

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana per a la transformació dels edificis industrials consolidats situats a les parcel·les del carrer Bolívia 250 i 254 a Barcelona

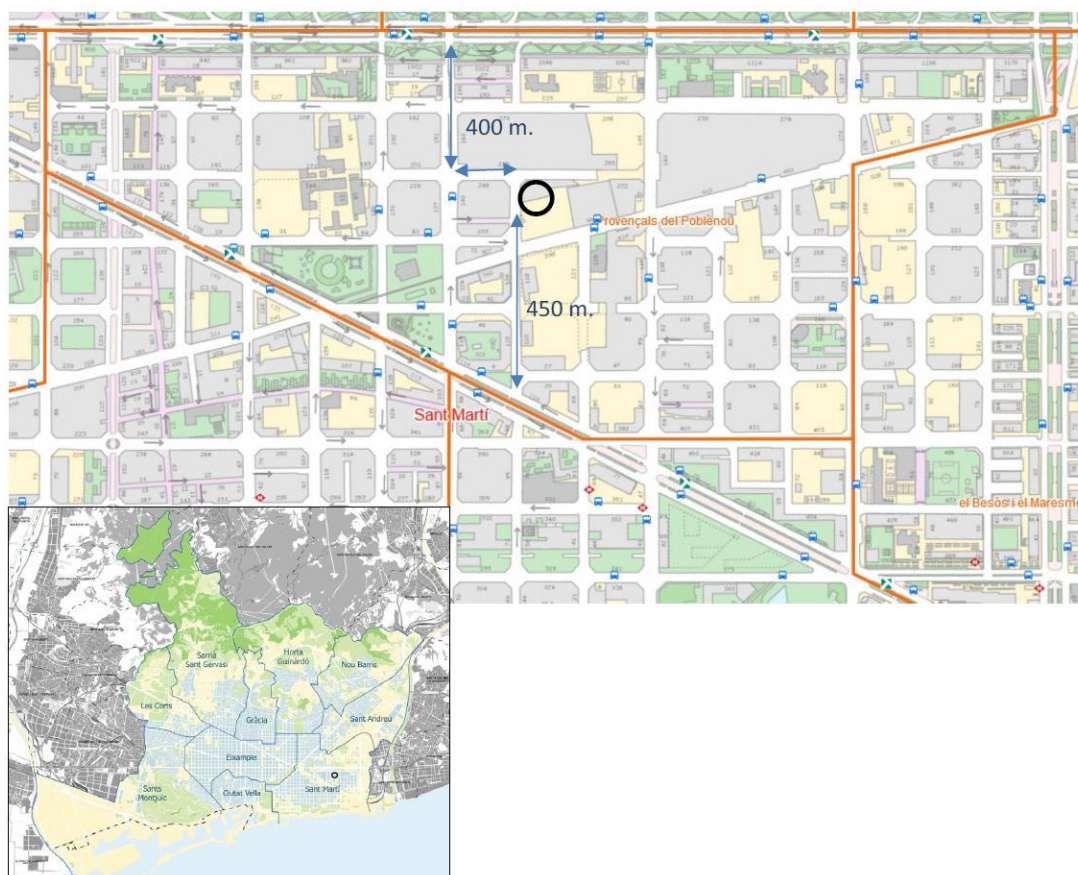
Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: INMAY, SL
Redactor de l'EAMG: INTRA

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 de Millora Urbana per a la transformació dels edificis industrials consolidats situats a les parcel·les del carrer Bolívia 250 i 254 a Barcelona*.

1. Antecedents

El sector objecte d'estudi comprèn la parcel·la industrial situada al carrer Bolívia número 250-254. L'àmbit d'estudi s'ubica al barri de Provençals del Poblenou, pertanyent al Districte de Sant Martí.

L'emplaçament se situa ben a prop dels eixos viaris de l'avinguda de les Corts Catalanes (400 metres) i de l'avinguda Diagonal (450 metres), en una zona amb una important oferta de transport públic (metro, tramvia, autobús) i de carrils bicicleta.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla de Millora Urbana per a la transformació dels edificis industrials consolidats situats a les parcel·les del carrer Bolívia 250 i 254 a Barcelona*, als continguts de la Llei de mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

La finalitat del Pla és una rehabilitació de l'edifici situat al carrer Bolívia número 250-254, amb un ús industrial, amb l'objectiu de destinar-lo a ús d'oficines.

L'àmbit de transformació té una superfície de 3.467,23 m² de sostre construït que es destinaran a activitat @ (oficines) (642,08 m²) i a oficines (2.825,15 m² de sostre que en superfície útil correspon a 1.591,15 m²).

Actualment, l'edifici està dividit en el número 250-252, que se situa a la cruïlla entre els carrers Fluvià i Bolívia, i l'edifici 252-258 que dona continuïtat al mateix carrer Bolívia. El conjunt, actualment, té un programa funcional unitari, fruit de la connexió interna entre els dos edificis. L'edifici de la cantonada, disposa de planta baixa més 3 plantes pis, amb un accés principal pel carrer Fluvià, i un segon edifici amb una planta sota rasant, planta baixa i dues plantes pis, amb accés pel carrer Bolívia.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **520 desplaçaments/dia**, dels quals 96 desplaçaments/dia seran generats per l'ús d'activitat @ i 424 desplaçaments/dia per l'ús d'oficines.

La següent taula mostra la mobilitat generada en dia feiner segons les ràtios que indica el Decret o l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines	2.825,15	424	424
Activitat @ (oficines)	642,08	96	96
TOTAL	3.467,23	520	520

L'EAMG utilitza les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada de 15 desplaçaments/100 m², tal com estableix per als usos d'oficines.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la nova mobilitat generada.

L'estudi realitza una estimació de la distribució modal de la nova mobilitat generada a partir de la mobilitat de casos semblants (oficines situades a la zona d'activitats del 22@) i de la distribució modal de l'EMEF 2011 de la ciutat de Barcelona. Es considera que la major part dels desplaçaments, a causa de les característiques de l'àmbit, es realitzaran en transport públic.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	31%	52%	17%	100%
Total viatges generats/dia	161	270	88	520

En relació als viatges realitzats, es considera que el 23% del total seran en metro, seguit del 17% en Tram i del 15% en bicicleta i en vehicles de mobilitat personal. L'ús del cotxe només representa el 5% del total de la mobilitat (26 desplaçaments/dia).

Distribució modal	Oficina	
	Desplaçaments	%
A peu	83	16
Bici i VMP	78	15
Bus	62	12
Metro	120	23
Tramvia	88	17
Cotxe	26	5
Moto	62	12
TOTAL per ús	520	100

L'estudi considera que l'ocupació del vehicle privat serà d'1,3 ocupants/vehicle i per tant, hi haurà 20 vehicles/dia, i l'ocupació de la motocicleta serà d'1,1 ocupants/vehicles amb un total de 57 motocicletes/dia.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

La principal xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi està formada per l'avinguda Diagonal, que és una de les principals artèries de la ciutat i de travessa de punta a punta la ciutat en sentit sud-oest/nord-est, i l'avinguda de les Corts Catalanes, que travessa la ciutat d'un costat a l'altre i travessa les places d'Espanya, de la Universitat, de Tetuan i les Glòries.

A part d'aquestes vies, que es troben a menys de 500 metres de l'àmbit d'estudi, també hi ha la Ronda Litoral, que és una ronda de circumval·lació que creua el municipi pel litoral i amb la sortida 24 (Besòs, Rambla Prim, Diagonal Mar) es pot accedir a l'àmbit d'estudi a través dels carrers Provençals i Selva de Mar, i la Rambla de Prim, i els carrers Bac de Roda, Selva de Mar i Josep Pla que permeten creuar la Gran Via i per tant, permeten la connexió amb els barris de la Verneda, la Pau, el Besòs i el Maresme de Barcelona.

Pel que fa a la xarxa de proximitat de l'àmbit d'estudi, aquesta està configurada pels carrers Bac de Roda, Perú, Bolívia, Fluvià, Marroc, Pere IV, Cristóbal Moura, Provençals, Veneçuela i Selva de Mar.

Pel que fa a la intensitat de trànsit entorn de l'edifici d'estudi, aquesta s'ha vist afectada per les obres i per la reordenació de la circulació entorn de la zona d'estudi. El vial que presenta una major intensitat de trànsit, en dades de dia feiner del 2016, és el carrer Bac de Roda amb una intensitat de 17.000 vehicles/dia, dels quals 7.000 que circulen en sentit Besòs es desvien cap al carrer Pere IV. Els carrers Marroc, Pere IV i Selva de Mar tenen una intensitat de trànsit d'entre 7.000 i 9.000 vehicles/dia per sentit. L'avinguda Diagonal té una intensitat de trànsit d'entre 7.000 i 10.000 vehicles/dia en

sentit Besòs i 9.000 vehicles/dia en sentit Llobregat. La resta de vials de la zona presenten un IMD molt baix.

Aquest trànsit es veurà transformat un cop s'hagin realitzat les futures connexions dels carrers Cristóbal de Moura i Provençals, s'hagin acabat les obres viàries que afecten la zona i s'hagin desenvolupat els sectors que es troben en transformació. Durant els darrers anys, el trànsit del carrer Pere IV ha estat alterat com a conseqüència de les obres de remodelació que han afectat la via.

En relació a l'oferta d'aparcament lliure en superfície, els carrers propers a l'àmbit d'estudi disposen de bastant espai d'aparcament, majoritàriament als dos costats del carrer, i disposant en cordó. Hi ha poques places regulades i les més properes, es troben al carrer Perú. A les cruïlles dels carrers hi ha places d'aparcament per a motocicletes i per a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies (aquestes no formen part de l'àrea DUM). L'aparcament per a motocicletes presenta poca ocupació.

Hi ha un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics a la cruïlla entre el carrer Bac de Roda i Cristóbal de Moura.

L'estudi incorpora informació gràfica de la xarxa bàsica de connexió externa i de la viària de proximitat, de la intensitat de trànsit i de la localització de les places d'aparcament. També hi ha fotografies de les característiques de la vialitat i de les places d'aparcament.

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

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi disposa d'una gran oferta de transport públic formada per bus, metro i tramvia.

A 500 metres de l'àmbit d'estudi hi ha 15 línies d'autobús urbà que donen accés. Aquestes línies són les H12, H14, V27, V29, V31, 7, 136, B20, B24, B25, N2, N6, N7, N8 i N11. També hi ha accés a les 3 línies de Tramvia, dues a 450 metres (T5 i T6) i una a 500 metres (T4). A 750 metres trobem una línia de metro, la L4.

Els itineraris per a vianants d'accés a les parades de transport públic compten amb les condicions d'accessibilitat i seguretat òptimes.

L'estudi considera que la nova mobilitat en transport públic generada per l'àmbit serà majoritàriament en metro i en tramvia.

Cal destacar que l'oferta de línies de bus ha estat millorada recentment amb la implantació de la nova xarxa ortogonal. D'aquesta manera, s'ofereix un servei d'autobús més ràpid, més senzill i més eficaç.

L'EAMG analitza l'ocupació de les expedicions dels autobusos que donen cobertura a l'àmbit d'estudi i s'ha constatat que, en les hores puntes del matí d'un dia feiner (de 08:00 a 09:00), les expedicions funcionen lluny del nivell de saturació. Generalment, els busos que donen cobertura a la zona circulen amb una ocupació de menys 30% en les hores puntes del matí.

L'estudi incorpora informació sobre els recorreguts, els horaris de funcionament i fotografies de l'estat de les parades.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

La zona d'accés a l'àmbit d'estudi disposa d'unes bones condicions d'accessibilitat i seguretat per als desplaçaments a peu.

L'accessibilitat a l'àmbit d'estudi queda garantida, ja que les voreres tenen una amplada de pas superior als 0,90 metres i en alguns trams, l'amplada supera els dos metres i mig. Els passos per a vianants es troben adaptats amb guals i disposen de l'itinerari pertinent per a invidents. Els pendents dels vials d'accés també són òptims, ja que no superen el 6%.

El carrer Bolívia, que dona accés a l'àmbit, entre el carrer Fluvià i Selva de Mar, s'ha modificat recentment i s'ha convertit en una zona 20 amb prioritat per a vianants i circulació restringida als veïns.

Pel que fa a l'accessibilitat amb bicicleta, l'àmbit és del tot accessible amb bicicleta i es troba ben connectat amb la xarxa de carrils bici del municipi, no superant en cap cas el 8% del pendent. La zona també presenta una elevada oferta d'estacions del servei de bicicleta públiques Bicing i de punts d'ancoratge.

Els carrers que disposen de carril bici a les proximitats de l'àmbit d'estudi són; l'avinguda Diagonal, els carrers Bac de Roda, Cristóbal Moura, Selva de Mar i Pujades. També hi ha carrers de cohabitació cotxes/bicicleta propers a l'àmbit d'estudi com els carrers Veneçuela i Fluvià.

En relació a l'aparcament, hi ha tres estacions del servei públic Bicing a les proximitats de l'àmbit d'estudi i nombrosos punts d'ancoratge de bicicletes. En l'actualitat, l'ocupació de les places d'aparcament per a bicicletes és reduïda, però es preveu que amb el desenvolupament urbanístic de la zona la demanda augmenti notablement.

L'estudi incorpora informació gràfica de la situació de les zones de vianants, de la xarxa de carrils bicis, tant l'actual com la prevista, i de la situació de les estacions de Bicing i dels punts d'ancoratge. A més a més, l'estudi incorpora fotografies de l'estat de les voreres, dels passos per a vianants, dels carrils bici i dels aparcaments (Bicing i punts d'ancoratge).

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza un estudi de la distribució horària de la nova mobilitat generada. Amb l'establiment de la distribució horària es permet preveure puntes de demanda, tant de serveis de transport públic com d'infraestructures viàries (capacitat de les vies i possibles problemes de saturació).

Es considera que hi haurà dos punts d'entrades i dos de sortides. Un 35% dels desplaçaments d'entrada es produiran entre les 08:00 i les 09:00 i un 15% entre les 16:00 i les 17:00. En el cas de les sortides, se'n produirà una de gairebé el 20% entre les 16:00 i les 17:00, i un més fort, del 23% entre les 19:00 i les 20:00.

En relació a la nova mobilitat generada en vehicle privat, l'estudi considera que hi haurà 88 desplaçaments/dia en vehicle privat (turisme i motocicleta), dels quals, aplicant una ràtio d'ocupació del vehicle d'1,3 persones/vehicle en els turismes i d'1,1 ocupants/vehicle en les motocicletes, dona com a resultat 77 vehicles (20 turismes i 57 motocicletes). Per tal de conèixer els fluxos, s'ha utilitzat la distribució horària descrita anteriorment. L'estudi preveu que no hi haurà cap col·lapse de les vies, ja que en les

hores puntes del matí i de la tarda (de 08:00 a 09:00 i de 15:00 a 16:00), hi haurà un total de 5 entrades i 2 sortides de cotxes i 15 entrades i 5 sortides de motocicletes. També es destaca que, amb la poca oferta de places d'aparcament donades, no es potenciarà l'ús d'aquest transport.

Pel que fa al transport públic, l'estudi preveu que el 44% dels desplaçaments s'efectuaran en metro, el 33% en tramvia i el 23% restant en bus. La demanda del transport públic en les hores puntes (de 08:00 a 09:00 i de 15:00 a 16:00) serà de 31 desplaçaments d'entrada i 11 de sortida en metro, 22 desplaçaments d'entrada i 8 de sortida en tramvia i 16 d'entrada i 6 de sortida en bus.

Analizant l'ocupació del transport públic actual que dona cobertura a l'àmbit d'estudi, s'ha constatat que, en hora punta del matí en dia feiner (de 08:00 a 09:00), les expedicions funcionen lluny del nivell de saturació. L'oferta d'autobusos actuals que donen cobertura a la zona presenten, en hora punta del matí, una ocupació de menys del 30% de la seva capacitat màxima. Els autobusos que donen servei a la zona poden ser articulats, amb una capacitat màxima de 146-156 persones, o els estàndards amb una capacitat de 76-79 persones. Així doncs, considerant que la nova mobilitat generada que anirà en autobús serà d'11 desplaçaments en les hores puntes del matí, es considera que no saturaran les línies ni expedicions i que l'oferta actual és més que suficient. Aquests busos compten amb places per a PMR.

Els desplaçaments previstos en no motoritzats (anada i tornada), es preveu que el 52% s'efectuïn a peu i el 48% restant en bicicleta i VMP. En les hores puntes (de 08:00 a 09:00 i de 15:00 a 16:00), es considera que es realitzin 22 desplaçaments d'entrada i 8 de sortida a peu i 20 desplaçaments d'entrada i 7 de sortida en bicicleta o VMP.

Aquests desplaçaments no produiran cap problema i es garanteix, en tot moment, un itinerari accessible des de les parades de transport públic fins al recinte de l'estudi. També cal destacar que les millores contínues que s'estan produint a la zona garanteixen que hi ha accessibilitat en tot moment. En el cas de les bicicletes, les darreres modificacions que hi ha hagut al barri i les que s'estan portant a terme garanteixen una bona connexió i permeten un increment d'usuaris a la xarxa sense cap problema. En el cas de l'aparcament per a bicicletes, s'ha realitzat un estudi d'ocupació en les hores puntes del matí i s'ha observat com l'ocupació és del 23%.

L'estudi considera que la nova mobilitat generada per aquesta implantació pot ser absorbida, sense cap problema, per l'oferta actual de transport públic, així com per la xarxa viària i la xarxa de modes no motoritzats. Cal destacar que la xarxa de modes no motoritzats (vianants i bicicleta) es troba en continua modificació a la zona i per tant, sempre compleix amb l'accessibilitat i garanteix que no hi hagi col·lapse de la xarxa.

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

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.

Així doncs, seguint el que dicta el Decret 344/2006, l'estudi ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes i aquesta, ha de ser de **29 places**. Tot i això, seguint la normativa PEI@ (Pla Especial d'Infraestructures Poblenou), s'obliga a reservar una plaça d'aparcament per a turismes per cada 80 m² de sostre, un 10% de

les places de cotxe per a aparcament de motocicletes i 2 places cada 80 m² de sostre per a bicicletes. A més a més, també hi ha la normativa NNUU PGM i OME que determina que, en el cas d'usos d'oficines, s'ha de preveure una reserva d'aparcament d'1 plaça cada 65 m² útils per a turismes i 1 plaça cada 200 m² útils per a motocicletes.

Així doncs, l'estudi ha considerat, per a la reserva de places d'aparcament, el que dicta el PEI@ pel cas de l'ús d'activitat @ (oficines) i per a l'ús d'oficines, la normativa NU PGM per a turismes i motocicletes i les que dicta el Decret 344/2006 per a reserva de bicicletes. Per això, l'estudi considera que s'han de reservar **33 places d'aparcament per a turismes, 9 per a motocicletes i 45 places per a bicicletes.**

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344/2006, i entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcament bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motos
Oficines	2.825,15	28 (29)	0 (-)	0 (8)
Activitat @ (oficines)	642,08	6 (16)	0 (-)	0 (1)
TOTAL	3.467,23	34 (45)	0 (12)	0 (9)

Com a conseqüència de la manca d'espai per a poder realitzar les places d'aparcament requerides, l'estudi proposa la necessitat de reduir la xifra de places, prioritzant les motocicletes i bicicletes per davant de les places convencionals de turisme. Així doncs, l'estudi preveu una reserva final de **9 places per a turismes, 12 places per a motocicletes i 45 places per a bicicletes.**

Respecte a les places d'aparcament per a PMR, l'estudi efectua una reserva a partir del que dicta el Codi d'Accessibilitat de Catalunya (Decret 135/1995), on es requereix **una plaça d'aparcament adaptada per a PMR** si hi ha una reserva d'entre 10 i 70 places. En el cas dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, seguint el que dicta el Reial Decret 1053/2014, l'estudi preveu la reserva d'**1 plaça d'aparcament amb punt de recàrrega per a vehicles elèctrics.**

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva de places d'aparcament i la justificació de la seva reducció, així com la reserva d'una plaça d'aparcament per a PMR i d'una plaça amb punt de recàrrega per a vehicles elèctrics.

Recomanació 1.

Es recomana incloure algun punt / guixetes dins de les instal·lacions per a l'aparcament segur dels Vehicles de Mobilitat Personal (VMP).

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, segons el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, en els usos d'oficines, tal com dicta l'Article 6 secció 6.3 b), **s'ha de reservar 1 plaça per a cada 2.000 m² de sostre per tal de realitzar les operacions de càrrega i descàrrega de forma àgil i ordenada.**

L'estudi considera que no s'ha de preveure la reserva d'una plaça per a operacions de càrrega i descàrrega. Però tot i això, indica que, en la mesura del possible, es proposa que les operacions es realitzin a l'interior de l'espai privat i si això no fos possible, que es realitzin en les places destinades a càrrega i descàrrega més properes a l'àmbit d'estudi.

10. Mesures correctores

L'estudi no realitza mesures correctores en les diferents xarxes de mobilitat, ja que considera que estan degudament adaptades per absorbir un nou flux de mobilitat que generarà el canvi d'usos i la nova activitat prevista.

Xarxa de transport públic

L'estudi no realitza propostes en relació al transport públic.

Recomanació 2.

Es recomana promoure l'ús del transport públic entre els treballadors/es i els visitants de l'edifici. Es proposa incloure informació de l'oferta actual per accedir a l'edifici, en els diferents elements de comunicació dels seus usuaris.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi preveu que l'aparcament privat disposarà d'11 places per a turismes, inclòs 1 plaça adaptada per a PMR i 1 plaça adaptada per a recàrrega de vehicles elèctrics.

En relació a les motocicletes, s'instal·laran les requerides per la normativa. Aquestes, per tal de donar resposta a la demanda potencial d'usuaris amb aquest mitjà de transport, en funció de la demanda de turismes i motocicletes, es permetrà estacionar les motos a les places de turismes. En una plaça de turisme poden estacionar 5 motos.

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

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi considera necessari que s'han d'introduir mesures per tal de potenciar l'oferta associada a la bicicleta, atenent les millores de la xarxa de carrils bici en la ciutat i a la necessitat d'oferir alternatives competitives al vehicle privat. Per això, és important la instal·lació d'aparcaments.

Les places d'aparcament que s'oferiran a l'aparcament privat de les oficines (15 places), es veuran complementades amb l'oferta de 30 places (15 punts d'ancoratge), situats just davant de l'àmbit d'estudi, i permetran satisfer la demanda de desplaçaments prevista per a bicicletes i VMP, tenint en compte que l'ocupació actual de les places d'aparcament de la via pública tenen una ocupació molt baixa, del voltant del 23%.

De les places d'aparcament situades a dins de les instal·lacions, 38 estarien a la planta baixa i 7 en la planta soterrani.

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

11. Mobilitat i gènere

L'estudi, a partir de l'EMQ del 2006 amb origen i/o destinació Barcelona, es veu com els homes es desplacen més per mobilitat ocupacional que les dones i aquests, també utilitzen més el vehicle privat que les dones. En dissabtes o dies festius, els percentatges de desplaçaments per ocupació com per ús del mode privat no són tant significatius.

En el cas concret de l'activitat de l'estudi, no es preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere, ja que es considera que el tipus d'activitat prevista en l'àmbit no afectarà negativament a la discriminació per raons de gènere.

Des de l'equip de redacció 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 de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi considera que, el consum total de combustible resultant de la nova mobilitat generada per a l'àmbit d'estudi és d'11 tones de tep/any i de 31 tones de gasos d'efecte hivernacle/any.

Figura 25. Consum energètic total (tep/any)

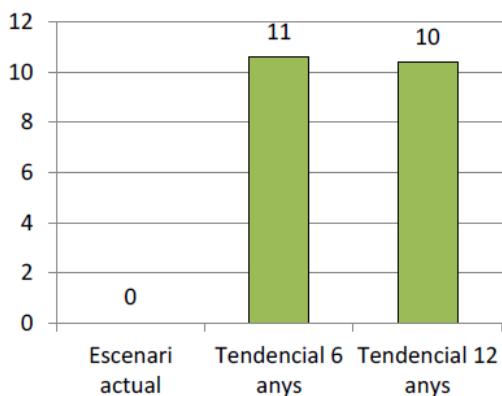
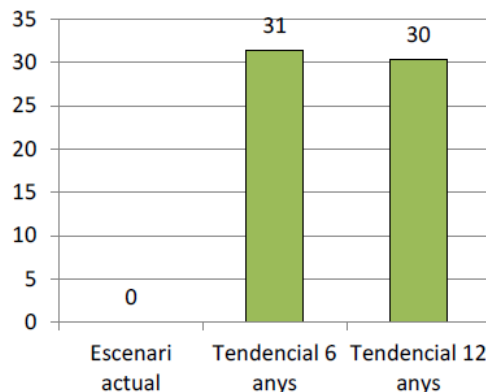


Figura 26. Emissions de GEH (t/any)



L'EAMG recorda que és important introduir criteris ambientals i energètics en la planificació i gestió del transport.

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

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

S'estima que el cost total de les actuacions, relacionades amb l'aparcament, tindran un cost de 3.495 €.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a la transformació dels edificis industrials consolidats situats a les parcel·les del carrer Bolívia 250 i 254 a Barcelona*, 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 reservar 1 plaça per cada 2.000 m² per a les operacions de càrrega i descàrrega, tal com dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada per als usos d'oficines.

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.

Barcelona, 27 de juny de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic