

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del Pla Director Urbanístic del Circuit de velocitat de Barcelona-Catalunya**

**Municipis: Granollers, Parets del Vallès i Montmeló**  
**Comarca: El Vallès Oriental**  
**Promotor: Generalitat de Catalunya**  
**Redactor de l'EAMG: Doymo.SL**

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 *el Pla Director Urbanístic del Circuit de velocitat de Barcelona-Catalunya*

## **1. Antecedents**

El Pla director urbanístic es formula a l'empara de la resolució del conseller de Territori i Sostenibilitat, de data 30 de juliol de 2012, que determina reprendre el procediment de formulació del Pla director urbanístic del Circuit de Catalunya, que afecta els municipis de Granollers, Parets del Vallès i Montmeló, i encarregar a la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme la redacció del document. L'inici del procediment va ser acordat per resolució del titular d'aquest mateix Departament de data 19 de desembre de 2008.

El juliol de 2012 es va acordar impulsar novament el PDU i el seu resultat és el que s'analitza en el present EAMG.

El projecte es planteja amb l'objectiu d'enfortir la posició del Circuit com un equipament de competitivitat territorial i convertir-lo en un pol d'activitat econòmica, tot impulsant activitats d'oci i de serveis relacionades amb el món del motor. Per tal d'assolir-ho, el PDU haurà de constituir un marc d'acord supramunicipal per tal de dirigir el model urbanístic cap a un desenvolupament equilibrat dels municipis (Granollers, Montmeló i Parets del Vallès), compatible amb les necessitats derivades de la gestió del Circuit.

D'altra banda, al seu entorn es preveu el desenvolupament d'altres activitats industrials que, malgrat que no s'engloben dins d'aquest marc estratègic, es troben suficientment properes com per ser analitzades conjuntament.

En total, l'àmbit d'actuació del PDU comprèn un àrea d' aproximadament 574,22 Ha.

Aquest defineix la següent distribució de sectors i d'usos:

Sector	Municipi	ús	m <sup>2</sup> Sostre
Can Gulet	Parets	Industrial	52.383
		Serveis "Oficines"	89.963
	Montmeló	Serveis "Universitat+ oficines"	157.835

Sector	Municipi	ús	m <sup>2</sup> Sostre
Torre Pardalera	Granollers	Serveis "Comercia+oficines+tecnològic"	29.805
	Montmeló	Serveis "Comercia+oficines+tecnològic"	49.527
Can Riba/Can Ninou	Granollers	Serveis "Recreatiu, Hotelers i Esportiu"	157.481
Palou Sud	Granollers	Serveis "Recreatiu, lleure i esportiu"	6.000
Can Ribes (S-125)	Granollers	Industrial	278.697
UP-5	Parets	Industrial	88.946
UP-6	Parets	Industrial	201.644
Circuit	Montmeló	Serveis " Oficines, lúdic,esportiu"	25.000
<b>Total</b>			<b>1.137.281</b>

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Director Urbanístic del Circuit de velocitat de Barcelona-Catalunya*, als continguts de la Llei de la mobilitat, s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest Pla defineix l'ordenació de l'àmbit del PDU, el qual presenta una superfície de 574,22 Ha

El desenvolupament d'aquest nou sector suposa un nou pol generador de mobilitat conseqüència de la definició de 1.137.281 m<sup>2</sup> de sostre destinats als següents usos:

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )
Comercial	79.332
Oficines	89.963
Industrial	621.670
equip. Hotelers	157.481
equip. Docents	157.835
equip. Recreatiu	6.000
equipaments Circuit	25.000
<b>TOTAL</b>	<b>1.137.281</b>

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del Pla de Millora estima que el nou sector generarà un total de **161.007 desplaçament** en un dia tipus.

L'Estudi aplica pel dimensionament les ràtios establertes pel Decret 344/2006 en l'Annex 2, per a cadascun dels usos a excepció de l'ús d'equipament recreatiu vinculat al Circuit, per la qual cosa utilitza una ràtio de 50 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre, sent aquesta ràtio superior a la definida pel Decret 344/2006.

Des de la redacció del present informe, es considera adequat aquest dimensionament.

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

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	79.332	39.666	39.666
oficines	89.963	13.494	13.494
industrial	621.670	31.084	31.084
equip. hotelers	157.481	31.496	31.496
equip. docents	157.835	31.567	31.567
equip. recreatiu	6.000	1.200	1.200
equipaments Circuit	25.000	5.000	12.500
<b>TOTAL</b>	<b>1.137.281</b>	<b>153.507</b>	<b>161.007</b>

Cal ressenyar que en successives figures urbanístiques, caldrà determinar d'acord amb l'article 3 del Decret 344/2006, si el desenvolupament dels usos definits podran tenir la consideració d'implantacions singulars.

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal i tot considerant que les noves activitats s'implantaràn en un entorn periurbà, pren com a referència les dades dels desplaçaments de connexió derivats de l'enquesta de mobilitat quotidiana dels municipis de Granollers, Montmeló i Parets del Vallès. A partir d'aquestes realitza una mitjana dels valors, resultant:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	5,8%	17,2%	76,9%	100%
Viatges generats en un dia feiner tipus segons EAMG	9.419	27.733	123.855	161.007

Des de la redacció del present informe, es considera vàlida aquesta proposta. Tot i així es proposa que en successives figures urbanístiques, s'iniciïn mesures per incentivar l'ús del transport públic i dels modes no motoritzats.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'Estudi analitza la situació actual i futura per als diferents escenaris possibles, depenent de si hi ha gran premi o no. En base a través a la realització d'un pla d'aforaments realitza una modelització del trànsit.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit, les quals reflecteix en una aranya de trànsit.

L'estudi conclou indicant que a l'escenari 1 simulat (GP actual), els accessos externs de l'AP7, la C la C-17 i la BV-5003 registren problemes de trànsit que generen cues, provocades per les principals cruïlles d'aquestes mateixes vies. Al viari intern del Circuit (C-35) s'obté una elevada densitat de trànsit, malgrat que el nivell de servei és adequat, a causa de què els accessos als espais d'aparcament disposen de viari propi i també als dispositius d'accés, que doten de més capacitat a aquestes vies, malgrat que la velocitat de circulació resultant és reduïda.

A més a més, també assenyalava que la majoria de l'aparcament es localitza a l'entorn de la C-35, fet que provoca saturació tant a aquesta via com a les vies interurbanes des de les quals s'hi accedeix, on es generen cues.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector.

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

## 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de autobús interurbà i la xarxa de ferrocarrils, així com les seves interconnexions.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús interurbà** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir a través de 8 línies regulars i 2 línies llançadores en els dies de Gran Premi, les quals permeten arribar a diferents municipis com, Montmeló, Parets del Vallès, Montornès del Vallès i Granollers, així com a les seves estacions de Renfe i amb l'estació d'autobusos de Granollers.

Així, a l'entorn immediat del sector hi ha 8 parades que donen servei als diferents sectors de l'àmbit, a excepció del sector del circuit on existeix una mancança de parades properes.

Pel que fa a la **xarxa de ferrocarrils**, l'Estudi assenyalava que actualment, en l'àmbit del PDU del Circuit Barcelona-Catalunya hi circula la línia de rodalies Renfe R-3, però no hi té cap parada dins l'àmbit. Paral·leles al límit de l'àmbit hi passen les línies R-2 i R-8 de rodalies Renfe, però tampoc no disposen de parades dins el límit de l'àmbit. Tot i així, l'Estudi considera que la parada de Montmeló podria donar servei a l'àmbit del PDU, doncs es troba situada a una distància de 1.500 metres de la banda sud de l'àmbit del PDU.

També es fa referència a l'estació de Renfe de Montmeló on hi paren les línies R2 (Aeroport-Granollers Centre) i R8 (Martorell-Granollers Centre). L'estació es troba situada al nucli urbà del mateix municipi, concretament al carrer 1 de Maig.

La connexió entre aquesta estació i l'àmbit del PDU, es pot realitzar per la trama urbana de Montmeló, si bé les condicions d'accessibilitat que presenta no són adequades.

L'Estudi destaca que quan se celebra el GP de Formula 1 o de Moto GP al Circuit de Barcelona-Catalunya, RENFE augmenta la freqüència de pas de les dues línies que paren en aquesta estació.

L'Estudi detalla el recorregut de totes les línies esmentades i la seva relació de parades.

L'EAMG incorpora la informació gràfica que estableix el Decret.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida la informació aportada, si bé, pel que fa al transport públic, caldria aportar informació envers la seva capacitat, les seves freqüències i els seus nivells d'ocupació.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a **peu** no són les adequades donat que es detecta un territori configurat per un conjunt d'unitats de paisatge fragmentades i inconnexes entre elles, doncs el territori es troba fragmentat per diverses infraestructures (AP-7/C17/Línies ferroviàries R-2, R-3 i R-8) i barreres físiques (riu Congost).

En aquest sentit, l'Estudi inclou una anàlisi de detall de les condicions d'accessibilitat de tots els carrers situats en l'entorn de l'àmbit d'estudi i assenyala la mancança d'un itinerari de vianants, així com la falta de voreres d'amplada superior a 1,5 m en tot l'àmbit. Cal dir que atès el desenvolupament que es proposa, les voreres d'amplada d'1,5 metres seran insuficient en la majoria d'itineraris de vianants que es proposa i caldrà proposar amples molt superiors en alguns d'ells.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic, i a més a més adjunta un reportatge gràfic de les condicions d'aquests.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG fa referència a la xarxa actual d'itineraris a l'àrea d'influència de l'àmbit, i assenyala que actualment en l'àmbit del PDU només existeix el Parc Fluvial del Riu Congost com a oferta degudament adequada pel ciclista. Es tracta d'un camí verd, per on poden circular els modes no motoritzats, que transcorre paral·lel al riu Congost. Ha estat degudament arranjat i disposa de senyalització d'orientació. Permet connectar Granollers amb Montmeló.

Tot i així, es destaca que no està resolta la connexió amb la resta de sectors del PDU, doncs un cop s'arriba a l'alçada del Circuit, la xarxa no disposa de continuïtat.

L'Estudi aporta informació gràfica de l'itinerari per a bicicletes així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes viàries, l'Estudi aporta dades de trànsit de tots els vials que envolten l'àmbit, per un dia feiner tipus i per un dia de Gran Premi. L'Estudi indica que la nova mobilitat generada pel nou sector, no podrà ser absorbida pels vials actuals que ja presenten saturacions a causa de les entrades als aparcaments del circuit en els dies del Gran Premi.

En aquest sentit, indica que caldrà realitzar actuacions de gestió per tal que es pugui absorbir tota la demanda generada sense cap problema.

En referència al transport públic, l'Estudi considera que l'oferta existent no serà capaç d'abastir amb la nova demanda que sorgirà un cop els nous creixements s'hagin

consolidat en la seva totalitat (27.800 desplaçaments al dia en transport públic), ja que l'anàlisi mostra que es fa necessària l'ampliació, la modificació d'alguna de les línies actuals, així com la creació de noves parades, en especial properes al sector del circuit.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé, dom ja s'ha indicat en l'apartat 5, pel que fa al transport públic, caldria aportar informació envers la seva capacitat, les seves freqüències i els seus nivells d'ocupació actuals.

## **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 la 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.

En referència a la reserva de places **d'aparcament per bicicletes**, l'Estudi indica que en successives figures urbanístiques caldrà reservar les mínimes places que indica el Decret.

Quant a la reserva d'aparcaments per a **vehicles motoritzats** l'EAMG recull les reserves mínimes que indica el decret així com la necessitat d'incloure punts de recàrrega elèctrica.

Des de l'equip de redacció del present Informe, es consideren vàlides aquestes directius.

Tanmateix, s'indica que per al dimensionament de places d'aparcament vinculades als equipaments comercials, cal tenir en compte les ràtios que s'indiquen en l'article 12 del Decret 378/2006, referent a equipaments comercials i la capacitat del transport públic per absorbir la demanda que es generi.

## **9. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic:**

Pel que fa a la **xarxa de ferrocarrils**, l'Estudi fa referència al planejament supramunicipal, el qual contempla que tant el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) com el Pla director d'Infraestructures 2011-2020 preveuen la construcció d'una nova estació de Rodalies Renfe (Montmeló-Circuit de la línia R3). La implantació d'aquesta nova estació és cabdal per assegurar la millora de l'accessibilitat actual en transport públic a l'àmbit del PDU i propiciar el canvi modal. La nova estació haurà de tenir garantida l'accessibilitat a peu i bicicleta fins al Circuit i la resta de nous usos planejats pel PDU. Els nous sectors a desenvolupar així a través de la xarxa viària prevista permetrà realitzar aquesta connexió.

Quan a la **xarxa d'autobús interurbà**, l'Estudi del PDU indica que per tal que aquesta sigui capaç d'absorbir tota la nova demanda generada en transport públic, cal que les tres línies interurbanes actuals que circulen per l'àmbit del PDU augmentin les parades per donar servei als nous sectors a implantar. Concretament es proposa implantar:

- 7 noves parades per a la Línia 510 (Estació Autobús Granollers- Montmeló- Montornès) per cobrir els nous desenvolupaments al nord i est del Circuit, mitjançant el desviament de l'actual recorregut per la C-35.
- 7 noves parades per a les línies 370/375 (Connecten els polígons industrials de Parets, Montmeló o Montornès amb les estacions de tren de Parets del Vallès i Montmeló, cadascuna en un sentit) per donar cobertura als nous desenvolupaments situats al sud i a l'oest del . En principi, l'únic desviament de la línia haurà de ser per poder donar cobertura a la futura estació de Rodalies de Montmeló Circuit inclosa en el planejament supramunicipal.

A més a més, pel que fa aquestes dues línies, l'estudi indica que caldrà d'ampliar el seu horari als caps de setmana i festius sempre que hi hagués alguna activitat programada al Circuit.

L'Estudi inclou informació gràfica de les noves parades i dels nous recorreguts previstos.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta. Tanmateix s'indica que en successives figures urbanístiques, caldrà realitzar una avaluació per tal d'avaluar si la nova oferta serà capaç d'absorbir la nova mobilitat generada.

Tanmateix cal que l'estudi analitzi les infraestructures de prioritat que necessitin les línies d'autobús per garantir la prestació d'un servei eficient i competitiu vers el vehicle privat.

Finalment es considera necessari que les propostes de transport públic siguin avaluades en el context global de les xarxes futures, pel que cal coordinar-les amb el Pla de transport de viatgers de Catalunya i el programa de serveis del Pla director de mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

Atès que s'han detectat problemes de retencions derivats dels accessos als aparcaments, l'Estudi proposa i simula una nova distribució dels accessos als aparcaments. Tanmateix, després de l'aplicació d'aquesta proposta en la simulació se segueixen registrant en el viari proper al circuit nivells de servei puntualment insuficients

L'estudi proposa una alternativa que consisteix en augmentar a 2 el nombre de carrils a la C-35, entre la BP-5002 i l'accés als espais d'aparcament del Parc Temàtic, i ampliar la rotonda de la cruïlla entre la C-35 i la BV-5003, ja que aquests són els punts que generen més problemes al viari.

No obstant, aquesta solució només millora la circulació interior de la rotonda, mentre que la resta del viari segueix obtenint trams de saturació.

En aquest sentit, l'Estudi indica que el viari projectat connecta de forma suficient els diferents sectors programats, i aquests amb les zones externes. No obstant, el fet que la majoria de la mobilitat (actual i prevista) es realitzi en vehicle privat, fa que la demanda generada en vehicle privat, sumada a l'actual, sigui superior a la capacitat prevista per a aquest escenari. Aquest fet és especialment problemàtic durant els escenaris simulats en dia laborable, ja que els dies de GP, en canvi, són esdeveniments molt puntuals al llarg de l'any, i que disposen d'eines de gestió del trànsit pròpies.

D'aquesta forma, l'Estudi indica que si es desenvolupen el conjunt de sectors sense realitzar altres actuacions contundents sobre el viari (Via Interpolar i millora de la C-35) l'augment del trànsit empitjorarà el nivell de servei de les vies interurbanes de la zona.

Altrament, indica que cal aplicar polítiques de sostenibilitat en el desenvolupament d'aquests sectors, determinant que no s'arribin als nivells de demanda estimats per al vehicle privat. En aquest sentit, convé assenyalar que el viari interurbà de la zona (inclosa dins la Regió Metropolitana) ja té problemes de congestió a diversos punts propers, i per tant, és molt probable que el desenvolupament de qualsevol nova activitat desemboqui en un pitjor nivell de servei.

Tanmateix, l'Estudi assenyala que les polítiques de mobilitat actuals tendeixen cap a la disminució de viatges en vehicle privat i, en cas d'un augment important de desplaçaments, com en el cas d'aquest PDU, és necessari garantir que es produeixin mitjançant modes més sostenibles.

Des de l'equip de redacció del present informe es consideren vàlides aquestes propostes, tot i que s'indica que en successives figures urbanístiques caldrà garantir que les xarxes viàries podran absorbir tota la mobilitat generada amb uns nivells de servei adequats i alhora contempli en el seu disseny les infraestructures i superestructures necessàries per garantir el bon funcionament dels serveis de transport públic.

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

Quant a la xarxa de vianants i de bicicletes, l'Estudi proposa una xarxa de vianants i de bicicletes que permetrà la connectivitat del Circuit amb el nuclis urbans municipis confrontants.

En aquest sentit, l'estudi indica tots els paràmetres que cal utilitzar per tal de definir una xarxa continua, accessible i segura i defineix a partir d'aquests les característiques de la nova xarxa.

L'estudi inclou informació gràfica de les noves xarxes, així com informació gràfica sobre les noves tipologies de vials i el tipus de senyalització necessària.

Des de l'equip de redacció del present informe es consideren vàlides aquestes propostes.

## **10. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat en dia feiner dels residents a la regió Metropolitana de Barcelona (EMEF 2013).

## **11. 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 dels 3 municipis de l'àmbit) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG utilitza les dades d'emissions de la guia Corinair, l'eina Copert i la Guia Calculadora d'Emissions 2013, de la Generalitat de Catalunya i aporta les dades de



previsió de les emissions contaminants corresponents a la mobilitat generada per el PDU:

- 1.295 tn/dia de CO2
- 82 tn/dia NOX
- 46 tn/dia PM

Es recomana avaluar també les emissions de NO2.

Des de l'equip de redacció del projecte es considera vàlida aquesta previsió. En aquest sentit, també es recomana tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en els futurs aparcaments previstos punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.

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

L'Estudi utilitza el darrer llistat de preus unitaris publicat per la Diputació de Barcelona. I calcula en base aquets el dèficit anual d'explotació del transport públic. Així doncs el calcula el dèficit anual d'explotació del transport públic de superfície (D) utilitzant la següent formula:

$$D = r * p * 0,7$$

r = increment dels km totals recorreguts a l'any  
p = preu unitari del km recorregut

I a partir d'aquesta obté:

$$r = 38.396 \text{ Increment de km totals recorreguts en un any}$$
$$P = 1,90 \text{ euro/km}$$
$$D = 38.396,26 * 1,90 = \mathbf{72.952,89 \text{ euros}}$$

Cal tenir present però que no s'ha tingut en compte la capacitat dels vehicles, pel que potser caldrà incrementar l'oferta per poder absorbir la demanda generada.

L'estudi conclou indicant que el cost de la implantació de les noves parades, 14 en total, varia si s'implanta una parada amb marquesina o amb un pal informatiu. Tenint en compte els preus de la Diputació de Barcelona, una parada amb marquesina val 8.000 euros i una parada amb un pal informatiu en val 400. Així doncs, en funció del tipus de parada que es decideixi implantar el cost pot variar entre els **5.600 euros i els 112.000 euros**.

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Director Urbanístic del Circuit de velocitat de Barcelona-Catalunya*, conté 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 de successives figures urbanístiques o en les mesures de gestió que correspongui:

- Pel que fa al repartiment modal vinculat als nous sectors es recomana incloure la previsió d'executar mesures per incentivar l'ús del transport públic i dels modes no motoritzats, un cop el desenvolupament s'executi. Aquestes mesures es podrien incloure en el successius EAMG vinculats als desenvolupament dels diferents sectors però es recomana fer un document inicial que estableixi quines serien les accions a fer i en quin lloc.
- Per tal de valorar l'impacte de la mobilitat sobre les xarxes de transport públic existents i previstes, es recomana aportar informació envers la capacitat actual i futura de la xarxa de transport públic i també sobre la seva ocupació.
- Es recomana tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu de dotar com a mínim amb un 2,5% de les places d'aparcament previst de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.

Se sol·licita a la Generalitat de Catalunya, que en successives figures urbanístiques s'introdueixin es indicacions i recomanacions que es fan en aquest informe així com es tinguin en compte els objectius i les propostes d'accions de mobilitat que es troben en el Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona 2013-2018 i el Pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015.

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, 12 de març de 2015

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic