

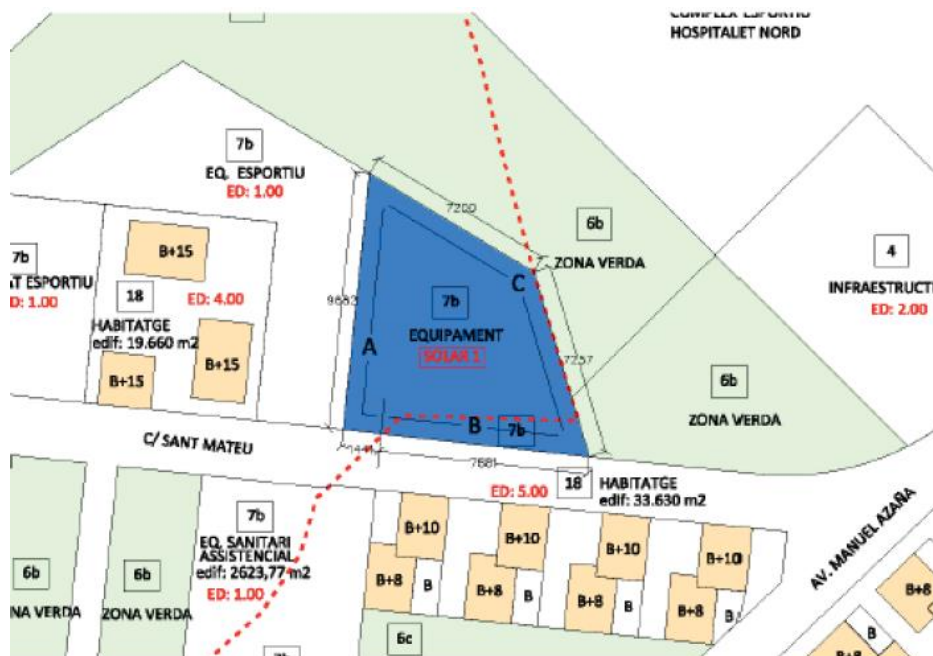
**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial de concreció d'ús i ordenació volumètrica de la parcel·la situada al carrer de Sant Mateu número 2 d'Esplugues de Llobregat**

**Municipi d'Esplugues de Llobregat**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
 Promotor: Ajuntament d'Esplugues de  
 Llobregat  
 Redactor de l'EAMG: Intra

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial de concreció d'ús i ordenació volumètrica de la parcel·la situada al carrer de Sant Mateu número 2 d'Esplugues de Llobregat*.

**1. Antecedents**

L'objecte del present Pla és la concreció d'usos i de l'ordenació volumètrica de la parcel·la situada al carrer Sant Mateu, número 2 d'Esplugues de Llobregat, just al límit municipal amb l'Hospitalet de Llobregat, amb la intenció de poder desenvolupar el Pla i poder adequar la parcel·la per a la promoció d'un equipament docent com a campus / escola / centre de formació de caràcter universitari.



**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.

La parcel·la, que es troba inclosa dins del Pla General Metropolità de Barcelona, està qualificada d'equipament de nova creació amb clau 7b i es troba envoltada per zona qualificada de "zona verda" amb clau 6b. La finca objecte del pla està situada en una trama urbana no consolidada.

La superfície total de la parcel·la és de 6.336,99 m<sup>2</sup>, dels quals 5.724 m<sup>2</sup> pertanyen al municipi d'Esplugues de Llobregat, els 621,99 m<sup>2</sup> restants pertanyen al terme municipi de l'Hospitalet de Llobregat. L'edificabilitat màxima és de 10.139 m<sup>2</sup> de sostre.

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

L'Estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total **de 2.028 viatges/dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada a l'àmbit d'estudi segons les ràtios que indica el Decret i les calculades a l'EAMG (darrera columna):

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equip. docents	6.336,99	10.139	2.028	2.028
<b>TOTAL</b>	6.336,99	10.139	2.028	2.028

A l'EAMG s'incorpora un estudi de la distribució horària de la nova mobilitat que generarà el nou equipament basant-se en la distribució horària de la mobilitat del campus Diagonal- Portal del Coneixement de la UB (2013), i es conclou que les hores punta d'entrada seran entre les 7h i les 10h i per les sortides entre les 14h i les 15h.

Pel que fa a la informació de la distribució modal dels desplaçaments, l'EAMG ha utilitzat l'EMQ del 2006 i el Quadern de la Mobilitat en l'àmbit dels municipis de la primera corona metropolitana (2011), així com els PMU d'Esplugues de Llobregat i Barcelona, i el repartiment modal del Campus Diagonal – Portal del Coneixement de la Universitat de Barcelona (UB).

Es considera que l'equipament docent universitari en estudi tindrà una influència regional que abasta una població que resideix més enllà d'un àmbit de proximitat accessible a peu.

S'estima que es produiran 1.217 desplaçaments en transport públic (162 desplaçaments en autobús, 548 en metro i 507 en tramvia), 365 desplaçaments en modes no motoritzats (203 a peu i 162 en bici/VMP), i finalment 446 desplaçaments en vehicle privat (203 en cotxe i 243 en moto/sharing).

Taula resum del repartiment modal dels desplaçaments

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	18,0%	60,0%	22,0%
Viatges / dia feiner	365	1.217	446

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

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi de mobilitat exposa que la mobilitat de l'àrea d'estudi està afectada per la xarxa de gran capacitat i la xarxa d'accés local o interna del sector. Es descriuen les principals vies d'accés a la ciutat (connexió) que són la Ronda de Dalt (C-21/B-20) i l'autopista B-23. Per altra banda, detalla la xarxa viària de proximitat especificant les vies de segon ordre pròximes al sector i les vies d'accés local.

L'EAMG descriu 4 itineraris d'accés i sortida a l'àrea en estudi des de la Ronda de Dalt (en ambdós sentits), des de Barcelona i des de l'autopista B-23.

L'EAMG mostra les IMD de 2016 obtingudes per l'Ajuntament de Barcelona de l'entorn a l'àmbit d'estudi. Destaca les vies principals com la Ronda de Dalt (80.000/79.000 veh/dia), l'avinguda Diagonal (68.000/40.800 veh/dia) i l'autopista B-23 (125.000 veh/dia entre els dos sentits). En el cas del carrer St. Mateu, en el tram d'accés a l'equipament, l'IMD era de 1.700 veh/dia.

Les dades de les IMD es representen gràficament.

Pel que fa a l'oferta d'aparcament, l'estudi especifica que l'àmbit d'estudi no disposa de places regulades i l'entorn de l'Av. de Manuel Azaña hi ha un gran nombre d'aparcament en superfície. Al carrer St. Mateu hi ha una gran oferta d'aparcament per a motocicletes. Per altre banda, hi ha un aparcament urbanitzat lliure davant del complex esportiu Hospitalet nord. Aquesta informació s'acompanya d'imatges fotogràfiques.

Des de l'equip de redacció del present informe **no es considera suficient la informació aportada, donat que es tracta de valors de la IMD anteriors a l'obertura del Centre Comercial Finestrelles (situat al carrer Sant Mateu), i per tant es considera que poden haver canviat significativament.**

#### 5. Xarxa de transport públic

L'EAMG indica que l'àmbit d'estudi disposa d'una bona cobertura de transport públic. Hi dóna servei 12 línies d'autobús diürnes, 2 línies d'autobús nocturnes, 3 línies de tramvia i 1 línia de metro.

La línia de metro que dóna servei a l'àmbit és la L5, la qual té parada a 750 metres a peu de l'àmbit d'estudi. L'EAMG aporta informació de l'horari del servei i la freqüència de pas i mostra gràficament la ubicació de la parada.

Pel que fa al tramvia, hi ha dues parades situades a 350 i 520 metres de l'equipament. Hi dóna servei les línies T1, T2 i T3 les quals connecten Esplugues i l'Hospitalet amb Barcelona, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat. S'aporta informació de l'horari del servei, la freqüència de pas, el recorregut de cada línia i situa gràficament les dues parades més properes.

Respecte a l'autobús, hi ha 12 línies diürnes i 2 de nocturnes amb parada a menys de 650 metres de l'àmbit en estudi, de les quals 3 són urbanes, 5 són metropolitanes i 5 són interurbanes. L'estudi inclou la freqüència de pas i mostra gràficament l'itinerari i la localització de les parades més properes a l'àmbit d'estudi.

L'EAMG especifica que totes les parades disposen de marquesines amb bancs i panells d'informació de les línies de pas. També incorpora imatges de les parades d'autobús.

A 350 metres de l'equipament en estudi, al carrer Sant Mateu s'hi localitza una parada de taxis amb capacitat per a dos vehicles.

D'altra banda, l'estudi aporta dades de capacitats dels diferents vehicles d'autobús, aportant informació com la longitud del vehicle, el nombre de portes, els seients, la capacitat de persones dretes, les places de PMR i la capacitat total del vehicle.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera que cal aportar informació de la capacitat i la demanda del tramvia, el qual dóna servei a la mobilitat de connexió.**

#### **Recomanació 1.**

Es recomana incorporar gràficament la cobertura de cada un dels serveis de transport públic.

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

L'estudi mostra l'accés a peu a través de tres itineraris diferents, els quals incorpora imatges fotogràfiques de cadascun d'ells. Conclou que els tres accessos disposen de voreres accessibles amb passos de vianants adaptats, tot i que identifica absència de voreres urbanitzades a l'accés immediat a l'equipament.

D'altra banda, posa de manifest la manca d'il·luminació del tram del vial que enllaça el carrer St. Mateu, des del centre comercial Finestrelles fins al carrer de Manuel Azaña.

Pel què fa a la mobilitat en bicicleta, l'àmbit d'estudi es troba ben connectat amb la xarxa de carrils bici que comunica els municipis de Barcelona i Esplugues de Llobregat. El sector compta amb dos trams de carrils bici en les proximitats. Per altra banda, el carrer Sant Mateu té un tractament de zona 30, amb preferència per a la circulació de bicicletes.

L'EAMG mostra que al carrer Sant Mateu a l'extrem amb la plaça de Jacinto Benavente, s'hi localitzen dues parades de bicicletes (model U-invertida ) amb capacitat per a 22 bicicletes. Es detecta que al matí l'ocupació de l'aparcament és reduïda. A més a més, mostra gràficament la localització d'aparcament Bicibox que hi ha a l'entorn (l'estació més propera a uns 600 m).

L'EAMG adjunta imatges de passos de vianants, voreres, parades de bicicleta, carrils bici i carrers de zona 30 de cada uns dels itineraris descrits i de l'entorn de l'equipament en estudi.

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

#### **Recomanació 2.**

Es recomana incorporar gràficament la situació actual de les amplades de voreres.

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

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada l'estudi calcula el volum de vehicles segons els nous desplaçaments generats amb el nou equipament. L'EAMG considera una ocupació dels turismes d'1,5 pels alumnes i 1,2 pels treballadors; i en el cas de les motocicletes una ocupació d'1,1. Per tant, dels 446 desplaçaments previstos, hi haurà 356 nous vehicles en total a la xarxa.

Per cada un dels diferents modes de transport l'estudi detalla el nombre de desplaçaments, i el nombre de vehicles per cada franja horària, diferenciant les entrades

i les sortides. S'estableix com a hores de major aflluència de vehicles entre les 7h i les 9h i entre les 14h i les 16h. En el cas del transport públic diferencia els desplaçaments en metro, tramvia i bus; i pels modes no motoritzats entre els desplaçaments a peu i en bicicleta/VMP.

En relació a la **xarxa viària**, l'estudi incorpora un plànol amb els itineraris d'accés per motocicletes i per a vehicles, i analitza la nova mobilitat en base a comptatges realitzats al carrer Sant Mateu. A l'estudi no s'especifica el moment de realització d'aquests comptatges, els quals cal que tinguin en compte la mobilitat posterior a l'obertura del centre comercial Finestrelles.

En relació amb el **transport públic**, l'EAMG afirma que l'accessibilitat per a vianants no és òptima des de les parades de transport públic fins a l'àmbit d'estudi perquè en hores nocturnes la visibilitat fins l'equipament és insuficient. Per altra banda, l'estudi a partir del treball de camp a les parades més properes a l'àmbit, conclou que l'ocupació dels vehicles (bus) és inferior al 20% i la nova mobilitat generada podrà ser absorbida sense dificultats per l'oferta actual.

En relació als vianants i a les bicicletes, l'única vorera d'accés a l'equipament és una vorera pintada damunt l'asfalt, delimitada per pilones. El tram del carrer St. Mateu que connecta el carrer Manuel Azaña amb l'equipament docent i el camp de futbol no disposa de pals de llum i l'única il·luminació prové de les pilones. Aquesta il·luminació és del tot insuficient. A més a més, es detecta manca de pas de vianants al carrer St. Mateu (on acaba la vorera que connecta amb el cap de futbol).

Pel que fa al sistema de bicicletes es considera que cal valorar la implantació d'un carril bicicleta bidireccional al tram del carrer St. Mateu que comunica el C.C. Finestrelles amb el carrer Manuel Azaña, per permetre l'accessibilitat fins la plaça Jacinto Benavente.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que incorporant una anàlisi de la demanda i la capacitat del tramvia es podrà determinar si la nova mobilitat podrà ser absorbida. Per altra banda, es considera que **cal aportar una anàlisi de les intensitats de trànsit de la nova mobilitat per l'entorn de l'àmbit (no només del carrer Sant Mateu), fent especial èmfasi a la plaça de Jacinto Benavente i a l'avinguda de Manuel Azaña. Aquesta anàlisi s'haurà de fer tenint en compte el funcionament actual del centre comercial, i en els dies i franges horàries més desfavorables, en els quals coincideixi la mobilitat del centre comercial amb la futura mobilitat de l'equipament.**

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments 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.

En tractar-se d'un edifici amb ús mixt com a centre d'ensenyament de cicles formatius i centre universitari de grau d'infermeria (FP + Universitari), i segons l'article 298 de les Normes Urbanístiques del PGM, es preveu la reserva d'una plaça per a motocicletes cada 200m<sup>2</sup> i 1 plaça d'automòbil cada 120m<sup>2</sup> de superfície útil dedicada a la docència o a l'administració del centre docent.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis la ràtio del Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Equip. docents	6.336,99	10.139,00	500 (507)	85 (0)	51 (0)
<b>TOTAL</b>	6.336,99	10.139,00	<b>500 (507)</b>	<b>85 (0)</b>	<b>51 (0)</b>

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, segons el Decret, es preveu una previsió d'unes 500 places per a bicicletes (la diferència de places respecte al Decret es deu a un càlcul realitzat a partir d'un sostre edificable de 10.000m<sup>2</sup>). Tot i això l'estudi considera que la demanda no serà superior a 52 places i preveu una implementació inicial de 30 barres d'U-invertida per a bicicletes i 15 amarratges aparca-patinets.

L'estudi indica que el moment de màxima demanda d'estacionament serà entre les 12h i les 13h amb una ocupació màxima de 39 turismes i 64 motos. Puntualitza que actualment l'oferta del carrer Sant Mateu no presenta ocupació durant els dies feiners (dies d'observació) per manca d'activitat a l'entorn.

Des de l'ATM es considera que, tot i les ràtios de la normativa vigent, segons la previsió de màxima demanda d'estacionament realitzada a l'EAMG en hora punta, **caldría fer una reserva màxima per a 39 turismes i 64 motos.**

L'estudi afirma que la distribució i la xifra definitiva de places de vehicles s'acabarà de definir un cop es desenvolupi el sector. Es menciona que en compliment del Real Decreto 1053/2014 i del Codi d'Accessibilitat de Catalunya, es preveu una reserva de 2 places per la recàrrega de vehicles elèctrics i dues places més per a PMR.

L'equip redactor del present informe considera que una vegada definits el nombre total de places d'aparcament **cal determinar el nombre màxim de places de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motos elèctriques i també la dotació d'aparcament per a PMR.**

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG no fa cap reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega, ja que segons el Decret no es requereix una reserva de places de càrrega i descàrrega per l'ús de l'equipament en estudi.

### Recomanació 3.

Tenint en compte la tipologia d'equipament, i la seva superfície es recomana disposar de la reserva d'un espai proper a l'àmbit destinat a càrrega i descarrega

## 10. Mesures correctores

L'estudi determina que les diferents xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir el nou flux de mobilitat que generarà el nou equipament docent universitari. No obstant això, es proposen mesures per potenciar la mobilitat sostenible i millorar les condicions de seguretat viària de l'àmbit.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

Dins del recinte de l'equipament es preveu la reserva de places per a vehicles i es proposa que les places de moto i bicicleta de l'aparcament privat siguin gratuïtes, i que les places de turisme siguin de pagament, sense descartar una reserva de places per a aparcament d'alta ocupació o bé permetre-hi l'estacionament de motocicletes en el cas de que la demanda superi les previsions.

### **Xarxa de transport públic:**

L'estudi mostra que no es necessita l'ampliació ni la modificació de cap de les línies actuals.

#### **Recomanació 4.**

Considerant que el transport públic és el principal mitjà de transport a l'àmbit d'estudi es recomana que es doni a conèixer l'oferta existent i es promocióni l'ús del transport públic a tots els usuaris de l'equipament per fomentar-ne l'ús

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

L'EAMG preveu la implementació d'un nou pas de vianants al carrer Sant Mateu, al punt on acaba la vorera que connecta amb el camp de futbol, per permetre travessar el carrer amb seguretat i comoditat. Es considera que ha de ser un pas accessible i correctament rebaixat i senyalitzat. Per altra banda, es preveu la construcció de la nova vorera al carrer St. Mateu, entre el camp de futbol i el carrer Manuel Azaña.

A més a més, destaca la manca d'il·luminació del vial que enllaça el carrer Mateu, des del centre comercial Finestrelles fins al carrer de Manuel Azaña i considera que hi manca enllumenat públic.

Pel que fa a les bicicletes, es preveu la localització de 30 barres U-invertida i 1 amarratge d'aparcapatinets per a 15 patinets. També es proposa la possibilitat d'implantar un carril bici bidireccional al tram del carrer St. Mateu que comunica el C.C Finestrelles amb el carrer Manuel Azaña, tot i que no ho contempla com a una proposta dins de l'EAMG.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que **cal incorporar la xarxa ciclable planificada de la RMB la qual preveu un carril al carrer Laureà Miró.**

### **11. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere (segons les dades de l'EMQ de 2006), amb origen i/o destí Barcelona. Analitza el repartiment modal per gènere pels dies feiners i pels dissabtes i festius.

Per altra banda incorpora el repartiment modal dels desplaçaments de Barcelona segons gènere i mode de transport de l'EM en dia feiner del 2017.

L'EAMG especifica que no preveu la necessitat d'elaborar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere, ja que es considera que la tipologia d'activitat prevista no afectarà negativament a la discriminació per raó de gènere. Tot i això, sí que contempla la necessitat de millorar la il·luminació del carrer Sant Mateu per tal de millorar els nivells de seguretat de la zona, sobretot en hores nocturnes.

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 (com el cas d'Esplugues de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG, considera que a mitjà termini, el pes relatiu del nombre de vehicles que funcionaran amb combustibles fòssils sobre la totalitat de la flota de turismes, taxis i autobusos s'haurà reduït de forma considerable en benefici d'altres combustibles més nets i ecològics. Per altra banda considera els següents paràmetres per tal de determinar els consums de combustibles i les emissions de la nova gernació de mobilitat:

- 260 dies hàbils/any (dies laborables)
- distància mitjana recorreguda per a turismes s'estima en 20 km (anada i tornada). L'ocupació mitjana dels vehicles és d'1,5 persones.
- distància mitjana de 10 km amb moto (anada i tornada). L'ocupació mitjana dels vehicles és d'1,1 persones.
- recorregut mitjà de 5 km en transport públic per carretera amb una ocupació mitjana de 40 passatgers.
- pel conjunt dels mitjans de transport s'estima una velocitat mitjana de 30 km/h en vies congestionades, de 40 km/h en vies secundàries i de 70 km/h en vies de la xarxa viària principal.

L'estudi, amb el suport de l'eina AMBIMOB-U, estima uns nivells de contaminació de:

- 54 tones d'equivalent petroli/any
- 161 tones de gasos d'efectes hivernacle/any amb un horitzó a 6 anys i de 156 tones amb un horitzó a 12 anys
- 0,60 tones/any de NOx amb un horitzó a 6 anys, i de 0,49 t/any amb horitzó a 12 anys
- 0,19 tones/any de PM<sub>10</sub> amb un horitzó a 6 anys, i de 0,18 t/any amb horitzó a 12 anys

Així i tot l'estudi considera que hi ha una sèrie de factors que minoren aquesta incidència de la mobilitat en la contaminació de l'atmosfera:

- Els desplaçaments de l'àmbit podran fer-se en transport públic. Una bona política de promoció de les connexions de l'autobús amb el metro i el tramvia podran decantar part de la mobilitat en vehicle privat cap al transport públic, disminuint el consum de combustibles fòssils i les emissions.
- Aquestes condicions, juntament amb l'aplicació de bones pràctiques respecte a l'estalvi i eficiència energètica, contribuiran a crear un nou espai equilibrat podent disminuir la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica.

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



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

L'EAMG planteja un conjunt d'actuacions per a la millora de la mobilitat que representa un pressupost de **85.442,23€**.

Concepte	Import
Instal·lació de 2 places de cotxe amb recàrrega de vehicle elèctric	1.700
Instal·lació de barres tipus U-invertida d'aparcament amb capacitat per a 60 bicicletes	3.450
Instal·lació d'1 aparca-patinet amb capacitat per a 15 places	589
Construcció d'un nou pas de vianants adaptat	5.700
Construcció del gual de vehicles a la nova vorera	1.400
Construcció de carril bici bidireccional en calçada de 310 metres de longitud	46.500
<b>Cost d'execució material</b>	<b>59.339,00 €</b>
Despeses indirectes 13%	7.714,07 €
Benefici industrial 6%	3.560,34 €
<b>Pressupost d'execució per contracte</b>	<b>70.613,41 €</b>
IVA 21%	14.828,82 €
<b>TOTAL pressupost amb IVA</b>	<b>85.442,23 €</b>

L'estudi considera que els costos de la nova vorera i de l'enllumenat són inclosos dins el cost de la nova urbanització, i per tant el promotor que desenvolupi el sector els haurà d'incloure en la seva execució.

### 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial de concreció d'ús i ordenació volumètrica de la parcel·la situada al carrer de Sant Mateu número 2 d'Esplugues de Llobregat* compta amb bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal aportar una anàlisi de les intensitats de trànsit de la nova mobilitat per l'entorn de l'àmbit (no només del carrer Sant Mateu), fent especial èmfasi a la plaça de Jacinto Benavente i l'avinguda de Manuel Azaña. Aquesta anàlisi s'haurà de fer tenint en compte el funcionament actual del centre comercial, i en els dies i

franges horàries més desfavorables, en els quals coincideixi la mobilitat del centre comercial amb la futura mobilitat de l'equipament.

- Cal aportar informació de la capacitat i la demanda del tramvia, el qual dóna servei a la mobilitat de connexió.
- La reserva màxima d'aparcament de vehicles i motos caldria ajustar-la a la demanda màxima que es preveu en hora punta (39 turismes i 64 motos)
- Cal determinar el nombre màxim de places de càrrega elèctrica per a vehicles i motos elèctriques i per a PMR, segons la previsió d'aparcament per a vehicle privat.
- Cal incorporar la xarxa ciclable planificada de la RMB la qual preveu un carril al carrer Laureà Miró.

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 de l'Àrea de  
Mobilitat