EAMG exposa que les mesures aplicades pel Pla de mobilitat sostenible a la platja, aplicat l'estiu 2017, no se sap si tindran continuïtat.

En aquest sentit, l'equip redactor del present informe realitza les següents consideracions.

1. L'Ajuntament de Gavà està realitzant grans esforços per resoldre la problemàtica situació que s'esdevé en aquest sector durant els mesos d'estiu, donada l'elevada aflluència de vehicles. Per aquest motiu promou la utilització del transport públic per accedir al sector.
2. El Pla de Mobilitat Urbana de Gavà es troba en fase d'aprovació inicial, i contempla diverses actuacions en relació al transport públic.
3. El promotor del desenvolupament del sector, conscient que generarà nova mobilitat en vehicle privat, promou mesures per millorar les xarxes a peu i en transport públic.

Atenent aquests fets, l'equip redactor del present informe **considera oportú que el promotor participi de la millora de la qualitat de les parades de transport públic del sector**. D'aquesta manera, es pretén treballar en la mateixa direcció que ho fa el Pla de mobilitat sostenible a la platja i el PMU de Gavà. En aquest sentit, **cal que els punts de parada del transport col·lectiu disposin d'unes mínimes condicions d'informació i confort, que s'han d'adaptar a la tipologia de parades previstes per l'ens planificador corresponent**.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi preveu, en el cas de l'avinguda d'Europa, la creació de dues rotondes que permetin el canvi de sentit d'autocars i autobusos a la cruïlla de l'avinguda d'Europa amb el pont de l'autovia i a la cruïlla amb el carrer Begur, les dues cruïlles amb accés a l'autovia.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi contempla diferents mesures correctores per a la mobilitat a peu del sector:

- Es proposa la millora de les voreres existents fent-les accessibles en tota la seva longitud dins del sector. Les voreres tindran una amplada lliure d'obstacles d'1,8 m.
- Els carrers de Pals i de l'Escala, es proposa que passin a ser carrers exclusius per a vianants, bicicletes i serveis fins a la connexió d'un nou vial, de les mateixes característiques (exclusius per a vianants, bicicletes i serveis) que correspondria a la prolongació del carrer de Tellinaires des del carrer Begur fins al carrer de l'Escala.
- Es proposa unes passeres de fusta o similar per ús exclusiu de vianants i que es localitzarien en la prolongació del carrer Begur i carrer de Pals des del nou vial exclusiu per a vianants, bicicletes i serveis de prolongació del carrer Tellinaires al sector i fins la platja.
- Es proposa executar un sistema de passeres de fusta paral·lela a la línia de mar, entre aquesta i la prolongació del carrer Tellinaires, sense modificar el sistema actual de dunes (zona protegida).
- S'adaptaran recorreguts per a vianants, mitjançant passeres de fusta o similar, entre l'avinguda Europa i fins a la passarel·la existent per creuar la C-31, a través de la pastilla de verd públic, que permetrà arribar fins a la parada d'autobús de les línies L94 i L95 en sentit Castelldefels. Aquest recorregut per a vianant mitjançant passeres de fusta o similar també s'allargarà fins on es localitza la parada d'autobús de les línies L94 i L95 en sentit Barcelona, a través de la pastilla de protecció de sistemes.
- L'estudi recomana incorporar elements de mobiliari urbà a tots els itineraris per a vianants per tal de millorar la qualitat dels desplaçaments.

L'equip redactor del present informe valora positivament les mesures proposades i per tal de fomentar els desplaçaments a peu realitza la següent recomanació:

Recomanació 3.

Es recomana implementar senyalització informativa dels itineraris fer difusió de les distàncies fins als punts d'atracció principals (platja, transport públic, itinerari bici).

Pel que fa a la bicicleta, l'estudi menciona que l'Ajuntament de Gavà està treballant en la redacció del Pla Director de l'Espai Públic de Gavà Mar i del Pla Director de la Bicicleta.

Per al nou sector es proposa la construcció d'un carril bici segregat o amb mesures de convivència al carrer Begur, entre el carrer Tellinaires i l'avinguda d'Europa i l'execució d'una xarxa de carrers exclusius per a vianants, bicicletes i serveis, formada per la prolongació del carrer Tellinaires entre el carrer Begur i el carrer de l'Escala i pels actuals carrers convencionals de Pals i de l'Escala entre l'avinguda d'Europa i la prolongació del carrer Tellinaires.

Aquestes vies ciclables hauran de donar continuïtat amb el que defineixin els futurs Pla Director de l'Espai Públic de Gavà Mar i Pla Director de la Bicicleta. Per tant, l'estudi exposa que quan es redacti el projecte d'urbanització caldrà tenir en compte els citats plans, que possiblement ja es trobaran aprovats o en una fase de tramitació avançada, i caldrà ajustar les vies ciclables aquí proposades al que defineixin aquests plans, tant pel que fa a característiques com a continuïtat de la xarxa.

L'EAMG també determina que en cas que el Pla Director de l'Espai Públic de Gavà Mar i el Pla Director de la Bicicleta defineixin la connexió entre Gavà i Castelldefels per l'avinguda Europa o pel carrer Tellinares, el projecte d'urbanització haurà d'assumir econòmicament el cost de la implementació de la via ciclable que transcorri dins del sector.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

11. 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 Gavà) 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, utilitzant dades de l'enquesta EMQ 2011 i les dades dels factors d'emissió de la Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013, elaborada per la Direcció General de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

A partir dels vehicles-km, els consums i els factors d'emissió, s'obté un total de 4.839 g/dia d'emissions de NO₂ i de 1.237 g/dia d'emissions de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. Pel que fa a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH), anualment es generaran de l'ordre de 2.477 Tn de CO₂ eq.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no inclou la valoració econòmica de les mesures vinculades a la millora de la mobilitat, si bé confirma que el cost pel que fa a la urbanització del sector per a vianants, per la xarxa de carrers exclusius de vianants, bicicletes i serveis i per vialitat s'haurà de trobar contemplat en el corresponent projecte d'urbanització, que haurà de contemplar també el cost de la construcció del carril bici, dels aparcaments de bicicletes, i d'altres mesures correctores previstes.

13. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla Parcial de delimitació del Sector Llevant Mar de Gavà, 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 tornar a valorar la incidència de mobilitat generada sobre la xarxa del transport públic, tenint en compte l'ocupació i l'oferta actual i durant els mesos d'estiu.

- En el cas de l'ús hotel·ler, cal aplicar la ràtio d'aparcament de 1 plaça/100 m² sostre.
- És necessari donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció o com a mínim deixar la seva preinstal·lació.
- Cal que el promotor participi de la millora de la qualitat de les parades de transport públic del sector. Cal que els punts de parada del transport col·lectiu disposin d'unes mínimes condicions d'informació i confort, que s'han d'adaptar a la tipologia de parades previstes per l'ens planificador corresponent.
- Cal incorporar informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** 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.

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, 2 de maig de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic