



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació del Sector ABB-NEDERLAND

Municipi de Viladecans
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Grup Satorsa. S.L.U
Redactor de l'informe: Doymo

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 d'Ordenació del Sector ABB-NEDERLAND del municipi de Viladecans.

1.- Antecedents

L'Ajuntament de Viladecans promou la redacció del Pla d'Ordenació del Sector ABB-NEDERLAND aprovat inicialment en data 23 de novembre de 2006, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada. L'Ajuntament de Viladecans havia enviat fins a l'actualitat documentació parcial que no havia permès fer l'informe preceptiu.

2.- Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació del Pla d'Ordenació del Sector ABB-NEDERLAND al decret que regula l'estudi 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.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de què les figures de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats continguin aquest document.

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

- La creació de 50.016 m² de sostre terciari i industrial.

L'estudi que es presenta consta de 3 documents el rebut el 16 de gener de 2007, un segon escrit de 23 de maig de 2007 i la informació gràfica de l'estudi que es va rebre



el 31 de juliol de 2007. Val a dir que hagués convingut fer un text refós dels tres documents per a una major claredat de la proposta.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, la mobilitat generada del sector és de 5.309 viatges / dia, xifra superior a la de l'estudi presentat que els estima en **3.809 desplaçaments** en dia feiner.

Concepte	Ràtios de generació de viatges	Superfície	Viatges generats/dia
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre	28.080	4.212
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre	21.936	1.097
Total viatges generats			5.309

Tot i això, la majoria de conclusions de l'estudi són correctes i no es modifiquen per la diferència calculada.

Pel que fa als càlculs considerant l'ocupació dels vehicles es consideren adequats.

4- Xarxa de Vianants

La xarxa es considera completa tot i que detecta que en les voreres properes al pla d'ordenació hi ha mancances de conservació, no diu res sobre si l'itinerari és accessible.

L'estudi no concreta què cal fer per fer accessibles els itineraris ni pressuposta el cost de les mesures que indica cal executar per millorar la mobilitat a peu.

5.- Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual:

Actualment, a prop de la zona ABB-Nederland circulen:

- 2 línies d'autobús de transport urbà, VB1 i VB2 amb intervals de pas de 30 minuts i primera sortida cap a les 6 hores del matí.
- 3 línies interurbanes d'autobús L-80 (Gavà – BCN), L 87 (Viladecans – BCN), i L 88 Sant Climent – Viladecans)



- També properes hi ha les línies L 81, 82, 85,86 i l'N14 que circulen per la C-245.
- Més avall C-245, es troba la línia de rodalies C-2 de RENFE que connecta el Baix Llobregat amb Barcelona i l'Aeroport a on arriben les línies urbanes i alguna de les interurbanes.

L'estudi conclou que no cal fer cap acció de millora dels serveis de transport públic.

Pel que fa a l'accés a les parades recomana potenciar la parada de la carretera de la Vila instal·lant una marquesina i informació de la xarxa.

També recomana fer un projecte de senyalització per a vianants des de l'estació de RENFE fins al centre urbà.

Es troba a faltar l'anàlisi de l'amplitud horària del servei públic, doncs, en el cas que es detectés que el sector pot tenir empreses que iniciïn el torn de treball a les 6h, semblaria convenient que, almenys els autobusos urbans iniciessin el servei 20' abans.

De nou, l'informe no imputa cap càrrega al promotor de les propostes que realitza.

6.- Xarxa de bicicletes

L'estudi proposa la xarxa que connectaria el sector amb la xarxa prevista al municipi, no obstant no queda clar que hi càpiga en el vial doncs no s'ha dibuixat la secció tipus.

Pel que fa als aparcaments de bicicleta es considera correcta la proposta de l'estudi. Tot i això ha de quedar clar en el disseny que podran ser ampliables si fos necessari.

L'estudi hauria pogut analitzar si l'estació de ferrocarril té aparcament de bicicletes protegit i fer-ne alguna consideració al respecte.

7.- Xarxa viària

L'estudi fa una anàlisi de la xarxa viària que es considera adequada.

Es consideren correctes les propostes fetes a l'estudi

8.- Càrrega i descàrrega

L'estudi explica que la càrrega i descàrrega està prevista a l'interior de l'illa sense afectar al viari, la qual cosa es considera correcte.



9.- Finançament dels costos generats per la mobilitat generada

Dèficit generat per la implantació del transport públic

L'estudi hauria de valorar si cal modificar o no l'horari del primer servei del bus urbà i si fos el cas assumir el dèficit d'acord amb el que prescriu el Decret.

Altres costos d'implantació del sector

Cal concretar els espais propers no accessibles de l'entorn del sector i fer l'adaptació que garanteixi així com la part del carril bicicleta que es consideri ha de finançar el sector respecte a les seves connexions amb RENFE i el centre urbà.

El mateix cal dir respecte a la proposta de millora de la parada de la carretera de la vila.

10.- Emissions de contaminants

El municipi de Viladecans es troba dins de les zones declarades de protecció de l'ambient atmosfèric per la qualitat de l'aire pel departament de Medi Ambient i Habitatge. Tot i que l'estudi no incorpora l'avaluació de les emissions, en el cas que en el moment de la implantació del sector s'hagin resol correctament els itineraris per a fomentar la marxa a peu i l'ús de la bicicleta es fa una valoració positiva de les mesures que podrien suposar reduir al mínim l'impacte del pla sobre el medi ambient.

11.- Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació del Sector ABB-NEDERLAND conté els elements necessaris per a assolir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la llei de Mobilitat, en aquest sector de Viladecans, tot i que cal incorporar alguns elements pel que s'emet **informe favorable amb prescripcions**.

Per a fer l'informe sense reserves cal:

- Clarificar quins aspectes dels itineraris de vianants no són accessibles i fer la proposta del seu arranament.
- Concretar quina tipologia de carril bicicleta es proposa i garantir el seu encaix en la secció del vial Carretera de la vila.
- Analitzar si cal o no ampliar l'horari del bus urbà a primera hora del matí.
- Clarificar quina és l'aportació al finançament de les mesures que proposa, tant per a la xarxa de vianants i bicicletes propera al sector, la parada del bus i l'afectació al servei del mateix si fos el cas.



- Atès que hi ha diversos documents es recomana que es faci un text refós i que s'envii una còpia a l'ATM per al seu arxiu en l'expedient.

Cal que s'envii una còpia de l'estudi i d'aquest informe a l'EMT, titular dels serveis de transport públic.

Barcelona, 1 d'octubre de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic