

Al·legacions presentades per diverses entitats de la plataforma *Per una plana viva!* a l'estudi informatiu "Condicionament de camins. Incorporació a la xarxa local de carreteres. Camí de Folgueroles a Tavèrnoles (OS-105) B-7513. TTMM de Folgueroles i Tavèrnoles" de la Diputació de Barcelona:

Promoció de la mobilitat sostenible

El context actual d'emergència climàtica ens hauria d'obligar que totes les actuacions que es realitzin es facin en clau de generar un canvi cap a una manera d'habitar el planeta de forma més ecològica, cosa que passa indefectiblement per la preservació dels espais agraris i naturals de la Plana de Vic i per la transició cap a un model de mobilitat sostenible. En efecte, un dels principals causants de l'actual crisi ecològica - tant des del punt de vista ambiental com de disponibilitat de recursos naturals- és el model de mobilitat basat en l'ús del vehicle privat motoritzat. Per tant, caldria desincentivar el seu ús i promoure les alternatives de la mobilitat sostenible, per a la mobilitat quotidiana, més enllà del lleure: les de la mobilitat activa -a peu, en bicicleta, etc.- i el transport públic col·lectiu. Es tracta de compromisos que la Diputació de Barcelona té recollits a l'Agenda 2030 i als Objectius de Desenvolupament Sostenible, i que per tant hauria de complir i actuar coherentment.

La conversió del camí rural actual entre Folgueroles i Tavèrnoles en carretera convencional que planteja l'Estudi Informatiu va en el sentit oposat a la transició cap a una mobilitat més sostenible, ja que significa una millora de la xarxa viària a disposició del vehicle privat -més enllà del que és estrictament una millora de seguretat-, mentre que implica fer menys atractiva la mobilitat activa, a peu i en bicicleta, entre Folgueroles i Tavèrnoles. Així mateix, l'Estudi Informatiu en cap moment fa esment a la millora del transport col·lectiu com a solució per a la mobilitat entre Tavèrnoles i Folgueroles, sinó que tracta únicament les dades d'intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles que recorren l'actual camí amb l'objectiu de plantejar-ne un augment de la seva capacitat.

L'Estudi Informatiu apel·la a una "demanda veïnal de poder dotar de major seguretat a aquesta via" sense plantejar-se que la implantació de serveis de transport col·lectiu, amb la corresponent reducció de trànsit que hauria d'implicar i la conducció professional dels vehicles que el serviren, ja significaria una millora de seguretat del camí (i una reducció de la IMD, amb la qual estaria encara menys justificada la conversió a carretera convencional). Per contra, l'Estudi Informatiu no fa cap referència a la inexistent oferta de transport públic que connecti els municipis de Tavèrnoles i Folgueroles, ni a la minsa i poc pràctica oferta de transport públic entre Tavèrnoles i Vic, amb tan sols 2 expedicions setmanals per sentit a la demanda (línia 485, operada per Sagalés).

Tampoc es fa cap plantejament al respecte d'un hipotètic transport escolar col·lectiu, malgrat que un dels arguments principals que fonamenten la demanda de mobilitat de Tavèrnoles cap a Folgueroles sigui la de transportar estudiants cap a centres educatius de Folgueroles i Sant Julià de Vilatorrada, principalment.

El desplegament del transport públic a les zones rurals on la població viu dispersa pel territori és un repte a afrontar, que no té solucions fàcils de dissenyar, però aquesta hauria de ser la tasca de les diverses administracions que es preocupin per la mobilitat al territori, més enllà de quina sigui la competent en l'establiment de serveis de transport públic. La Diputació de Barcelona i els Ajuntaments de Tavèrnoles i Folgueroles no haurien de renunciar a la implementació d'una oferta útil i competitiva de transport públic, tot i el repte que suposa la dispersió de la demanda, i molt menys deixar de banda la qüestió i ni tan sols fer-hi referència a l'Estudi Informatiu pel simple fet que la competència en transport públic col·lectiu sigui de la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.

En comarques veïnes, com la Garrotxa i el Ripollès, podem trobar exemples de transport públic a la demanda, sota la marca Clic.cat, que s'estan implementant de forma molt més atractiva que l'oferta de bus a demanda existent entre Tavèrnoles i Vic; amb una major oferta d'horaris en els quals sol·licitar el servei i de punts de parada, de tal manera que la ruta s'adapta a les necessitats de la població i s'apropa més als diversos punts dispersos pel territori en els que està repartida la demanda. En aquests casos de transport públic a la demanda, operats per TEISA amb els vehicles adequats (en cap cas, autobusos sobredimensionats), podem trobar línies que transcorren per camins rurals de característiques similars al que existeix actualment entre Folgueroles i Tavèrnoles, com poden ser els que utilitzen per accedir a Puigpardines (la Vall d'en Bas) o a Abella (Vilallonga de Ter).

Implicacions en la mobilitat de la conversió del camí a carretera

L'Estudi Informatiu planteja la conversió del camí rural actual al que es pot anomenar carretera convencional, a partir de l'augment de l'amplada de la calçada fins als 6 metres, definint-hi un carril per sentit, la qual cosa comporta l'eixamplament del conjunt de la plataforma.

En l'actualitat, el camí té una amplada irregular (al voltant de 4,5 metres d'amplada) que, així com implica una certa problemàtica en els creuaments de vehicles motoritzats pel fet d'haver de sortir de la calçada, també porta als conductors d'aquests vehicles a

conduir més prudentment, fet que fa certament atractiu el camí per ser recorregut a peu o en bicicleta (tot i el fet que, igualment, i segons les dades reflectides al propi Estudi Informatiu, només un 18% respectin la limitació a 40 km/h). En altres paraules, pel camí rural actual hi ha un cert trànsit a peu i en bicicleta, fruit d'aquestes condicions, que no es troba a les carreteres convencionals a causa del perill que es percep a partir de la dedicació exclusiva de l'espai a vehicles motoritzats (i a l'increment del volum de trànsit i de la velocitat, a què es fa referència més endavant). De fet, a la memòria de l'Estudi Informatiu s'exposa que a l'àmbit d'estudi hi ha presència de diverses rutes de senderisme i BTT, però no es proposa cap actuació específica al respecte i s'obvia l'efecte negatiu que la conversió a carretera convencional hi tindrà. Així mateix, si bé a l'Estudi Informatiu s'ha comptat amb dades de trànsit de vehicles motoritzats (de la campanya d'aforament de setembre de 2022), no s'ha tingut en compte, en absolut, l'ús que es fa del camí per part de persones a peu o en bicicleta, de forma quantitativa.

L'Estudi Informatiu i el seu annex de trànsit no realitzen cap estimació de la demanda induïda pel fet de convertir el camí rural actual a carretera convencional, sinó que tan sols es limiten a aplicar un creixement anual d'un 1,44% amb l'única finalitat de determinar una categoria de trànsit per a la selecció d'una secció de ferm. La pròpia prognosi ja preveu que el trànsit de vehicles motoritzats augmentarà, fet que contribuirà a fer menys atractiva la carretera a peu i en bicicleta. A més, però, caldria tenir en compte la demanda induïda pel fet de generar una nova carretera que uneix la zona de Folgueroles, Sant Julià de Vilatorrada i Vilanova de Sau, per una banda; amb Tavèrnoles, les Masies de Roda i Roda de Ter, per l'altra. Al respecte, l'annex de trànsit de l'Estudi Informatiu es limita a exposar les dades de trànsit d'algunes carreteres de l'entorn viari, sense estudiar quina demanda pot induir la nova carretera.

Precisament, aquest augment de trànsit motoritzat a causa de la demanda induïda -la qual l'Estudi Informatiu hauria de desmentir, en tractar-se d'un fenomen generalitzat en qualsevol millora viària- aplicarà una pressió sobre la xarxa viària interna del nucli urbà de Folgueroles. En primer lloc, pel fet que la carretera desembocarà a l'estret pas entre el camp de futbol i el cementiri (pk 0+000-0+100), que a la pràctica configurarà un coll d'ampolla a l'entrada del poble, en el qual caldrà prendre mesures específiques per garantir la seguretat, tenint en compte que hi desembocarà una carretera convencional. Un cop passat el coll d'ampolla, la resta de carrers de l'entorn (centre històric i entorn escolar) es veuran sotmesos a una major pressió de trànsit rodat. Addicionalment, en cas que es procedís a l'obertura d'un vial pel costat nord del camp de futbol, entre la nova carretera i la ronda de la Damunt (del qual cal assenyalar el pronunciat pendent que tindria), per tal de pacificar el vial existent pel sud-est del camp de futbol (per les

Alzines Sureres), cal assenyalar que aleshores el trànsit pel coll d'ampolla entre el cementiri i el camp de futbol encara incrementaria més, en convertir-se en un dels principals accessos a la zona de la Damunt des del centre de Folgueroles. Amb tot, del fet que una nova carretera convencional desemboqui a l'interior del nucli urbà de Folgueroles en preveiem una possible futura necessitat d'ampliar encara més la xarxa viària amb nous vials per l'exterior del nucli urbà existent.

Per altra banda, com ja s'ha apuntat anteriorment, la conversió del camí actual a carretera convencional comportarà un increment de velocitat dels vehicles motoritzats, no tan sols per les millores en termes de seguretat sinó per la sobreactuació que significa l'augment de l'amplada i la definició de carrils en tot el camí. Les dades actuals ja assenyalen la tendència a l'excés de velocitat per part dels usuaris actuals del camí en vehicle motoritzat, de la mateixa manera que a la carretera BV-5213, al tram limitat a 50 km/h al pas per Tavèrnoles, s'hi registra una velocitat mitjana de 78 km/h i puntes properes als 120 km/h. A la mateixa BV-5213, a la recta on es troba la intersecció amb el camí de Tavèrnoles a Folgueroles, hi tenen lloc grans excessos de velocitat, fins al punt d'ésser un lloc habitual on anar a córrer-hi per provar cotxes.

L'increment de velocitat que, amb tota probabilitat, tindrà lloc al camí un cop s'hagi convertit en carretera convencional en els termes que l'Estudi Informatiu planteja serà, de nou, un factor -el principal- que dissuadirà el seu ús a peu i en bicicleta. Alhora, el probable increment de velocitat agreujarà el perill ja mencionat al coll d'ampolla de l'entrada de Folgueroles. Les diverses dades disponibles esmentades sobre velocitats demostren com ni la senyalització de limitació de velocitat o de precaució amb usuaris de la bicicleta, ni la instal·lació d'esquenes d'ase o sobreelevacions de la calçada, són mecanismes efectius per a la reducció substancial de la velocitat dels vehicles motoritzats per tal que respectin les limitacions establertes.

Per últim, cal esmentar que el Pla Director de vies ciclistes interurbanes a la Plana de Vic (Octubre 2021, Consell Comarcal d'Osona), a la fitxa de l'actuació núm. 19 entre Folgueroles i Tavèrnoles exposa: "Al primer tram, pel camí rural de Folgueroles a Tavèrnoles, es proposa la implantació de camí compartit amb vehicles fins arribar a la carretera BV-5231". Per tant, en convertir el camí actual en carretera s'està contravenint la proposta del Pla, ja que la carretera convencional hauria de deixar-se de considerar camí compartit entre vehicles motoritzats i bicicletes.

Afectació a l'entorn agrícola i natural i al caràcter cultural del camí

L'ampliació de la calçada de l'actual camí en la seva conversió a carretera convencional, amb el corresponent eixamplament de la plataforma, implica una afectació a l'entorn natural i agrícola del camí entre Folgueroles i Tavèrnoles.

Per una banda, l'eixamplament de la plataforma comporta una pèrdua d'espai agrari, que contribueix a tenir un territori cada cop més fragmentat i amb menys espai disponible per a l'activitat agrícola que caracteritza la Plana de Vic. Així mateix, l'actuació plantejada per l'Estudi Informatiu preveu la tala de nombrosos arbres, fins a 43 -quantitat estreta dels amidaments de l'Estudi Informatiu, ja que la memòria no hi fa referència ni la documentació compta amb cap plànol on s'identifiquin concretament els arbres a talar. La tala d'aquests arbres malmet el paisatge agroforestal de l'entorn del camí, pròxim a l'Espai Natural Guillerries-Savassona, així com perjudica els serveis ecosistèmics que la vegetació duu a terme a l'entorn del camí.

Concretament, a l'entorn del camí entre Folgueroles i Tavèrnoles hi ha presència de 3 territoris de cria d'òliba (*Tyto alba*), espècie protegida (Decret 172/2022¹, Decret legislatiu 2/2008², Reial Decret 139/2011³) i vulnerable. Una de les principals causes de mortalitat de l'espècie són els atropellaments, i el risc es veuria incrementat pel major trànsit i velocitat dels cotxes que utilitzarien la carretera. La tala d'arbres de la vora del camí també n'incrementaria el risc, ja que els arbres fan de pantalla al costat del camí i obliguen les òlibes a sobrevolar el camí a una alçada segura quan el creuen.

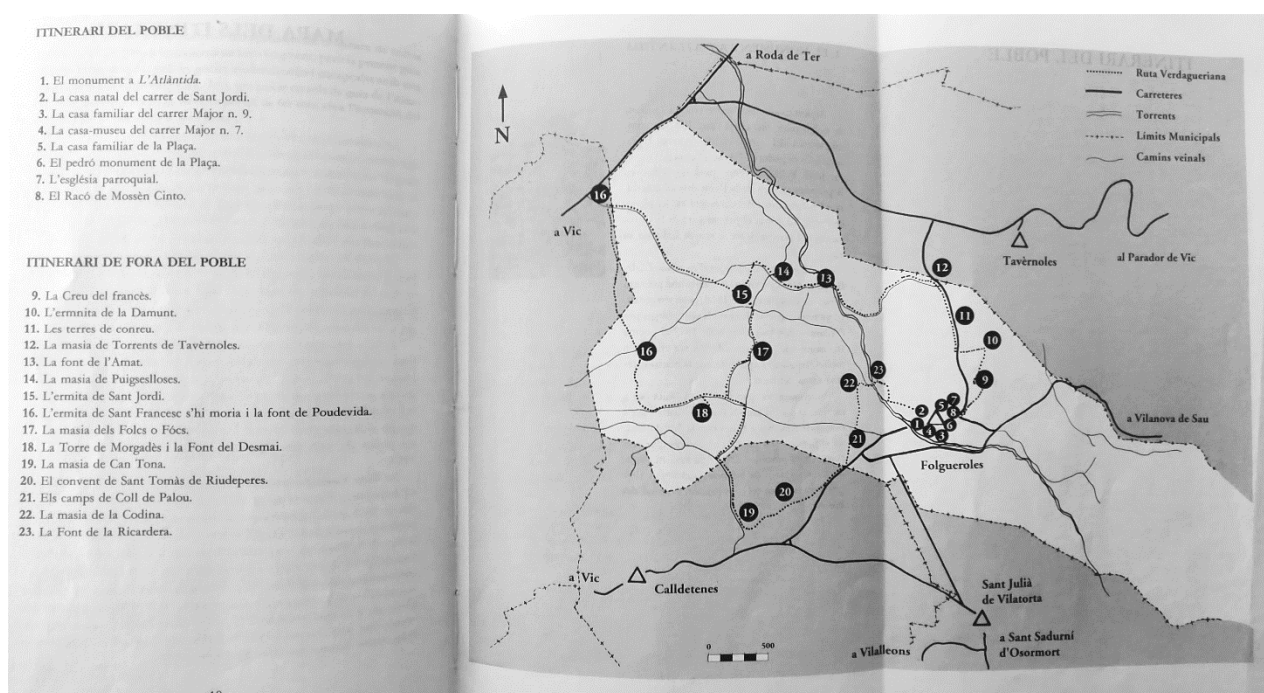
Paradoxalment, malgrat els aspectes mencionats, la memòria de l'Estudi Informatiu no hi fa cap esment i no conté un annex d'integració ambiental que els estudiï i proposi mesures preventives i correctores (a diferència d'altres expedients de condicionament de camins i conversió a carretera que la Diputació de Barcelona també té aprovats inicialment i actualment en període d'informació pública, que sí que en tenen).

¹ DECRET 172/2022, de 20 de setembre, del Catàleg de fauna salvatge autòctona amenaçada i de mesures de protecció i de conservació de la fauna salvatge autòctona protegida.

² DECRET LEGISLATIU 2/2008, de 15 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de protecció dels animals.

³ Reial decret 139/2011, de 4 de febrer, per al desenvolupament de la Llista d'espècies silvestres en règim de protecció especial i del Catàleg espanyol d'espècies amenaçades.

Per altra banda, un tram del camí de Folgueroles a Tavèrnoles forma part de la Ruta Verdageriana de Folgueroles⁴, tal com es mostra en el plànol de la imatge 1, entre el trencant de la Damunt i la masia de Torrents, amb el punt singular dedicat als camps de conreu a l'indret pel qual passa el camí. La publicació, a cura de Ricard Torrents, a la seva presentació exposa que “els canvis produïts en la vida rural i en particular el trànsit rodat que es fica a tots els racons no han pogut esborrar encara els camins, els paisatges i la imatge de la Plana dels temps de Verdager”, “esperem que aquest itinerari verdagerià esdevingui un camí de fàcil accés”, i que “la divulgació de la ruta implica vetllar per la conservació dels indrets verdagerians”. De fet, a l'altura del pk 0+800 hi ha un dels monòlits característics de la Ruta Verdageriana (imatge 2). La conversió del camí en carretera dificulta recórrer la ruta, en deixar de ser un itinerari factible i segur a peu, al mateix temps que aprofundeix en els canvis dels quals la publicació assenyala que, precisament, caldria vetllar per conservar els indrets verdagerians.



Imatge 1. Plànol de la Ruta Verdageriana de Folgueroles

⁴ TORRENTS, Ricard. *Ruta Verdageriana de Folgueroles*. Folgueroles: Amics de Verdager, 1992. (Estudis verdagerians. La Damunt; 2).



Imatge 2. Monòlit de la Ruta Verdaguariana de Folgueroles al costat del camí de Folgueroles a Tavèrnoles (a l'alçada del pk 0+800)

Per tot això, **DEMANA:**

1. **Que l'actuació en el camí de Folgueroles a Tavèrnoles es limiti a dur a terme millores puntuals per dotar el camí de millors condicions de seguretat**, especialment en la visibilitat i els creuaments, tals com l'ampliació del radi de curvatura dels revolts més tancats (especialment, a l'entorn dels pk 0+400 i 0+500) i la realització de sobreamples localitzats per facilitar el creuament de vehicles sense que aquests hagin de sortir del camí pavimentat. Des del nostre punt de vista, aquestes són les mesures essencials que permetrien fer que el camí fos significativament més segur respecte les condicions en què es troba actualment i, alhora, conservés el caràcter de camí rural en el qual hi puguin circular també persones a peu i en bicicleta.

2. **En cas de no estimar-se el primer punt, demanem que l'actuació al camí de Folgueroles a Tavèrnoles sigui la conversió a carretera 2-1**, com a forma d'elevat la convivència actual entre vehicles motoritzats, bicicletes i vianants a una nova carretera, de la qual es destaca el següent:

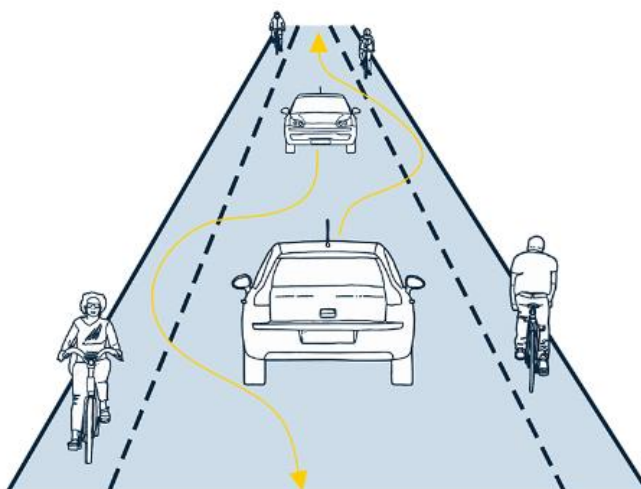
- a. Una carretera 2-1 es caracteritza pel fet que la senyalització horitzontal longitudinal delimita un carril bici per sentit, per on poden circular amb seguretat els usuaris de la bicicleta i, gràcies a la pacificació del trànsit que s'aconsegueix, també vianants. Per aquesta darrera qüestió, d'ara endavant s'anomenaran carrils per a la mobilitat activa.

L'espai central entre carrils per a la mobilitat activa és el dedicat als vehicles motoritzats, els quals poden envair part dels carrils per a la mobilitat activa adjacents en cas de necessitar-ho, ja sigui perquè el vehicle és més ample que el propi espai central, perquè calgui creuar-se amb un altre vehicle motoritzat o per creuar-se o avançar vianants o usuaris de la bicicleta. Sempre, però, cal respectar l'espai dels dos carrils per a la mobilitat activa quan aquests estan ocupats, ja que vianants i usuaris de la bicicleta hi tenen prioritat per sobre dels vehicles motoritzats.

La conversió a carretera 2-1 aportaria seguretat als vehicles motoritzats, en resoldre els punts conflictius actuals, i alhora segueix oferint una manera d'utilitzar el camí, a peu o en bicicleta, assimilable al camí rural actual en convivència amb els vehicles motoritzats. El fet de no comptar amb un carril exclusiu per sentit promouria que els vehicles motoritzats es conduïssin amb prudència, en comptes d'afavorir excessos de velocitat, sense que això signifiqui cap problema en els creuaments entre dos vehicles motoritzats, que només es veurien pertorbats en cas de coincidir amb un vianant o usuari de la bicicleta, a qui caldria respectar la prioritat. Així mateix, aquestes condicions minimitzarien la demanda induïda per la nova carretera.

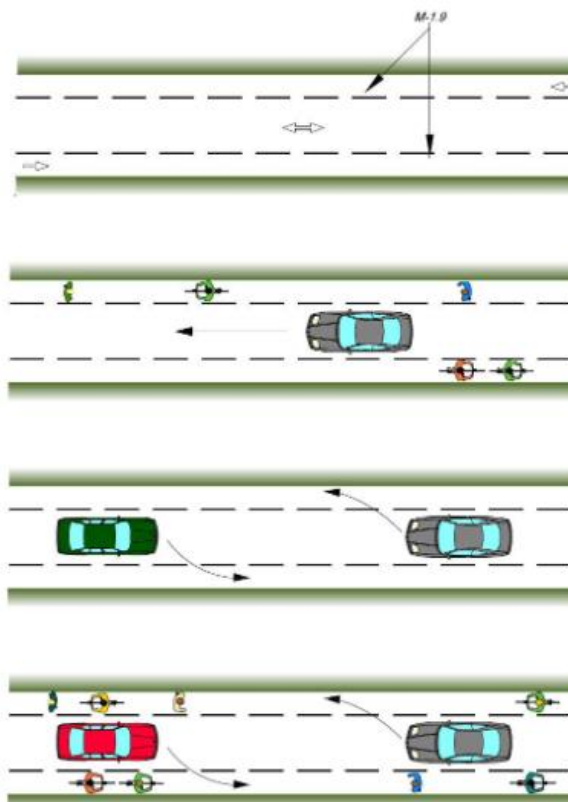
Malgrat tractar-se d'un tipus d'infraestructura relativament nou a la xarxa viària catalana, les carreteres 2-1 ja consten a la *Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista* elaborada el 2023 pel Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (actual Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible), amb el codi VP-1. A la fitxa corresponent s'hi indica que és una solució adequada per a vies amb IMD de 1.000 vehicles/dia, se'n destaquen els avantatges similars que té amb

una via ciclista situada en un lateral, el fet de permetre la mobilitat ciclista en vies d'amplada reduïda i el seu baix cost d'aplicació.



Imatge 3. Esquema de circulació en una carretera 2-1 (font: *Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista*. MITMA, 2023)

El 2020, el mateix MITMA va publicar un esborrany de la nova norma 8.2-IC, que preveu les carreteres 2-1:



Imatge 4. Esquema de circulació en una carretera 2-1 (font: Esborrany de la nova norma 8.1-IC. MITMA, 2020)

- b. Recentment, la Diputació de Barcelona i el Consell Comarcal de l'Alt Penedès han implementat una solució de carretera 2-1 al camí de les Carrerades de Guardiola de Font-rubí fins a Les Cabanyes, que es podria considerar un camí similar al que transcorre entre Folgueroles i Tavèrnoles, amb una amplada d'entre 4,0 i 4,5 metres. **Demanem, per tant, la conversió a carretera 2-1 sense ampliar la calçada fins a 6 metres**, sinó que només s'augmenti l'amplada el que sigui estrictament necessari en aquells punts on la seguretat dels creuaments ho requereixi. D'aquesta manera, l'afectació a l'entorn també es minimitzaria.

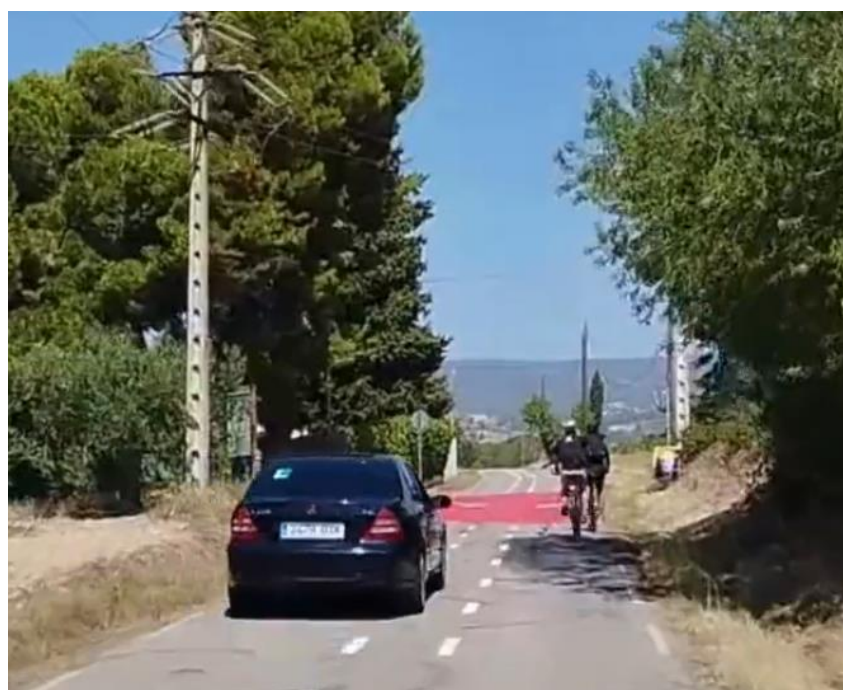
En el cas esmentat de l'Alt Penedès, es va optar per model neerlandès de carretera 2-1, pel qual es prioritza la dotació de tot l'espai necessari als carrils per a la mobilitat activa.



Imatge 5. Senyal informatiu del funcionament de la carretera 2-1 de les Carrerades de Guardiola de Font-rubí fins a Les Cabanyes (font: VAIC)



Imatge 6. Creuament entre usuaris de la bicicleta i un cotxe en sentit contrari a la carretera 2-1 de les Carrerades de Guardiola de Font-rubí fins a Les Cabanyes (font: VAIC)



Imatge 7. Avançament d'un cotxe a un grup d'usuaris de la bicicleta a la carretera 2-1 de les Carrerades de Guardiola de Font-rubí fins a Les Cabanyes (font: VAIC)

A banda del camí de les Carrerades de Guardiola de Font-rubí fins a Les Cabanyes, actualment al Penedès també s'està projectant una altra carretera amb el mateix format 2-1 i amb una longitud superior⁵.

⁵ Projecte Penedès Ciclable (Consell Comarcal de l'Alt Penedès):
<https://www.ccapenedes.cat/serveistecnics/mobilitat/projecte-penedes-ciclable>

- c. La conversió a carretera 2-1, en permetre la mobilitat segura a peu en la mesura que és una solució basada en una calçada compartida com el camí actual, permetria que tant els senders de Petit Recorregut (PR) com la Ruta Verdaguariana que transcorren pel camí puguin seguir fent-ho.
 - d. La conversió a carretera 2-1 ofereix, simultàniament a la millora de la calçada per a vehicles motoritzats, un vial que també és segur per ser utilitzat a peu i en bicicleta. D'aquesta manera, el proveïment d'una alternativa específica a part per a la mobilitat a peu i en bicicleta com podria ser un vial segregat no depèn de cap "segona fase", de la qual no es compta amb cap garantia de voluntat política ni de disponibilitat pressupostària per a la seva execució. A més, un vial segregat per a vianants i bicicletes al costat de la carretera plantejada per l'Estudi Informatiu encara agreujaria més l'afectació a l'entorn i acabaria d'abocar la carretera a més excessos de velocitat i inducció de demanda.
 - e. La solució de conversió a carretera 2-1 és coherent amb la proposta del Pla Director de vies ciclistes interurbanes a la Plana de Vic, fonamentada en el fet de ser un camí compartit.
 - f. La implantació d'una carretera 2-1 al camí entre Folgueroles i Tavèrnoles, que seria pionera a la comarca d'Osona, podria ser, per si mateixa i en continuïtat amb la resta de xarxa ciclable de l'entorn (de Folgueroles a Vic pel Camí Ral, cap a Sant Julià de Vilatorrada, cap a Sant Pere de Casserres, etc.), una via amb potencial cicloturístic amb la qual fer més atractiva l'oferta de lleure a Folgueroles i Tavèrnoles, amb la qual gaudir de l'entorn agrícola i natural.
3. Que la memòria de l'Estudi Informatiu **incorpori un annex d'integració ambiental**, que estudiï l'impacte ambiental de l'actuació, i particularment els aspectes mencionats en aquestes al·legacions, i proposi mesures preventives i correctores al respecte. Concretament, entre totes les altres mesures d'integració ambiental que siguin necessàries, demanem:
- a. La minimització de l'afectació sobre els arbres de l'entorn del camí i que se'n plantin en ambdues bandes (d'espècies autòctones presents a la zona), per fer l'efecte pantalla.

- b. L'enderroc del ferm del camí existent en aquelles àrees on no s'aprofiti per a la futura calçada i la restauració ambiental d'aquests espais.
- 4. Que la documentació gràfica de l'Estudi Informatiu contingui **un plànol específic on s'hi identifiquin els arbres que serien objecte de tala i tots els enderrocs a dur a terme.**
- 5. Que la documentació de l'Estudi Informatiu **contingui dades de l'ús a peu i en bicicleta del camí actual entre Folgueroles i Tavèrnoles** i les tingui en compte.
- 6. Que l'Estudi Informatiu prevegi **una rotonda a la intersecció entre el camí de Folgueroles a Tavèrnoles i la carretera BV-5213, amb l'objectiu de pacificar el trànsit de la carretera BV-5213**, més enllà de la seguretat de la intersecció. L'estalvi econòmic fruit de realitzar una actuació menys costosa al llarg del camí (com les que es proposen en aquestes al·legacions, en comparació amb la plantejada a l'Estudi Informatiu), pot compensar el cost de realització de la rotonda.
- 7. Que independentment de la solució que s'adopti per al camí/carretera, i malgrat es tracti de mesures amb un impacte limitat en comparació amb les sol·licitades més amunt, s'instal·li:
 - a. Senyalització vertical específica que demani precaució i recordi la necessitat de respectar 1,5 m de separació entre vehicles motoritzats i bicicletes.
 - b. Senyalització vertical informativa dels territoris de cria d'òliba per on el traçat transcorre i demani precaució davant de possibles atropellaments.
- 8. Que la senyalització vertical a instal·lar referent al "Parador de Turisme de Vic-Sau" (full 09 del plànol 11B) contingui el seu nom complet ("Vic-Sau"), o el que resulti del compliment de la *Proposición no de Ley por la que se insta al Gobierno a modificar el nombre del 'Parador de Turisme Vic-Sau' por el de 'Parador de las Masies de Roda-Vic-Sau' o alternativamente por el de 'Parador de Turisme Vic-Sau-Masies de Roda' (161/003989)* aprovada al Congrés dels Diputats.