

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM al sector Bonaventura Calopa, de Sant Boi de Llobregat**

**Municipi de Sant Boi de Llobregat**

Comarca: Baix Llobregat

Promotor: INCASOL / AMB

Redactor de l'EAMG: AIM

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 *Modificació puntual del PGM del sector Bonaventura Calopa, de Sant Boi de Llobregat*.

## **1. Antecedents**

La *Modificació puntual del PGM del sector Bonaventura Calopa, de Sant Boi de Llobregat* es redacta amb l'objectiu de desenvolupar l'ordenació de l'àmbit del PMU Bonaventura Calopa incorporant modificacions en les condicions d'edificació dels habitatges i augmentant la superfície de sostre destinat a l'ús comercial.

Una part d'aquest sector el trobem inclòs dins del sector de Llevant del Pla Director Urbanístic del Delta del Llobregat. El PDU s'inclou dins dels termes municipals de Gavà, Sant Boi de Llobregat i Viladecans i incorpora diversos sectors d'interès supramunicipal, destinats a activitats econòmiques, per considerar aquests sectors de gran rellevància social, econòmica i de característiques singulars.

*Figura 1.1 Ordenació del sector de llevant del PDU del Delta de Llobregat*

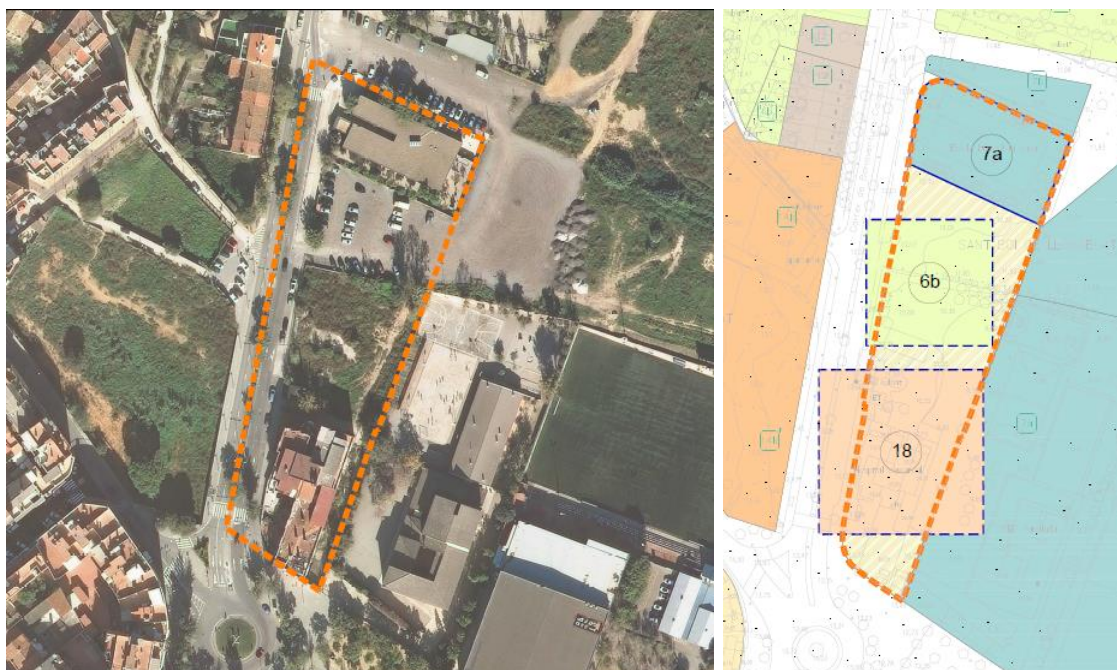


El sector de Llevant, al PDU del Delta de Llobregat, compta amb una superfície de 150.684 m<sup>2</sup> i una superfície de sostre de 67.533 m<sup>2</sup>. També es tracta d'un sector discontinu, en el qual al nord s'hi concentra l'ús residencial, comercial i equipaments, mentre que al sud hi ha bona part de la zona verda i les activitats.

L'àmbit d'aquesta modificació està format per 3 parcel·les, dues de les quals actualment estan edificades (Escola Bressol la Susa i l'antic Hospital de Sant Boi) i l'altre, que es troba erma, s'usa una part com a estacionament de vehicles no regulat. En el sector llevant del PDU del Delta de Llobregat s'inclouen les parcel·les on si troben l'escola bressol i l'estacionament de vehicles, quedant exclòs l'antic hospital de Sant Boi.

Les parcel·les objecte de la MPPGM es troben situades en una illa delimitada pel carrer Bonaventura Calopa, on una part del vial es troba a l'àmbit de PDU, que connecta la part baixa del nucli antic amb l'eixample Vinyets – Molí Vell, el carrer Mossèn Pere Tarrés i els equipaments de l'escola la Parellada, i el poliesportiu i camp de futbol de la Parellada.

Figura 1.2 Situació i Ordenació del sector de Bonaventura Calopa



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM del sector Bonaventura Calopa, de Sant Boi de Llobregat* 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.

Els objectius específics d'aquesta Modificació puntual del PGM és la de desenvolupar l'ordenació de l'àmbit del PMU Bonaventura Calopa, incorporant algunes modificacions en relació al règim d'habitatges i al sostre màxim destinat a ús comercial.

La superfície total de l'àmbit d'estudi és de 8.302 m<sup>2</sup>.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret 344/2006, la modificació puntual del PGM generarà **1.929 desplaçaments/dia**, i segons l'EAMG es generaran 1.836 desplaçaments/dia.

En l'EAMG, s'ha considerat que l'equipament actual (l'escola bressol), generarà 20 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre considerant el sostre màxim previst pel planejament, independent del sostre edificat actualment (828 m<sup>2</sup>/st). Cal dir, que en tractar-se d'un equipament de nova construcció i atenent al seu ús actual, resulta difícil que pugui assolir el màxim d'edificabilitat de la parcel·la.

En el cas de les zones verdes, s'ha considerat que la situada entre el carrer Bonaventura Calopa i l'escola bressol per la seva situació, la seva dimensió i les activitats properes, atrauran, bàsicament, la població dels habitatges i dels equipaments més pròxims. En el cas de la zona verda de grans dimensions del sector Llevant, atraurà molta més

població, i si finalment és un parc urbà, s'estima que la ràtio serà d'1 viatge/100m<sup>2</sup> de sòl.

**Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)**

Usos	Increment Àrea (m <sup>2</sup> )	Increment Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
<b>Residencial</b>		6.486,00	649	<b>649</b>
<b>Comercial</b>		1.600,00	800	<b>800</b>
<b>Altres equipaments</b>		1.819,00	364	<b>364</b>
<b>Zona verda</b>	2.339,00		117	<b>23</b>
<b>TOTAL</b>	2.339,00	9.905,00	1.929	<b>1.836</b>

L'EAMG fa una proposta de repartiment modal igual que les ràtios del Decret 344/2006 d'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, exceptuant les zones verdes que el valor és molt més elevat segons les ràtios del Decret. Així i tot, es considera acceptable la ràtio de l'estudi de 1viatge/100m<sup>2</sup> per les seves característiques.

Des de l'equip redactor del present informe es considera raonables els valors adoptats en l'estudi per als diferents usos.

L'EAMG realitza el repartiment modal considerat, tant pels desplaçaments interns com pels externs, tenint com a referència EMQ 2011. Es considera que el 74,5% dels desplaçaments són interns i el 25,5% són de connexió. Des de l'equip redactor del present informe es considera aquedat aquest repartiment modal.

**Taula resum del repartiment modal**

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
<b>INTERNES</b>			
% quota modal	79,5%	3,5%	17,0%
Viatges/dia de màxima demanda	1.143	50	244
<b>CONNEXIÓ</b>			
% quota modal	2,4%	35,2%	62,4%
Viatges/dia de màxima demanda	12	173	307

L'estudi també ha tingut en compte l'ocupació del vehicle privat, on s'estima que pels desplaçaments interns hi haurà una ocupació d'1,57 persones/vehicle i en els desplaçaments de connexió l'ocupació serà d'1,26 persones/veh. Així doncs, hi haurà 156 vehicles en els desplaçaments interns i 244 en els de connexió.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

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

L'estudi descriu les principals vies de comunicació que donen accés a l'àmbit d'estudi i la intensitat de trànsit de cada una d'elles.

En relació als principals eixos viaris d'alta capacitat destaquen l'autopista C-32 i l'autovia C-31. Analitzant la capacitat de trànsit d'aquestes vies, el 2013, la C-32 tenia més de 33.000 veh./dia al seu pas per Castelldefels i més de 45.000 al sud de l'enllaç de la C-31 (túnel del Garraf), mentre que la C-31 hi havia un IMD de més de 70.000 veh./dia a les proximitats de Barcelona.

Pel que fa a les carreteres convencionals destaquen la C-245, la B-201 i la BV-2002. En relació a la intensitat de trànsit mitjana diària, a la C-245, vora del límit nord de Sant Boi de Llobregat, el 2013 hi havia una IMD de més de 19.000 veh./dia, mentre que a la B-201 l'aforament era de més de 35.000 veh./dia i a la BV-2002 de gairebé 28.000 veh./dia.

L'estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària pròxima d'accés al municipi d'estudi.

Des de l'equip redactor de l'informe s'accepta la informació aportada.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'àmbit d'estudi compta amb xarxa ferroviària i xarxa d'autobús urbà i interurbà.

Pel que fa a la xarxa ferroviària, Sant Boi de Llobregat té dues parades de FGC de la línia Llobregat – Anoia. Les dues estacions es troben a la perifèria de l'entramat urbà fet que resulten llunyanes i amb poca connectivitat pel gruix de la població. A prop del sector Bonaventura Calopa hi ha l'estació de FGC de Sant Boi. Aquesta, es troba a una distància de 850 metres i el recorregut d'accés presenta una bona accessibilitat.

El FGC dona accés a les línies L8, S33, S4, S8, R5, R6 i R60 que connecten Barcelona (pl. Espanya) amb Igualada i Manresa amb un horari de 05:02 a 23:58 en dies feiners i direcció Barcelona.

En relació a la xarxa d'autobusos, Sant Boi de Ll. té 20 línies d'autobusos (17 de diürnes i 3 de nocturnes). D'aquestes, cinc, tres interurbanes i dues urbanes, (L61, L74, L79, SB1 i SB3) tenen parada al mateix carrer del sector, a l'alçada del carrer Mossèn Pere Tarrés en els dos sentits de la marxa. A la C-245 a l'alçada del carrer Mossèn Pere Tarrés al nus amb la BV-2002 i en sentit Viladecans, també hi ha una parada amb 4 línies (L82, L85, N13 i N14).

L'estudi incorpora informació gràfica sobre l'oferta de les diferents línies de transport públic viari, igual que el seu nombre d'expedicions, la seva freqüència en hora punta, la capacitat de la línia i la seva ocupació. L'estudi també incorpora informació gràfica sobre els recorreguts d'accés a peu a les diferents parades (d'autobús i de ferrocarrils).

Des de l'equip redactor del present informe es considera adequada la informació aportada.

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

Al carrer Bonaventura Calopa manca, actualment, la vorera entre el tram corresponent al sector Llevant del PDU del Delta del Llobregat i el del carrer Bonaventura Calopa i l'antic hospital, on les sessions es van modificant en cada tram i dificulten la mobilitat per als vianants i les bicicletes.

Pel que fa a l'accés a les diferents parades de transport públic des de l'àmbit d'estudi, com ja s'ha dit, la parada de FGC, que es troba a uns 850 m de l'àmbit presenta un bon recorregut tot i que hi ha mancances relacionades amb la continuïtat ja esmentada que presenta uniformitats a les voreres. En relació a les parades d'autobús, l'accés és adequat en totes excepte en la parada de la intersecció de la C-245 amb la BV-2002, ja que la parada no disposa de voreres a la banda est, tot i que sí que disposa d'un pas per a vianants per accedir-hi.

L'estudi incorpora diverses imatges de l'estat de les voreres properes a l'àmbit d'estudi.

En relació a la xarxa ciclable, des de l'AMB s'està desenvolupant una xarxa de carril bici metropolità (Bicivia) amb carrils en 17 municipis que ajudaran a millorar la connectivitat de les vies pedalables metropolitanes. Dins d'aquests municipis, hi ha Sant Boi de Llobregat.

Actualment, Sant Boi disposa d'una xarxa de bicicleta discontinua en molts dels itineraris principals i hi ha un dèficit de connexió intermunicipal. Això, però, ja està previst solucionar-ho amb la xarxa Bicivia que permetrà una connexió intermunicipal ràpida, directa i segura. En els diferents eixos planificats, trobem l'eix que connecta Cornellà amb Castelldefels per la C-245 que passa molt proper a l'àmbit d'estudi.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les diferents xarxes de ciclables, tant del municipi com intramunicipals i la previsió de connexió de la futura xarxa Bicivia.

Davant de l'institut Itaca, a pocs metres de l'àmbit d'estudi hi ha instal·lada una estació de Bicibox, que permet l'estacionament de bicicletes de forma segura.

Des de l'equip de redacció del present estudi és vàlida la informació aportada.

#### **Recomanació 1.**

Es recomana que l'estudi analitzi l'accessibilitat dels diferents recorreguts per a vianants i bicicletes (amplada de les voreres o carril bici, senyalització, estat dels passos per a vianants, etc.).

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

L'Estudi indica que pel que fa a la xarxa de **transport públic**, l'oferta actual d'autobús i ferrocarril podrà absorbir amb facilitat l'increment de la demanda que es produirà, especialment en l'hora punta.

Respecte a la **xarxa de vehicles motoritzats**, l'estudi preveu que amb la situació actual es podrà donar resposta a la nova demanda de la mobilitat, tot i això, s'ha de tenir en compte que hi ha diverses obres en execució que, un cop acabades, facilitaran molt més l'accés en vehicle privat al sector i permeten, un augment de la capacitat del sector. Així doncs, un cop finalitzades aquestes obres, que es preveu que sigui abans d'executar les modificacions al sector, s'haurà augmentat la capacitat de la xarxa viària d'accés al sector.

L'estudi no realitza una anàlisi de la incidència de la nova mobilitat generada dels modes no motoritzats (desplaçaments a peu i en bicicleta).

Des de l'equip redactor del present estudi accepta la informació aportada.

#### **Recomanació 2.**

Es recomana analitzar la incidència de la nova mobilitat generada en els modes no motoritzats.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar a fora calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG (entre parèntesis s'indica la previsió del Decret)

Usos	Increment Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicletes
Residencial		6.486	130 (130)	0 (65)	0 (32)
Comercial		1.600	16 (16)	--	--
Altres equip.		1.819	8 (91)	--	--
Zona verda	2.339	--	12 (23)	--	--
<b>TOTAL</b>	2.339	9.905	<b>166 (260)</b>	<b>0 (65)</b>	<b>0(32)</b>

L'estudi preveu una dotació de **166 places d'aparcament per a bicicletes**, mentre que el Decret dicta que s'han de reservar 260 places d'aparcament per a bicicletes.

Tal com es pot veure en la taula anterior, l'estudi reserva moltes menys places d'aparcament per a bicicletes pels equipaments, ja que considera que al seu ús d'escola bressol dificulta la utilització de la bicicleta com a transport, s'ha utilitzat per al càlcul el total de sostre consolidat en l'actualitat i no el potencial urbanístic.

En el cas de les zones verdes, com que es considera que tenen un potencial de proximitat, s'ha considerat que no hi haurà tanta utilització de la bicicleta com a mode de transport i que aquesta, s'usarà més vinculada al trànsit de vianants o de bicicletes de pas cap al parc urbà confrontant al sector llevant, o bé cap al parc fluvial. Per això, s'ha considerat una ràtio de 0,5 places/100m<sup>2</sup> de sòl.

En relació a l'ús residencial, es considera que les places d'aparcament per a bicicletes estaran situades dins dels edificis, en llocs de fàcil accés i segurs, per tal d'incentivar l'ús de la bicicleta.

Pel que fa a la reserva d'aparcaments per a turismes i motocicletes, l'estudi no preveu cap reserva i, tal com dicta el Decret 344/2006. Segons les ràtios del Decret, es considera que s'ha de fer una reserva de 65 places per a turismes i 32 per a motocicletes.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que cal **preveure una reserva de places d'aparcament per a turismes i motocicletes per als usos residencials**.

L'Estudi no proposa la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. En aquest sentit es recorda que **cal 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 en vies públiques o com a mínim deixar la seva preinstal·lació i preveure com es desplegaran els punts de recàrrega en el cas que es proposi la seva instal·lació per fases**.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG no realitza cap referència en relació a la reserva de places per a la distribució urbana de mercaderies.

No obstant això, seguint els requeriments que estableix el Decret 344/2006, assenyala que hi ha una necessitat de reservar a la via pública espai per a realitzar les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies per als usos d'oficines i comercial. Per això, seguint la ràtio del Decret d'1 plaça/1.000m<sup>2</sup> de superfície de venda, cal realitzar la **reserva de places d'aparcament per a usos de càrrega i descàrrega**.

## 10. Mesures correctores

L'estudi estableix un seguit de mesures correctores segons la xarxa:

### Xarxa de vianants

- Millora de la connectivitat del sector amb els àmbits adjacents i en especial amb el parc fluvial del Llobregat i amb la xarxa urbana de l'eixample entorn de la plaça Catalunya.
- Millorar la connectivitat amb les parades de transport públic per tal d'afavorir els desplaçaments quotidians.
- Connexió dels nous desenvolupaments amb els equipaments ja existents de la zona.
- Donar continuïtat als itineraris proposats de forma més natural i directa.

### Xarxa de bicicletes

Des de l'AMB s'ha realitzat un projecte de carril bici bidireccional segregat que transcorre pel carrer Bonaventura Calopa i que connectarà amb l'estació de ferrocarril. A part, també s'està elaborant el projecte del carril bici a la C-245.

### Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic aprofita, bàsicament, l'oferta existent, ja que dona una bona cobertura a la zona.

### Xarxa viària

No s'aporten mesures correctores en referència a la xarxa viària. Es considera que amb les modificacions que ja s'estan duent a terme es millorarà la connexió de la zona.

## 11. Indicadors de gènere

L'estudi incorpora indicadors de la mobilitat segons el gènere. En aquestes dades, es pot veure com les dones presenten una major mobilitat personal que els homes, igual que destaca una utilització dels modes més sostenibles (modes no motoritzats i transport públic) en les dones que no pas en els homes, que utilitzen més el vehicle privat.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada.

## 12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Tot i que Sant Boi de Llobregat no es troba inclòs dins de la Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, l'estudi incorpora dades.

L'estudi ha caracteritzat, pel conjunt del sector de Llevant, el consum mitjà i les emissions per tipologies de vehicle segons l'ICAEN i ha calculat els vehicles/quilòmetre a partir de l'estimació dels desplaçaments generats per cada mode de transport i dividint-los per l'ocupació mitjana estimada (persones/vehicle). Així doncs, s'ha considerat que els nous desplaçaments motoritzats del conjunt del sector de Llevant emetran anualment:

- 2.787,8 kg de CO/any
- 1.929,3 kg de NOx/any
- 727,6 kg de partícules/any
- 931.833,7 kg de CO<sub>2</sub>/any
- 231,41 kg de HC/any
- 681,77 kg de SO<sub>2</sub>/any
- 464.461,9 kg de combustible/any

Desplaçaments / any = 3.150.000    itatges / any    10.000 itatges/dia x    300 dies teners equivalents

Repartiment modal de la mobilitat total	Mobilitat generada		Ocupació mitjana (persones/vehicle)	Long. mitjana (km)	Total Veh.km	Consum de combustible			Emissió CO			Emissió NOx		Emissió partícules en suspensió		Emissió CO2		Emissió HC		Emissió SO2		
	%	Desplaç. mitjà / any				Consum mitjà (litres)	Densitat (kg/l)	Total (kg)	g CO / km	Total (kg)	g NOx / km	Total (kg)	g part. / km	Total (kg)	g CO2 / km	Total (kg)	g HC / km	Total (kg)	g SO2 / km	Total (kg)		
Desplaçaments interns	74,5%	2.381.548																				
A peu o bicicleta	79,5%	1.893.332	1,0	1,0	1.893.330,0																	
Transport públic	3,3%	83.354																				
Gas-oil	90,0%	41.877	25,0	2,0	3.330,0	0,4300	0,85	1.217,1	3,10	10,3	24,70	82,3	12,82	41,7	1.100,0	3.683,0	0,29	0,96570	1,1	3,663		
Biodièsel	60,0%	41.877	25,0	2,0	3.330,0	0,3900	0,86	1.068,0	2,70	9,0	20,00	66,6	4,60	15,0	200,0	868,0	0,25	0,83260	0,0	0,000		
Vehicle privat	17,0%	404.863																				
Benzina	64,7%	262.028	1,57	2,0	333.196,0	0,1310	0,73	31.620,3	3,82	1.307,5	0,100	35,4	0,010	3,3	308,5	102.874,2	0,280	86,80164	0,680	20,703		
Dièsel	35,3%	142.838	1,57	2,0	181.680,0	0,0870	0,85	10.982,6	0,80	125,0	0,481	87,5	0,027	5,0	177,6	32.570,7	0,070	14.37484	0,210	38,212		
Total	100,0%							44.567,0		1.325,8		184,2		60,0		107.333,2		114,9/488		36,4		
Desplaçaments connectats (altres destinacions)	25,5%	813.451																				
A peu o bicicleta	2,4%	19.523																				
Transport públic	35,2%	296.355																				
Gas-oil	25,0%	71.594	25,0	12,0	34.380,0	0,4300	0,85	12.558,6	4,10	140,9	12,43	436,1	12,82	430,2	1.010,00	34.703,6	0,50	17,18000	0,8	27,488		
Biodièsel	25,0%	71.594	25,0	12,0	34.380,0	0,3900	0,86	11.008,0	3,70	127,1	11,70	492,0	4,60	154,6	180,0	6.134,8	0,44	15,11940	0,0	0,000		
Elèctric	50,0%	143.167	50,0	12,0	34.380,0				0,02	0,7	0,20	6,6	0,01	0,3	130,0	4.486,8	0,015	0,51540	0,45	15,482		
Cotxes	82,4%	507.593																				
Benzina	84,7%	328.514	1,26	12,0	3.128.710,0	0,1310	0,73	260.198,5	0,38	1.188,0	0,083	291,0	0,01	31,3	181,6	568.173,7	0,024	75,08004	0,680	250,267		
Dièsel	35,3%	179.079	1,20	12,0	1.795.010,0	0,0870	0,85	97.128,8	0,002	3,4	0,303	0,19,1	0,03	51,2	123,7	2.10.971,0	0,000	8,52705	0,210	308,127		
Total	100,0%							464.461,5		1.461,0		1.745,0		667,6		824.500,5		116,4/039		631,464		
<b>TOTAL</b>								464.461,5		2.787,8		1.929,3		727,6		931.833,7		231,41		681,770		

Cal tenir present, que aquestes emissions són superiors a les que produirà el sector de Bonaventura Calopa, ja que aquestes tracten tot el conjunt del sector de Llevant.

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

### Recomanació 3.

Es recomana calcular les emissions del sector de Bonaventura Calopa i incorporar mesures complementàries per minimitzar incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.



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

Seguint les directrius del Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i l'article 19.1 en el qual diu que s'ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats de per l'increment de la mobilitat, l'estudi especifica que els costos de la urbanització de les voreres, carril bici, passos per a vianants, senyalització vertical i horitzontal, etc. del sector s'inclouran en les partides dels costos d'urbanització del projecte d'urbanització del sector.

### 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del PGM al sector Bonaventura Calopa, de Sant Boi de Llobregat*, 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** 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 projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- S'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a turismes i motocicletes per als usos residencials.
- Cal 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 en vies públiques.
- Cal estimar el nombre de places de càrrega i descàrrega necessàries segons la superfície de sostre per als usos comercials.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, 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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic