

Estudis d'avaluació de la mobilitat generada (Decret 344/2006)

**Plans territorials sectorials
relatius a equipaments o serveis**

Planejament urbanístic general

Planejament urbanístic derivat

Implantacions singulars



Estudis d'avaluació de la mobilitat generada

(Decret 344/2006)

Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis



NOTES

1. En els Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada, han de complir i seguir totes aquelles directius necessàries dels planejaments superiors de planificació, programació, d'avaluació, de seguiment, així com altres instruments de planificació amb relació amb la mobilitat, per als diferents àmbits, a nivell de Catalunya, de la RMB i municipal.
2. Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel govern com a **zona de protecció especial** de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica (disposició addicional quarta). Cal tenir present el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, elaborat per la Generalitat de Catalunya, així, com l'Acord de Govern GOV/127/2014, on s'amplia l'abast d'aquest.



Article 10

S'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 11

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada que s'han d'incloure als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis han de contenir la documentació següent:

- a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'**article 7**, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.
- b) Incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes generals de transport.
- c) Proposta de possibles mesures correctores sobre la xarxa viària i els sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de mobilitat de baix nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta a peu.

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació. Tota la planificació dels Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada han de complir les directrius per la planificació establertes a l'**article 4**.



Article 11

a) **Determinació**, d'acord amb el que estableix **l'article 7, de la mobilitat** que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient¹.

Article 7: S'ha d'avaluar l'increment de mobilitat que representen les actuacions previstes en aquest pla en els seus àmbits territorials i la seva incidència sobre les xarxes generals de transport.

		Fet?	
	Càlcul	<input type="checkbox"/>	
Avaluació acceptable?	Sí		No
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

		Fet?	
Representar en un plànol		<input type="checkbox"/>	
Avaluació acceptable?	Sí		No
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

¹ Es recomana utilitzar un plànol a l'escala 1:5.000. (Aquesta escala es refereix a la representació cartogràfica que cal utilitzar com a base per a l'elaboració del plànol)



Article 11

b) Incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes generals de transport.

		Fet?	
Incidència de la mobilitat generada		<input type="checkbox"/>	
Avaluació acceptable?	Sí		No
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

c) Proposta de possibles mesures correctores sobre la xarxa viària i els sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de mobilitat de baix nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta a peu.

	Fet?	Acceptable	
		Sí	No
Xarxa d'itineraris per a vianants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Xarxa d'itineraris per a bicicletes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Xarxa d'itineraris per a transport públic	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Xarxa viària bàsica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



FULL RESUM

Article 11

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada que s'han d'incloure als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis han de contenir la documentació següent:

		Sí	No
a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient ²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes generals de transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Proposta de possibles mesures correctores sobre la xarxa viària i els sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de mobilitat de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

² 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. En cas de que l'increment de mobilitat sigui inferior al que indica el Decret, caldrà aportar dades de mobilitat reals a partir d'estudis específics.



Disposició addicional quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats per l'Acord de Govern GOV/127/2014, com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Compliment dels paràmetres del Decret 344/2006			
L'Estudi incorpora una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, en la que aporta dades de previsió de les emissions contaminants degut a l'augment de desplaçaments, tant a nivell de NO2, com pel que fa a partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i de CO2?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Compliment d'altres planejaments			
1. L'Estudi és coherent amb el Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) 2020-2025?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. L'Estudi és coherent amb Reial decret 1053/2014 del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme?			
2.1 Incorpora propostes per reduir les emissions contaminants a mig termini ³			

[Tornar al menú](#)

³ Cal que l'estudi incorpori propostes per disminuir les emissions contaminants, com indica el Reial decret 1053/2014 del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme.



Estudis d'avaluació de la mobilitat generada (Decret 344/2006)

Planejament urbanístic general



NOTES

1. En els Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada, han de complir i seguir totes aquelles directius necessàries dels planejaments superiors de planificació, programació, d'avaluació, de seguiment, així com altres instruments de planificació amb relació amb la mobilitat, per als diferents àmbits, a nivell de Catalunya, de la RMB i municipal.
2. Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel govern com a **zona de protecció especial** de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica (disposició addicional quarta). Cal tenir present el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, elaborat per la Generalitat de Catalunya, així, com l'Acord de Govern GOV/127/2014, on s'amplia l'abast d'aquest.



Article 12

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic general i les revisions i les revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:

- d) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànols a l'escala adient⁴.

Proposta de xarxes:

- e) Vianants, article 15
- f) Transport col·lectiu, article 16
- g) Bicicletes, article 17
- h) Vehicles, article 18
- i) Representació de les infraestructures fixes

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació. Tots els Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada han de complir les directrius per la planificació establertes a l'**article 4**.

⁴ Es recomana utilitzar un plànol a l'escala 1:5.000. (Aquesta escala es refereix a la representació cartogràfica que cal utilitzar com a base per a l'elaboració del plànol)



Article 12

- c) **Determinació**, d'acord amb el que estableix l'**article 8**, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient⁵.

Art. 8.1: Els estudis han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. En cap cas es poden utilitzar valors inferiors als que es fixen a l'annex 1 d'aquest Decret.

	Fet?	Sí	No
S'ha avaluat la mobilitat d'acord amb el planejament? ⁶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S'han calculat els mínims d'acord amb l'annex 1?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Compleixen els mínims?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

⁶ 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. En cas de que l'increment de mobilitat sigui inferior al que indica el Decret, caldrà aportar dades de mobilitat reals a partir d'estudis específics.



Article 12

Art 8.2: L'avaluació de la mobilitat generada referent al planejament urbanístic ha de complir el següent:

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
a) Els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a l'escala adient on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) En el mateix plànol s'han de dibuixar: Les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escales mecàniques i estacions d'autobusos interurbans, existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent, identificant les parades i estacions.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes existents en el moment de redacció del pla i les previstes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En el seu cas, els espais reservats per a les parades de transport col·lectiu de superfície i de taxis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Aquest plànol ha de servir de base per l'establiment de les xarxes			



Article 12

- a) Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix **l'article 10** d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.

Article 10: S'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 12

b) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'**article 15**, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

Art. 15: Xarxa d'itineraris principals per a vianants	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a vianants?	<input type="checkbox"/>		
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu? ⁷		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Permet evitar els accidents de trànsit? ⁸		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Els itineraris són continus formant una xarxa?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Els itineraris estan coordinats amb els itineraris per a transport públic ⁹		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Els itineraris fora de població són segregats i protegits?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Els itineraris estan adaptats al Codi d'accessibilitat?		-	-

- ⁷
- a) Estacions de ferrocarril i autobusos interurbans
 - b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)
 - c) Mercats, zones i centres comercials
 - d) Instal·lacions recreatives i esportives
 - e) Espais lliures amb fora freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)
 - f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

⁸ A aquests efectes:

- a) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants
- b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.
- c) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

⁹ S'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible



Article 12

	Fet?	Acceptable?	
Art. 4 e): Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
Pendents (no ha de superar el 8%, casos excepcionals 12%) ¹⁰		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Escales (itinerari alternatiu o elements elevadors)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elements mecànics (ascensors, rampes, escales, elevadors)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹⁰ Cal complir les directrius que indica el codi tècnic d'accessibilitat de Catalunya, així com "El documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad. Orden VIV/561/2010"



Article 12

c) Previsió de xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu de superfície, en els temps establerts a l'article 16, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

Art. 16: Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície	Fet?	Acceptable?	
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a transport públic?	<input type="checkbox"/>	Sí	No
2. Té en compte les línies existents i les previstes? ¹¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat? ¹²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Les parades estan coordinades amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes? ¹³	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. L'espai destinat a les parades respecta l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Hi ha carril bus/taxi a partir de 20 circulacions en hora punta o 120 diàries?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art. 4: Directrius referents a la planificació en sòl urbanitzable	<input type="checkbox"/>		
d) Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a transport públic	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹¹ La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents

¹² a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans

b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)

c) Mercats, zones i centres comercials

d) Instal·lacions recreatives i esportives

e) Espais lliures amb forta freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

¹³ S'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.



Article 12

d) Previsió de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, en els termes establerts a l'**article 17**, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per a apartament de bicicletes en sòl públic.

Art. 17: Xarxa d'itineraris per a bicicletes	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes?	<input type="checkbox"/>		
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments? ¹⁴		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Els itineraris són continus formant una xarxa, preferentment per vies ciclistes segregades?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Connecta amb la xarxa de la resta del municipi i, si escau, amb la dels municipis veïns?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 i 6 Adequació dels itineraris a la xarxa viària? ¹⁵		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹⁴ a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans
 b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)
 c) Mercats, zones i centres comercials
 d) Instal·lacions recreatives i esportives
 e) Espais lliures amb forta freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)
 f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

¹⁵ 17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles



Article 12

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4: Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
c) Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Pendent màxim dels itineraris per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Places per a aparcament de bicicletes (annex 2) ¹⁶		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹⁶ 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.



Article 12

e) Previsió de xarxa d'itineraris principals de vehicles, en els termes establerts a l'**article 18**, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

Art. 18: Xarxa d'itineraris per a vehicle	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a vehicles?	<input type="checkbox"/>		
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi el major nombre de desplaçaments, i com a mínim?			
a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Equipaments comunitaris: sanitaris, educatius, culturals i administratius		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. La xarxa és contínua i assegura la continuïtat amb la dels municipis veïns?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 12

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4: Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
a) Amplada mínima de la zona 30 en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Amplada mínima de la xarxa bàsica en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Amplada mínima dels carrers amb transport públic en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Places per a aparcament (annex 3) ¹⁷		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17

- Per la reserva d'aparcaments per a ús comercial, cal utilitzar les ràtios que indica article 12 del Decret 378/2006. Aquestes s'entendran com a valors màxims, amb la funció d'augmentar el repartiment modal cap al transport públic i modes més sostenibles.
- Si bé el dimensionament final de la seva capacitat ,s'ha de realitzar seguint les directrius especificades al Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana (PDM) de Barcelona, que estableix que la regulació de l'aparcament en destinació és una de les mesures fonamentals per a la gestió de la mobilitat sostenible. La voluntat d'aquesta mesura és la reducció dels desplaçaments en vehicle privat amb la restricció de l'aparcament en destinació quan existeix-hi una oferta alternativa de transport públic adient.
- Es recomana tenir en conte l'aparcament per a motocicletes, per tal d'evitar que aquestes estacionin sobre les voreres.



Article 12

- f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Estacions de ferrocarrils	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estacions d'autobusos interurbans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 19

Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat a causa de la nova actuació, que incorpori el que estableix l'**article 19**.

Art. 19: Finançament	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1. L'estudi incorpora la proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de la mobilitat i estableix l'obligació dels propietaris de costejar la urbanització, les infraestructures de connexió o el reforçament de les xarxes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. L'estudi incorpora l'obligació dels propietaris de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploració d'acord amb els paràmetres de l' annex 4 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. L'estudi incorpora l'obligació dels promotors d'una implantació singular d'assumir el cost de la urbanització de la prolongació de les xarxes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. L'estudi incorpora la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a la infraestructura fixa calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos per a PMR anirà a càrrec dels promotors de la implantació singular?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Disposició addicional quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats per l'Acord de Govern GOV/127/2014, com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Compliment dels paràmetres del Decret 344/2006			
L'Estudi incorpora una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, en la que aporta dades de previsió de les emissions contaminants degut a l'augment de desplaçaments, tant a nivell de NO2, com pel que fa a partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i de CO2?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Compliment d'altres planejaments	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1. L'Estudi és coherent amb el Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) 2020-2025?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. L'Estudi és coherent amb Reial decret 1053/2014 del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme?			
2.1 Incorpora propostes per reduir les emissions contaminants a mig termini ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

[Tornar al menú](#)

¹⁸ Cal que l'estudi incorpori propostes per disminuir les emissions contaminants, com indica el Reial decret 1053/2014 del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme.



Estudis d'avaluació de la mobilitat generada (Decret 344/2006)

Planejament urbanístic derivat



NOTES

1. En els Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada, han de complir i seguir totes aquelles directius necessàries dels planejaments superiors de planificació, programació, d'avaluació, de seguiment, així com altres instruments de planificació amb relació amb la mobilitat, per als diferents àmbits, a nivell de Catalunya, de la RMB i municipal.
2. Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel govern com a **zona de protecció especial** de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica (disposició addicional quarta). Cal tenir present el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, elaborat per la Generalitat de Catalunya, així, com l'Acord de Govern GOV/127/2014, on s'amplia l'abast d'aquest.



Obligatorietat de realització de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada

	Sí	No
Municipi de més de 5.000 habitants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forma part d'un sistema urbà plurimunicipal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Actuacions que suposin:		
Més de 250 habitatges ¹⁹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Superfície comercial o terciària de més d'1 ha	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Superfície industrial de més de 5 ha	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Si alguna de les respostes a aquestes preguntes és afirmativa llavors, és obligatòria la realització de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Si el pla derivat conté una implantació singular, cal recordar que a més és necessari el compliment de l'article 14 per a la implantació.

Si el pla conté una estació de ferrocarrils i/o autobusos cal considerar les directrius establertes per l'article 5.

¹⁹ En el cas d'actuacions en sòl urbà no consolidat que suposin la transformació global d'un àmbit i la creació d'un nou teixit residencial, es prendran en consideració els paràmetres de planificació previstos en aquest Decret, sempre que prevegin nous usos residencials superiors a 250 habitatges (disposició addicional segona).



Article 10

S'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitius i qualitius, que permetin estudiar la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic. (article 10).

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 13

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:

- a) Determinació, d'acord amb el que estableix **l'article 7**, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala 1:5.000. (Aquesta escala es refereix a la representació cartogràfica que cal utilitzar com a base per a l'elaboració del plànol).

Proposta de xarxes:

- b) Vianants, **article 15**
- c) Transport col·lectiu, **article 16**
- d) Bicicletes, **article 17**
- e) Vehicles, **article 18**

- f) Representació d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos
- g) Representació d'espai per càrrega i descàrrega
- h) Representació de reserves per transport col·lectiu i taxi
- i) Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general
- j) Proposta de finançament del costos generats

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació. Tots els Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada han de complir les directrius per a la planificació establertes a **l'article 4**.



Article 13

- a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'**article 7**, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala 1:5.000. (Aquesta escala es refereix a la representació cartogràfica que cal utilitzar com a base per a l'elaboració del plànol).

Article 7: S'ha d'avaluar l'increment de mobilitat que representen les actuacions previstes en aquest pla en els seus àmbits territorials i la seva incidència sobre les xarxes generals de transport.

Article 7: Dades a considerar	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
S'ha avaluat l'increment de mobilitat? ²⁰	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I la seva incidència sobre les xarxes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representada en un plànol a l'escala 1:5.000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

²⁰ 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.
 En cas de que l'increment de mobilitat sigui inferior al que indica el Decret, caldrà aportar dades de mobilitat reals a partir d'estudis específics



Article 13

- b) Proposta de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'**article 15** representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

Art. 15: Xarxa d'itineraris principals per a vianants	Fet?	Acceptable?	
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a vianants?	<input type="checkbox"/>	Sí	No
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu? ²¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Permet evitar els accidents de trànsit? ²²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Els itineraris són continuïus formant una xarxa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Els itineraris estan coordinats amb els itineraris per a transport públic? ²³	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

²¹ a) Estacions de ferrocarril i autobusos interurbans

b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)

c) Mercats, zones i centres comercials

d) Instal·lacions recreatives i esportives

e) Espais lliures amb fora freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)

f) Àrees d'activitat labora, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

²² A aquests efectes:

d) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants

e) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.

f) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

²³ S'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible



6. Els itineraris fora de població són segregats i protegits?



7. Els itineraris estan adaptats a les normes previstes al codi d'accessibilitat?



Article 13

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4 e): Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
Pendants (no ha de superar el 8%, casos excepcionals 12%) ²⁴		-	-
Escales (itinerari alternatiu o elements elevadors)		-	-
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

²⁴ Cal complir les directrius que indica el codi tècnic d'accessibilitat de Catalunya, així com "El documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad. Orden VIV/561/2010".



Article 13

c) Previsió de xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

Art. 16: Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície	Fet?	Acceptable?	
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a transport públic?	<input type="checkbox"/>	Sí	No
2. Té en compte les línies existents i les previstes? ²⁵		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat? ²⁶		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Les parades estan coordinades amb els itineraris per a bicicletes i vianants? ²⁷		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. L'espai destinat a les parades respecta l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Les parades es troben dotades de punts informació a l'usuari temps real?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Les parades disposen de marquesines?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Hi ha carril bus/taxi a partir de 20 circulacions en hora punta o 120 diàries?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

²⁵ La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents

²⁶ a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans

b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)

c) Mercats, zones i centres comercials

d) Instal·lacions recreatives i esportives

e) Espais lliures amb forta freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

²⁷ S'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.



Article 13

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4d): Directrius referents a la planificació en sòl urbanitzable	<input type="checkbox"/>		
Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a transport públic		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 13

d) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, en els termes establerts a l'**article 17**, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 17: Xarxa d'itineraris per a bicicletes			
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes?	<input type="checkbox"/>		
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments? ²⁸		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Els itineraris són continuïus formant una xarxa, preferentment per vies ciclistes segregades?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Connecta amb la xarxa de la resta del municipi i, si escau, amb la dels municipis veïns?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 5 i 6 Adequació dels itineraris a la xarxa viària? ²⁹		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

²⁸ a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans

b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)

c) Mercats, zones i centres comercials

d) Instal·lacions recreatives i esportives

e) Espais lliures amb forta freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

²⁹ 17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles



Article 13

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4: Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
c) Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Pendent màxim dels itineraris per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Places per a aparcament de bicicletes (annex 2) ³⁰		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

³⁰ 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



Article 13

e) Proposta de la xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles, en els termes establerts a l'**article 18**, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació. Determinació de les reserves d'aparcament de vehicles i anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària en les carreteres.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 18: Xarxa bàsica per a vehicles			
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a vehicles?	<input type="checkbox"/>		
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi el major nombre de desplaçaments, i com a mínim?			
c) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Equipaments comunitaris: sanitaris, educatius, culturals i administratius		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Xarxa és contínua i assegura la continuïtat amb la dels municipis veïns?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 13

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4: Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
a) Amplada mínima de la zona 30 en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Amplada mínima de la xarxa bàsica en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Amplada mínima dels carrers amb transport públic en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Places per a aparcament (annex 3) ³¹		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

³¹ a) Per la reserva d'aparcaments per a ús comercial, cal utilitzar les ràtios que indica article 12 del Decret 378/2006. Aquestes s'entendran com a valors màxims, amb la funció d'augmentar el repartiment modal cap al transport públic i modes més sostenibles.

b) Si bé el dimensionament final de la seva capacitat ,s'ha de realitzar seguint les directrius especificades al Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana (PDM) de Barcelona, que estableix que la regulació de l'aparcament en destinació és una de les mesures fonamentals per a la gestió de la mobilitat sostenible. La voluntat d'aquesta mesura és la reducció dels desplaçaments en vehicle privat amb la restricció de l'aparcament en destinació quan existeix-hi una oferta alternativa de transport públic adient.

c) Es recomana tenir en conte l'aparcament per a motocicletes, per tal d'evitar que aquestes estacionin sobre les voreres.



Article 13

f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Estacions de ferrocarrils	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estacions d'autobusos interurbans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

g) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per a càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.

Art. 6	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1.1. Els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o en terrenys edificables del mateix solar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2. Per a projectes d'establiments comercials grans o mitjans: Es preveuen els molls o espais necessaris?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3. Els plans urbanístics han de preveure la reserva de places de 3 x 8 metres. Es preveuen les places necessàries?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 13

h) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per a vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi.

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

i) Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 13

j) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat a causa de la nova actuació, que incorpori el que estableix l'**article 19**.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 19: Finançament			
1. L'estudi incorpora la proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de la mobilitat i estableix l'obligació dels propietaris de costejar la urbanització, les infraestructures de connexió o el reforçament de les xarxes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. L'estudi incorpora l'obligació dels propietaris de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploració d'acord amb els paràmetres de l' annex 4 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. L'estudi incorpora l'obligació dels promotors d'una implantació singular d'assumir el cost de la urbanització de la prolongació de les xarxes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. L'estudi incorpora la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a la infraestructura fixa calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos per a PMR anirà a càrrec dels promotors de la implantació singular?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Disposició addicional quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats per l'Acord de Govern GOV/127/2014, com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Compliment dels paràmetres del Decret 344/2006	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
L'Estudi incorpora una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, en la que aporta dades de previsió de les emissions contaminants degut a l'augment de desplaçaments, tant a nivell de NO ₂ , com pel que fa a partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM ₁₀) i de CO ₂ ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Compliment amb altres planejaments	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1. L'Estudi és coherent amb el Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) 2020-2025	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. L'Estudi és coherent amb Reial decret 1053/2014 del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.1 Incorpora propostes per reduir les emissions contaminants a mig termini ³²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

[Tornar al menú](#)

³² Cal que l'estudi incorpori propostes per disminuir les emissions contaminants, com indica el Reial decret 1053/2014 del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme.



Estudis d'avaluació de la mobilitat generada (Decret 344/2006)

Implantacions singulars



NOTES

1. En els Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada, han de complir i seguir totes aquelles directius necessàries dels planejaments superiors de planificació, programació, d'avaluació, de seguiment, així com altres instruments de planificació amb relació amb la mobilitat, per als diferents àmbits, a nivell de Catalunya, de la RMB i municipal.
2. Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel govern com a **zona de protecció especial** de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica (disposició addicional quarta). Cal tenir present el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, elaborat per la Generalitat de Catalunya, així, com l'Acord de Govern GOV/127/2014, on s'amplia l'abast d'aquest.



Article 3.4.: Es consideren implantacions singulars:

El projecte es troba en algun dels casos següents?	Sí	No
a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m ² ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m ² ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Instal·lacions esportives, lúdiques o culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Clínicas, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.00 alumnes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Edificis, centres de treball i complexos on treballin més de 500 persones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Si alguna resposta és afirmativa, es tracta d'una implantació singular i és obligatori realitzar l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Si la implantació forma part d'una figura de planejament, a més d'aquest estudi, ha de comptar amb l'estudi de la mobilitat generada corresponent al planejament. Es recomana realitzar primer l'estudi de la figura planejament.

En cas que sigui la ampliació o modificació d'una implantació singular és obligatori realitzar l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada





Article 10

S'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin estudiar la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic. (article 10).

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 14

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada d'implantacions singulars han d'incloure els aspectes següents:

- a) Determinació, de la distància a la infraestructura fixa de transport col·lectiu més propera
- b) Descripció de les xarxes existents
- c) Dades sobre la mobilitat actual i prevista en un horitzó de 10 anys
- d) Càlcul de la mobilitat generada
- e) Reserves d'espai per a vianants
- f) Distribució de la mobilitat
- g) Repartiment modal
- h) Assignació a la xarxa
- i) Proposta de millores a les xarxes i mesures correctores
- j) Comprovació del funcionament
- k) Funcionament de la distribució urbana de mercaderies
- l) Sistemes de control i informació del trànsit
- m) Resum i conclusions
- n) Propostes de finançament dels costos generats per la mobilitat generada

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació. Tots els Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada han de complir les directrius per la planificació establertes a l'article 4.





Article 14

a) Determinació de la distància entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu ³³.

	Fet?	Sí	No
Distància a la infraestructura fixa de transport inferior a 500 metres?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si no, la justificació és acceptable? ³⁴	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En qualsevol cas, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha de preveure que la implantació singular tingui, almenys, una parada de la xarxa de transport col·lectiu de superfície i especificar si es tracta d'una parada existent, prevista en una planificació aprovada per l'administració competent o proposada per l'estudi.

Hi ha una parada de transport col·lectiu?				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es tracta d'una parada:	Existent	<input type="checkbox"/>	Planificada	<input type="checkbox"/>	Proposada	<input type="checkbox"/>

³³ Aquesta distància s'ha de mesurar sobre la xarxa viària i, amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

³⁴ 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.

En cas de que l'increment de mobilitat sigui inferior al que indica el Decret, caldrà aportar dades de mobilitat reals a partir d'estudis específics





Article 14

b) Descripció de les xarxes existents que incorpori les característiques de les mateixes.

Xarxa	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Itineraris principals per a vianants,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Itineraris de transport col·lectiu de superfície	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Infraestructura fixa de transport col·lectiu de superfície	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Itineraris per a bicicletes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 14

c) Dades sobre la mobilitat actual i sobre la prevista en un horitzó de 10 anys, amb especificació de les dades del trànsit i nivells de servei de les diferents xarxes existent, expressades amb els valors següents:

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Xarxa viària: intensitat mitjana diària dels itineraris principals, amb percentatge de vehicles pesants, i intensitat d'hora punta en feiner i cap de setmana. Anàlisi dels nivells de servei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Xarxa ferroviària: nombre de trens i de viatgers per dia. Percentatge d'ocupació	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Xarxes de bicicletes i vianants: fluxos d'usuaris per dia i en hores punta. Detecció de problemes de capacitat puntuals	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Xarxa de transport públic i taxi: oferta, recorreguts, freqüències i viatgers/dia. Percentatges d'ocupació dels vehicles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>





Article 14

d) Càlcul de la mobilitat generada, d'acord amb el que estableix l'article 9

Article 9

S'ha d'estimar el nombre de desplaçaments que es preveu pot generar aquesta implantació, indicant la distribució temporal al llarg del dia i, si escau, dies punta al llarg de l'any, tant pel que fa a entrades com a sortides.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Càlcul de la mobilitat generada ³⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

³⁵ Cal realitzar el dimensionament utilitzant com a valor les ràtios que estableix el Decret en l'Annex 1. 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. En cas de que l'increment de mobilitat sigui inferior al que indica el Decret, caldrà aportar dades de mobilitat reals a partir d'estudis específics



Article 14

Reserva d'espai per a vianants al voltant de la implantació singular dimensionada a partir de la generació de viatges en hora punta per absorbir el trànsit de vianants. *Cal considerar els viatges resultants del repartiment modal del punt 14 g d'aquest article.*

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

e) Distribució de la mobilitat generada: estimació de l'origen i destinació del trànsit generat per la implantació singular a partir d'estudis de mercat, enquestes o mecanismes similars.

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 14

f) Proposta de repartiment modal de la mobilitat generada entre els diferents sistemes de transport.

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

g) Proposta d'assignació de la mobilitat a les diferents xarxes: assignació conjunta de la mobilitat existent i de la mobilitat generada per la implantació singular a les diferents xarxes existents per a les hores punta de càlcul

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 14

h) Proposta de millores a les xarxes i mesures correctores referents a:

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Construcció de noves parades en sistemes d'infraestructura fixa i de transport públic de superfície i de taxis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Previsió de noves línies de transport públic, perllongament o canvi de traçat de les existents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Urbanització i/o ampliació d'itineraris per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Millores a la xarxa viària, especialment pel que fa a la garantia de la capacitat i de la seguretat als accessos i en els vials	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Altres mesures correctores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Per a la planificació de les xarxes, cal tenir en compte les directrius de **l'article 4**





Article 14

Proposta de la xarxa d'itineraris principals per a **vianants**, en els termes establerts a l'**article 15** representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

Art. 15: Xarxa d'itineraris principals per a vianants	Fet?	Acceptable?	
	<input type="checkbox"/>	Sí	No
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a vianants?	<input type="checkbox"/>		
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu? ³⁶		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Permet evitar els accidents de trànsit? ³⁷		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Els itineraris són continuïts formant una xarxa?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Els itineraris estan coordinats amb els itineraris per a transport públic? ³⁸		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

³⁶ a) Estacions de ferrocarril i autobusos interurbans

b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)

c) Mercats, zones i centres comercials

d) Instal·lacions recreatives i esportives

e) Espais lliures amb fora freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)

f) Àrees d'activitat labora, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

³⁷ A aquests efectes:

g) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants

h) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.

i) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

³⁸ S'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible



6. Els itineraris fora de població són segregats i protegits?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Els itineraris estan adaptats a les normes previstes al codi d'accessibilitat?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4 e): Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
Pendents (no ha de superar el 8%, casos excepcionals 12%) ³⁹		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Escales (itinerari alternatiu o elements elevadors)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

³⁹ Cal complir les directrius que indica el codi tècnic d'accessibilitat de Catalunya, així com "El documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad. Orden VIV/561/2010".



Article 14

Previsió de xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'**article 16**, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació

Art. 16: Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície	Fet?	Acceptable?	
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a transport públic?	<input type="checkbox"/>	Sí	No
2. Té en compte les línies existents i les previstes? ⁴⁰		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat? ⁴¹		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

⁴⁰ La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents

⁴¹ a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans

b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)

c) Mercats, zones i centres comercials

d) Instal·lacions recreatives i esportives

e) Espais lliures amb forta freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.



4. Les parades estan coordinades amb els itineraris per a bicicletes i vianants? ⁴²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. L'espai destinat a les parades respecta l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Les parades es troben dotades de punts informació a l'usuari temps real?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Les parades disposen de marquesines?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Hi ha carril bus/taxi a partir de 20 circulacions en hora punta o 120 diàries?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4: Directrius referents a la planificació en sòl urbanitzable	<input type="checkbox"/>		
c) Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a transport públic		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

⁴² S'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.





Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 17: Xarxa d'itineraris per a bicicletes			
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes?	<input type="checkbox"/>		
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments? ⁴³		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Els itineraris són continus formant una xarxa, preferentment per vies ciclistes segregades?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Connecta amb la xarxa de la resta del municipi i, si escau, amb la dels municipis veïns?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 i 6 Adequació dels itineraris a la xarxa viària? ⁴⁴		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

⁴³ a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans

b) Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius)

c) Mercats, zones i centres comercials

d) Instal·lacions recreatives i esportives

e) Espais lliures amb forta freqüentació (zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius)

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

⁴⁴ 17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles



	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4: Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
d) Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Pendent màxim dels itineraris per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Places per a aparcament de bicicletes (annex 2 ⁴⁵)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

⁴⁵ 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.





Article 14

Proposta de la xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles, en els termes establerts a l'**article 18**, representada al plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació. Determinació de les reserves d'aparcament de vehicles i anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària en les carreteres.

	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 18: Xarxa bàsica per a vehicles			
1. Hi ha una proposta de xarxa d'itineraris per a vehicles?	<input type="checkbox"/>		
2. Assegura la connectivitat amb els indrets on es generi el major nombre de desplaçaments, i com a mínim?			
a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Equipaments comunitaris: sanitaris, educatius, culturals i administratius		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Xarxa és contínua i assegura la continuïtat amb la dels municipis veïns?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
Art. 4: Directrius referents a la planificació	<input type="checkbox"/>		
a) Amplada mínima de la zona 30 en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Amplada mínima de la xarxa bàsica en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Amplada mínima dels carrers amb itinerari per a bicicletes en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Amplada mínima dels carrers amb transport públic en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Places per a aparcament (annex 3) ⁴⁶		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Representació al plànol de xarxa viària	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

⁴⁶

- d) Per la reserva d'aparcaments per a ús comercial, cal utilitzar les ràtios que indica article 12 del Decret 378/2006. Aquestes s'entendran com a valors màxims, amb la funció d'augmentar el repartiment modal cap al transport públic i modes més sostenibles.
- e) Si bé el dimensionament final de la seva capacitat ,s'ha de realitzar seguint les directrius especificades al Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana (PDM) de Barcelona, que estableix que la regulació de l'aparcament en destinació és una de les mesures fonamentals per a la gestió de la mobilitat sostenible. La voluntat d'aquesta mesura és la reducció dels desplaçaments en vehicle privat amb la restricció de l'aparcament en destinació quan existeix-hi una oferta alternativa de transport públic adient.
- f) Es recomana tenir en conte l'aparcament per a motocicletes, per tal d'evitar que aquestes estacionin sobre les voreres.





Article 14

- i) Sistemes de control i informació de trànsit: en funció de les possibles afectacions a la capacitat de la xarxa viària, caldrà recollir les definicions d'infraestructures, canalitzacions i equipaments que garanteixin la informació (vídeo i dades) en temps real, dels fluxos i les incidències de trànsit als accessos cap al centre de control de trànsit competent de la xarxa viària afectada per la nova implantació.

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- j) Resum i conclusions: cal fer un resum de l'estudi de mobilitat generada, en termes fàcilment comprensibles, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu, d'itineraris per a bicicletes i d'itineraris per a vehicles i la comparació entre els nivells de servei a les diferents xarxes abans i després de l'entrada en servei de la implantació singular.

Fet?	Acceptable?	
	Sí	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Article 19

Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat a causa de la nova actuació, que incorpori el que estableix l'**article 19**.

Art. 19: Finançament	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1. L'estudi incorpora la proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de la mobilitat i estableix l'obligació dels propietaris de costejar la urbanització, les infraestructures de connexió o el reforçament de les xarxes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. L'estudi incorpora l'obligació dels propietaris de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació d'acord amb els paràmetres de l' annex 4 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. L'estudi incorpora l'obligació dels promotors d'una implantació singular d'assumir el cost de la urbanització de la prolongació de les xarxes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. L'estudi incorpora la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a la infraestructura fixa calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos per a PMR anirà a càrrec dels promotors de la implantació singular?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Disposició addicional quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats per l'Acord de Govern GOV/127/2014, com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Compliment dels paràmetres del Decret 344/2006	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
L'Estudi incorpora una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, en la que aporta dades de previsió de les emissions contaminants degut a l'augment de desplaçaments, tant a nivell de NO2, com pel que fa a partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i de CO2?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Compliment d'altres planejaments	Fet?	Acceptable?	
		Sí	No
1. L'Estudi és coherent amb el Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) 2020-2025	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. L'Estudi és coherent amb Reial decret 1053/2014 del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.1 Incorpora propostes per reduir les emissions contaminants a mig termini ⁴⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

[Tornar al menú](#)

⁴⁷ Cal que l'estudi incorpori propostes per disminuir les emissions contaminants, com indica el Reial decret 1053/2014 del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme.

