

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la modificació del Pla Parcial d'activitats econòmiques Can Sant Joan àmbit sud-est

Municipi de Sant Cugat del Vallès
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Institut Català del Sòl
Redactor de l'EAMG: ALG

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del Pla Parcial d'activitats econòmiques Can Sant Joan àmbit sud-est*, a Sant Cugat.

1. Antecedents

L'Institut Català del Sòl impulsa la modificació de la normativa vigent per tal de crear sòl per a l'establiment d'activitats econòmiques, ampliar la xarxa d'espais verds i millorar la xarxa viària.

L'àmbit d'actuació, conegut com a Parc d'Activitats Econòmiques de Can Sant Joan àmbit sud-est, comprèn 493.494 m², i s'hi preveu desenvolupar activitats comercials i terciàries. En l'actualitat s'hi ubiquen altres activitats comercials (un Caprabo, ja en funcionament) i un centre d'oficines de Correus.

L'àmbit es localitza en el límit oest del municipi de Sant Cugat, al llarg de l'autopista l'AP-7, on se situa la major part del sòl del municipi destinat a la indústria i els serveis. Aquest nou sector es troba delimitat per l'Avinguda Europa, l'AP-7, la línia ferroviària Mollet del Vallès – el Papiol i el torrent dels Alous.

El municipi compta amb uns 81.750 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del Pla Parcial d'activitats econòmiques Can Sant Joan àmbit sud-est*, a Sant Cugat del Vallès, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 24.000 m² de sostre destinat a usos comercials

- Nous usos terciaris amb 98.881 m² de sostre
- Es destinen a nous usos mixtos comercials / terciaris 26.964 m² de sostre
- Es creen equipaments públics amb 15.512 m² de sostre
- Les noves zones verdes ocuparan un total de 155.979 m²
- Es destina 85.604 m² a vialitat

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

L'estudi de mobilitat de la Modificació del Pla Parcial estima que el sector generarà un total de **45.850 desplaçaments/dia feiner, 22.925 per sentit**. Per als dissabtes la mobilitat estimada és de

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia feiner i dissabte segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres columnes):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG) dia feiner	Total viatges generats (EAMG) dissabte
comercial	45.987,53	30.000,00	15.000	12.600	27.000
oficines	99.510,97	109.362,86	16.404	17.978	1.797
equipaments	62.046,28	15.511,57	3.102	3.102	310
zona verda	155.978,96		7.799	5.875	588
Vialitat	85.604,07				
TOTAL	493.494,28	154.874,43	42.306	39.555	29.695

L'estudi també calcula la mobilitat generada pels usos actuals (Caprabo i Correus). La mobilitat actual del sector és de 6.293 viatges/dia feiner i de 7.632 els dissabtes.

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pel conjunt d'usos planificats al sector. Destaca l'ús comercial com a principal generador de mobilitat els dissabtes, amb uns 27.000 viatges/dia, tot i que en dia feiner l'ús que genera més desplaçaments és el d'oficines (prop de 18.000 viatges/dia). Els equipaments en dia feiner s'estima que generin uns 3.100 viatges/dia i les zones verdes prop de 5.900 viatges/dia. En aproximar la mobilitat dels equipaments i zones verdes per al dissabte, l'estudi considera una mobilitat d'un 10% respecte de la generada en dia feiner.

Sobre la mobilitat generada pels usos comercials, l'estudi pren com a base la ràtio proposada pel Decret (50 viatges per cada 100 m² de sostre), i aplica un factor de 0,84 per als dies feiners i de 1,8 per als dissabtes.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta partint d'estudis previs similars vinculats a l'activitat comercial, i de les dades de la mobilitat existent a Can Sant Joan. Per al conjunt de la nova mobilitat conclou l'estimació següent:

Per als dissabtes

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	10,0%	7,5%	82,6%
Viatges / dissabte	2.960	2.216	24.520

Per als dies feiners

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	16,2%	17,0%	66,8%
Viatges / dia feiner	6.420	6.716	26.416

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa bàsica principal d'accés a Can Sant Joan, que inclou l'AP-7, la C-16, la C-58, la xarxa local formada per la BP-1503 (carretera de Rubí – Sant Cugat), l'avinguda Europa i l'avinguda Interpolar

S'aporten dades d'IMD de la carretera BP-1503, eix principal del sector, i de l'enllaç entre la C-1413 i l'AP-7, en base a comptatges manuals i automàtics dels anys 2005, 2007 i 2008, en dies feiners i dissabtes. Per tal d'actualitzar aquestes dades, l'estudi aporta els resultats d'aforaments (6 automàtics i 1 manual) efectuats durant el mes de maig de 2010.

La carretera BP-1503 és la principal via de comunicació entre Rubí i Sant Cugat, i compta amb uns 29.200 vehicles en dia feiner (8,4% pesants). D'altra banda, l'avinguda Europa té unes IMD entre 5.300 i 7.000 vehicles / dia (10,7% vehicles pesants). Al carrer Danubi en l'actualitat s'enregistren IMD d'uns 1.900 veh./dia, mentre que al carrer Sena la IMD és variable entre 4.100 i 5.100 veh./dia.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Línia de rodalies C7 (L'Hospitalet – Sant Cugat – Martorell), que compta amb un interval de pas de 30 minuts i estacions a 1,5 km (Rubí) i a 3 km (Sant Cugat).
- 4 línies de FGC (S1, S2, S5 i S55). D'aquestes les S5 i S55 només funcionen els dies feiners. Les altres dues els dissabtes tenen un interval de pas de 20 minuts (en combinació de les dues, cada 10 minuts). La S1 (a Terrassa) té parada a Rubí (1 km de l'àmbit) i a Hospital General (0,9 km), la S2 (Sabadell) té parada a Sant Joan (a 3 km) i totes 4 línies paren a Sant Cugat (3,1 km). Cal destacar la inauguració recent de la nova estació de Volpalleres (S2 i S55), a uns 2 km del sector.
- Autobús interurbà diürn: hi ha 3 línies amb parades a 600-650 m del sector:

- B7 (Rubí – Sant Cugat – Cerdanyola del Vallès), feiners cada 30 minuts, dissabtes i festius cada 40 minuts.
- B8 (Sant Quirze – Terrassa – Rubí – Sant Cugat), feiners, dissabtes i festius cada 60 minuts.
- SJ (FGC – polígon Can Sant Joan), feiners cada 5-20 minuts, dissabtes sense servei. Circula també els festius de Barcelona.
- Servei nocturn N61, de connexió amb Barcelona i amb parada a l'Hospital General, a uns 900 m del sector. Consta de 4 expedicions diàries
- Autobús urbà:
 - Sant Cugat: hi ha 9 línies urbanes, de les quals l'L7 efectua parada a 700 m del sector. L'L6 connecta el sector amb l'estació de Can Sant Joan, però la parada més propera es localitza a 2,5 km. L'L6 té un interval de pas en dia feiner de 30 minuts, mentre l'L7 el té de 40 minuts. En l'àmbit d'estudi no circulen ni els dissabtes ni els festius.
 - Rubí: compta amb 6 línies urbanes, tres de les quals tenen parada a menys de 500 m del sector: l'L2 a 450 m (cada 30 minuts els feiners, cada 27 els dissabtes i cada 55 els diumenges), l'L4 a 300 m (cada 22 minuts els feiners i també circula els dissabtes al matí), i l'L5 a 300 m (cada 22 minuts els feiners, cada 30 els dissabtes i cada 40 els festius).

L'estudi mostra gràficament l'esquema de recorregut de les línies, i els llocs de parada d'aquestes.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi concreta que tant des de l'avinguda Interpolar com des de la BP-1503 es pot accedir a peu o bici fins al sector, encara que el disseny del viari no estigui ben resolt per a aquests usos.

L'estudi descriu els accessos a peu i en bicicleta des de l'Av. Interpolar (vorera no arbrada de 1,5m) i des de la BP-1503 (per una via de terra sense pavimentar). No es disposa de cap carril bici segregat.

Es mostren dades de comptatges de vianants i bicicletes, en un dia feiner i en un dissabte, amb volums poc importants.

Es mostren fotografies dels vials d'accés.

7. Incidència de la mobilitat generada

A l'hora punta de matí (de 8 a 9h) té lloc una gran atracció de mobilitat cap als desenvolupaments ja existents al sector de Can Sant Joan. Entre les 8 i les 9h la demanda en tots dos sentits de la carretera BP-1503 és de 2.049 vehicles. A la tarda l'hora punta no és tan accentuada.

Al sector es preveuen 3 grans moments de demanda:

- Dies feiners de 8 a 9h, coincidint amb l'entrada dels treballadors/es als usos terciaris
- Dies feiners de 19 a 20h, coincidint amb la màxima demanda dels usos comercials
- Dissabtes de 19 a 20h, coincidint amb la màxima demanda dels usos comercials

L'estudi calcula quina mobilitat representa per a les hores punta la distribució horària en dia feiner i dissabte. També es fa una aproximació a la distribució territorial segons els usos terciaris i comercials planificats.

Respecte del transport públic, el conjunt del sector representa 6.700 viatges/dia feiner, i 2.200 en dissabte. En els moments punta es concentraran 950 usuaris de transport públic. Es descriuen les actuacions de millora de transport públic que s'estan plantejant a l'àmbit d'estudi:

- reconversió a viatgers de la línia El Papiol – Mollet, que contempla el PDI. Actualment la línia C7 ja utilitza part d'aquest traçat
- nova línia de FGC (llarg termini), entre Sant Cugat i Barcelona pel Tibidabo, amb una nova parada a la Rambla del Celler
- projecte de tramvia 'Tramvallès' (llarg termini), entre Cerdanyola, Centre Direccional, Sant Cugat i Rubí, i amb parades a un extrem del Parc d'Activitats.
- reestructuració dels serveis urbans de Rubí i Sant Cugat i nou itinerari de la línia SJ

En base a les propostes sobre els serveis urbans (L7 de Sant Cugat i L4 i L5 de Rubí), i sobre la línia SJ, l'estudi justifica que la demanda diària i en hora punta podrà ser absorbida amb l'oferta futura plantejada.

Sobre la mobilitat privada motoritzada, l'estudi aplica factors d'ocupació dels vehicles variables entre 1,1 i 2,2 persones/vehicle, segons els usos previstos (terciari 1,1 comercial 1,2). Es conclou que en dia feiner es preveu una demanda generada de 18.933 vehicles/dia (considerant tots dos sentits), mentre en dissabte aquesta demanda s'aproximarà als 11.838 vehicles/dia.

Segons la distribució horària estimada, en l'hora punta del matí de dia feiner es preveuen 2.580 vehicles nous (6.662 tenint en compte també la demanda actual); en l'hora punta de tarda de dia feiner es preveuen 2.822 vehicles nous (5.958 en total); i

en l'hora punta del dissabte es preveuen 1.646 vehicles nous (5.262 en total). L'estudi mostra gràficament la distribució territorial d'aquest trànsit segons les entrades i sortides previstes.

L'estudi afirma que la capacitat actual de la BP-1503 entre Sant Cugat i Rubí (1+1 carrils) és limitada, ja que avui dia ja es troba en situació de congestió, i que les noves activitats poden arribar a col·lapsar-la.

L'estudi mostra una microsimulació de 5 rotondes en els 3 escenaris punta per tal de valorar la capacitat de la situació futura. Es tenen en compte els projectes de millora previstos sobre la xarxa viària:

- Prolongació cap al sud de la via Interpolar, amb 2+2 carrils i calçades laterals d'accés a les parcel·les (disseny interurbà)
- Desdoblament de la carretera BP-1503 des de la rotonda de la intersecció amb l'avinguda de l'Estatut a Rubí fins la rotonda d'accés al centre comercial Eroski a Sant Cugat del Vallès.

Aquests dos vials s'enllaçaran amb una gran rotonda a la carretera BP-1503, a la que connectaran els ramals d'enllaç que pujaran des de la Via Interpolar. Aquesta rotonda substituirà l'actual intersecció de la BP-1503 i la B-30, que en l'actualitat presenta problemes de seguretat viària.

Per poder absorbir el trànsit previst, el projecte urbanístic preveu un conjunt d'actuacions que es concreten en l'apartat de 'Mesures correctores'.

Considerant aquestes actuacions en la microsimulació, es conclou que en l'hora punta de matí tots els vials i enllaços tenen nivells de servei excel·lents, de A a C. En l'hora punta de tarda de dia feiner els nivells de servei varien de l'A (la major part) al D. L'estudi apunta que els vehicles podrien fer servir altres connexions alternatives que farien augmentar la fluïdesa del trànsit. Per a l'hora punta del dissabte a la tarda novament tots els vials i enllaços presenten nivells de servei excel·lents, de A a C.

L'estudi s'haurà d'adaptar a les recomanacions que facin les administracions titulars de les vies en els seus informes preceptius.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

L'estudi aproxima la proposta als valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, i resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial	45.987,53	30.000,00	300		
oficines	99.510,97	109.362,86	1.199		
equipaments	62.046,28	15.511,57	776		
zona verda	155.978,96		1.175		
Vialitat	85.604,07				
TOTAL	493.494,28	154.874,43	3.450		

L'estudi indica que les places vinculades a les zones verdes i equipaments s'habilitaran a mesura que es vagi generant la nova demanda. Quant als altres usos, l'estudi proposa que els promotors vinculats a cada parcel·la se'n facin càrrec.

Quant als aparcaments de vehicles motoritzats, l'estudi no concreta cap dimensionament, però esmenta que caldrà disposar de sistemes de guiatge cap a les places buides.

Des de la redacció del present informe es creu convenient habilitar també places d'aparcament per a motocicletes ja sigui fora de calçada o en aquesta, evitant en tot cas l'estacionament sobre vorera.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

L'estudi tampoc contempla la **reserva de places** per a C/D a la via pública i/o a les implantacions comercials i oficines. Caldrà atendre les indicacions de l'article 6 del Decret.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa 3 actuacions:

- Perllongar l'itinerari de la línia urbana de Sant Cugat L7, en 1.625 m, i incrementar el nombre d'expedicions de les 16 actuals fins a 34, per tal d'obtenir un interval de pas de 20 minuts en les hores punta. Per als dissabtes es preveu mantenir l'oferta actual (21 expedicions diàries).
- Perllongar l'itinerari B de la línia SJ en 2.768 m, i incrementar el nombre d'expedicions de les 37 actuals fins a 46 (9 de les quals entre les 8 i les 9h, i altres 3 entre les 19 i les 20h).

- Perllongar les línies urbanes L4 i L5 de Rubí fins a l'àmbit d'estudi, això és respectivament 1.317 m i 1.207 m.

Per a la parada de les línies L7 de Sant Cugat i L4 i L5 de Rubí l'estudi proposa instal·lar una nova marquesina a l'eix BP-1503 (banda dreta sentit Rubí), que estigui connectada amb el sector de forma contínua per a vianants i bicicletes. A banda, es proposen 2 altres noves parades per a l'L7 a la calçada lateral de la Via Interpolar.

L'estudi mostra els esquemes de les propostes sobre les 4 línies d'autobús, concretant el dimensionament d'aquestes (km recorreguts, horaris en feiners, horaris en dissabtes).

Els titulars dels serveis hauran de donar el vist-i-plau a les propostes, donat que en alguns casos es deixa de donar servei a algunes zones cobertes en l'actualitat.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi descriu les actuacions viàries previstes a l'àmbit d'estudi i les mostra gràficament. Es conclou que la xarxa proposada podrà absorbir correctament la mobilitat motoritzada esperada en l'hora punta, gràcies a la connectivitat en diferents punts de la xarxa local i bàsica.

Es destaca les actuacions següents:

- prolongació cap al sud de la via interpolar, amb 2+2 carrils i vials de servei
- desdoblament de la carretera BP-1503 entre Rubí i el centre comercial Eroski de Sant Cugat
- implantació de 2 noves rotondes a la Via Interpolar, als extrems del sector
- carrils directes a la rotonda est de la BP-1503
- carrils directes a la rotonda nord de la Via Interpolar
- vial de 1+1 des de la rotonda sud de la Via Interpolar
- creació d'una secció 1+2 a l'actual av. Generalitat

Xarxa de vianants

L'estudi concreta que la nova infraestructura viària comptarà amb voreres adequades (1,8 m de secció lliure mínima per a ús exclusiu de vianants i 4 m per a ús compartit amb bicicletes), i amb pendents inferiors al 8%. Se senyalitzaran tots els passos de vianants (incloent a les rotondes), es crearà una passera per a vianants per sobre de l'avinguda Interpolar que connectarà les dues zones verdes previstes, i es fomentarà de manera prioritària la connexió amb l'estació d'FGC Hospital General (la més propera).

Es mostra un exemple de secció tipus i es localitza sobre plànol la localització i tipologia de passos de vianants (a 1 ó 2 temps), així com de la passera sobreelevada.

S'aporten fotografies de l'itinerari actual des del sector fins a l'estació d'FGC Hospital General i cap a l'estació de Renfe de Rubí.

Xarxa de carrils bicicleta

Es planteja la creació d'una xarxa de vies ciclables a l'àmbit d'estudi, amb pendents inferiors al 5% (no es concreten els pendents dels vials). L'estudi concreta que l'execució dels carrils bici complirà amb els requeriments del *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*, editat per la Generalitat.

Es mostra la proposta de xarxa ciclable sobre plànol: es preveu fomentar de manera prioritària la connexió amb l'estació d'FGC Hospital General, habilitant l'actual pont que creua la xarxa ferroviària, passant per sota de l'AP-7 i la B-30 fins arribar a connectar amb el sector. També es preveu adequar el Torrent dels Arous al seu pas pel sector, i itineraris ciclables de connexió amb la trama urbana de Rubí i fins a la confluència dels carrers Sena i av. Europa.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 a Sant Cugat del Vallès i a Rubí que mostren que les dones són més usuàries del transport públic i dels modes no motoritzats.

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 Sant Cugat del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades de IMD i aplicant factors d'emissió per km recorregut, en base al programari AMBIMOB-U, analitza l'impacte ambiental de la nova mobilitat per a un escenari tendencial (amb el repartiment modal actual) i per a un segon escenari de repartiment modal proposat.

El càlcul es fa per a la totalitat d'activitats que incorporarà el Parc d'Activitats Econòmiques de Can Sant Joan àmbit sud-est.

L'escenari proposat respecte del tendencial representa una disminució d'un 14% del consum de combustible els dies feiners i d'un 7% els dissabtes (augmenta la distància mitjana però disminueix la quota modal del vehicle privat). En aquest escenari els òxids de nitrogen es redueixen en un 19% (dia feiner) i un 9% (dissabte) mentre que les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres es redueixen en un 15% (dia feiner) i en un 7% (dissabte). El diòxid de carboni es redueix en un 14% (dia feiner) i un 7% (dissabte).

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi incorpora un apartat amb les obligacions de finançament per part del promotor pel que fa al transport públic: perllongament de les línies 7 de Sant Cugat, 4 i 5 de Rubí i SJ i implantació de 3 noves parades.

S'aporta una taula on es concreten tots els costos generats per la proposta. Per al càlcul dels costos de les ampliacions de servei s'aplica l'estructura de costos de la Generalitat:

- 3 noves parades: 18.000 €
- Proposta de perllongament de la línia SJ (itinerari B): 130.278 €
- Proposta de perllongament de la línia L7: 198.770 €
- Proposta de perllongament de la línia L4: 48.818 €
- Proposta de perllongament de la línia L5: 51.882 €

Des de la redacció del present informe es fa observar que les línies 7 de Sant Cugat, i 4 i 5 de Rubí són urbanes, i que, per tant, caldria aplicar una estructura de costos diferenciada (la pròpia dels serveis urbans de Sant Cugat del Vallès i Rubí).

L'estudi fa un càlcul de la demanda esperada (1.253.014 pax/any) i, aplicant una TMP de 0,27 €/viatge (segons la tarifa promig indicada en el *Pla de Mobilitat del polígon Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència*), conclou que el dèficit final anual serà de 91.433,89 € (euros de 2011).

Aquestes xifres, tant en relació als costos dels serveis com a les TMP, caldrà valorar-les amb els operadors corresponents en el moment de la posada en marxa dels canvis indicats.

Segons la mobilitat generada per cada parcel·la, l'estudi fa un exercici per assignar a cada parcel·la la càrrega pressupostària vinculada al finançament de les millores previstes sobre la xarxa de transport públic.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del Pla Parcial d'activitats econòmiques Can Sant Joan àmbit sud-est*, a Sant Cugat del Vallès, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Caldrà donar compliment a l'article 6 del Decret 344/2006 en relació a la reserva d'espai per a magatzem dels usos comercials i a la reserva de l'espai corresponent per a la distribució urbana de mercaderies, tant per als usos comercials com per a les oficines.
- Quant a les propostes de millora del transport públic hauran de comptar amb el vist-i-plau dels titulars del servei i adequar el finançament a les recomanacions que facin. No obstant això, l'exercici de repartiment de les càrregues sobre les diferents parcel·les es considera molt positiu.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Se sol·licita a l'Institut Català del Sòl que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 3 de febrer de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic