

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana del sector de planejament de Glòries a Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca: Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Urbaning (Ideem

Innova 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 del *Pla de Millora Urbana del sector de planejament de Glòries a Barcelona*.

1. Antecedents

El sector objecte d'estudi, comprèn el sector situat entre els carrers Castillejos, Consell de Cent, Independència, l'avinguda Diagonal i amb terrenys sense edificar alguns dels quals, es troben en obres en el marc del parc de les Glòries.

El Pla de Millora Urbana té per objecte el desenvolupament de les previsions del planejament general en l'àmbit delimitat, establint una ordenació detallada dels sistemes urbanístics i de les zones edificables, i detallant l'ordenació de les noves edificacions. D'aquesta manera, es defineix una estratègia per ordenar amb coherència l'àmbit i en la seva relació amb l'entorn construït proper i amb el parc de les Glòries.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla de Millora Urbana del sector de planejament de Glòries a Barcelona*, als continguts de la llei de mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

La finalitat del Pla és l'ordenació amb coherència de l'àmbit per tal de millorar la relació d'aquest amb l'entorn construït i el nou parc de les Glòries. L'emplaçament actual es troba en un procés de transformació i amb diverses actuacions en execució.

L'àmbit del PMU té una superfície de 42.369 m², dels quals 1.323 m² es destinaran a viari, 26.524 m² a parcs i jardins, 8.210 m² a equipaments i 6.312 m² a ordenació volumètrica específica.

En relació als espais lliures, l'àmbit d'aquest PMU inclou part dels terrenys que formen part del nou parc de les Glòries, a part d'altres petites zones integrades entre les edificacions. Pel que fa al sòl destinat a equipaments, ja es troba construït i està format per dos centres docents (l'escola dels encants i l'escola bressol), l'antiga fàbrica Pío Rubert Laporta (fàbrica de paraigües) i la nau industrial del carrer Cartagena. En relació a l'edificabilitat, es proposa que l'àmbit es consolidi com un lloc per viure, amb presència d'habitatges però amb usos mixtes en les plantes baixes, principalment pensats com a usos comercials o de serveis als habitatges, però també estan admesos altres tipus d'activitats com oficina o industrial de primera categoria.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **10.561 desplaçaments/dia en feiner**, i **9.945 desplaçaments/dia en dissabte**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Núm. habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	--	45.000,00	562	3.934	4.500	4.215
Comercial	--	2.500,00	--	--	2.500	2.500
Equipaments	--	12.600,00	--	--	2.520	2.520
Zona verda	26.524,00	--	--	--	1.326	1.326
TOTAL	26.524,00	62.600,00	562	--	10.846	10.561

L'EAMG utilitza les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, menys en el cas dels usos residencials, que presenta un valor més baix sense prèvia justificació.

A part de la mobilitat en dia feiner, l'estudi ha calculat la mobilitat en dissabte (considerat com a pitjor dia), ja que preveu un canvi de patró en la mobilitat degut a aspectes com:

- Els equipaments que són de caràcter docent, solen estar tancats i per tant, no generen mobilitat en l'àmbit.
- El parc serà receptor de més persones que aniran a passar el dia (mobilitat personal).
- Disminuirà el volum de mobilitat de la xarxa viària associat a desplaçaments de mobilitat obligada (per motius de feina o treball) i augmentarà la mobilitat personal.

Així doncs, l'estudi considera que la mobilitat dels dissabtes de la zona serà de **9.945 desplaçaments/dia** i que aquests, procediran majoritàriament dels usos residencials i comercials. En el cas de la zona verda, es considera que la mobilitat, entre un dia feiner i els dissabtes, augmentarà un 144%, augment proporcional que es justifica en l'EAMG de la MPGM 2017. En relació als equipaments, només generaran mobilitat la fàbrica de paraigües i la nau Cartagena, ja que els centres docents solen estar tancades. La mobilitat generada els dissabtes, segons els usos serà de:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Núm. habitatges	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	--	45.000,00	562	4.215
Comercial	--	2.500,00	--	2.500
Equipaments	--	6.600,00	--	1.320
Zona verda	26.524,00	--	--	1.910
TOTAL	26.524,00	54.100,00	562	9.945

Cal tenir en compte, que no tota la mobilitat serà nova, ja que com s'ha dit actualment ja hi ha usos implantats. Es considera, que actualment hi ha una mobilitat associada a la zona de **2.800 viatges/dia en dia feiner i 1.600 viatges/dia en dissabte**. Així doncs, hi haurà un **augment de 7.730 desplaçaments al dia en feiner i 8.314 desplaçaments en dissabtes**.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la nova mobilitat generada, tot i que s'ha de calcular la nova mobilitat generada dels usos residencials tenint en compte les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la nova mobilitat, considerant que la major part dels desplaçaments en dia feiner es realitzaran en transport públic i en modes no motoritzats (a peu i en bicicleta), mentre que en dissabtes es realitzaran en vehicle privat.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
FEINERS				
% quota modal	27%	45%	28%	100%
Total viatges generats/dia	2.070	3.498	2.162	7.730
DISSABTE				
% quota modal	28%	34%	38%	100%
Total viatges generats/dia	2.309	2.848	3.157	8.314

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat, tot i que es considera que **s'han de dur a terme accions de millora per reduir l'ús del vehicle privat en cap de setmana**.

4. Mobilitat en vehicle privat

Les Glòries està molt condicionada pel pas de grans infraestructures viàries, principalment la Gran Via de les Corts Catalanes, que creua la plaça d'est a oest. La configuració d'aquesta via pel pas de les Glòries ha anat variant, actualment es troba en un pas intermedi entre la primera fase d'enderroc de l'anella viària elevada, i la fase final un cop conclosa la construcció dels túnels previstos en el planejament on la via passarà per la zona soterrada.

En l'àmbit local, l'estructura viària principal de l'àmbit està formada pels carrers Independència, Consell de Cent, Castillejos i l'avinguda Diagonal, els quals es troben integrats en la trama viària de l'Eixample. Tots els vials es troben urbanitzats i en bon estat, llevat del carrer de la independència que, degut a les obres de construcció del parc de les Glòries es troba afectada la vorera del costat Llobregat.

Dins de l'àmbit d'estudi trobem els carrers Dos de Maig i Cartagena que, actualment, es troben tallats al trànsit degut a les obres vinculades a la construcció del parc de les Glòries.

Pel que fa a la intensitat de trànsit d'aquests vials, amb la desconstrucció de l'anella elevada es va reduir la intensitat de vehicles d'entrada fins a 40.000 vehicles/dia, mentre que va augmentar la intensitat dels vehicles de sortida fins a 50.000 vehicles diaris. Aquest trànsit d'entrada es va redirigir cap als carrers ortogonals de Castillejos, Badajoz, Bolívia i Consell de Cent, on actualment hi ha una intensitat de trànsit d'entre 15.000 i 30.000 vehicles segons el vial. Cal tenir present que la intensitat de trànsit d'un vial de l'eixample sol ser de 10.000 vehicles diaris i que, amb les obres, hi ha un sobre ús de 5.000 vehicles que, un cop finalitzades les obres, es reduiran, ja que utilitzaran els túnels.

En relació a l'oferta d'aparcament fora de la calçada, a les proximitats de l'àmbit d'estudi hi ha diversos aparcaments soterrats amb una oferta elevada, dels quals tres són de gestió municipal.

L'estudi incorpora fotografies de l'estat d'algunes de les vies afectades per les obres de construcció del parc de les Glòries.

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

5. Xarxa de transport públic

El PMU té una bona connexió amb el transport públic. A menys de 500 metres (10 minuts a peu) hi ha dues estacions de metro amb cobertura de les línies L1 i L2 i a 400 metres (5 minuts a peu) hi ha l'estació de tramvia de les Glòries amb dóna accés a les línies T4, T5 i T6.

A 10 minuts a peu de l'àmbit en direcció nord, trobem l'estació de rodalies d'"El Clot – Aragó" on paren les línies R1, R2, R2N, trens regionals i l'AVE.

A part d'aquesta oferta ferroviària, hi ha diverses parades d'autobús al voltant de l'àmbit d'estudi que donen accés a les línies 7, 62, 92, 192, H12, N2 i N7. Les línies 92 i 192, amb els canvis en la xarxa de transport públic ortogonal de Barcelona, es modificaran per les línies V23 i V25 que presenten recorreguts similars als de les línies actuals.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que, tot i la bona cobertura de transport públic, **s'ha d'aportar informació sobre els recorreguts, els horaris de**

funcionament, i sobretot, de la capacitat i del nivell d'ocupació actuals de l'oferta de transport públic existent.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi fa una breu descripció de les xarxes de modes no motoritzats properes a l'àmbit d'estudi.

En relació als vianants, actualment resten molt condicionats per la temporalitat dels moviments del centre de la plaça. Els espais per a vianants de major ús quotidià estan vinculats als punts d'intercanvi amb el tramvia i el metro, és a dir a la part propera al museu del Disseny, a la zona de l'edifici dels Encants i a la zona de la Diagonal del Poblenou. Totes aquestes zones són accessibles.

Pel que fa a la bicicleta, el carrer Consell de Cent disposa de carril bici de doble sentit en el costat muntanya i l'avinguda Diagonal disposa de carril bici en el passeig central.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada, tot i que **cal analitzar l'oferta d'aparcament per a bicicletes existent proper a l'àmbit d'estudi.**

Recomanació 1.

Es recomana incloure informació gràfica i descriure la connexió de les diferents vies ciclistes amb la resta de la ciutat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza un estudi de la distribució horària de la nova mobilitat generada. Agafa com a referència l'EMQ del 2006, on en dia feiner es consideren 3 hores puntes relacionades amb les entrades i sortides del lloc de treball i d'estudi.

Es considera que el 14% de la mobilitat s'efectuarà entre les 07:00 i les 09:00, lliga a l'entrada a la feina i als centres d'estudi, el 14,1% entre les 13:00 i les 15:00 i el 24,7% entre les 17:00 i les 20:00, lligats als moviments de sortides dels llocs de treball i d'estudi.

En la MPMG de 2017 es van realitzar diverses simulacions de trànsit de l'àmbit de l'entorn de les Glòries per avaluar la incidència de la mobilitat. En l'escenari 0 es va analitzar la situació actual on s'observa com en les proximitats de l'àmbit d'estudi presenta uns nivells de saturació acceptables, amb excepció de la cruïlla entre els carrers Consell de Cent i Independència, on augmenta el nivell de saturació degut, segurament, a la regulació semafòrica actual.

En relació amb la nova mobilitat deguda al PMU, l'estudi considera que l'ordenació proposada és adequada per absorbir la mobilitat no motoritzada, ja que els vianants disposaran d'espais amplis per a caminar com d'espais adequats per l'estada i es donarà continuïtat als itineraris per a bicicletes de l'entorn a través del nou espai lliure.

Pel que fa al transport públic, l'àmbit disposa de molt bona cobertura de transport públic, que es veurà potenciada un cop entrin en funcionament les actuacions previstes en el planejament vigent i es trobi en ple funcionament l'intercanviador de transport de superfícies situat al sud del nou parc de Glòries.

En el cas del trànsit motoritzat, l'augment de vehicles en la franja punta de la tarda en dia feiner representa, aproximadament, un 2% respecte de la IMD actual. Per tant, es considera que la xarxa viària de l'entorn té suficient capacitat per absorbir l'augment de

vehicles estimat en les franges d'hora punta. A més a més, l'àmbit té molt bona accessibilitat a la xarxa principal de la ciutat, tant per a la mobilitat externa com per la interna.

Tot i això, l'estudi recomana revisar la regulació semafòrica de Consell de Cent amb Independència per adequar-lo a l'augment del trànsit previst.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada, tot i que es considera que **s'ha d'analitzar la incidència de la nova mobilitat generada en dissabte i especialment, aquella associada al vehicle privat, ja que es preveu un alt nivell d'utilització.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Així doncs, d'acord amb el que dicta el Decret 344/2006, l'estudi preveu una reserva de **1.845 places per a bicicletes, 498 places per a turismes i 99 places per a motocicletes.** La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344 i, entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motos
Residencial	--	45.000,00	1.124 (900)	562 (498)	281 (99)
Comercial	--	2.500,00	50 (50)	--	--
Equipaments	--	12.600,00	630 (630)	--	--
Zona verda	26.524,00	--	265 (265)	--	--
TOTAL	26.524,00	62.600,00	2.069 (1.845)	562 (498)	281 (99)

En el cas de l'aparcament per a turismes i motocicletes, el PGM també estableix unes reserves mínimes (modificades recentment) i l'estudi ha tingut en consideració les reserves del PGM vigent en paral·lel a les que es desprenen de l'aplicació del Decret 344/2006.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, l'estudi considera que el nombre de places a reservar, segons dicta les ràtios del Decret, és excessiu. Per això, recomana que el projecte definitiu del nou parc dimensioni el nombre d'aparcament de bicicletes en funció de l'afluència esperada. També es recomana que, un cop definits els equipaments que s'allotjaran en els edificis de la fàbrica de paraigües i de la nau del carrer de Cartagena, es dimensioni el nombre d'aparcaments necessaris en els projectes.

L'EAMG considera que els projectes que desenvolupin les determinacions del PMU dimensionin el nombre de places d'aparcament a reservar per a PMR (persones amb mobilitat reduïda), d'acord amb la normativa d'accessibilitat. Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que **cal indicar el nombre de places a reservar per a**

PMR, segons el que dicta la normativa vigent, encara que s'acabi d'ajustar en els projectes urbanístics.

L'estudi remarca que la localització de les diferents zones d'aparcament (bicicletes, vehicles adaptats, punts de càrrega elèctrica, zones de càrrega i descàrrega) s'hauran de definir en detall en el projecte d'urbanització i en els projectes d'edificació que desenvolupin les determinacions del planejament derivat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la justificació i la reserva de places d'aparcament, i es recorda que, tot i que la ubicació s'ha de definir en els projectes d'urbanització, **cal indicar el nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que cal dimensionar tot seguint el Decret 1053/2014, tot i que els projectes urbanístics que desenvolupin el sector ho puguin acabar d'ajustar.** Es recorda que els usos residencials han de comptar, com a mínim, amb la preinstal·lació dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics tal com dicta el Decret 1053/2014.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, segons el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, els locals comercials han de destinar un mínim del 10% del seu sostre de magatzem per a les operacions de càrrega i descàrrega. El Decret també estableix que cal contemplar la reserva a la via pública de com a mínim 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda. Així doncs, caldria una reserva de com a mínim **5 places** per a les operacions de **càrrega i descàrrega** de camions lleugers, que equivaldrien a 10 places per a vehicles comercials lleugers. Cal que el projecte d'urbanització les ubiqui en els indrets propers a les activitats.

10. Mesures correctores

L'estudi incorpora les mesures indicades en el planejament general vigent (MPGM 2017) en matèria de mobilitat.

Xarxa de transport públic

En relació a xarxa de transport públic, es proposen diverses accions com; la integració de les sortides del metro dins del parc per tal de millorar els sistemes verticals de comunicació i d'accés, nou traçat de connexió amb el tramvia de la Diagonal que discorrerà per l'av. Diagonal i el carrer Cartagena, adequació del traçat del tramvia per tal de permetre el desdoblament de l'actual tram, nou traçat de les línies de bus pels carrers de Badajoz i per la prolongació del carrer Cartagena enllaçant així amb l'intercanviador i amb els carrers horitzontals de Casp, Gran Via i av. Diagonal, projecte de millora del servei d'autobús d'entrada i sortida de la Gran Via amb la implantació d'un carril bus al nou túnel, localització d'un intercanviador de transport de superfície que integri les línies de tramvia, les de busos urbans i interurbans, i configuració d'un gran intercanviador en superfície a la part sud de la plaça que relligui el metro (L1), el tramvia i els autobusos urbans i interurbans.

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

Xarxa bàsica per a vehicles

Es proposa, per tal de reduir el trànsit de pas en superfície, que ja es troba en curs, la construcció del túnel soterrat de Glòries al llarg de l'avinguda de la Gran Via. Aquest túnel es preveu realitzar en dues fases, la primera, que ja es troba en execució, entre els carrers Castillejos i Badajoz, i la segona entre els carrers consell de Cent i Bolívia.

En relació a l'aparcament, com que a l'àmbit i el seu entorn actualment hi ha diferents aparcaments soterrats d'alta capacitat, no cal preveure una major dotació d'aparcament públic. Les noves implantacions d'habitatge disposaran de les respectives reserves d'aparcaments a dins del sector.

A banda de les mesures proposades per la MPGM 2017, des de l'ajuntament de Barcelona s'està treballant en la realització d'una sèrie d'actuacions complementàries amb la intenció de millorar la mobilitat al voltant de Glòries. Aquestes actuacions són: la connexió del transport públic a la Diagonal, la reducció d'un carril de circulació a la Gran Via en sentit Llobregat, entre Selva de Mar i Marina, canvi de sentit en el carrer de Lull i sincronització entre l'avinguda Diagonal i el carrer Sardanya, canvi de sentit en el tram del carrer Pallars entre l'avinguda Diagonal i el carrer Josep Pla i connexió entre Castillejos i Pamplona a l'avinguda Meridiana.

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

Xarxa de vianants i bicicletes

En relació a la xarxa de vianants, l'estudi proposa la creació d'una gran superilla, on el vianant té protagonisme enfront del vehicle privat i els espais lliures són predominants, amb l'objectiu de revaloritzar la figura del vianant i potenciar els desplaçaments a peu.

La plaça de les Glòries esdevindrà, un cop realitzat el parc, una ròtula que enllaçarà el corredor de l'avinguda Diagonal (en procés de transformació cap a un eix amb prioritat pel transport públic, vianant i bicicletes) i el corredor verd que enllaça amb el parc de la Ciutadella i la Trinitat al llarg de l'eix de l'avinguda Meridiana i la Sagrera. Amb la realització d'aquests espais verds, també es contempla la continuïtat amb els barris adjacents per facilitar el flux de vianants amb l'entorn.

Pel que fa a la bicicleta, es preveu contemplar la xarxa de recorreguts existents mitjançant carrils específics per a bicicletes al llarg dels carrers Cartagena, Consell de Cent, Diagonal i Meridiana. A l'interior del parc de les Glòries es preveu la senyalització d'itineraris per a bicicletes integrats als recorreguts del parc, seguint les direccions de la prolongació de l'avinguda Diagonal, l'avinguda Meridiana i la Gran Via.

En tot l'àmbit es preveu que es disposin d'espais específics per a l'aparcament de bicicletes, i en el perímetre el parc d'estacions d'aparcament Bicing.

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

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi aclareix que existeixen diferències en els patrons de mobilitat entre els homes i les dones. Els homes viatgen més en vehicle privat (cotxe o moto), mentre que les dones utilitzen més el transport públic o els modes no motoritzats, sobretot anar a peu. Per això, el PMU incorpora diverses mesures i criteris com reforçar la mixtura d'usos, promoure un espai públic més acollidor, reforçar la seguretat, socialització de l'espai públic i afavorir una mobilitat més sostenible.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no realitza cap càlcul de la incidència de la mobilitat i només aclareix que, encara que s'incrementi l'impacte a escala global, els contaminants d'efecte local es veuen poc afectats degut a la renovació del parc mòbil. L'estudi també nomena diverses polítiques, factors i mecanismes per potenciar la millora de la qualitat de l'aire.

Des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal realitzar el càlcul d'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi deriva el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat als projectes urbanístics i d'edificació que se'n derivin.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector de planejament de Glòries a Barcelona*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable 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 dur a terme accions de millora per reduir l'ús del vehicle privat en cap de setmana.
- Cal aportar informació sobre els recorreguts, els horaris de funcionament i, sobretot, de la capacitat i del nivell d'ocupació de l'actual oferta de transport públic existent.
- Cal analitzar l'oferta d'aparcament per a bicicletes existent a les proximitats de l'àmbit.
- Cal analitzar la incidència de la nova mobilitat generada en dissabte i especialment, aquella associada al vehicle privat.
- Cal indicar el nombre de places d'aparcament a reservar per a PMR, segons el que dicta la normativa vigent, encara que s'acabi d'ajustar en els projectes urbanístics.
- Cal indicar el nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que cal dimensionar, tot i que els projectes urbanístics que desenvolupin el sector ho puguin acabar de dimensionar.
- Cal realitzar el càlcul d'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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, 17 de juliol de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic