

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Director Urbanístic de les Vies Blaves de Barcelona

Municipis de les comarques de la conca del Llobregat

Promotor: Diputació de Barcelona

Redactor de l'informe: Intelligent Mobility

En compliment de l'article 18 de la llei de la mobilitat i de l'article 3 del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Director Urbanístic (PDU) de les Vies Blaves de Barcelona*.

1. Antecedents

El PDU de les Vies Blaves de Barcelona té com a antecedents el Projecte-Marc de recuperació mediambiental de l'espai fluvial del Llobregat en la comarca del Baix Llobregat (2003), la Ruta de les Colònies Tèxtils del Llobregat (2007) i l'estudi d'adequació dels camins turístics (2012).

L'àmbit del Pla Director de les Vies Blaves inclou el curs dels rius Anoia, Cardener i Llobregat. L'àmbit d'estudi inclou 186 km del riu Llobregat, 50 km del Cardener i 70 km de l'Anoia, si bé el darrer tram del riu Llobregat (Martorell-desembocadura) ja es troba desenvolupat.

L'objectiu general del PDU és crear el marc urbanístic i territorial adequat que permeti explotar les potencialitats del territori al llarg de la llera dels rius Llobregat, Anoia i Cardener, amb l'obertura del camí i l'adequació del parc fluvial del Llobregat, entre Castellar de n'Hug i Martorell, i dels rius Anoia i Cardener, tot potenciant la seva dinamització turística, compatibilitzant aquestes finalitats amb els interessos i les necessitats dels municipis i comarques afectades per aquesta nova infraestructura, i, alhora, establir les condicions que han d'emmarcar el seu desenvolupament amb la màxima integració i coherència amb els valors ambientals i paisatgístics del territori, amb la previsió i connexions necessàries per al desenvolupament de l'activitat turística.

A aquests efectes i d'acord amb la legislació urbanística vigent, el Pla director establirà les directrius per coordinar l'ordenació urbanística d'aquest territori d'abast supramunicipal, tot fixant les determinacions sobre el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de les persones i el transport públic; les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a la seva estructuració orgànica; la concreció i delimitació de les reserves de sòl per a grans infraestructures (com ara equipaments, xarxes de sanejament i abastament d'aigua i altres de semblants). I, en el seu cas, delimitarà i ordenarà sectors d'interès supramunicipal per a l'execució directa d'actuacions d'especial rellevància social o econòmica o de característiques singulars si així s'escau.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Director Urbanístic de les Vies Blaves de Barcelona* als continguts de la Llei de la mobilitat i al Decret 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

Els Plans Directors Urbanístics o PDU són una figura de planejament general, que estableix el model urbanístic, fixant uns objectius per al conjunt del territori ordenat, i determinant uns instruments de gestió, execució i seguiment. D'acord amb la Llei d'Urbanisme, correspon als PDU establir les directrius per coordinar l'ordenació urbanística d'un territori d'abast supramunicipal. Els PDU poden fixar determinacions per ser desenvolupades mitjançant plans especials urbanístics o a tenir en compte en la revisió del PGM i determinacions per ser executades directament. Tenint en compte aquest darrer aspecte, el present informe analitza l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada el PDU de les Vies Blaves com si fos una figura planejament urbanístic derivat (punt 3.1.c del Decret 344/2006).

El desenvolupament d'aquest PDU suposa la creació d'una via blava o recorregut que ressegueix els rius Cardener, Anoia i el Llobregat. L'accés a aquest via es vehicularà fonamentalment per mitjà de diverses portes d'entrada, les quals hauran de comptar amb una major facilitat d'accés en transport col·lectiu i en vehicle privat. Aquestes portes d'entrada comptaran amb diferents serveis i informació de la via verda i alhora poden establir com a punt d'origen o destí d'una etapa de la ruta.

Recomanació

L'anàlisi de l'estudi se centra entre Martorell i les capçaleres dels tres rius que formen part de l'estudi. Tot i això, hi ha un tram inicial entre el Delta del Llobregat i Martorell, en bona mesura implementat, el qual també podrien ésser necessàries millores en temes de mobilitat, que caldrà considerar si així fos necessari.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel PDU

L'Estudi considera que podrien ser d'aplicació les ràtios de zones verda i/o de franja costanera, donat el caràcter lineal d'aquesta infraestructura. Així mateix, considera que les portes d'entrada no es podrien considerar com a espais d'atracció sinó com a espais receptors d'aquesta mobilitat.

S'utilitza com a referència informació del consorci de Vies Verdes de Girona del 2018 que determinen que l'origen dels usuaris és el següent:

- Gent del territori proper: 58%
- Barcelona i àrea metropolitana: 17%

- Altres punts (Espanya i estranger): 25%

El present EAMG considera que en el cas de Vies Blaves el pes de visitants de l'àmbit metropolità pot ser superior per raons de proximitat.

A continuació es presenta la taula d'estimació de la demanda de mobilitat generada pel PDU, en la qual s'observa el valor resultant d'aplicar el Decret 344/2006 i el valor considerat en l'EAMG. L'estudi presenta dues opcions, una on es contempla l'àmbit com una zona verda i una altra com un espai verd i on s'aplica la ràtio de "franja costanera".

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Franja costanera (opció 1)	306.000 ml	15.300	61.200
Zona verda (opció 2)	918.000 m ²	45.900	45.900
TOTAL	306 km	61.200	

En relació als usuaris l'estudi descriu els tres motius bàsics d'ús:

- Turisme / oci / esport de no residents a l'àmbit immediat. Aquests es concentrarien fonamentalment en caps de setmana i festius.
- Oci / esport dels residents a les poblacions adjacents a l'àmbit
- Desplaçaments quotidians entre algunes de les poblacions

L'EAMG mostra la següent distribució mitjana de tipologies d'usuaris:

- Turístic- esportiu: 22%
- Oci-esportiu local: 75%
- Mobilitat quotidiana: 3%

Per al repartiment modal de la nova mobilitat s'ha utilitzat el repartiment del Pla de mobilitat 2013-2018 de Barcelona. La taula següent mostra el repartiment modal considerat a l'estudi:

Repartiment modal proposat per la nova mobilitat

Repartiment modal	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	33,40%	26,70%	39,90%
Viatges / dia feiner (opció 1)	20.441	16.340	24.419
Viatges / dia feiner (opció 2)	15.331	12.255	18.314

A més a més, a l'estudi es mostra un repartiment modal segons la tipologia d'usuari. La imatge següent mostra la proposta d'aquesta distribució:

Proposta de distribució modal segons tipologia d'usuaris

	Transport públic	vehicle privat	caminant/bici
ciclo turistes	70%	20%	10%
Oci/local	30%	50%	20%
Quotidiana	20%	0%	80%

Des de l'equip redactor del present estudi considera que la mobilitat quotidiana contemplada és força baixa, ja que en trams d'alta urbanització la connexió entre municipis pot incrementar aquesta modalitat, tot i això s'accepten les hipòtesis considerades.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi fa una descripció molt general de la xarxa en vehicle privat, indicant que les principals vies d'accés a les portes d'entrada seran l'autovia A-7, la C-15, la C-55 i la C-16 en seran les principals vies d'accés. S'indica que totes aquestes vies aporten una accessibilitat quasi immediata a les portes d'accés.

En relació a l'aparcament, totes les portes disposen de punts d'estacionament propers, tot i que majoritàriament es tracta d'aparcament no reglat.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi analitza l'oferta de transport públic propera a les portes d'accés.

En relació a la xarxa ferroviària inclou les línies R4: Sant Vicenç de Calders – Manresa, R5-R50: Barcelona a Manresa i R6-R60: Barcelona a Igualada. Es fa una descripció de la freqüència de pas i l'horari del servei en dia laborable i festiu i s'afegeix el termòmetre de cada línia.

En relació a l'autobús interurbà es fa una mínima descripció de les línies llançadora exprés Barcelona – Igualada. L'EAMG indica que s'han tingut en compte totes les interurbanes de bus amb origen a Barcelona i destí a les portes d'entrada de la Via Blava.

En tots els casos s'indica quina és la situació actual en relació al transport de bicicleta dins del vehicle i en mostra els horaris per eixos. També es descriuen els avenços en relació a la combinació bicicleta – bus.

Per altra banda, s'analitza l'accessibilitat de les diferents portes d'accés a l'àmbit, on es valora per cada una de les portes els itineraris de vianants, l'accés a l'estacionament i les zones d'estacionament. Respecte al transport públic es conclou que l'accessibilitat a les portes en modes ferroviaris és escassa, però la disponibilitat de bus interurbà està prou generalitzat.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi fa una descripció general de la xarxa de senders, indicant l'existència de 187 recorreguts homologats dins l'àmbit del projecte. Tot i això la majoria d'ells no comparteix el recorregut de la traça del riu.

Pel que fa a la xarxa ciclable es mostra la *Xarxa Ciclable Interurbana de la Regió Metropolitana de Barcelona (versió 2012)* i l'*estat de la xarxa ciclable publicat per l'ATM (desembre 2015)* entorn de l'àmbit de Martorell.

Per altra banda, s'analitza l'accessibilitat de les diferents portes d'accés a l'àmbit, on es valora per cada una de les portes els itineraris de vianants, l'accés a l'estacionament i les zones d'estacionament. Aquesta anàlisi es mostra annexada al PDU i a la memòria del PDU s'inclouen, com a exemple, l'anàlisi de dues portes.

Respecte a la mobilitat no motoritzada, es conclou que l'accessibilitat de proximitat és en general acceptable, i el fet de ser poblacions amb baixes intensitats de trànsit, permet considerar les vies de trànsit compartit.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi defineix unes portes d'accés que concentraran una part important de l'accés dels usuaris de les Vies Blaves de Barcelona. De la quarantena de portes considerades, s'estudia el desenvolupament d'aquelles més prioritàries determinades per la definició d'unes etapes establertes entre 20-30 km i una valoració qualitativa basada en les característiques i serveis de cada una (transport públic, accessibilitat, població, estacionament).

L'EAMG del PDU considera que l'oferta ferroviària actual podrà assumir la demanda potencial; en canvi l'oferta de l'autobús interurbà compta amb una capacitat de 60 persones al dia, i una capacitat molt inferior en el cas d'usuaris que portin bicicleta.

A l'estudi es conclou que d'entrada ja hi haurà un dèficit d'oferta de transport públic, principalment pels ciclistes de bus interurbà (a les etapes al nord de Monistrol).

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

En relació a l'aparcament per a turismes i motocicletes, l'EAMG conclou que al primer any d'implementació la demanda d'aparcament quedaria coberta amb l'oferta, però a partir de l'any 5, ja es produeix un dèficit d'aquesta demanda. L'estudi mostra gràficament el dèficit que es preveu per cada un dels trams l'any 1, al 5 i al 10.

El Decret 244/2006 determina una reserva d'aparcament de bicicletes per a zones verdes d'1 plaça/100 m² sòl i per a la franja costanera d'1 plaça/100 ml de platja.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament establert pel Decret 344/2006

Usos	Àrea	Total aparcaments bicicleta (Decret)
Franja costanera (opció 1)	306.000 ml	3.060
Zona verda (opció 2)	918.000 m ²	9.180
TOTAL	306 km	

Tot i així, l'estudi no determina el nombre de places a reservar per aparcament de bicicletes o vehicle privat. Encara que sigui de difícil aplicació les ràtios del Decret 344/2006, l'equip redactor del present estudi **caldrà implementar certa dotació d'aparcament per a bicicletes corresponent a totes les portes d'accés i prop dels diferents equipaments i punts d'interès de la Via Blava**. En tot cas s'accepta que aquest valors es concretin a posteriori.

Per altra banda, **resulta necessari que en totes les zones d'aparcament que es condicionin, es realitzin les dotacions per a vehicles de PMR i per a vehicles elèctrics que estableixi la normativa vigent**.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

Les propostes de millora consistiran en l'arranjament de la infraestructura dels estacionaments fins a les possibles ubicació de cada porta. A l'estudi es mostra una taula amb l'estimació del grau de transformació que cal realitzar a cadascuna de les portes.

S'identifica els estacionaments no reglats que hauran de ser condicionats, els itineraris que hauran de ser arranjats per tal de disposar de condicions adequades d'accessibilitat i seguretat viària per als vianants i ciclistes, i la infraestructura de senyalització d'orientació cap a les portes.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'EAMG considera que l'oferta ferroviària actual podrà assumir la demanda potencial, tenint en compte que la demanda serà bàsicament els caps de setmana o períodes de vacances.

Tot i això es preveu un dèficit de l'oferta del transport públic (autobús), sobretot des de Monistrol cap al nord. L'estudi considera que amb la capacitat de les empreses privades de transport col·lectiu i la seva evolució prevista, juntament amb una promoció activa d'aquestes empreses, el dèficit de transport públic podria ser cobert.

Per altra banda, es compta amb el model de Hub de Monistrol/Manresa com a punt d'arribada en transport ferroviari i transferència als col·lectius de bus-taxi i transfer. D'aquesta manera la demanda quedaria coberta.

Per altra banda, l'estudi considera que les propostes de millora consistiran en l'arranjament de la infraestructura de mobilitat de proximitat des de les estacions de ferrocarril o bus.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepten les propostes considerades, si bé emplaça al gestor de mobilitat a fer un seguiment del funcionament de la infraestructura i a determinar les millores que siguin necessàries per garantir una mobilitat sostenible a l'àmbit.

Xarxa de vianants /bicicletes

El PDU no menciona mesures correctores vers la xarxa de vianants i bicicletes.

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG fa una anàlisi dels resultats de l'EMQ 2006 mostrant la tipologia de la mobilitat dels residents de Barcelona. Tot i això no dóna un enfocament a la tipologia de desplaçaments en motiu de gènere.

L'Estudi inclou un apartat de consideracions de gènere en relació a la mobilitat. Cita la perspectiva de gènere al procés de disseny de la infraestructura ciclista, ja que l'ús de la bicicleta per part de les dones va estretament lligat a les condicions de seguretat per circular. Per altra banda, cita la importància d'aspectes claus per dissenyar la infraestructura com ara, aspectes relacionats amb la seguretat, la sensibilitat-promoció, la conciliació, i la mirada integradora. L'estudi aporta un conjunt de recomanacions de relació de criteris de gènere a adoptar. Mostra el criteri a seguir i el seu motiu.

Per altre banda, l'EAMG aporta dades de les Vies Verdes amb percentatges de gènere, mitjana d'edat i tipologies d'usuaris. A més a més mostra algunes de les queixes en termes de gènere que s'han recollit a les enquestes realitzades (punts de socors, il·luminació nocturna, control de velocitat, bicicleta elèctrica).

Finalment s'inclouen altres recomanacions de disseny per a incloure.

Des de l'equip redactor del present estudi considera suficient la informació aportada.

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 en municipis declarats pel Govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de diversos municipis del Baix Llobregat), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi aporta dades de les emissions de CO₂ en base a la tipologia del mode de transport (ferroviari, bus interurbà o vehicle privat motoritzat), pel primer any d'implementació de la Via Blava. Conclou que s'emeten 131 tones de CO₂ diaris que es tradueixen en 14.427 tones de CO₂ anuals.

En aquest apartat no es proposa cap mesura correctora específica per minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, més enllà de les proposades per cada un dels modes de transport.

Recomanació

Es recomana la revisió dels càlculs efectuats per determinar la contaminació atmosfèrica de CO₂, ja que es considera que són valors molt elevats.

Es recomana incorporar el càlcul de contaminació atmosfèrica total, amb l'aplicació de tot el PDU implementat.

D'altra banda, ja que part de l'àmbit del PDU està inclòs a la Zona de Protecció Atmosfèrica, es recomana incorporar el càlcul d'altres contaminants atmosfèrics com per exemple NO₂ i PM₁₀.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi proposa establir la figura del gestor de mobilitat, com a responsable del control de les obres d'arranjament, així com el posterior seguiment de l'ús quotidià.

Pel que fa a la creació de portes d'accés, l'estudi proposa l'obertura progressiva d'aquestes.

L'estudi calcula un cost global d'arranjament de 4,1 M d'euros. Diferenciant una primera inversió per a tractar les portes principals, s'estima un cost d'arranjament aproximat d'1,6M d'euros que correspondria a 13 de les 40 portes considerades en el projecte inicial. Les 27 portes que resten requereixen un cost de 3M d'euros addicionals (112.000 euros de mitjana per porta).

A l'EAMG es detallen els costos relacionats per cada una de les portes.

Portes	Preparació portes	Estacionam	Vianants	Bicicletai	Cost total
Castellar de n'hug	1.320 €	48.450 €			49.770 €
Castellar de n'hug-Parking	1.320 €		3.460 €	250 €	5.030 €
La Pobla de Lillet	1.320 €	48.450 €	17.300 €	1.250 €	68.320 €
Guardiola de Berguedà	1.320 €		13.840 €	1.000 €	16.160 €
Cercs	1.320 €	139.950 €		0 €	141.270 €
Cal Rosal (Olvan, Berg, Avià)	1.320 €	110.550 €	20.760 €	1.500 €	134.130 €
Gironella	1.320 €		13.840 €	1.000 €	16.160 €
Puig-Reig	1.320 €		10.380 €	750 €	12.450 €
L'Ametlla de Merola	1.320 €	37.050 €		0 €	38.370 €
Navas	1.320 €	40.200 €	1.730 €	125 €	43.375 €
Balsareny	1.320 €	33.900 €	41.760 €	1.500 €	78.480 €
Sallent	1.320 €	54.900 €	20.760 €	1.500 €	78.480 €
Navarres	1.320 €	91.650 €	97.440 €	3.500 €	193.910 €
Pont de Vilomara	1.320 €	34.950 €	62.640 €	2.250 €	101.160 €
Sant Vicenç de Castellet	1.320 €	39.150 €	201.640 €	6.000 €	248.110 €
Castellbell i el Vilar	1.320 €	34.950 €	134.424 €	1.100 €	171.794 €
Monistrol de Montserrat	1.320 €		66.060 €	2.000 €	69.380 €
Olesa Porta 1	1.320 €	85.350 €	222.320 €	5.500 €	314.490 €
Olesa Porta 2	1.320 €	217.650 €			218.970 €
Abreixa	1.320 €	154.650 €	27.680 €		183.650 €
Martorell (Pont del diable)	1.320 €	91.650 €	48.720 €	1.750 €	143.440 €
Cardona (pont del diable)	1.320 €	49.650 €	128.482 €	4.615 €	184.067 €
Coromina (Cardona)	1.320 €			0 €	1.320 €
Súria	1.320 €	33.900 €	0 €	0 €	35.220 €
Callús	1.320 €	139.650 €	24.220 €	1.750 €	166.940 €
Sant Joan de Vilatorrada	1.320 €	36.000 €	38.060 €	2.750 €	78.130 €
Manresa	1.320 €	18.150 €	68.056 €	1.500 €	89.026 €
Castellgalí	1.320 €	60.150 €	34.800 €	1.250 €	97.520 €
Jorba	1.320 €	67.500 €	6.920 €	500 €	76.240 €
Barri del REC	1.320 €	139.950 €	48.720 €	1.750 €	191.740 €
Igualada - Estació	1.320 €	85.350 €	44.980 €	3.250 €	134.900 €
Vilanova del camí	1.320 €				1.320 €
La pobla de claramunt	1.320 €		31.140 €		32.460 €
Capellades	1.320 €			0 €	1.320 €
Capellades estacio	1.320 €	91.650 €	59.856 €	2.150 €	154.976 €
Vallbona d'Anoia (P1, P2)	1.320 €	128.400 €	17.300 €		147.020 €
Sant Sadurní d'Anoia. Estacio	1.320 €	217.650 €	0 €		218.970 €
Sant Sadurní d'Anoia. CODORNIU	1.320 €		69.269 €		70.589 €
Sant Sadurní d'Anoia. 2	1.320 €				1.320 €
Gelida-Estació	1.320 €	133.650 €	31.140 €		166.110 €
Martorell	1.320 €			0 €	1.320 €
	54.120 €	2.465.100 €	1.607.697 €	50.490 €	4.177.407 €
					1.164.183 €
					3.013.224 €
					28%
					72%

Actuacions a realitzar			
Preparació portes	Estacionam	Vianants	Bicicletai
Porta: arranjament infraestructura mínima d'acollida			
Estacionament . Asfaltat i senyalització			
Camí: senyalització especial (50m)			
Camí: acondicionament			
Construcció segregat			
Puntura compartit			

Recomanació 9.

Es recomana que s'incorporin els costos relacionats amb la creació d'un gestor de mobilitat.

L'equip redactor del present estudi accepta la informació aportada, alhora que assenyala que la possible modificació de portes, la creació de noves, o les propostes

que s'implantin a l'àmbit sud del PDU, siguin assumides pel promotor seguint els criteris de mobilitat sostenible que s'han definit en aquest informe.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Director Urbanístic de les Vies Blaves de Barcelona compta amb bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal preveure certa dotació d'aparcament per a bicicletes així com les reserves corresponents d'aparcaments per a vehicles pel que fa a PMR i vehicle elèctric que siguin d'aplicació.
- La possible modificació de portes, la creació de noves, o les propostes associades a portes que s'implantin a l'àmbit sud del PDU; hauran d'ésser assumides pel promotor seguint els criteris de mobilitat sostenible que s'han definit en aquest informe
- Pel que fa al transport públic, s'accepten les propostes considerades, si bé s'emplaça al gestor de mobilitat a fer un seguiment del funcionament de la infraestructura i a determinar les millores que siguin necessàries per garantir una mobilitat sostenible a l'àmbit, que haurà d'ésser assumida pel promotor del Pla.

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 als promotors que una vegada disposin de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviïn una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic