

## Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Margarida de Montbui

### Municipi de Santa Margarida de Montbui Comarca de l'Anoia

Promotor: Ajuntament de Santa Margarida de Montbui  
Redactor de l'EAMG: Lavola

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 d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Margarida de Montbui*.

### 1. Objecte

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Margarida de Montbui (en endavant POUM) inclou 4 Plans d'Actuació Urbanística (PAU) i 5 Sectors Urbanitzables Delimitats (SUD).

Taula 1. Sectors de desenvolupament previstos al POUM

SECTOR	SUPERFÍCIE TOTAL	ZONA VERDA	EQUIPAMENTS	SOSTRE COMERCIAL	SOSTRE RESIDENCIAL	NRE. HABITATGES
PAU1 Camí dels Horts	5.231	281			1.730	12
PAU2 Artés	5.788	1.793			2.968	37
PAU3 crta. Valls- Camí del Pont	3.000	784		904	3.618	56
PAU4 El Tint del Closa	6.839	2.450	743		4.978	62
<b>Total PAU</b>	<b>20.858</b>	<b>5.308</b>	<b>743</b>	<b>904</b>	<b>13.294</b>	<b>167</b>

SECTOR	SUPERFÍCIE TOTAL	ZONA VERDA	EQUIPAMENTS	SOSTRE COMERCIAL	SOSTRE RESIDENCIAL	NRE. HABITATGES
SUD1 Camp de la Sort	42.400	9.328	6.360		8.480	63
SUD2 Vial Oest	89.700	27.424	4.285		17.140	128
SUD3 Les Cases de l'institut	39.000	6.032	7.163		9.425	82
SUD4 Els Prats-Can Rafeques	123.200	33.264	9.856	*	39.424	369
SUD5 Est crta. de Valls	71.700	8.604	17.925	*	50.190	466
<b>Total SUD</b>	<b>366.000</b>	<b>84.652</b>	<b>45.589</b>		<b>124.659</b>	<b>1.108</b>

\*El sostre comercial del sector SUD 04 i 05 es determinarà en el planejament urbanístic derivat.

Font: EAMG

Els principals usos generadors de mobilitat seran:

- Residencial: 137.953 m<sup>2</sup> de sostre, que permetran la construcció d'un màxim de 1.275 habitatges.
- Equipaments: 46.332 m<sup>2</sup> de sòl. L'EAMG considera una ràtio d'edificabilitat de 0,5 m<sup>2</sup> de sostre/m<sup>2</sup> de sòl.
- Espais lliures: 89.960 m<sup>2</sup> de sòl.
- Usos comercials o altres usos terciaris: 904 m<sup>2</sup>. Un cop es concretin els usos dels sectors SUD 4 i SUD 5 aquesta superfície podria augmentar.

## 2. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el desenvolupament del POUM generarà un total de **18.510 desplaçaments/dia feiner**.

La Taula 2 mostra la mobilitat generada segons els càlculs de l'EAMG:

**Taula 2. Estimació de la mobilitat generada pels nous usos segons l'EAMG**

SECTOR	ZONA VERDA	COMERCIAL	EQUIPAMENTS	HABITATGES	TOTAL
PAU1 Camí dels Horts	14		0	84	98
PAU2 Artés	90		0	259	349
PAU3 crta. Valls- Camí del Pont	39	452	0	392	883
PAU4 El Tint del Closo	123		74	436	632
<b>Total PAU</b>	<b>265</b>	<b>452</b>	<b>74</b>	<b>1171</b>	<b>1.962</b>
SUD1 Camp de la Sort	466		636	441	1.543
SUD2 Vial Oest	1371		429	896	2.696
SUD3 Les Cases de l'institut	302		716	574	1.592
SUD4 Els Prats-Can Rafeques	1663		986	2583	5.232
SUD5 Est crta. de Valls	430		1.793	3262	5.485
<b>Total SUD</b>	<b>4233</b>		<b>4.559</b>	<b>7756</b>	<b>16.548</b>
<b>Total POUM</b>	<b>4.498</b>	<b>452</b>	<b>4.633</b>	<b>8.927</b>	<b>18.510</b>

Font: EAMG

L'EAMG utilitza les mateixes ràtios que el Decret 344/2006. En el cas dels equipaments s'ha considerat una edificabilitat de 0,50 m<sup>2</sup> de sostre per m<sup>2</sup> de sòl.

En la documentació lliurada a l'ATM, l'EAMG inclou el plànol amb els viatges generats, tal com indica el Decret 344/2006.

L'EAMG analitza la distribució temporal de la mobilitat a Santa Margarida de Montbui.

Quant a la distribució entre desplaçaments interns i de connexió, l'EAMG treballa amb les següents hipòtesis:

- Usos d'habitatge: 30% interns, 70% connexió.
- Equipaments i usos comercials: 67% interns, 33% connexió.
- Zones verdes: 95% interns, 5% connexió.

Des de la redacció del present informe es considera adequat el repartiment territorial estimat per a la mobilitat generada pels nous usos.

Quant al repartiment modal, l'EAMG es basa en els valors de de les EMO 2001 i 2011 i l'EMQ 2006. D'aquesta manera, el repartiment modal proposat per a cada ús es mostra a la Taula 3:

**Taula 3. Repartiment modal proposat per als diferents usos**

Ús	MOBILITAT INTERNA			MOBILITAT EXTERNA		
	NM	TPC	VPM	NM	TPC	VPM
Habitatge	60%	10%	30%	10%	10%	80%
Comercial	50%	10%	40%	10%	10%	80%
Equipaments	70%	10%	20%	10%	10%	80%
Zones verdes	90%	2%	8%	25%	5%	70%

NM: no motoritzada (a peu/bicicleta) / TPC: transport públic o col·lectiu / VPM: vehicle privat motoritzat (cotxe/motocicleta).

**Font: EAMG**

Des de la redacció del present informe es considera adequada la proposta de repartiment modal, ja que es basa en el repartiment modal de les enquestes de mobilitat de referència (EMO i EMQ) i incorpora un augment de la quota dels modes no motoritzats i del transport públic.

Tot seguit la Taula 4 mostra els desplaçaments generats per cadascun dels sectors i usos.

**Taula 4. Mobilitat generada pels nous usos**

SECTOR	ZONA VERDA	COMERCIAL	EQUIPAMENTS	HABITATGES	TOTAL
PAU1 Camí dels Horts	14		0	84	98
PAU2 Artés	90		0	259	349
PAU3 crta. Valls- Camí del Pont	39	452	0	392	883
PAU4 El Tint del Closa	123		74	436	632
<b>Total PAU</b>	<b>265</b>	<b>452</b>	<b>74</b>	<b>1171</b>	<b>1.962</b>
SUD1 Camp de la Sort	466		636	441	1.543
SUD2 Vial Oest	1371		429	896	2.696
SUD3 Les Cases de l'institut	302		716	574	1.592
SUD4 Els Prats-Can Rafeques	1663		986	2583	5.232
SUD5 Est crta. de Valls	430		1.793	3262	5.485
<b>Total SUD</b>	<b>4233</b>		<b>4.559</b>	<b>7756</b>	<b>16.548</b>
<b>Total POUM</b>	<b>4.498</b>	<b>452</b>	<b>4.633</b>	<b>8.927</b>	<b>18.510</b>

Font: EAMG

Des de la redacció del present informe es consideren adequades les hipòtesis de partida considerades per estimar el repartiment modal de la mobilitat generada.

L'EAMG té en compte una ocupació del vehicle privat motoritzat d'1,45 passatgers/vehicle. **Des de la redacció del present informe es considera una xifra ambiciosa, que caldria justificar en base a les mesures proposades.**

### 3. Mobilitat a peu

Pel que fa a la mobilitat a peu, l'estudi aporta informació sobre les condicions d'accessibilitat de les voreres del municipi, diferenciant els següents àmbits:

- Nucli antic: es caracteritza per tenir voreres no accessibles (amplada inferior a 1 metre), escassa presència de passos de vianants i elevat pendent en les relacions nord-sud.
- Nucli urbà (Sant Maure): es caracteritza per presentar voreres majoritàriament no accessibles (excepte en les zones de recent urbanització), passos de vianants en la majoria de cruïlles i pendent suau.
- La Mallola: es caracteritza per tenir voreres no accessibles, sense passos de vianants i pendent suau.
- Polígon industrial Plans de la Tossa: es caracteritza per presentar voreres i passos de vianants accessibles i sense desnivell.

L'EAMG també analitza els principals pols atractors i generadors de mobilitat de vianants.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada respecte a la xarxa per a la mobilitat a peu.

#### **4. Mobilitat en bicicleta**

Actualment Santa Margarida de Montbui no disposa de cap infraestructura urbana per a la bicicleta.

En relació a les connexions entre nuclis hi ha diverses connexions que difereixen en el seu estat de conservació. D'altra banda, el Pla Estratègic de la xarxa de carrils bici d'Igualada contempla una xarxa d'itineraris interns i de connexió amb el seu entorn, entre els que destaca la connexió per calçada en els tres ponts existents que creuen l'Anoia.

En relació a la infraestructura d'aparcament per a bicicletes, aquesta és escassa i es concentra al nucli urbà.

L'EAMG també analitza la demanda de mobilitat en bicicleta. En aquest sentit, destaca un ús minoritari de la bicicleta com a mode de transport quotidià.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada respecte a la xarxa per a la mobilitat en bicicleta.

#### **5. Xarxa de transport públic col·lectiu**

L'EAMG descriu l'oferta actual de transport públic al municipi, que es tracta de les següents línies de bus interurbanes:

- Línia N2. Igualada – La Llacuna: 4 expedicions diàries per sentit en dia feiner.
- Línia Igualada – Barcelona: 5-6 expedicions diàries per sentit en dia feiner, 2 els dissabtes i 1 els diumenges.
- LTM. Línia transversal Montbui (connexió amb Igualada): 12 expedicions diàries per sentit en dia feiner al casc antic i 20 al nucli urbà.
- LTF. Línia transversal Festius (connexió amb Igualada): 5-6 expedicions diàries per sentit els diumenges i festius.

L'estudi aporta informació sobre les 12 parades de bus del municipi. Per a cadascuna d'elles aporta informació sobre les línies que hi donen servei, la tipologia de parada (pal, marquesina) i la disponibilitat d'informació sobre l'horari de les línies. Addicionalment, l'estudi aporta informació sobre l'accessibilitat tant de les pròpies parades com de l'accés a les mateixes.

L'estudi posa de manifest la bona connectivitat amb transport públic amb Igualada, mentre que l'oferta de serveis amb la resta de municipis amb els quals Santa Margaria de Montbui hi té relació és deficient (Òdena, Vilanova del Camí, Capellades, la Poble de Claramunt...).

Des de la redacció del present informe es troba adequada la informació aportada en relació a la xarxa de transport públic.

## **6. Mobilitat en vehicle privat motoritzat**

### Circulació

L'estudi descriu els vials que vertebraven la mobilitat en vehicle privat al municipi (xarxa bàsica), tenint en compte els ponts que creuen el riu Anoia i connecten amb Igualada.

L'EAMG identifica els carrers amb una major intensitat mitjana diària de circulació, i conclou que no es produeixen problemes rellevants de congestió.

Des de la redacció del present informe es troba adequada la informació aportada en relació a la mobilitat en vehicle privat motoritzat, **si bé es troba a faltar un ordre de magnitud del grau de saturació actual i previst dels vials de la xarxa bàsica.**

### Aparcament

L'estudi analitza el parc mòbil censat al municipi, així com l'oferta i la demanda d'aparcament per al vehicle privat.

En aquest sentit, l'estudi exposa que hi ha una àmplia oferta d'aparcament en calçada i a les bosses d'aparcament, mentre que la demanda es concentra bàsicament a l'entorn de la carretera de Valls, on s'hi localitza la majoria d'establiments comercials i de serveis, així com al voltant dels principals centres educatius, CAP i complex esportiu. Les úniques places on es disposa de rotació horària de l'aparcament és a la carretera de Valls. Globalment l'oferta d'aparcament és superior a la demanda.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada respecte a l'oferta i demanda d'aparcament de vehicles privats motoritzats.

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

L'estudi analitza el grau d'afectació sobre les xarxes de transport públic i de vehicle privat de la nova mobilitat generada de connexió, tenint en compte:

- Mobilitat generada en transport públic: segons l'estudi, es preveu que els nous usos generin diàriament un total de 664 viatges interns i 789 viatges de connexió (fonamentalment cap a Igualada). L'EAMG analitza l'opció més conservadora, sense tenir en compte l'oferta de transport discrecional (escolar) i considerant que el 75% de la nova mobilitat en transport públic recaurà sobre la línia LTM i el 25% sobre la resta de línies interurbanes:
  - Línia LTM: tenint en compte que l'ocupació actual és de l'ordre del 30% sobre una capacitat total d'unes 2.000 places/dia feiner, es considera que l'oferta actual de transport públic podrà absorbir la mobilitat generada.
  - Resta de línies: l'estudi no disposa de dades sobre els nivells d'ocupació. Tanmateix, el treball de camp conclou que les línies presenten un excedent important de capacitat. En aquest sentit, tenint

en compte l'oferta d'expedicions diàries no es preveuen problemes de capacitat per absorbir la mobilitat generada.

- Mobilitat generada en vehicle privat motoritzat: segons l'estudi, els nous usos generaran un total de 1.300 desplaçaments diaris interns i 4.600 externs en vehicle privat. Tenint en compte el fet que les intensitats mitjanes diàries no superen en cap cas els 5.000 vehicles/dia en els vials de connexió amb Igualada i la previsió d'un nou pont sobre l'Anoia, no es preveuen problemes de saturació del trànsit dels vials de la xarxa bàsica.

## **8. Estimació de la demanda d'aparcament**

### Aparcament de bicicletes

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos:

- Residencial: valor màxim entre 2 places/habitatge i 2 places/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Comercial, oficines, industrial: 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Equipaments docents: 5 places/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Equipaments esportius i culturals: 5 places/100 places d'aforament.
- Altres equipaments públics: 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Zones verdes: 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sòl.

L'EAMG preveu les següents places d'aparcament per a bicicletes (veure Taula 5)

Taula 5. Reserva de places d'aparcament fora de la via pública per a bicicletes

SECTOR	ZONA VERDA	EQUIPAMENTS	COMERÇ	HABITATGE	TOTAL PLACES BICICLETA
PAU1 Camí dels Horts	3			24	27
PAU2 Artés	18			74	92
PAU3 crta. Valls- Camí del Pont	8		9	112	126
PAU4 El Tint del Closa	25	8		124	157
<b>Total PAU</b>	<b>54</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>334</b>	<b>402</b>
SUD1 Camp de la Sort	94	64		126	284
SUD2 Vial Oest	274	43		256	573
SUD3 Les Cases de l'institut	60	72		164	296
SUD4 Els Prats-Can Rafeques	332	99		738	1.169
SUD5 Est crta. de Valls	86	180		932	1198
<b>Total SUD</b>	<b>954</b>	<b>474</b>		<b>2884</b>	<b>4.324</b>

Font: EAMG

Es posen de manifest els següents aspectes:

- **L'EAMG utilitza una ràtio d'una plaça per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl (i no sostre) per als equipaments, que no coincideix amb cap ràtio proposada pel Decret 344/2006. En aquest sentit, caldria justificar l'elecció d'aquesta ràtio.**
- **Quant als usos residencials, l'EAMG utilitza la ràtio de 2 places/habitatge, sense tenir en compte el valor màxim d'aquesta ràtio i 2 places/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció. Caldria justificar l'elecció d'aquest valor.**
- Quant a l'aparcament relatiu a les zones verdes, l'estudi justifica la no instal·lació de totes les places inicialment, i proposa ajustar la dotació de places a reservar en funció de la demanda d'aparcament real.
- **Adicionalment, es recorda la necessitat de reservar l'espai per als aparcament de bicicletes fora de la via pública.**

#### Aparcament de turismes i motocicletes

Quant a l'aparcament de turismes i motocicletes, d'acord amb el Decret 344/2006, cal reservar places d'aparcament fora de la via pública per als usos d'habitatge:

- Turismes: màxim d'1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Motocicletes: màxim de 0,5 places/habitatge o 1 plaça/200 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.



Respecte a l'aparcament de turismes i motocicletes, l'EAMG duu a terme la següent proposta de reserva de places fora de la via pública per a usos residencials (Taula 6).

**Taula 6. Places d'aparcament fora de la via pública per a turismes i motocicletes**

SECTOR	TOTAL PLACES TURISMES	TOTAL PLACES MOTOCICLETES
PAU1 Camí dels Horts	12	6
PAU2 Artés	37	19
PAU3 crta. Valls- Camí del Pont	56	28
PAU4 El Tint del Closa	62	31
<b>Total PAU</b>	<b>167</b>	<b>84</b>

SECTOR	TOTAL PLACES TURISMES	TOTAL PLACES MOTOCICLETES
SUD1 Camp de la Sort	63	32
SUD2 Vial Oest	128	64
SUD3 Les Cases de l'institut	82	41
SUD4 Els Prats-Can Rafeques	369	185
SUD5 Est crta. de Valls	466	233
<b>Total SUD</b>	<b>1108</b>	<b>555</b>

Font: EAMG

Pel que fa als usos residencials, l'estudi no té en compte la ràtio basada en la superfície de sostre. En aquest sentit, es preveu l'ajust de la xifra final quan es concreti el planejament derivat.

Adicionalment, l'EAMG preveu la preinstal·lació dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a cada plaça d'aparcament en els nous edificis d'habitatges, i un punt de recàrrega cada 40 places en aparcaments públics.

Des de la redacció del present informe es consideren adequades aquestes mesures.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG posa de manifest el fet que cal establir una reserva de places per a càrrega/descàrrega a l'espai públic per a locals comercials d'1 plaça per a cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (valor més restrictiu). L'estudi posa de manifest que en aquests moments cap sector supera els 1.000 m<sup>2</sup> de superfície comercial. En tot cas, caldrà que el planejament derivat concreti la necessitat de places de càrrega i descàrrega per als sectors SUD4 i SUD5.

Tanmateix, l'EAMG no recull el fet que **els locals comercials hauran de destinar un mínim d'un 10% del sostre a magatzem, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.** Caldria que l'estudi incorporés aquesta observació.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de vianants**

L'EAMG defineix la xarxa d'itineraris principals per a vianants en el plànol corresponent, i posa de manifest que tant aquests itineraris com els àmbits del POUM hauran de garantir totes les condicions d'accessibilitat que es recullen al codi d'accessibilitat i al Decret 344/2006.

Adicionalment, l'EAMG proposa actuacions de millora vinculades al desenvolupament del POUM i altres actuacions de millora no vinculades al desenvolupament del POUM, entre les quals destaquen:

- Pacificació de la travessera urbana al seu pas pel nucli antic.
- Itinerari de connexió entre el nucli antic, la zona industrial i el nucli de Santa Margarida.
- Creació d'itineraris per a vianants dins dels espais lliures del sector.
- Conversió progressiva dels vials de secció inferior a 7 metres en carrers de plataforma única.
- Millorar la continuïtat (accessible i contínua) entre Santa Margarida de Montbui i Igualada.

Des de la redacció del present informe es consideren correctes aquestes mesures.

### **Xarxa de bicicletes**

L'EAMG duu a terme una proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes. Es considera que la major part de la vialitat interna del nucli urbà i del nucli antic poden esdevenir itineraris ciclables sense necessitat de segregació dels modes motoritzats, degut als nivells reduïts d'IMD i a les baixes velocitats de circulació.

El principal itinerari de bicicletes previst per l'estudi és l'itinerari de connexió entre el nucli antic, la zona industrial i el nucli de Santa Margarida, amb l'objectiu de permetre la connexió fins a Igualada a través dels 3 ponts existents. Aquesta mesura es complementa amb la progressiva creació de zones 30.

Des de la redacció del present informe es consideren correctes aquestes mesures.

### **Xarxa de transport públic**

L'EAMG proposa el desviament de les línies LTM i LTF en un dels dos sentits de circulació per donar cobertura als sectors SUD 4 i SUD 5.

Des de la redacció del present informe es considera adequada aquesta mesura.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG proposa una xarxa d'itineraris principals per a vehicles recollida en el plànol corresponent. Addicionalment, l'estudi proposa:

- Una secció mínima de 10 metres per a carrers de zona 30.
- Una amplada mínima d'11 metres per a carrers de la xarxa bàsica.
- Una amplada addicional mínima de 2 metres per als carrers bàsics que coincideixen amb un itinerari principal de bicicletes.
- Una amplada addicional mínima de 5 metres per als carrers bàsics que coincideixen amb un itinerari de transport públic.
- Un pendent màxim de nous vials del 8%, i en casos excepcionals degudament justificats, del 12%.

Des de la redacció del present informe es consideren adequades aquestes mesures.

## **11. Proposta de finançament del transport públic**

L'estudi proposa el canvi de recorregut de les línies LTM i LTF. El canvi proposat suposa un estalvi en temps i en metres, i per tant en aquest sentit no cal contemplar un dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

L'EAMG sí té en compte el càlcul del cost d'instal·lació de 3 pals de parada i de 3 noves marquesines.

Des de la redacció del present informe es considera adequat aquest càlcul.

## **12. Mobilitat i gènere**

L'EAMG posa de manifest que no es disposa de dades concretes de gènere per a Santa Margarida de Montbui a partir de les enquestes disponibles, i fa referència als patrons de mobilitat general de Catalunya, a partir dels quals les dones utilitzen el transport públic d'una manera majoritària.

### 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Santa Margarida de Montbui* conté bona part dels elements necessaris per 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 del projecte constructiu o en les mesures de gestió que corresponguin:

- Caldria justificar el valor d'ocupació del vehicle privat considerat per a la mobilitat generada (1,45 passatgers/vehicle). D'entrada es considera un valor ambiciós que caldria justificar en base a propostes que vagin en la línia del foment de l'ocupació del vehicle privat.
- Quant a la mobilitat en vehicle privat motoritzat, es troba a faltar una diagnosi aproximada sobre el grau de saturació actual de la xarxa bàsica.
- Distribució urbana de mercaderies: caldria que l'estudi contemplés el fet que els locals comercials hauran de destinar un mínim d'un 10% del sostre a magatzem, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.
- Un cop es concretin els usos comercials en el planejament derivat, caldrà actualitzar l'EAMG amb els nous desplaçaments generats i la reserva d'espais per a les operacions de càrrega i descàrrega.
- A l'apartat de propostes:
  - Aparcament per a bicicletes:
    - Caldria revisar la ràtio utilitzada per al càlcul de places d'aparcament de bicicletes fora de la via pública en els usos d'equipaments, ja que s'ha utilitzat una plaça per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl (i no de sostre).
    - Caldria justificar la no consideració de la ràtio de places d'aparcament per a bicicletes segons superfície d'usos residencials (2 places/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció).
    - Es recorda que l'espai reservat per a l'aparcament de bicicletes ha de ser fora de la via pública.

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 als promotors que una vegada disposin de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviïn una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Vist-i-plau

Xavier Sanyer  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic