

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit discontinu de 'Redosa - Vallençana'

**Municipis de Montcada i Reixac,
Cerdanyola del Vallès i Ripollet**

Sol·licitant: Mancomunitat de Municipis de
l'AMB

Promotor: Mancomunitat de Municipis de
l'AMB 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 pel *Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit discontinu de 'Redosa - Vallençana'*.

1. Antecedents

El *Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit discontinu de 'Redosa – Vallençana'* té l'objectiu de crear usos principalment residencials i sanitaris. L'àmbit de planejament, discontinu, ocupa un total de 102.108 m² de superfície.

El sector 'Redosa – Sivis' s'emplaça entre els municipis de Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès i Ripollet. Ocupa una superfície de 81.087 m² i inclou la construcció d'un nou hospital comarcal (Ernest Lluch).

El sector 'Vallençana' es localitza a Montcada i Reixac, i té una superfície de 21.021 m² que es destinarà totalment a espais lliures.

Donades les dimensions del centre hospitalari, amb una capacitat superior als 200 llits, l'estudi de mobilitat es tramita simultàniament per a la figura de planejament derivat i per la consideració d'implantació singular.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit discontinu de 'Redosa – Vallençana'* 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'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 430 nous habitatges
- Es destinen a usos comercials 4.395 m²
- Un nou hospital amb 235 llits
- Equipaments que ocupen 28.642 m² de sòl
- Es destinen 42.117 m² a espais lliures (dels quals 21.021 a la Vallença)
- La nova vialitat ocupa 14.244 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **18.100 desplaçaments/dia feiner, 9.050 per sentit, i 19.800 en dissabte, 9.900 per sentit**, considerant els usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, sent superiors les que utilitza l'estudi :

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		36.857,00	430	3.010	3.686	3.686
comercial		4.395,00			2.198	2.725
equip. sanitaris	19.000,00	25.712,29			5.142	11.185
zona verda	42.117,00				2.106	2.231
vialitat	14.244,00					
TOTAL	102.108	66.964,29	430	3.010	13.132	19.827

El sostre residencial previst pot generar una mobilitat de **3.700 viatges/dia**.

Quant a la mobilitat generada pels **usos comercials**, l'estudi concreta que en dies feiners es generaran prop de **2.198 viatges/dia feiner** però que en dissabte aquest valor augmentarà fins a **2.725 viatges/dissabte**.

Per a les **zones verdes**, el sector Redosa – Sívies generarà 970 viatges/dia mentre la Vallença en generarà 1.261.

Per al nou hospital comarcal l'estudi aplica les ràtios de *l'Estudi de les pautes de la mobilitat associada als equipaments sanitaris* (ATM 2002), en base al nombre de llits, i conclou que els dissabtes es generarà una mobilitat de 9.100 viatges/dia pels usuaris i 2.100 viatges/dia pels treballadors/es. Els dies feiners la mobilitat dels treballadors/es es manté però la dels usuaris disminueix, a 7.800 viatges/dia.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat (EMO 2001) de Cerdanyola del Vallès. El repartiment modal dels desplaçaments atrets per motius obligats és: 62% vehicle privat, 36% transport públic i 2% a peu.

Per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal: 80% vehicle privat i 20% transport públic. No s'especifica la mobilitat generada en modes no motoritzats.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	0%	20%	80%
Viatges / dissabte	0	3.965	15.861

Es considera un repartiment modal molt poc adequat per un nou sector urbà amb propostes urbanístiques prou adequades per al mobilitat dels modes no motoritzats com per a pensar que una bona part de la mobilitat en vehicles motoritzats es desplaçarà cap el mode a peu i bicicleta.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi indica que els sectors objecte d'estudi tenen una bona accessibilitat en vehicle privat.

La proximitat del sector Redosa – Sivis a l'enllaç de la C-58 suposa una molt bona connexió mitjançant la N-150. Aquesta mateixa via serveix d'alternativa a la C-58 per accedir als municipis del Vallès Occidental i del Barcelonès.

Quant al sector Vallençana, es localitza a prop de vies ràpides com la C-17 i la C-33, però des d'aquestes cal travessar el nucli urbà de Montcada fins arribar a les carreteres BV-5001 i BV-5011.

S'aporten dades de demanda de trànsit de la N-150 en base a aforaments automàtics i comptatges manuals, duts a terme a mitjans de juliol de 2009: 9.842 veh./dia sentit Barcelona i 10.261 sentit Cerdanyola. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que aquest període coincideix amb vacances escolars i laborals, pel que podria ser que els resultats fossin menors a la demanda de trànsit habitual en dies feiners típics. L'estudi descriu els resultats dels aforaments: els índexs de saturació oscil·len entre el 50 i el 60%. Hi ha, per tant, una circulació amb una densitat elevada però que no enregistra retencions. L'únic punt negre de la carretera N-150 és la cruïlla d'entrada a Cerdanyola i Ripollet, a l'alçada del CAP, on hi ha diferents semàfors que permeten fins a 6 moviments diferents i que provoquen que en alguns moments de més trànsit es formin llargues cues d'entrada a Cerdanyola.

Per la C-58 en aquest tram circulen uns 146.000 veh./dia en tots dos sentits.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Serveis ferroviaris: RENFE. L'estació més propera al sector Redosa – Sivis és la de Cerdanyola del Vallès, tot i que la connexió a peu de forma segura i còmoda és inexistent. El sector Vallençana no compta amb cap estació de

tren propera (per accedir-hi cal fer ús dels serveis d'autobús B12 o B18) i tampoc hi ha una connexió segura per accedir-hi a peu.

- Servei d'autobús diürn interurbà: les línies A3, A4 i V20 ó 622 (connexió amb Cerdanyola, la UAB, Sant Cugat i Barcelona) donen servei al sector Redosa – Sívís, mentre les línies B12 i B18 (de connexió amb Montcada i l'hospital Can Ruti de Badalona i Santa Coloma de Gramenet) ho fan al sector de la Vallença.
- Servei d'autobús diürn urbà: les línies urbanes de Cerdanyola (1 i 3) o de Montcada (103 i 155) no donen cobertura territorial als àmbits objecte d'estudi. L'estudi les esmenta amb la possibilitat d'ampliar els seus recorreguts per arribar als sectors.
- Servei d'autobús nocturn: el sector Redosa – Sívís queda cobert per les línies N62 i N64, fins a Sabadell, Sant Cugat i Barcelona

Es concreta l'oferta d'expedicions dels diferents serveis segons el dia de la setmana i s'esmenta que l'entrada en funcionament de l'hospital requerirà d'una ampliació de l'horari i la cobertura territorial del servei, especialment durant els caps de setmana.

Es troba a faltar la distància a peu entre els sectors i les parades de transport públic.

L'estudi concreta que s'ha contrastat l'ocupació dels serveis d'autobús i afirma que en l'hora punta s'arriba al 50% en les línies A3, A4 i V20, i que en cap cas se supera el 70%. El servei urbà disposa encara de més capacitat.

D'altra banda, atesa la importància de la implantació **es considera necessari que s'analitzin l'impacte de les futures previsions de sistemes d'infraestructures incorporades** en el pla territorial.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que l'accés a peu o en bicicleta fins al sector té unes condicions molt dolentes, donada la seva ubicació, entre la C-58, les vies del tren i creuat per la N-150, i aïllada respecte dels tres nuclis urbans propers.

Quant a la bicicleta, l'estudi destaca la manca de possibilitats de connectivitat, ja que l'única via d'accés, la N-150, no disposa d'espai suficient per segregat la bicicleta de la circulació motoritzada.

L'estudi comenta que a Montcada i Reixac s'ha aprovat en Junta de Govern Local la construcció d'una xarxa de carrils bici. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que aquesta xarxa ja està executada. Per tant, es troba a faltar la descripció de la xarxa existent i de les possibilitats de connexió fins als dos sectors. Un d'aquests carrils bici finalitza al carrer Progrés, a menys d'1 km del sector Redosa – Sívís.

El Consell Comarcal també té propostes per a la xarxa de carril bici, en concret per al carrer Vapor (arranjament 150 m de camí voral per a vianants i ciclistes).

7. Incidència de la mobilitat generada

En general, es troba a faltar un **suport gràfic** de més concreció per a la descripció de la situació actual i de les propostes dels dos sectors objecte d'estudi el que dificulta el treball de comprensió de les xarxes. En alguns casos s'ha pogut utilitzar la documentació del planejament.

A més, si s'incorpora, a la proposta de **repartiment modal**, la quota relativa als **modos no motoritzats** (vianants i bicicletes) i s'adequa el nombre de desplaçaments dels tres modes analitzats probablement les tensions sobre les xarxes de motoritzats baixaran.

Quant als desplaçaments en vehicle privat, els aforaments conclouen que l'hora punta de matí és entre les 7 i les 8h, mentre la de la tarda 18 i les 19h, amb un 7.4% del trànsit.

L'estudi presenta una macrosimulació de la situació actual, i conclou algunes disfuncions: saturació de l'N-150 a Cerdanyola – Ripollet, manca de connexions entre la N-150 i la C-58, i baixa connectivitat entre Ripollet i l'autopista C-58.

En base al repartiment modal 80% vehicle privat – 20% transport públic, l'estudi afirma que els dissabtes s'enregistraran 8.700 vehicles/dia. Amb les dades de mobilitat generada exposades per l'estudi, plasmades en el punt 3, aquest nombre de vehicles indica una ocupació de 1,8 persones/vehicle, superior a les ocupacions mitjanes de vehicles que tenen lloc a l'RMB, però possible donada la singularitat de l'equipament hospitalari.

L'estudi torna a fer l'exercici de simulació incorporant el nou trànsit generat, amb les actuacions previstes per la figura de planejament general ja aprovada (rotonda a la cruïlla de la N-150 i l'enllaç de la C-58, rotonda a la cruïlla de la N-150 i el carrer Tarragona, i ampliació a 2+2 carrils en el tram de la N-150 entre les dues rotondes).

La simulació mostra una situació de saturació important en l'accés a la nova rotonda des de la C-58. Per evitar aquesta situació l'estudi proposa un conjunt d'actuacions viàries.

Quant als desplaçaments en transport públic, **l'estudi no aporta cap conclusió respecte de la relació oferta existent i demanda generada.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		36.857,00	430	860	430	215
comercial		4.395,00		44		
equip. sanitaris	19.000,00	25.712,29		257		
zona verda	42.117,00			421		
vialitat	14.244,00					
TOTAL	102.108	66.964,29	430	1.582	430	215

L'estudi de mobilitat, tot i que afirma que aplica les ràtios del Decret 344/2006, per als turismes relatius als habitatges utilitza una ràtio superior, de 1,5 vehicles / habitatge. La proposta de l'estudi es mostra tot seguit:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		36.857,00	430	860	645	221
comercial		4.395,00		45	149	
equip. sanitaris	19.000,00	25.712,29		50	190	95
zona verda	42.117,00			0		
vialitat	14.244,00					
TOTAL	102.108	66.964,29	430	955	645	221

Per a l'equipament sanitari l'estudi proposa fer una reserva d'aparcament de 50 bicicletes. És del tot necessari que els treballadors/es i alguns visitants puguin disposar de places segures d'aparcament de bicicletes, i en el cas dels treballadors/es dins d'un recinte tancat.

Per a les zones verdes l'estudi no proposa cap reserva, però és necessari disposar d'una reserva inicial ampliable en cas que la demanda ho justifiqui.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

L'estudi també té en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç (el sector objecte d'estudi compta amb 4.400 m² de sostre destinat a comerç).

L'estudi concreta que es necessitaran 4 places de C/D necessàries, però no concreta la localització d'aquestes.

10. 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 Montcada i Reixac, Cerdanyola i Ripollet) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi aporta les dades d'IMD, consum de carburant i factors d'emissió extrets del *Environmental Physics and Chemistry Laboratory*, considerant que tots els vehicles compleixen la Norma Euro II (en l'actualitat ja s'està complint la Euro 5) i diferenciant el parc mòbil segons el carburant. S'obtenen els següents valors:

- El consum total de la mobilitat generada per aquest sector serà de 34.522 tones/any
- Les emissions de contaminants a l'atmosfera seran de 626 tones de monòxid de carboni, 484 tones d'òxids de nitrogen, 123 tones de compostos orgànics volàtils, 97 tones d'òxids de sofre i 46 tones de partícules.

Per últim l'estudi introdueix una reflexió sobre l'eficiència dels mitjans motoritzats col·lectius i individuals, així com actuacions generals per disminuir l'impacte ambiental de la mobilitat (entre els que proposa una major promoció del transport públic i la creació de carrils bici i promoció del seu ús).

11. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones són més usuàries del transport públic que els homes.

12. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi afirma que quan es desenvolupi aquest sector caldrà millorar l'accés en autobús i la connexió amb l'estació de tren de Cerdanyola del Vallès.

L'estudi proposa ampliar el nombre d'expedicions durant els diumenges de la línia urbana 3 (els dissabtes té un servei horari entre les 8 i les 22h i els dies feiners cada 30 minuts entre les 6 i les 21:30h). Per als diumenges proposa una oferta equiparable a la dels dissabtes, amb 18 expedicions diàries. L'estudi considera que la resta de línies ja disposen d'una cobertura horària suficient.

No obstant a l'ampliació horària del servei, l'estudi no proposa ampliar el recorregut fins al nou sector. Un hospital comarcal té prou entitat per tal que l'accés en transport

públic sigui molt fàcil, i la parada més propera de la línia 3 es troba a l'altra banda de la via del tren, a la Ronda de Cerdanyola amb el carrer Turó. L'estudi proposa desplaçar la parada a la Ronda Cerdanyola amb el carrer Isabel II (a 200m de la parada actual), i urbanitzar un passeig des del pont existent sobre les vies, fins al carrer Santa Teresa. Des de la redacció del present informe es considera que, amb l'entrada en funcionament del nou hospital, caldrà repensar tota la xarxa urbana del municipi, des del departament de mobilitat de l'Ajuntament i la Direcció generals de transports i mobilitat de la Generalitat de Catalunya.

L'estudi esmenta també que totes les parades de transport públic hauran d'estar adaptades a PMR.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa que la N-150 passi a tenir una secció de 2+2 però amb un disseny de vial urbà, no pas de carretera, per tant amb una velocitat màxima de 50km/h.

A la vegada, s'eliminarà un aparcament per a camions que es troba a les proximitats del sector, així s'espera reduir el trànsit de vehicles pesants (passant del 7% al 3-4%).

La urbanització del sector comportarà una nova rotonda davant dels edificis Sivis, amb una modificació de l'actual enllaç amb la C-58. D'altra banda, dels dos ramals de sortida de la C-58 l'estudi proposa eliminar-ne un (molt poc utilitzat) per augmentar la seguretat viària (ja que la nova rotonda obre la possibilitat a fer la mateixa connexió sense aquest ramal). A la vegada a la nova rotonda des de la C-58 es creen dos carrils d'accés per absorbir tot el trànsit.

Per tal de facilitar la sortida del sector, l'estudi proposa fer de doble sentit el pas inferior sota el pont del tren, ja que segons manifesta l'estudi hi ha prou amplada per adequar-lo, així com la creació d'una rotonda franquejable en l'accés al carrer Reis per facilitar el gir de sortida. Des de la redacció del present informe es posa de manifest la necessitat d'adequar aquesta connexió directa per tal que vianants i bicicletes també hi puguin circular de forma còmoda i segura. L'estudi mostra que la secció del pas inferior és de 7,5 m, per tant si es passa d'un sentit previst inicialment a doble sentit serà difícil facilitar el pas dels modes no motoritzats de forma segura.

Per al carrer paral·lel als edificis Sivis l'estudi proposa que sigui de sortida de la rotonda, de forma que s'aconsegueix augmentar la capacitat de la rotonda en un 20%.

L'estudi afirma que les propostes del projecte guanyador del futur hospital Ernest Lluch no solucionaven correctament els accessos a l'hospital, sobretot els destinats a urgències i ambulàncies. Treballant conjuntament amb els arquitectes s'ha realitzat una proposta que segregua els accessos dels serveis d'urgències i els de les visites, per facilitar un accés més ràpid i directe a les ambulàncies.

Tot i que es tracta d'una figura de planejament és necessari que s'incorporin les esmenes que es devinguin de l'**informe** per part dels titulars de les carreteres N-150 i C-58 (la **Generalitat de Catalunya**), respecte de les actuacions que es proposen en el marc del pla parcial i de la implantació singular.

Xarxa de vianants

L'estudi planteja la necessitat de millorar la connexió entre el sector i l'estació. Proposa crear un passeig des del pont per a vianants que creua les vies, fins al carrer Santa Teresa. En l'actualitat cal creuar un aparcament de sorra, propietat privada, per poder arribar a l'estació. L'estudi proposa la creació d'un itinerari alternatiu mitjançant un 'pont' al costat de les vies del tren fins arribar al carrer Salvador Espriu.

D'altra banda, proposa un nou pas elevat sobre les vies del tren per connectar el nou sector amb la zona residencial de Cerdanyola (a la Ronda), o alternativament fer un pas inferior, ample i il·luminat, des de la Ronda Cerdanyola donant continuïtat al carrer Turó (on abans hi havia un pas a nivell).

Per a l'accés al sector l'estudi proposa que tots els itineraris siguin continus i accessibles, amb passos de vianants senyalitzats i semaforitzats. Es proposa crear voreres amples (mínim de 3 m d'amplada útil) a les dues bandes de la N-150, per facilitar la connexió a peu i en bicicleta.

L'estudi recomana senyalitzar els equipaments i parades de transport públic des del sector. S'afirma que la il·luminació serà més potent als itineraris per a vianants i a les parades de transport públic, així com que s'instal·laran grups de bancs per descansar.

Per connectar la nova zona residencial amb el nou hospital l'estudi proposa dos passos de vianants sobre la N-150, un d'ells pròxim al pas elevat sobre les vies del FFCC per donar continuïtat a l'itinerari. No es concreta si aquests passos es proposen semaforitzats, el que es considera necessari des de la redacció del present informe.

Xarxa de bicicleta

L'estudi proposa la creació d'un nou pont des del carrer Salvador Espriu fins al nou sector, per evitar la circulació de bicicletes per la N-150.

Des de la redacció del present informe es troba incoherent que l'estudi descriu inicialment la N-150 com una via amb una secció insuficient per contenir carril bici però que les propostes continguin una ampliació de calçada a 2+2 carrils per a la circulació motoritzada, voreres amb amplades útils superiors als 3 m, però cap espai segregat per a la bicicleta.

Es troba a faltar una concreció del disseny de la xarxa destinada a la bicicleta.

A les conclusions del document s'esmenta que al sector Redosa es construirà un nou institut (equipament que no queda recollit en cap altre capítol del document, ni del qual es calcula la nova mobilitat generada). L'estudi destaca aleshores (no en l'apartat corresponent a mesures de la bicicleta) que es construiran carrils bici. Es mostren diferents dissenys de carrils bici, però no es concreta ni on ni com es preveu implantar aquesta xarxa de carrils bici. Cal adequar l'estudi als usos definitius del planejament.

13. Proposta de finançament

L'estudi proposa actuacions sobre la xarxa d'autobusos i en calcula el dèficit d'exploració segons l'annex IV del Decret.

Aplicant l'augment de l'IPC fins a l'any 2009 l'estudi calcula que el **cost de l'ampliació** del servei de la línia 3 els diumenges (52 dies/any) és de 232.038,10 € en 10 anys. Des de la redacció del present informe es creu necessari que s'estudiï l'ampliació del servei també els altres 14 festius a l'any, quan tampoc hi ha servei. Cal obtenir **l'informe del titular del servei** que acabi d'acotar el cost real i l'adequació de la proposta sobre el conjunt de la xarxa, donat que es tracta de modificar un servei ja existent.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit discontinu de 'Redosa - Vallençana'*, a Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès i Ripollet, conté una bona part dels elements necessaris per a 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 dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- La proposta de **repartiment modal** ha de contemplar la quota relativa als **modos no motoritzats** (vianants i bicicletes) i obtinguda aquesta adequar el nombre de desplaçaments dels tres modes analitzats.
- Cal analitzar la **relació d'oferta de transport públic** existent i prevista amb la nova **demanda**, tenint en compte les hores punta d'accés al sector. Es recomana incorporar un informe **per part dels titulars dels serveis que es prestin**.
- És necessari que les noves **zones verdes** continguin algunes places d'aparcament per a **bicicletes**, especialment les més properes a les zones urbanes i concretar la **localització** de les places de **C/D** proposades.
- Els **itineraris per a vianants i bicicletes** hauran de ser **continus** entre el sector i els nuclis urbans i les estacions de ferrocarril properes. En aquest sentit, caldria assegurar la connexió mitjançant l'N-150 i el pas per sota del FFCC.
- Pel que fa a la xarxa viària en els projectes constructius caldrà incorporar les esmenes que esdevinguin dels **informes** per part del titulars de les carreteres N-150 i C-58 respecte de les actuacions que es proposen en el marc del pla parcial i de la implantació singular.

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 a la Direcció General d'urbanisme que, en els cas que es modifiqui l'EAMG, envii una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 13 de maig de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic