

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Model de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Ajuntament de Barcelona**  
**Redactor de l'EAMG: DOYMO**

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 a la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Model de Barcelona.

## **1. Antecedents**

La Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Model de Barcelona, engloba la parcel·la que es troba dins l'entramat del districte de l'Eixample Esquerre de la ciutat de Barcelona.

La parcel·la de la Model es troba delimitada pels carrers Nicaragua, Entença, Provença i Rosselló, tot i que l'estudi ha considerat una àrea més àmplia delimitada pels carrers Rocafort, avinguda Roma i avinguda de Josep Tarradellas.

Amb la transformació de l'antiga presó Model s'està desenvolupant equipaments culturals, esportius, educatius i residencials amb un sostre conjunt de gairebé 32.000 m<sup>2</sup>.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la *Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Model de Barcelona*, 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.

El desenvolupament d'aquesta modificació suposarà un increment de la mobilitat conseqüència de la definició de:

- 5.463,00 m<sup>2</sup> d'espai destinat a un institut escola.
- 1.574,00 m<sup>2</sup> d'espai per a joves.
- 3.022,00 m<sup>2</sup> d'espai de memorial.
- 4.256,00 m<sup>2</sup> d'espai per una residència de gent gran.
- 2.565,00 m<sup>2</sup> d'espai per a poliesportiu.
- 1.821,00 m<sup>2</sup> d'espai per a E.S.S.
- 1.250,00 m<sup>2</sup> d'espai per a una escola bressol.
- 11.942,00 m<sup>2</sup> d'espai per a habitatges públics.

En total, la superfície construïda és de 31.893,00 m<sup>2</sup>, i l'ús predominant és el d'habitatge (37,4%).

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, tal com dicta el Decret 344/2006, realitza el càlcul de l'estimació que el nou desenvolupament de la modificació generarà per a un dia feiner i per un dissabte, desagregant segons si és un treballador o un client/visitant. L'estudi també analitza la distribució horària de les arribades i les sortides segons tipus d'activitat.

L'estudi estima que la modificació generarà un total de **4.509 viatges/dia en un dia laborable** i **4.644 viatges/dia en dissabte**.

L'estudi calcula la mobilitat generada de forma desagregada per cada activitat, per dia de la setmana (feiner o dissabte) i per treballadors o clients/visitants. D'aquesta manera, és dona una mobilitat més acurada i semblant a la real.

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG) en dia feiner	Total viatges generats (EAMG) en dissabte
Residencial	11.942,00	1.194	1.194	1.194
Equip. Sanitaris	4.256,00	851	434	689
Equip. docents	6.713,00	1.343	1.118	0
Equip. cult.– esp.– recr.	7.161,00	1.432	530	1.528
Altres equipaments	1.821,00	364	1.233	1.233
<b>TOTAL</b>	31.893,00	5.184	4.509	4.644

ACTIVITAT	Superfície (m <sup>2</sup> )	VIATGES - PERSONA			
		en dies feiners		en dissabtes	
		clients/visites	treballadors	clients/visites	treballadors
INSTITUT ESCOLA	5.463	830	44	0	0
ESPAI PER JOVES	1.574	283	24	283	24
ESPAI MEMORIAL	3.022	151	15	302	15
RESIDENCIA GENT GRAN	4.256	383	51	638	51
POLIESPORTIU	2.565	359	5	1206	5
E.S.S	1.821	911	15	911	15
ESCOLA BRESSOL	1.250	225	19	0	0
HABITATGE PUBLIC	11.942	1194	0	1194	0
<b>TOTAL</b>	<b>31.893</b>	<b>4337</b>	<b>172</b>	<b>4534</b>	<b>109</b>
		<b>4.509</b>		<b>4.644</b>	

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta, encara que el valor de les ràtios que dicta el Decret 344/2006 siguin superiors a les de l'estudi, i que l'EAMG realitzi la projecció de la mobilitat futura tenint en compte si és dia feiner o dissabte i si es tracta de treballadors o de visitants, ja que acota més la mobilitat projectada a la realitat futura.

L'estudi realitza una proposta de repartiment modal segons el dia (feiner o dissabte) i segons el tipus d'activitat.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
<b>DIA FEINER</b>			
% en desplaçaments	43%	26%	31%
Viatges / dia	1.939	1.172	1.398
<b>DISSABTE</b>			
% en desplaçaments	32%	22%	46%
Viatges / dia	1.486	1.022	2.136

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal.

### Recomanació 1.

Es recomana de dur a terme accions per tal de potenciar l'ús dels modes de transport més sostenibles en detriment del vehicle privat, especialment en dissabte.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi inclou un Pla d'aforaments a les interseccions dels carrers principals de l'àmbit per tal d'analitzar la intensitat de trànsit de les interseccions dels carrers principals de l'àmbit.

Els aforaments són realitzats, principalment, de forma manual amb 4 aforaments de 4 hores de durada (de 09:00 a 13:00 h i de 14:00 a 18:00 h) i complementàriament, de forma automàtica amb 3 punts (situats als carrers Nicaragua, Provença i Rosselló).

Actualment a les proximitats de l'àmbit hi circulen gairebé 26.000 vehicles en dia laboral, concentrant-se les intensitats de trànsit més importants en el carrer Entença en sentit Rosselló amb una IMD de més de 13.500 vehicles/dia. En dissabtes, les intensitats de trànsit són un 38% inferiors a les d'un dia feiner.

Amb aquesta anàlisi, s'ha pogut veure com les vies de l'entorn no registren problemes de saturació, ja que els índexs de saturació no superen el 20% en cap de les vies, ni en dia laboral ni en dissabte.

Pel que fa a l'aparcament, a les proximitats de l'àmbit d'estudi hi ha oferta d'aparcament en calçada per a motos, i zona blava i verda per a turismes. També cal destacar que, l'àmbit, a l'estar situat en un teixit residencial consolidat i amb oficines, té una gran oferta d'aparcament en subsòl públics i privats, on, a un radi de 400 metres de l'àmbit d'actuació, s'han localitzat 5 aparcaments, 3 de públics i 2 de privats, amb una capacitat total de 2.218 places d'aparcament i una ocupació, entre les 11:00 i les 17:00 hores d'un dia laborable, del 55%.

En relació a l'oferta de càrrega i descàrrega de mercaderies pròxima a l'àmbit hi ha 34 places, les quals entre les 08:00 i les 10:00 del matí tenen una ocupació del 68%.

L'estudi incorpora informació gràfica de la situació dels aparcaments així com dels punts d'aforament de trànsit.

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

## **Recomanació 2.**

Es recomana incorporar quins són els itineraris d'accés i de sortida al sector.

## **5. Xarxa de transport públic**

En relació al transport públic, l'estudi realitza un inventari de l'oferta i conclou que l'àmbit d'estudi es troba ben comunicat.

En un radi de 500 metres, la Model disposa de dues parades de metro, una de ferrocarril, 5 parades d'autobús amb 8 línies diferents, així com una estació d'autobusos on operen autobusos interurbans amb destins regionals, nacionals i europeus.

A l'àmbit hi ha dues parades de metro Entença (L5) i Sants – Estació (L3 i L5), que aquesta última també té oferta de Renfe (R1, R2, R2 Nord, R2 Sud, R3, R4, RG1 i trens de mitja i llarga distància).

En relació al bus, les principals línies que donen cobertura a l'àmbit, en un radi de 250 metres, són la 27, 78, 109, 115, D40, H10, V7 i V9, que efectuen parada a l'avinguda Josep Tarradellas i Roma i pels carrers Entença i Llançà. La totalitat de parades properes a l'àmbit disposen de marquesina, d'encaminament per a persones invidents, que en el cas de les parades situades al carrer Entença amb Rosselló i a l'av. Roma amb Entença l'encaminament està inacabat, i d'informació completa de les línies que circulen.

A les proximitats de l'àmbit d'estudi hi ha dues places de taxi, situades en el xamfrà del carrer Entença amb Provença i a l'estació de Rodalies de Sants.



L'estudi incorpora informació gràfica de la situació de les parades, així com informació dels horaris i la freqüència de pas de les diferents línies de transport públic amb cobertura a l'àmbit.

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

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

L'EAMG indica que, actualment, la Model es troba envoltada d'equipaments i centres generadors de mobilitat que faciliten l'accés amb amples voreres. Els principals itineraris per a vianants disposen de voreres amb amplades d'entre 1,8 i 3 metres i tots aquells itineraris que connecten l'àmbit d'estudi amb les infraestructures de transport públic, disposen d'amplades superiors als 2 metres, les quals garanteixen el pas còmode i segur.

A totes les cruïlles hi ha passos per a vianants i aquests, es troben rebaixats i són adequats per a PMR.

Des de l'àmbit d'estudi es pot accedir, no superant els 8 minuts a peu, a les diferents parades de transport públic, remarcant que l'estació de metro d'Entença i la parada de bus Entença – Rosselló es troben a 1 minut a peu des de l'entrada principal de la Model.

L'estudi incorpora informació gràfica de l'estat de les voreres i les seves característiques, així com del recorregut de l'àmbit d'estudi fins a les parades de transport públic.

En relació a l'accessibilitat a l'àmbit d'estudi en bicicleta, l'oferta de carril bici al voltant de la Model és amplia i connecta amb diverses zones de la ciutat. Actualment, a les proximitats recorren carrils bici pels carrers de Numància, Tarragona, Provença, Vilamarí i per l'avinguda de Josep Tarradellas. A part, hi ha el carrer Llançà que és considerat com via ciclable.

Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes, al voltant de l'àmbit hi ha una àmplia oferta amb 13 punts d'aparcament amb una capacitat per a 132 bicicletes, que presenten una ocupació mitjana – baixa amb una hora punta del 34% entre les 08:00 i les 10:00 hores del matí.

A part dels punts d'ancoratge, a les proximitats de l'àmbit hi ha sis estacions del servei de bicicletes públiques Bicing, on la més propera està situada en un radi inferior a 200 metres.

L'EAMG incorpora informació gràfica dels carrils bici propers a l'àmbit d'estudi, de la situació dels punts d'ancoratge i de les estacions de Bicing, així com fotografies dels diferents elements.

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

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

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada, tal com indica el Decret 344/2006.

L'estudi realitza una distribució horària de les arribades i les sortides dels vehicles segons tipus d'activitat, on es conclou que en dia feiner l'hora punta d'arribada es produeix entre les 08:00 i les 09:00 h i entre les 17:00 i les 18:00 h amb 21 vehicles/30 minuts, i l'hora punta de sortides es produeix entre les 20:00 i les 21:00 hores amb

24 vehicles/30 minuts. En el cas del dissabte, l'hora punta d'arribades es produeix entre les 19:00 i les 20:00 hores amb 45 vehicles/30 minuts, i les sortides entre les 20:00 i les 21:00 hores amb 52 vehicles/30 minuts.

En relació al vehicle privat, l'estudi realitza el càlcul de la incidència entre les 8:30 i les 9:30 hores del matí, tant d'un dia feiner com de dissabte, ja que considera que és l'escenari amb major demanda. L'estudi calcula els índexs de saturació i l'IMD actual i els hi suma l'increment dels nous viatges generats.

Com que en la Model hi ha diferents entrades i sortides, està previst que hi hagi un repartiment de vehicles per les vies de l'entorn, on els itineraris previstos seran els carrers Nicaragua (30%), Rosselló (30%) i Entença (40%), que equivalen, en un dia feiner, a 97 vehicles pels carrers Nicaragua i Rosselló i 129 vehicles pel carrer Entença i en un dissabte, a 141 vehicles/dia pels carrers Nicaragua i Rosselló i a 188 vehicles/dia en el carrer Entença.

Amb aquesta nova mobilitat, l'increment dels índexs de saturació són poc significatius, ja que hi ha un baix increment de la intensitat generada pel sector (644 vehicles/dia) i diversos itineraris d'accés. Els índexs de saturació, seguiran estant per sota del 20% en totes les vies.

En relació al transport públic, l'estudi estima, que en dia feiner, es produiran 711 desplaçaments en metro i 393 en bus, mentre que en dissabte es produiran 576 desplaçaments en metro i 412 en bus.

Pel que fa a la demanda actual de les línies en hora punta, l'estudi considera que per al matí d'un dia feiner a les línies hi ha una ocupació d'entre el 20 i el 30% que en alguns casos arriba fins a gairebé el 40%, mentre que el matí d'un dissabte l'ocupació oscil·la entre el 20 i el 50%. En cas de l'hora punta de la tarda (de 17:00 a 18:00 h), en un dia feiner l'ocupació oscil·la entre un 20 i un 58%, que en alguns casos arriba fins al 60% (metro), mentre que en dissabte l'ocupació és molt més elevada oscil·lant entre el 30 i el 60% que, en el cas del metro, arriba fins a gairebé el 70%. Tot i així, l'oferta actual de transport públic pot absorbir sense cap problema la nova mobilitat generada de l'àmbit d'estudi.

En el cas dels desplaçaments a peu i en bicicleta, l'estudi no calcula la incidència sobre les actuals vies de mobilitat.

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

### **Recomanació 3.**

Es recomana donar informació sobre la incidència de la nova mobilitat en les xarxes de vianants i bicicletes.

## **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.

L'estudi realitza una estimació de la demanda de places d'aparcament per a vehicles, tant en un dia feiner com en dissabte en hora punta. Es conclou que en dia feiner es

necessitaran 65 places i que en dissabtes 156, però que aquesta demanda quedarà coberta per l'oferta actual d'aparcaments subterranis de la zona.

En relació a les bicicletes, l'estudi considera que es necessitaran **943 places d'aparcament per a bicicletes**.

L'EAMG realitza el dimensionament de les reserves per a cada ús de forma desagregada.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (entre parèntesis):

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	11.942,00	239 (239)	119 (0)	60 (0)
Equip. Sanitaris	4.256,00	43 (43)		
Equip. docents	6.713,00	336 (286)		
Equip. cult.– esp.– recr.	7.161,00	358 (358)		
Altres equipaments	1.821,00	18 (18)		
<b>TOTAL</b>	<b>31.893,00</b>	<b>993 (943)</b>	<b>119 (0)</b>	<b>60 (0)</b>

L'EAMG, en relació a l'aparcament per a bicicletes, aplica les ràtios establertes pel Decret, exceptuant el cas de l'escola bressol que ha aplicat una ràtio de 1 plaça/100m<sup>2</sup> considerant les característiques dels alumnes, ja que són nadons o infants de com a màxim 3 anys. Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la justificació d'aparcament per a bicicletes en el cas de l'escola bressol.

L'estudi considera que la reserva de places d'aparcament per a bicicletes pot ser menor, ja que actualment s'ha observat com en les hores punta de major aflluència hi ha una important oferta vacant de places d'aparcament per a bicicletes (87 places lliures). Per tant, només seria necessari un total de 856 places.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reducció de places d'aparcament per a bicicletes, tot i que quan s'observi una alta demanda el promotor del projecte haurà de fer-se càrrec de l'augment de punts d'ancoratge per a bicicletes seguint les ràtios que marca el Decret 344/2006.

En relació a l'aparcament per a vehicles (turismes i motocicletes), l'estudi no realitza una reserva per a l'ús residencial i, des de l'equip de redacció del present informe es recorda que cal normativa urbanística vigent i d'aplicació en aquest àmbit i per aquests usos.

L'estudi preveu una reserva de places d'aparcament per a PMR i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics tot seguint el Reial Decret 1053/2014. Considera una reserva de **3 places per a PMR i 3 places per a vehicle elèctric**, sense tenir en compte els usos residencials. Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten aquestes reserves, tot i que es recorda que pels usos residencials **cal preveure una reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics superior a la prevista en l'estudi, d'acord amb els criteris del Reial Decret 1053/2014**.

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'EAMG realitza una reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega on es preveu una reserva de **10 places** de 3x8 metres, tot seguint la ràtio d'oficines d'1 plaça/2.000 m<sup>2</sup>, ja que no hi ha una reserva específica per als usos de l'àmbit d'estudi.

A les proximitats de l'àmbit d'estudi hi ha 34 places reservades a les operacions de càrrega i descàrrega, de les quals 11 estaven lliures. Per això, l'estudi considera que no cal la reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega.

Tot i això, a l'interior del recinte de la Model, i per no inferir a la via pública, l'estudi proposa situar un moll de càrrega i descàrrega per a abastir els equipaments que no necessitin.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquesta reserva.

## **10. Mesures correctores**

### **Vehicle privat**

L'estudi no preveu mesures de millora en relació a la xarxa de vehicle privat més enllà de la reserva de 3 places per a PMR i 3 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes.

### **Transport públic**

En relació al transport públic, l'estudi no estima que es necessiti un increment de l'oferta, ja que ni ha prou amb l'actual, però sí que proposa adaptar per a les persones invidents dues parades de bus properes a l'àmbit d'estudi, la del carrer Entença amb el carrer Rosselló i la de l'avinguda Roma amb el carrer d'Entença, ja que l'itinerari que tenen està inacabat.

L'estudi també proposa dur a terme campanyes informatives als futurs treballadors per tal d'ensenyar les possibilitats d'accés a la Model i la bona connexió de transport que ofereix.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes.

### **Vianants i bicicletes**

L'estudi no proposa millores en relació a la xarxa de vianants i únicament esmenta que s'haurà de tenir en compte que l'espai disposi d'una bona il·luminació per tal de potenciar la seguretat dels usuaris.

En relació a la bicicleta, l'estudi proposa, en una primera fase, la instal·lació de punts d'ancoratge per a bicicletes, on en la primera fase instal·la 46 punts amb capacitat per a 92 bicicletes que, més les places lliures actuals de la zona, donaran capacitat per a 190 bicicletes. En una segona fase, l'estudi proposa implantar la resta de places a mesura que vagin sent operatius els diferents equipaments proposats per tal d'arribar al que dicta el Decret 344/2006.

En el cas dels equipaments educatius i dels habitatges els aparcaments per a bicicletes se situaran, de forma segura, a l'interior dels centres.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes.



## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere segons l'enquesta de mobilitat Quotidiana de Badalona (EMQ 2006) i de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF 2017), on es pot veure que les dones tendeixen a utilitzar més els modes de transport públic i no motoritzats, mentre que els homes tendeixen més a l'ús del vehicle privat, igual que els grups d'edats més joves usa més el transport públic que no pas el grup central de població (30 a 64 anys) que usen més el vehicle privat.

Per això, l'estudi proposa instal·lar il·luminació a cada una de les entrades i sortides, per tal que siguin més segures, i reforçar l'enllumenat del vial públic i dels itineraris fins a les principals parades de transport públic.

El promotor també incorporarà grups de bancs a cada 100 metres de distància en els itineraris per a vianants, orientada a les embarassades i a la gent gran.

Per tal de realitzar un canvi d'hàbit en aquelles persones que encara realitzen desplaçaments amb vehicle privat, l'estudi també proposa donar a conèixer totes les possibilitats del transport públic, o de la bicicleta, i les connexions existents entre els diferents modes de transport més sostenibles a partir d'una campanya i d'informació constant dels serveis de transport públic dins de l'edifici.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada i les mesures proposades.

## 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'EAMG considera que les emissions generades per la nova mobilitat són les següents i que, generen només una variació del 0,80% respecte a les emissions actuals i per tant, la nova mobilitat generada no influirà significativament en l'augment d'emissions.

- CO: 1,554 tones/diàries.
- NOx: 0,402 tones/diàries.
- VOC: 0,174 tones/diàries.
- SOx: 0,134 tones/diàries.
- PM: 0,017 tones/diàries.
- Carburant: 31,559 tones/diàries.

### Recomanació 4.

Tenint en compte l'emplaçament del sector dins de la zona de baixes emissions de la ciutat de Barcelona es recomana implementar mesures complementàries per minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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

L'estudi realitza una proposta de finançament de les mesures proposades, amb un pressupost estimat de 35.720,00€, del qual desglossat és:

- 24.000€ (8.000€/unitat) pels punts de recàrrega per a vehicle elèctric.
- 1.500€ (500€/unitat) per les places de PMR.
- 5.520€ (115€/unitat) pels mòduls en "U" invertida per a l'estacionament de bicicletes de la primera fase.
- 4.700€ (2.350€/unitat) per la creació de l'encaminament per a persones invidents a les parades de bus.

Tenint en compte el cost total dels aparcaments per a bicicletes (primera i segona fase), el pressupost total és de 76.085,00€.

### 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Model de 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 amb condicions**. 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 donar informació sobre la incidència de la nova mobilitat en les xarxes per a vianants i bicicletes.
- Pels usos residencials cal preveure una reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics superior a la prevista en l'estudi, d'acord amb els criteris del Reial Decret 1053/2014.

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, 8 de juliol de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic