

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del POUM. Sector El Calderí**

**Municipi de Mollet del Vallès**  
**Comarca del Vallès Oriental**  
Promotor: Ajuntament de Mollet del Vallès  
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 la *Modificació puntual del POUM de Mollet del Vallès, sector El Calderí*.

## **1. Antecedents**

L'Ajuntament de Mollet del Vallès promou la modificació del POUM amb l'objectiu de modificar la destinació d'una part del sostre que es reserva per a usos no residencials, per tal de destinar-lo a usos residencials, flexibilitzant la distribució dels usos no residencials. D'altra banda, la modificació del POUM ajusta la delimitació dels terrenys reservats per a equipament públic, amb l'objectiu de millorar la seva funcionalitat.

L'àmbit d'actuació se situa al sud del nucli urbà de Mollet del Vallès, i està delimitat per l'avinguda Badalona, la carretera C-17, el Club de Tennis Mollet, l'antic camí del Calderí, l'avinguda de Burgos, el barri desenvolupat sobre els carrers de Martí l'Humà i de la Plana i l'avinguda de la Llibertat. El sector ocupa 297.013,20 m<sup>2</sup>.

En l'actualitat el sector té el planejament derivat aprovat des de 2009, que també caldrà modificar en conseqüència de la modificació puntual del POUM.

La població de Mollet del Vallès l'any 2010 és de 52.459 habitants.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del POUM de Mollet del Vallès, sector El Calderí*, 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 90.000 m<sup>2</sup> de sostre residencial, que inclou 1.012 habitatges

- Es compta amb nous equipaments que ocupen 81.443,17 m<sup>2</sup> (un CAP, una escola, una biblioteca, un punt verd i un equipament esportiu)
- Es destinen a usos comercials en planta baixa 12.820 m<sup>2</sup> de sòl i altres 55.096,04 m<sup>2</sup> a un centre comercial
- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 98.869,68 m<sup>2</sup>

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat del sector estima que es generarà un total de **48.500 desplaçaments/dia feiner, 24.250 per sentit**, en un dia feiner.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		90.000,00	1012	7.084	9.000	<b>11.700</b>
comercial		67.916,04			33.958	<b>9.878</b>
equip. sanitaris	2.895,88	8.688,00			1.738	<b>11.434</b>
equip. docents	7.726,49	7.726,49			1.545	<b>3.090</b>
equip. cult.-esp.-recr.	52.033,22	28.500,00			5.700	<b>11.400</b>
altres equipaments	5.001,36	2.501,00			500	<b>1.000</b>
zona verda	98.869,68				4.943	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>297.013,20</b>	<b>205.331,53</b>	<b>1012</b>	<b>7.084</b>	<b>57.385</b>	<b>48.502</b>

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos a la modificació del POUM.

El càlcul es fa tant per a un dia feiner com per al dissabte. A continuació es mostra la situació del dissabte:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		90.000,00	1012	7.084	9.000	<b>10.800</b>
comercial		67.916,04			33.958	<b>18.160</b>
equip. sanitaris	2.895,88	8.688,00			1.738	<b>11.434</b>
equip. docents	7.726,49	7.726,49			1.545	<b>0</b>
equip. cult.-esp.-recr.	52.033,22	28.500,00			5.700	<b>11.400</b>
altres equipaments	5.001,36	2.501,00			500	<b>1.000</b>
zona verda	98.869,68				4.943	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>297.013,20</b>	<b>205.331,53</b>	<b>1012</b>	<b>7.084</b>	<b>57.385</b>	<b>52.794</b>

Les dades de mobilitat generada exposades als dos quadres anteriors, per usos, no coincideixen amb els valors totals que l'estudi de mobilitat calcula. És a dir, el sumatori

de la mobilitat generada pels diferents usos no coincideix amb la xifra de mobilitat diària que apareix a l'estudi: en el cas del dia feiner, l'estudi afirma que es generen 41.225 viatges per sentit (82.450 en total), mentre els dissabtes es generen 58.377 viatges per sentit (116.754 en total).

Caldria revisar aquestes xifres, ja que disten significativament del presentat per usos. D'altra banda, caldrà tenir en compte els desplaçaments generats per les zones verdes del sector.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat del municipi (EMO 2001), i fa la següent proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	16,2%	19,6%	64,1%
Viatges / dissabte	18.950	22.936	74.868

Novament, els càlculs presentats dificulten la comprensió del procediment, i el total de mobilitat considerada per l'estudi. No es troba l'explicació que permeti considerar una major quota de transport públic que de desplaçaments en modes no motoritzats.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta quines són les vies interurbanes d'accés al sector (C-17, C-33, C-59 i N-152a o Av. de Burgos). Dins del municipi les vies que hi donen accés són les avingudes de la Llibertat i la de Badalona (B-500). Es mostren els sentits de circulació.

S'aporten dades de demanda de trànsit en base a treball de camp (comptatges manuals), que complementa dades d'anteriors estudis de trànsit al municipi (2002). A partir d'aquestes dades es calculen els nivells de servei en l'hora punta. Les vies urbanes que presenten una major intensitat són les avingudes de Burgos (16.000 vehicles/dia sentit entrada i 9.000 sentit sortida) i de Badalona (13.000 vehicles/dia sentit sortida cap a la C-17 i 8.100 sentit entrada). Es modelitza la situació actual i l'estudi conclou que els índexs de saturació superen el 100% en alguns enllaços entre carreteres (C-59 i C-17), així com també l'avinguda de Burgos registra saturacions elevades durant les hores punta dels dies feiners. El gir cap a l'esquerra des de l'avinguda Badalona cap a la C-17 provoca cues que poden arribar als 20 vehicles.

L'estudi també analitza la relació entre l'oferta i la demanda d'aparcament. Pràcticament no es troba aparcament lliure a les proximitats del sector.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent:

- 1 línia urbana circular que connecta tots els barris de la ciutat, amb un interval de pas de 15 minuts.

- 7 línies interurbanes d'autobús:
  - Mollet – Barcelona: en l'hora punta cada 10-15 minuts.
  - Mollet – Parets – Granollers: tots els dies, 20+20 expedicions els dies feiners, cada 30 minuts en l'hora punta.
  - Barcelona – Mollet – Parets – Lliçà – Riells: 12+12 expedicions, una expedició horària.
  - Lliçà – Mollet – Parets – Mollet – Barcelona: 35+36 expedicions els dies feiners (cada 30 minuts), els caps de setmana 15+15 expedicions.
  - Montornès Nord – Barcelona (autopista): 3+3 expedicions els dies feiners.
  - Badalona – Sabadell
  - N71: servei nocturn entre Barcelona i Granollers, cada hora entre les 24h i les 5h.
- Dues estacions de ferrocarril, Mollet Sant Fost (R2, expedicions cada 14 minuts els dies feiners) i Mollet Santa Rosa (R3, expedicions cada 16 minuts en l'hora punta), connectades amb el sector mitjançant el servei urbà però a una distància també assumible a peu (un 10% del sector es troba a menys de 500 m de les estacions).

Es troba a faltar la descripció del servei de Bus Exprés de la Vall del Tenes, que compta amb 48+48 expedicions, repartides en diferents tipologies de serveis.

L'estudi mostra sobre plànol els itineraris de les línies i els llocs de parada a les proximitats de l'àmbit d'estudi. S'observa que tant el servei urbà com els interurbans d'autobús tenen parades molt a prop del sector.

## **6. Mobilitat a peu**

L'estudi afirma que en l'actualitat la zona no està urbanitzada. Les vies perimetrals (Av. de Burgos i Av. Badalona) tampoc presenten una bona continuïtat per al vianant a causa de les zones d'aparcament existents, tot i que el costat nord de l'avinguda Badalona (part ja urbanitzada) disposa d'unes voreres amb més amplada.

Es mostra un plànol amb l'inventari de les amplades de vorera de les proximitats del sector.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

L'estudi destaca que a les proximitats del sector no es disposa de cap carril bici.

Segons indica l'estudi, la mobilitat en bicicleta al municipi és mínima a causa de la manca de carrils bici i d'espais segurs per a la circulació de bicicletes.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima una distribució horària de la mobilitat, en funció dels diferents usos previstos i del tipus de dia (feiner o dissabte). L'hora punta té lloc sempre al voltant de les 18h (amb 1.500 vehicles/hora en dia feiner i 2.440 vehicles/hora els dissabtes), principalment a causa de l'atracció que generen els usos comercials.

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi determina que, amb una ocupació variable de 1 a 3,2 persones/vehicle, la zona atraurà 12.803 vehicles els dies feiners i 19.150 vehicles els dissabtes (cada un d'ells farà un desplaçament d'anada i un de tornada). L'estudi presenta un anàlisi de la capacitat de la xarxa viària amb la nova situació, que inclou una nova rotonda (de connexió amb la C-17), i conclou que els accessos a la rotonda durant l'hora punta d'entrada enregistraran nivells de saturació superiors al 100%. Així mateix, durant les hores punta de sortida es preveu també un nivell de saturació molt elevat al nou vial i a l'avinguda de Burgos. L'avinguda Badalona també enregistrarà algunes cues a la sortida de l'àmbit abans de la nova rotonda que connectarà amb la C-17.

Quant al transport públic, l'estudi determina que és necessari incrementar el servei per tal d'absorbir la demanda prevista.

## 9. 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 turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		90.000,00	1012	2.024	1.012	506
comercial		67.916,04		679		
equip. sanitaris	2.895,88	8.688,00		87		
equip. docents	7.726,49	7.726,49		77		
equip. cult.-esp.-recr.	52.033,22	28.500,00		285		
altres equipaments	5.001,36	2.501,00		25		
zona verda	98.869,68			989		
<b>TOTAL</b>	<b>297.013,20</b>	<b>205.331,53</b>	<b>1012</b>	<b>4.166</b>	<b>1.012</b>	<b>506</b>

L'estudi de mobilitat posa de manifest els requeriments d'aparcament del POUM i de la Llei d'Equipaments Comercials, i en base a aquests (i a la demanda esperada) l'oferta proposada és la següent:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		90.000,00	1012	2.056	2.056	
comercial		67.916,04		551	3022	300
equip. sanitaris	2.895,88	8.688,00			129	
equip. docents	7.726,49	7.726,49			63	
equip. cult.-esp.-recre.	52.033,22	28.500,00			237	
altres equipaments	5.001,36	2.501,00			68	
zona verda	98.869,68					
<b>TOTAL</b>	<b>297.013,20</b>	<b>205.331,53</b>	<b>1012</b>	<b>2.607</b>	<b>5.575</b>	<b>300</b>

S'observa que l'estudi només té en compte una reserva d'aparcament per a bicicletes per als usos residencials i comercials. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldrà garantir una reserva suficient i adequada per a tots els usos que es contempen (CAP, escola, biblioteca, centre esportiu, punt verd, zones verdes...).

Les places d'aparcament de bicicleta relatives als habitatges s'hauran de situar fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés. Per a la resta d'usos, es podran situar algunes places a la via pública, tot i que caldrà assegurar un nombre significatiu de places fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés, per incentivar l'ús d'aquest mode també entre els treballadors/es dels equipaments, els alumnes de l'escola i els visitants de la biblioteca i el centre esportiu. El planejament derivat haurà de concretar quina serà la reserva de places i on se situarà.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi reserva aproximadament dues places de turisme per a cada habitatge però no en reserva cap per a les motocicletes dels usos residencials. Per als usos comercials l'estudi aplica una reserva per a turismes superior a la resultant de l'aplicació de la normativa vigent: proposa una reserva de 3.022 places mentre la normativa en contempla 2.495. Des de la redacció del present informe es fa observar que la política d'oferir més places d'aparcament que les requerides no és coherent amb els objectius de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006.

Quant als equipaments, novament es proposa una reserva de 169 places per a la biblioteca quan la normativa obliga reservar-ne 63. Des de la redacció del present informe es proposa que, com a màxim, s'adoptin els paràmetres que fixa la normativa vigent en cada cas.

Per a les motocicletes dels usos comercials l'estudi fa una proposta concreta de 300 places fora de la via pública i altres 234 a la via pública (sobre calçada al costat del centre comercial).

Caldrà garantir que les motocicletes tenen un nombre de places d'aparcament en calçada, per evitar que en tot cas ocupin els espais destinats al vianant. I les

motocicletes relatives als usos residencials caldrà que disposin de les corresponents places fora de la via pública.

## **10. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'estudi no 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.

Tampoc s'especifica la reserva necessària de places de càrrega i descàrrega per a les necessitats comercials del sector.

Caldrà donar compliment a l'article 6 del Decret.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'estudi proposa l'ampliació del recorregut de la línia urbana per l'avinguda de la Llibertat, fins al darrer vial perpendicular de l'àmbit, des del qual s'arribaria fins a l'avinguda de Burgos. La proposta suposa un increment de 760 m per expedició, a més de la implantació d'una nova parada i l'adequació de l'existent a l'avinguda de Burgos.

Per tal d'augmentar la capacitat, l'estudi proposa incrementar la freqüència del servei, passant de 15 a 10 minuts, amb 2 expedicions més cada hora.

A banda d'aquesta modificació, l'estudi també planteja modificar el recorregut d'un dels serveis interurbans, ampliant 600 m i creant dues noves parades (una d'elles compartides amb el servei urbà).

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi concreta que l'ordenació del sector preveu que només els vials perimetrals siguin de doble sentit. La xarxa viària interna del sector serà d'un únic sentit.

El sector tindrà càrregues urbanístiques externes, per tal d'urbanitzar i adequar els vials que hi donen accés.

Dins del sector es planteja una nova rotonda d'enllaç amb la C-17.

L'estudi esmenta que està previst ampliar la rotonda a 3 carrils de circulació, augmentant també el seu diàmetre. L'estudi, a més, proposa:

- dos carrils de circulació a partir de la confluència de la sortida de la C-59 i la N-152a

- ampliar un tercer carril i crear un gir a la dreta directe cap al nou vial de l'àmbit a desenvolupar

Quant al centre comercial, la capacitat d'un control d'accés a l'aparcament és d'uns 450 vehicles/hora, i l'estudi estima una demanda màxima de 1.742 turismes/hora. Així, l'estudi conclou que són necessaris 4 controls d'accés a l'aparcament. D'altra banda, l'estudi proposa un sistema de reconeixement de places lliures (sensors DPLP) que agilitza la distribució dels vehicles. L'estudi concreta la distribució territorial dels accessos.

També es proposen les actuacions següents:

- eliminar el vial d'accés a la rotonda des de l'enllaç de la C-59 a la N-152a sentit sud
- crear un carril d'acceleració per als vehicles que provenen de la C-59 cap a la N-152a sentit sud.
- Ampliar el darrer tram de via a dos carrils en dos punts: avinguda Burgos abans de la rotonda de sortida cap a la C-59, i avinguda Badalona abans de la rotonda de sortida cap a la C-17
- Maximitzar la distància entre el gir directe proposat i l'accés a l'aparcament del centre comercial
- Semaforització de dos punts concrets

L'estudi torna a simular la situació del trànsit després de totes aquestes actuacions i conclou que els nivells de saturació seran acceptables (per sota del 100%).

Des de la redacció del present informe es posa de manifest serà necessari aportar els informes dels respectius titulars de la xarxa viària urbana i interurbana, que validin les actuacions proposades, com a mínim abans de l'aprovació de planejament derivat i de la tramitació com a implantació singular del nou centre comercial.

### **Xarxa de vianants**

Les voreres del sector compten amb amplades superiors als 4 m. L'estudi mostra els itineraris principals considerats, que hauran de ser continus i adaptats a PMRs, amb cruïlles amb passos de vianants semaforitzats i adaptats.

L'estudi recomana crear senyalització orientativa vertical per als itineraris per a vianants al sector (amb informació dels carrers i els principals equipaments).

D'altra banda, s'esmenta que el sector tindrà càrregues urbanístiques externes per construir i urbanitzar una passera per a vianants que connecti el parc lineal del cantó sud del Calderí amb el parc lineal de la banda est de l'avinguda Badalona amb el carrer Bilbao, per sobre la carretera C-17 i la línia del ferrocarril de Barcelona a Portbou.

No es concreten els pendents del sector. Des de la redacció del present informe es posa de manifest la necessitat d'il·luminar adequadament els itineraris per a vianants.



## **Xarxa ciclable**

L'estudi proposa la creació de carrils bici sobre la vorera en les vies perimetrals de l'àmbit, garantint una continuïtat fins a l'avinguda Badalona.

L'estudi concreta que l'avinguda Llibertat també hauria de comptar amb carrils bici, per tal que pugui haver una futura connexió amb el centre urbà de Mollet.

Es mostra la xarxa proposada sobre plànol i es fa una recomanació sobre les amplades dels carrils bici a la vorera: 2,25 m per a carrils bici bidireccionals (2,0 mínim) i 1,75 m per a carrils bici unidireccionals (1,5 m mínim). Les voreres tindran una amplada mínima de 4 m, per tant l'estudi considera que els carrils bici hi podran conviure.

Es important recordar que la cohabitació en vorera de la bicicleta i el vianant té molt problemes quan algun dels modes necessiti envair l'espai de l'altre, tant sigui per falta de capacitat de la via com per l'aparició de mobiliari que redueixi l'espai lliure de circulació. Per aquest motiu les amplades mínimes que s'han considerat han de ser lliures d'obstacles, en un altra cas és necessari reestudiar les seccions proposades.

## **12. Mobilitat i gènere**

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones tenen una menor mobilitat ocupacional i que el principal mode de transport és el no motoritzat. Les dones també utilitzen més el transport públic.

S'aporta un conjunt de recomanacions per tal de millorar la mobilitat de tots els col·lectius (il·luminació, instal·lació de bancs, i una referència sobre l'accessibilitat de la flota de Transports Metropolitans de Barcelona –que no opera cap línia del municipi-).

## **13. 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 Mollet del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi conclou que l'actuació generarà unes emissions diàries de 1,29 tones de CO, 171 kg de NOx, 18 kg de partícules PM10 i 6,1 kg de CH4. El consum de combustible serà de 12.228 l/dia.

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

L'estudi calcula el dèficit que representen les mesures proposades sobre el transport públic.

En concret, s'utilitza com a valor unitari 3,41 €/km, per a l'any 2004 i ciutats mitjanes. L'estudi utilitza un valor d'actualització de l'IPC entre 2004 i 2010 del 9%, quan el valor que ha variat s'acosta al 20%. Aquest valor caldrà actualitzar-lo en el moment de fer el pagament.

L'estudi calcula que l'increment de recorregut que representa la proposta és de 760 m per expedició urbana (64 expedicions) i de 600 m per a la interurbana (32 expedicions). Considerant 365 dies, l'estudi aproxima que els km recorreguts s'incrementaran en uns 24.762 km.

Aplicant la fórmula que proposa l'annex 4 del Decret, l'estudi conclou que el dèficit d'exploració de la modificació del servei serà de 59.106 €/any, 591.059 € en 10 anys, en euros de 2004.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldrà atendre les indicacions dels titulars dels serveis que es proposa ampliar, que són qui coneixen els costos reals dels seus serveis i poden aproximar més acuradament els costos a finançar pel promotor.

Els titulars del servei també hauran de posicionar-se, ja que l'augment de recorregut penalitza el temps de desplaçament dels usuaris habituals del servei.

L'estudi proposa la creació de dues noves parades, que caldrà finançar.

#### 15. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del POUM de Mollet del Vallès, sector El Calderí*, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al 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:

- Caldrà facilitar la comprensió dels càlculs sobre la mobilitat generada pels diferents usos, incorporant també la mobilitat generada per les zones verdes
- El repartiment modal haurà de ser coherent amb el repartiment modal actual del municipi, afavorint, mitjançant les actuacions proposats a l'estudi de mobilitat, els modes no motoritzats i el transport públic o justificant els valors utilitzats per a l'estudi.
- Caldrà contemplar les reserves respectives d'aparcament per a bicicletes per a tots els usos, ajustant si cal l'oferta prevista a la demanda futura. Es fa

observar que no està justificat la reserva de places per a turismes i motocicletes per sobre del que requereix la normativa.

- Caldrà donar compliment a l'article 6 del Decret, en referència als espais destinats a magatzem i a les reserves de places per a la distribució de mercaderies.
- Caldrà justificar que les expedicions d'autobús previstes poden absorbir els nous usuaris. Els titulars del servei de transport públic hauran d'aprovar les modificacions plantejades i els costos considerats. L'IPC caldrà actualitzar-lo a l'any corresponent.
- Caldrà l'informe favorable dels titulars corresponents de les vies on s'estima un increment del trànsit, afectades pel nou planejament.

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 l'Ajuntament de Mollet del Vallès que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 26 de juliol de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic