

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Canet de Mar

Municipi de Canet de Mar
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Canet de Mar

Redactor de l'EAMG: La Copa

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 l'informe següent relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Canet de Mar*.

1. Antecedents

El municipi de Canet de Mar, ubicat a la comarca del Maresme, compta amb una població de 14.183 habitants (IDESCAT, 2012), té una extensió aproximada d'uns 5,6 km², i limita al sud-oest amb Arenys de Mar i Arenys de Munt i pel costat nord-est, amb Sant Pol de Mar, Sant Cebrià de Vallalta i Sant Iscle de Vallalta.

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal* de Canet de Mar inclou un total de 25 sectors: 3 sectors de Sòl Urbanitzable no Delimitat (SUND), 1 Pla de Millora Urbana (PMU), 1 Pla especial urbanístic de desenvolupament en sòl no urbanitzable (PEUD), 18 Plans d'Actuació Urbanística (PAU) i 2 actuacions aïllades en sòl urbà.

A la taula Sectors del Pla es detalla l'abast del Pla.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Canet de Mar* 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 POUM suposarà una nova mobilitat generada, conseqüència de:

Noves superfícies segons usos i àmbit					
residencial	comercial	industrial	equipaments	Terciari /Serveis	zona verda
m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre	m ² sòl	m ² sostre	m ² sòl
92.534,51	6.260,04	9.067,00	21.626,89	31.770,62	38,333,77

Taula Sectors del Pla

Sector	Zona verda (sòl)	Equipaments (sòl)	Residencial (sostre)	Nre. habitatges	Comercial (sostre)	Terciari (sostre)	Industrial (sostre)
PAU 1 Santa Llúcia	9.539,76		12.391,20	137	3271,33		
PAU 2 Drassanes del Pla	7.657,78		13.268,54	148	2610,72		
PAU 3 Plaça Mercè Viader	230,94		405,90	4			
PAU 4 La Carbonella / Can Grau		9242,60	7.090,55	72			
PAU 5 Can Jover	2.593,04	5365,86	9.070,85	79		4.778,30	
PAU 6 Riera del Pinar	1.261,03		3.357,22	30		1.564,76	
PAU 7 Front Litoral I	4.512,08				246,78		
PAU 8 Front Litoral II	2.598,36				131,21		
PAU 9 Càmping Costa Dorada	612,17		2.948,80	33		1.865,68	
PAU 10 Maricel	499,76		942,84	10		1.615,42	
PAU 11 Folch i Torres			4.746,49	50			
PAU 12 Parador	571,29					1.385,40	
PAU 13 Comediants	4.195,32	3567,31	7.029,00	59			
PAU 14 Ronda Sant Elm	1.505,73		3.537,30	20			
PAU 15 Trinitat I	82,10		698,88	6			
PAU 16 Famada - Trinitat II	267,06		3.100,00	24			
PAU 17 Av Llimoners			1.967,72	5			
PAU 18 El Carro	2.207,35					1.969,06	
PMU 1 Can Muni			1.475,22	20			
Zona de transformació Clau M			9.229,00	103		3.955,00	
Creixement possible en sòl urbà consolidat (solars)				403			
Creixement possible en sòl urbà consolidat (transformació)				457			
Modificacions de qualificacions				22			
SUND A Càmping Victòria			7.882,00	86		14.637,00	
SUND B Can Gallina			3.393,00	22			
SUND C Activitats econòmiques		3.451,12					9.067,00

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del POUM generarà, segons l'EAMG, **31.550 desplaçaments/dia**, considerant el desenvolupament dels usos descrits en l'apartat anterior.

L'Estudi aplica per al dimensionaments de la mobilitat generada en un dia feiner tipus les ràtios establertes pel Decret 344/2006 per a cadascun dels usos, si bé estableix alguna modificació. En concret en 8 sectors (PAU 2, 7, 8, 9, 10, 12, 18 i SUND Càmping Victòria) redueix la ràtio de desplaçaments en zona verda a 3 viatges/100 m². Així mateix en tots aquells sectors que s'inclou la categoria de serveis (comercial / terciari), s'ha aplicat una ràtio de 30 viatges/100 m² de sostre.

La taula següent mostra la **nova mobilitat** generada en dia feiner tipus. Es pot observar com el dimensionament s'adequa en bona mesura als preceptes que estableix el Decret 344/2006.

Usos	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	92.534,51	1.790	12.530	9.253	12.530
comercial	6.260,04			3.130	3.130
Oficines / serveis	31.770,62			4.766	9.532
industrial	9.067,00			453	453
altres equipaments				4.325	4.325
zona verda				1.917	1.581
TOTAL				27.121	31.550

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal, prenent com a referència fonamentalment de l'EMO 2001.

Distribució dels viatges								
Tipus de desplaçament	Vehicle privat		Transport públic		No motoritzat		Total	
	Interns	40%	7.845	5%	981	55%	12.037	66,1%
De connexió	77%	7.975	20%	2.071	3%	640	33,9%	10.686
Total desplaçaments	50,1%	15.820	9,7%	3.052	40,2%	12.677	100%	31.549

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida aquesta proposta, si bé d'una banda s'intueix que la mobilitat interna potser es troba sobredimensionada i, d'altra banda, hagués estat recomanable la utilització de dades més actualitzades (enquesta de mobilitat quotidiana de 2006 i enquesta de mobilitat obligada de 2011...).

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'EAMG fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés al conjunt del municipi, com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi.

En relació a les infraestructures previstes, l'EAMG fa referència als diferents plans i programes supramunicipals. En aquest sentit la principal proposta relacionada amb la mobilitat en vehicle privat és la creació d'una via complementària a la C-32 al llarg de tota la comarca del Maresme i de traçat paral·lel a aquesta i que substitueixi la funció de la carretera N-II i permeti la conversió de l'actual N-II en un vial molt més integrat en la trama urbana.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit (les dades dels vials urbans són de l'any 2007-2008 i s'han extret de l'Agenda 21 Local, mentre que la dels vials interurbans són de 2007 i provenen del Departament de Territori i Sostenibilitat). En dia feiner les puntes de trànsit es detecten entre les 7.00 i les 9.00 hores i entre les 17.00 i les 19.00 hores

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

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida aquesta informació.

5. Xarxa de transport públic

El municipi està servit per transport per carretera i per transport ferroviari. Canet de Mar disposa d'una estació de la línia R1 de rodalies RENFE, la qual compta amb 49+51 expedicions diàries en l'eix sud (direcció Mataró) i 16+16 en el nord (direcció Maçanet-Massanes). En relació al transport per carretera el municipi compta amb 4 línies d'autobús, 3 de diürnes i 1 de nocturna. En concret es tracta de:

- Línia Canet de Mar – Sant Pol – Hospital de Calella (Barcelona Bus, SL). Aquesta línia tot i ser interurbana compta amb 8 punts de parada per sentit de circulació a dins del municipi.
- Línia Barcelona – Blanes – Maçanet (Barcelona Bus, SL).
- Línia Caner de Mar- Aeroport de Girona (Barcelona Bus, SL).
- Línia Barcelona – Pineda de Mar (N82) (Barcelona Bus, SL).

El document detalla el recorregut i cobertura territorial de l'oferta de transport col·lectiu del municipi, però no n'especifica els horaris detallats.

En relació a les infraestructures previstes l'EAMG fa referència als diferents plans i programes supramunicipals. La principal infraestructura amb incidència al municipi és el desdoblament de la línia ferroviària entre Arenys de Mar i Blanes.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG fa referència al Pla d'Accessibilitat de Canet de Mar (any 2007), segons el qual el 38% de les voreres del nucli urbà tenen una amplada inferior a 90cm. També resulta destacable d'altres mancances en quant a l'accessibilitat dels itineraris per a

vianants: manca de guais per a vianants en moltes cruïlles i presència d'escales en alguns vials de fort pendent. Per contra, el 13% de la vialitat del centre històric actualment és de plataforma única.

Segons l'EAMG, els principals itineraris per a vianants del municipi es concentren al centre del nucli i en els principals eixos que estructuraven el teixit urbà. També forma part de la xarxa principal el passeig Marítim. Així mateix s'apunta la permeabilitat del vianant a la carretera N-II i la via de ferrocarril com un aspecte que condiciona la mobilitat a peu (actualment hi ha 7 passos subterranis que permeten connectar el nucli amb el passeig).

L'EAMG també apunta dos projectes que incideixen en la mobilitat del vianant: el projecte de desenvolupament i comerç de Canet de Mar (2008) i l'estudi per l'establiment de camins escolars (2008).

L'accés al polígon industrial també és una de les mancances de la xarxa per a vianants.

S'adjunta documentació gràfica de l'estat de les voreres i dels pendents dels vials del municipi i de les actuacions que proposa el pla d'accessibilitat de Canet de Mar.

7. Mobilitat a en bicicleta

L'Estudi indica que el municipi únicament disposa d'un itinerari per a bicicletes a la Riera Gavarrà (entre la Ronda Sant Jordi i l'avinguda General Moragues). Així mateix, el Pla de promoció de la bicicleta de Canet de Mar (2008) proposa la creació d'una xarxa d'itineraris en bicicleta que permeti cobrir desplaçaments interns i també itineraris interurbans (amb connexió cap a Arenys de Mar i Caldes d'Estrac).

En relació als aparcaments per a bicicletes, actualment són insuficients i es restringeixen a aparcaments al voltant del Mercat Municipal, la Biblioteca i el CEIP Turó del Drac.

L'EAMG aporta documentació gràfica extreta del Pla de promoció de l'ús de la bicicleta a Canet de Mar, referent a la xarxa d'itineraris proposats.

8. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada en les xarxes viàries, l'Estudi aporta informació de l'arany de trànsit del municipi corresponent a la xarxa principal. L'estudi realitza una sèrie de propostes amb les que garanteix que el desenvolupament dels diferents sectors no afectarà als nivells de capacitat actuals. En aquest sentit el POUM proposa completar la ronda perimetral per tal de descongestionar l'actual traçat de la N-II i disposar d'una segona sortida a la C-32 (ubicada al camí de Sant Cebrià de Vallalta) i així reduir la intensitat de vehicles a Via Cannetum.

En referència al transport públic, l'Estudi inclou la prolongació de la línia interurbana que connecta Canet de Mar – Sant Pol – Hospital de Calella i la creació d'un nou punt de parada.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida la informació aportada en relació al trànsit rodat. Pel que fa al transport públic l'oferta existent i la prevista resulta justa per absorbir la demanda que fixa el POUM (981 desplaçaments interns en transport públic). En aquest sentit, resulta recomanable que a banda de

modificar el recorregut també s'apliqui un increment del nombre d'expedicions diàries. En tot cas, s'indica la necessitat d'incloure en posteriors figures urbanístiques informació referent a dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

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

L'Estudi dimensiona la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, per a turismes i motocicletes en base a les ràtios que indica el Decret.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		92.534,51	1790	3.580	1.790	895
comercial		6.260,04		63		
oficines		31.770,62		318		
industrial		9.067,00		91		
altres equipaments	21.626,89			216		
zona verda	38.333,77			383		
TOTAL	0,00			4.651	1.790	895

Segons l'EAMG la dotació total d'aparcaments per a bicicletes previstos és de 5.055 places. La diferència entre el valor de l'EAMG i el de la taula anterior es deu a què en alguns equipaments s'utilitza la ràtio de 5 places /100 m² sostre o fracció. En relació a la dotació d'aparcament per a vehicles (turismes i motocicletes), l'EAMG aplica el valor màxim entre la dotació per habitatge i la dotació per unitat de superfície que preveu el Decret 344/2006, donant com a resultat un total de 1.867 places d'aparcament per a turismes i 936 places per a motocicletes. Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida la demanda d'aparcament prevista en l'estudi.

Així mateix, des de la redacció del present Informe, es considera adequat aquest dimensionament, si bé s'indica que cal incloure punts de recàrrega elèctrica com a mínim al 2,5% de les places per a vehicles, d'acord amb el què estableix el Reial Decret 1053/2014 Infraestructures per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes associat als usos residencials, caldrà que aquestes reserves es localitzin a l'interior de parcel·la.

Finalment es recomana que, en el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres. Aquest criteri caldrà aplicar-lo en les diferents figures de planejament derivat del POUM.

10. Distribució urbana de mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, d'establir una reserva de places per càrrega i descàrrega de mercaderies a l'espai públic. Així mateix assenjala els sectors on serà necessari, d'acord amb els usos previstos, establir aquestes reserves (afecta a 7 sectors i estableix una previsió de 18 places).

Tanmateix, assenjala que la definició i concreció d'aquestes reserves es durà a terme en el moment del seu desenvolupament urbanístic a través de la definició de figures urbanístiques posteriors.

11. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat obligada de 2001. Fora recomanable la utilització de dades més actuals (Enquesta de mobilitat quotidiana dels residents a la comarca del Maresme de 2006 o enquesta de mobilitat obligada de 2011) i detallades.

12. Mesures correctores

L'Estudi recull com a punt de partida per a totes les mesures, els criteris generals de disseny de les xarxes que indica el Decret 344/2006, tant en relació amb l'amplada mínima de secció dels vials de nova urbanització, com pel que fa als pendents màxims de cadascun d'aquests carrers.

Des de la redacció del present Informe, es considera positiu la informació que es presenta a l'apartat 9 de l'estudi segons el qual es relaciona cadascuna de les mesures proposades amb els sectors del POUM afectats per a la mesura concreta.

Xarxa transport públic

Pel que fa a la xarxa de transport públic, el POUM indica l'oferta de transport públic existent al municipi és molt bona per connectar amb els municipis ubicats al sud del municipi i que disposen de parada de la línia ferroviària R1. El servei de transport per carretera complementa l'oferta ferroviària i també n'amplia la cobertura horària amb la línia nocturna N82. Finalment destaca que tot i que no disposar d'una línia de bus urbana, la línia d'autobús Canet de Mar – Sant Pol – Hospital de Calella compta parcialment amb aquesta funcionalitat.

Per tal de garantir l'oferta de transport públic en els futurs creixements es proposa:

- Garantir l'accés al transport públic. Per millorar la cobertura territorial en els nous sectors de creixement previstos al POUM es proposa modificar el recorregut de la línia Canet de Mar – Sant Pol – Hospital de Calella i implantar un nou punt de parada (sector Misericòrdia). També planteja que amb el planejament derivat pot sorgir la necessitat de reubicar alguns dels punts de parada existents. L'estudi no especifica l'import ni del nou punt de parada ni de l'adequació / reubicació d'alguns punts de parada actuals.
- Millorar la qualitat dels punts de parada del bus (ampliant l'espai i garantint l'accessibilitat).

- Fomentar la intermodalitat, principalment per mitjà d'aparcament pel vehicle privat (Park&Ride) i de bicicletes en els punts d'accés al transport públic.
- Impulsar una campanya de promoció del transport públic.

L'estudi adjunta informació gràfica de totes les propostes.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi indica que en aquests moments la xarxa viària de Canet de Mar no presenta problemes de saturació en els vials urbans (a banda de la carretera N-II). El vial amb intensitats de trànsit majors és l'avinguda Via Cannelum (amb una IMD de 12-13.000 vehicles/dia), ja que és l'únic accés a la carretera C-32.

Amb el desenvolupament del POUM, es proposa desenvolupar les següents accions que permetran garantir la demanda generada pels nous creixements urbanístics:

- Criteris mínims en el disseny de la nova vialitat (fixa com a mínim els criteris del Decret 344/2006).
- Definir la xarxa d'itineraris principals per a vehicles:

Amb el trasllat de la N-II cap a un vial paral·lel a la C-32, el POUM preveu la creació d'una sortida a l'actual camí de Sant Cebrià de Vallalta, i d'aquesta forma el municipi disposarà de dos enllaços a aquesta via bàsica.

Completar i consolidar la ronda externa de circumval·lació (allargament del carrer C/ Carles Flotats amb l'actual traçat de la N-II).

Aplicar mesures per jerarquitzar la xarxa viària proposada.

- Aplicar mesures de pacificació del trànsit rodat.

L'estudi adjunta informació gràfica de la xarxa viària actual i proposada.

Xarxa de vianants

L'Estudi fa referència a què l'espai per a vianants existent al nucli urbà compta amb moltes mancances d'accessibilitat, especialment a la part més cèntrica del nucli urbà. Aquestes mancances es relacionen principalment amb la insuficient amplada de les voreres però també amb la manca de guals per a vianants i el pendent d'alguns recorreguts.

Les mesures proposades per millorar la mobilitat a peu al municipi són:

- Definir la xarxa d'itineraris principals de vianants. Es tracta dels itineraris principals per a vianants que permetin connectar amb els pols de mobilitat més rellevants. En l'estudi es fa referència que aquests itineraris hauran de complir amb la Llei 20/1991 i el Decret 135/1995. Aquesta normativa actualment ja es troba en part derogada i resulta d'aplicació la normativa estatal Decret 173/2010CTE SUA9 referent a edificació i l'Ordre VIV/561/2010 referent a espais públics. En l'àmbit català a més cal tenir present la nova llei d'accessibilitat (Llei 13/2014), així com el decret que la desenvoluparà.
- En els vials de nova urbanització, cal garantir el compliment del Decret 344/2006 i de l'Ordre d'accessibilitat.

- Aplicar les actuacions previstes al pla d'accessibilitat en quant a la pacificació del trànsit rodat, accessibilitat i permeabilitat de la xarxa viària.
- Ampliar la zona pacificada del nucli urbà (també inclòs al pla d'accessibilitat).
- Millorar la connexió a peu i accessos al passeig Marítim i platges (millora de 3 passos subterranis).
- Disposar de més espais per al vianant entorn dels principals focus de mobilitat.
- Fomentar la mobilitat a peu per mitjà d'una major senyalització i adaptació de la xarxa i també amb la implantació dels camins escolars.
- I diverses recomanacions que afectarien al disseny de la xarxa per a vianants.

L'estudi adjunta informació gràfica de part d'aquestes propostes.

Xarxa per a bicicletes

L'Estudi assenyala que actualment la xarxa d'itineraris per a bicicletes segregat és mínima i que la major part de la xarxa ciclable és en convivència bé amb el vehicle privat bé amb el vianant. Així mateix, s'indica en l'EAMG el baix ús de la mobilitat en bicicleta en els desplaçaments obligats (treball, estudis), però en canvi no resulta tant baix quant es tracta de desplaçaments per oci.

Les mesures proposades en el present estudi de mobilitat generada per facilitar la mobilitat en bicicleta es basen en:

- Definir la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes tenint en compte els criteris que fixa el Decret 344/2006. La xarxa proposada circula en bona mesura en convivència amb d'altres modes de desplaçament (amb algunes excepcions com el carril bici segregat paral·lel a la carretera N-II, el carril bici segregat al Rial de Mas Figuerola i el carril bici segregat pel passeig de la Misericòrdia fins a Santa Florentina), i permetrà la connexió amb els diferents sectors previstos al POUM.
- Garantir una dotació mínima d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública. Caldrà preveure una dotació de 5.055 places d'aparcament per a bicicletes.
- Disposar de punts d'aparcament per a bicicletes en punts clau del municipi: Passeig marítim, estació del ferrocarril, piscina municipal i centres educatius.
- Fer actuacions de promoció de l'ús de la bicicleta, especialment al sector turístic.
- Un conjunt de recomanacions que afectarien al disseny de la xarxa per a bicicletes.

L'estudi adjunta informació gràfica de totes les propostes.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi contempla la creació d'un nou punt de parada i la prolongació de la línia que connecta Canet de Mar amb l'Hospital de Calella. En relació a la instal·lació del nou punt de parada, l'EAMG no n'especifica el cost associat, mentre que en relació a l'increment del recorregut l'estudi fa el càlcul del dèficit del transport públic segons els criteris que fixa l'annex 4 del Decret 344/2006. No obstant això, l'estudi només proposa el desviament de 10 expedicions diàries, quan la línia compta amb freqüència de 10 expedicions per sentit de circulació. Per aquest motiu el desviament de la línia

afectaria a 20 expedicions diàries i en conseqüència el dèficit d'exploració del transport públic de superfície seria d'aproximadament el doble del que presenta l'estudi.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Canet de Mar*, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet informe **favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte abans de la redacció del planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Resulta necessari revisar el càlcul del cost econòmic vinculat a la proposta de modificació de la línia interurbana que connecta Canet de Mar amb l'Hospital de Calella. També resulta necessari informar a l'administració titular del servei d'autobusos de la proposta que defineix l'EAMG i adequar la solució al que prescriu en el seu informe.
- Caldrà incloure punts de recàrrega elèctrica com a mínim al 2,5% de les places per a vehicles, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014. Aquest condicionant caldrà traslladar-lo a les diferents figures de planejament derivat.
- Caldrà incloure dades d'ocupació actuals de les línies de transport públic que donaran servei a l'àmbit en les posteriors figures de planejament urbanístic derivat, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic

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

Barcelona, 12 de maig de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic