

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Malgrat de Mar, Distribució d'usos del sector PP7 Escultor Clarà**

**Municipi de Malgrat de Mar**

**Comarca del Maresme**

**Promotor: Ajuntament de Malgrat de Mar**

**Redactor de l'EAMG: Serpa**

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 de la *Modificació Puntual del POUM de Malgrat de Mar Distribució d'usos del sector PP7 Escultor Clarà* a la comarca del Maresme.

## **1. Antecedents**

L'àmbit d'aquesta proposta de modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Malgrat de Mar, a la comarca del Maresme, és el sector PP7 Escultor Clarà, amb una superfície total de 85.998 m<sup>2</sup> i format per un conjunt de terrenys agrícoles i erms amb les úniques construccions com barraques auxiliars a l'activitat agrícola. El sector limita a l'est, al sud i a l'oest amb la zona urbana del nucli de Malgrat de Mar, i al nord amb la carretera N-II. El desenvolupament d'aquesta zona tindria per objectiu un nou accés més central al nucli urbà de Malgrat des de la N-II tot relligant la trama urbana existent i completant la dotació d'equipaments amb la construcció d'una escola.



La present modificació puntual del POUM de Malgrat de Mat té la voluntat de fer una nova distribució dels usos del sòl en el sector PP7-Escultor Clarà que permeti mantenir el caràcter residencial de la zona i incrementar els usos comercials en el municipi, que actualment té una dotació per habitant inferior a altres municipis de la comarca i molts residents es desplacen a altres municipis per fer les compres. La proposta de

modificació estableix els usos dominants com residencial i comercial, amb ús compatible hotelier quan l'ordenació actual establia com usos dominants el residencial i hotelier, amb ús compatible comercial.

Al mateix temps, la previsió d'usos residencials pretén compensar la reserva inferior al 20% per habitatge protegit en altres Polígons d'Actuació urbanística, fent-ne una reserva superior.

**Paràmetres establerts inicialment al POUM de Malgrat de Mar per el Sector PP7-Escultor Clarà**

Sistema d'actuació: reparcel·lació per compensació bàsica			
Sòl:	Urbanitzable		
Superfície:	85.998 m <sup>2</sup>	Ús dominant:	residencial
Edificabilitat:	0,47 m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> sl	Usos compatibles:	terciari i equipaments comunitaris
Densitat:	42 hab/Ha	Usos incompatibles:	industrial, rural, comunicacions, serveis tècnics
		Usos complementaris:	espais lliures
Sostre total:	40.419 m <sup>2</sup>		
Sostre residencial:	40.419 m <sup>2</sup>		
Nombre d'habitatges:	361		
Sostre hab protegit:	9.282 m <sup>2</sup>		
Cessió espais lliures:	17.000 m <sup>2</sup>	Cessió aprf resid:	10%
Cessió equipaments:	11.000 m <sup>2</sup>		

**Proposta de modificació del al POUM de Malgrat de Mar per el Sector PP7-Escultor Clarà**

Sòl:	Urbanitzable		
Superfície:	85.998 m <sup>2</sup>	Ús dominants:	Residencial Habitatge mínim 51% del sostre edificable total del sector Terciari màxim 40% del sostre edificable
Edificabilitat:	0,47 m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> sl	Usos compatibles:	Terciari Residencial Hotelier Equipaments comunitaris
Densitat:	42 hab/Ha	Usos incompatibles:	industrial, rural, comunicacions, serveis tècnics
		Usos complementaris:	espais lliures
Sostre total:	40.419 m <sup>2</sup>		
Sostre total habitatge:	40.419m <sup>2</sup> Mínim 20.614 m <sup>2</sup> st		
Nombre d'habitatges:	361 Màxim 1 hab./80 m <sup>2</sup> st d'habitatge que assigni el Pla parcial, amb un màxim de 361 habitatges.		
Sostre hab protegit:	9.282 m <sup>2</sup> Mínim 1.198,20 m <sup>2</sup> st més el 20% del sostre d'habitatge que determini el Pla parcial		
Cessió espais lliures:	17.000 m <sup>2</sup>	Cessió aprf	10%
Cessió equipaments:	11.000 m <sup>2</sup>		

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del POUM de Malgrat de Mar l'àmbit PP7 Escultor Clarà* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La proposta de planejament canvia l'ús dominant del sòl de residencial i hotel·ler amb ús comercial compatible, a residencial i comercials i compatible amb hotel·ler i terciari. Aquest sector inclou la construcció d'un equipament per a una escola i el d'un nou accés al nucli de Malgrat des de la N-II a través d'una rotonda de nova construcció. La modificació també estableix la superfície destinada a equipament escolar i les proporcions d'habitatge protegit mínimes per tal de mantenir una proporció global del municipi.

L'EAMG incorpora una **proposta d'ordenació** de l'àmbit i una concreció de les superfícies i usos, **no vinculant**, que forma part de la memòria urbanística de la modificació puntual i a través de la qual s'ha calculat la mobilitat generada i la necessitat d'aparcament.



Pla parcial PP7 "Escultor Clarà" - CARACTERÍSTIQUES PARCEL·LES								
clau	identificació	m2 sòl	índex	m2st hab.	m2st act.	m2st dot.	total m2st	núm hab.
A2a	C1	4.999,61	0,40		1.999,84			
A2b	C2	5.324,65	0,50		2.662,33			
	R5-C3					492,10		
A2c	C4	9.381,13	0,535		5.018,90			
A2a	C5	6.500,04	0,40		2.600,02			
A2b	C6	1.943,80	0,50		971,90			
A2b	C7	3.031,31	0,50		1.515,66			
	R6-C8					506,42		
R4a	R1	816,07	B+ 4,0	2.725,55				34
R4a	R2	1.128,81	B+ 4,0	3.813,55				38
R4a	R3	1.379,20	B+ 4,0	4.293,10				43
R4a-hp	R4	677,45	B+ 3,0	2.007,60				20
R4a	R5	869,80	B+ 6,0	3.631,15				36
R4b	R6	831,83	B+ 6,0	3.677,02	(*hoteler)			
R4a-hp	R7	520,42	B+ 3,0	1.677,84				17
R4a-hp	R8	1.292,11	B+ 2,0	2.826,03				35
D	Hab. dotacional	2.210,39	B+ 2,5			3.776,78		47
				<b>HAB i HOT</b>	<b>TERCIARI</b>	<b>TOTAL m2st</b>		
<b>TOTAL</b>				<b>24.651,84</b>	<b>15.767,16</b>	<b>40.419,00</b>		
				60,99%	39,01%			

Font: Memòria urbanística de la modificació puntual del sector PP7. Arquitectes redactors.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'àmbit de la modificació

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos que han estat objecte de la modificació puntual i hi aplica les ràtios del Decret 344/2006, de la següent manera:

- 3 viatges/persona en l'ús residencial.
- 10 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre en ús residencial hoteler
- 50 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre d'usos comercials i serveis
- 20 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre d'equipaments.
- 5 viatges/m<sup>2</sup> de sòl en les zones verdes.

Aplicant aquestes ràtios la mobilitat generada serà de **12.316 viatges/dia**.

**Taula resum de la mobilitat generada**  
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	6.683,86	20.974,82	270	1.890	-
			705 persones	2.114	<b>2.114</b>
Residencial Hoteler	831,83	3.677,02		368	<b>368</b>
Comercial	31.180,54	15.767,16		7.884	<b>7.884</b>
Equipaments	11.000	5.500,00		1.100	<b>1.100</b>
Zona verda	17.000			850	<b>850</b>
<b>TOTAL</b>	<b>66.696,23</b>	<b>45.919,00</b>	<b>270</b>	<b>12.316</b>	<b>12.316</b>

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi es basa en el repartiment modal actual del municipi de Malgrat, segons les dades de l'Idescat corresponents al 2001 i aplica el repartiment modal considerat pels nous usos previstos en la proposta de modificació puntual.

**Taula resum del repartiment modal**

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	30%	10%	60%
Viatges / dia de màxima demanda	3.695	1.232	7.390

Des de la redacció del present informe s'accepta aquesta hipòtesi de repartiment modal.



#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa per al vehicle privat existent a l'àmbit d'estudi, tant pel que fa a la xarxa interna i propera al sector, com pel que fa a la xarxa de connexió. També es descriu l'ordenació que proposa la Modificació Puntual del POUM de Malgrat de Mar en referència a la xarxa viària.

L'estudi no incorpora dades de l'IMD, ni del nivell de servei de la xarxa actual entorn del sector. **L'equip redactor del present informe considera que sense aquesta informació no es podrà valorar objectivament la incidència de la nova mobilitat generada, i per tant estableix la condició d'afegir aquesta informació.**

La vialitat prevista del nou sector connecta a la xarxa principal de l'entorn immediat principalment a través de dos actuacions:

- Nou enllaç a la carretera N-II, a través d'una rotonda de nova construcció que permetrà les entrades i sortides en direcció Girona i Barcelona, accedir al nucli urbà i actuar com a façana a les parcel·les que limitin amb el vial, que tindrà forma de rambla i connectarà amb la xarxa principal de l'avinguda de la Costa Brava a través del carrer Manuel de Falla.
- Construcció d'una nova rotonda a la intersecció del carrer Manuel de Falla i Av. Costa Brava, que relligarà l'àmbit amb la xarxa principal existent.



#### 5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic de Malgrat de Mar tot citant les parades més properes a l'àmbit d'estudi i adjuntant un mapa de cobertura. Es descriuen els itineraris, horaris i freqüències dels autobusos interurbans i del servei urbà.

L'estudi no incorpora informació sobre el nivell d'ocupació ni del nombre d'usuaris del servei urbà d'autobús.

## **Recomanació 1.**

Es recomana aportar informació sobre la capacitat i nivells d'ocupació actuals del transport públic de l'entorn. Tenint en compte l'oferta existent i la demanda prevista.

En relació al transport públic, el nou sector queda molt proper a les parades de línies interurbanes que circulen per l'avinguda Costa Brava, a uns 150 m del límit de l'àmbit, i s'explica la previsió dins el POUM de Malgrat de construir una nova estació d'autobusos propera a la cruïlla de l'av. Costa Brava i l'Avinguda dels Països Catalans, que també en quedaria molt a prop tot i quedar fora de l'àmbit de modificació.

## **6. Mobilitat a peu**

L'estudi descriu les xarxes de mobilitat del municipi indicant que aquest tipus de desplaçament és molt freqüent al centre històric i al voltant dels pols d'atracció, i es descriu la xarxa que envolta l'àmbit d'estudi i les actuacions previstes en el POUM a l'espera que s'acabi de redactar l'estudi de mobilitat que actualment s'està tramitant.

El principal itinerari per a vianants serà el nou vial en forma de Rambla que connectarà amb l'avinguda Costa Brava a través del carrer Manuel de Falla. Tanmateix, el sector compta també amb itineraris per a vianants que recorreran pels carrers projectats, als quals es podrà accedir des de totes les parcel·les, cap als carrers de la trama urbana existents que envolta la zona. S'incorporen les directrius que s'hauran de seguir per a la projecció d'aquests vials, però no es fan propostes concretes a l'espera que es redacti el pla parcial corresponent.

L'equip redactor del present informe considera suficient la informació, i accepta la concreció de les característiques d'aquest itinerari per a vianants (amplades de vorera, situació dels passos de vianants i pendents) en el moment de la redacció del Pla Parcial corresponent.

## **7. Mobilitat amb bicicleta**

L'EAMG descriu la xarxa ciclista actual i projectada del municipi, així com la normativa en els carrers estrets on la bicicleta ha de conviure amb el vianant o amb els vehicles segons el tipus de carrer. Actualment hi ha, prop de l'àmbit, un carril bici que discorre per l'avinguda Cosa Brava i que es preveu allargar-lo aprofitant obres que s'hi estan fent. També s'indica la normativa de circulació de bicis en carrers estrets segons el trànsit de vehicles i vianants que hi hagi.

Semblant a la xarxa de vianants, l'EAMG fa una proposta d'itineraris per bicicletes que discorre pel vial nou en forma de rambla i pel carrer Manuel de Falla fins a connectar amb l'itinerari existent a l'avinguda Costa Brava. Tanmateix, l'EAMG no en detalla les característiques d'aquest a l'espera que es concretin en el Pla parcial corresponent. Es troba a faltar directrius més específiques sobre aquest itinerari de bicis tenint en compte el trànsit previst en aquests vials, sobretot tenint en compte que aquest vial formarà part de la xarxa bàsica viària i també de l'itinerari principal per a vianants.

## **Recomanació 2.**

Establir les directrius que regiran l'itinerari previst per ciclistes, i que serveixin per concretar la tipologia i característiques de l'itinerari (caldrà concretar-ho al pla parcial).

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza l'impacte de la nova mobilitat sobre les xarxes de mobilitat existent i indica que, tenint en compte l'increment de mobilitat previst (12.316 desplaçaments dels quals 7.390 seran en vehicle privat segons l'esquema de distribució modal actual del municipi) i les xarxes actuals i les previstes en el POUM de Malgrat de Mar. Es considera que la incidència d'aquest sector sobre el conjunt de xarxes és assumible, especialment per la construcció del nou vial que connecta el centre del nucli amb la N-II i creuarà el sector estudiat.

L'equip redactor del present informe valora com a insuficient l'anàlisi de la incidència de la mobilitat sobre la xarxa viària, especialment pel que fa al nou accés projectat a la N-II. Existeix la possibilitat que aquest accés sigui utilitzat no només pels veïns del nou àmbit, sinó com a via de sortida i entrada de tot el nucli, modificant els patrons de mobilitat actuals. Per aquest motiu **considera necessari incorporar una anàlisi del funcionament de la futura rotonda tenint en compte el trànsit previst que generarà el sector i la mobilitat actual que hi ha a la N-II.**

En relació a la construcció de la rotonda a la carretera N-II, el present informe **emplaça a les determinacions que el titular de la infraestructura estableixi sobre aquesta actuació.**

En la mobilitat a peu i en bicicleta, l'estudi considera que els vials de nova urbanització connectaran el sector amb els itineraris principals existents i, al ser carrers de nova urbanització, compliran totes les directrius d'accessibilitat referents a amplades i pendents, les característiques dels quals seran concretades en el Pla Parcial corresponent. Es preveu que la modificació puntual d'aquest POUM generarà uns 3.695 viatges a peu i en bici.

Quant al transport públic, l'estudi considera que l'oferta actual del servei urbà i interurbà, així com la connexió del sector amb els itineraris existents, especialment per la proximitat a l'avinguda de la Costa Brava seran suficients per al nou sector. També es fa referència a la nova estació d'autobusos projectada a fora del sector però molt propera a aquest.

### Recomanació 3.

Per poder valorar la incidència de la nova mobilitat en transport públic generada pel sector, **es recomana creuar l'actual oferta i demanda de transport públic amb la prevista pel sector, i assegurar-ne una correcta absorció.**

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 344/2006 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 o propers a estacions de ferrocarril i d'autobús interurbà.

En aquest cas, l'estudi incorpora directrius sobre les dimensions i tipologia d'aquestes segons cost i nivells de seguretat.

L'EAMG aplica la ràtio prevista al Decret 344/2006, tenint en compte que les superfícies aprovades en el Pla parcial, de moment inexistent. Així, es calcula que es necessitaran unes 802 places d'aparcament i bicicletes.

L'equip redactor del present informe recorda que cal aplicar la ràtio més restrictiva, i en el cas dels habitatges el càlcul resulta de 540 places/habitatge, segons 2 places/habitatges. Tanmateix, aquest càlcul s'haurà de concretar i confirmar en el pla parcial que desenvolupi el sector.

#### Recomanació 4.

Es recorda la necessitat d'aplicar la ràtio més restrictiva per al càlcul d'aparcament de bicicletes en tots els usos. No obstant, s'accepta el càlcul realitzat en el present estudi, ja que aquest es concretarà en el pla parcial PP7.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta (D344)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
Residencial	6.683,86	20.974,82	540	419	270	135
Comercial	31.180,54	15.767,16	158	158		
Equipaments	11.000	5.500,00	55	55		
Zona verda	17.000		170	170		
<b>TOTAL</b>	<b>66.696,23</b>	<b>45.919,00</b>	<b>923</b>	<b>802</b>	<b>270</b>	<b>135</b>

En relació a la dotació d'aparcament per a vehicles fora de la calçada, l'EAMG preveu aparcament per a turismes i motocicletes només a l'interior dels edificis aplicant les ràtios del decret 344/2006 per a l'ús residencial. En canvi, no es fa cap proposta o directrius per a la reserva de places d'aparcament fora de la calçada per a l'ús comercial, ja que el decret no ho obliga.

L'estudi aplica el màxim dels dos paràmetres previstos per tots dos casos en el Decret 344/2006, d'1 plaça per habitatge i 0,5 places/habitatge per motocicletes, resultant en 270 places per a vehicles i 135 per a motocicletes.

Per altra banda, l'estudi no proposa cap instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics ni localització de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda. En aquest sentit, **cal complir amb el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció o com a mínim deixar la seva preinstal·lació.** Aquest requeriment afectaria les places d'aparcament previstes al sector i a la dotació en habitatge.

#### 10. Distribució urbana de mercaderies

L'estudi confirma que la tramitació del futur Pla parcial PP7 "Escultor Clarà", concretarà les superfícies per activitats econòmiques (terciari) a l'àmbit, i segons tipologia d'empreses que s'implantin al sector, i si s'escau es podran definir els espais



que siguin necessaris per càrrega i descàrrega de mercaderies. Per la definició d'aquests espais vinculats principalment a l'ús comercial, el pla parcial haurà d'acomplir amb la normativa vigent que regula les característiques d'aquestes zones d'estacionament.

L'equip redactor del present informe accepta la concreció de les places reservades per a CiD per part del pla parcial del sector.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'EAMG assenyala la cobertura actual del transport públic és suficient i no preveu mesures complementàries.

#### **Recomanació 5.**

Es recomana estudiar les possibilitats de modificar itineraris de transport públic, tenint en compte el transport urbà, interurbà i el trenet turístic, aprofitant el nou accés al nucli des de la N-II i l'impuls de les activitats comercials que es vol donar a la zona. S'haurien d'estimar els costos de la mesura.

#### **Recomanació 6.**

Es recomana estudiar la incorporació d'una parada de bus escolar a prop de l'escola que es pretén construir. S'haurien d'estimar els costos d'aquesta instal·lació.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG preveu l'obertura de nous vials a la zona, amb les característiques necessàries per assegurar l'accessibilitat, la connexió de tots aquests amb la xarxa viària principal i distribuïdora actual, així com la construcció de dues rotondes per assegurar la fluïdesa de la circulació.

#### **Recomanació 7.**

Es recomana que l'ordenació dels sentits de circulació permeti la màxima flexibilitat als vehicles entrant i sortint del sector. Seria convenient que els itineraris en vehicle privat que surtin del sector i es dirigeixin al nucli de Malgrat no hagin d'utilitzar la nova rotonda de la N-II, facilitant els canvis de sentit a la mateixa rambla.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi assenyala que les projeccions de vials i els passos de vianants han de tenir en compte els pendents i amplades mínimes segons els àmbits legals, i proposa un itinerari principal pel nou vial en forma de rambla que connectarà amb els itineraris existents de l'avinguda Costa Brava. També s'especifica que es connectarà amb els vials que envolten l'àmbit de manera que es pugui accedir a tots els punts a peu.

## Xarxa per a la bicicleta

L'estudi fa una proposta d'itinerari ciclista que assegura la connexió de l'àmbit amb la resta de la xarxa ciclista existent a Malgrat de Mar a través del vial en forma de rambla que connectarà amb l'avinguda Costa Brava, on ja hi ha un carril bici.

Tanmateix, degut que aquesta xarxa transcorre pels mateixos vials on s'hi ha dissenyat les xarxes viàries i de vianants, es recomana que incorpori les directrius a què es fa esment a l'apartat 7 del present informe.

### Recomanació 8.

Els itineraris per a bicicletes proposats i que es concretin al pla parcial corresponent hauran de seguir els criteris i directrius que estableix el decret 344/2006.

## 12. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere per la diagnosi, però aquesta informació no es té en compte per a les propostes de correcció.

## 13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

L'equip redactor del present informe recorda que, segons l'article 19 del Decret 344/2016, l'EAMG "ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació". En aquest sentit **cal incloure la proposta de finançament de la xarxa ciclista proposada en el sector.**

## 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat de la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació urbanística de Malgrat de Mar, sector PP7 Escultor Clarà*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions i unes recomanacions** 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 incorporar dades d'IMD i del nivell de servei de la xarxa actual de l'entorn per valorar objectivament la incidència de la nova mobilitat generada.
- Cal incorporar una anàlisi del funcionament de la futura rotonda tenint en compte el trànsit previst que generarà el sector i la mobilitat actual que hi ha a la N-II.
- Cal disposar de l'informe favorable del titular de la via permetent aquesta actuació (rotonda).

- Cal complir amb el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció o com a mínim deixar la seva preinstal·lació.
- Cal incloure la proposta de finançament de la xarxa ciclista proposada en el sector.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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

Barcelona, 9 de març de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic