

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM en l'àmbit del polígon industrial Centre (T.M. Viladecans)

Municipi de Viladecans
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Ajuntament de Viladecans
Redactor de l'EAMG: Intra S.L.

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 per la Modificació puntual del PGM en l'àmbit del polígon industrial Centre (T.M. Viladecans).

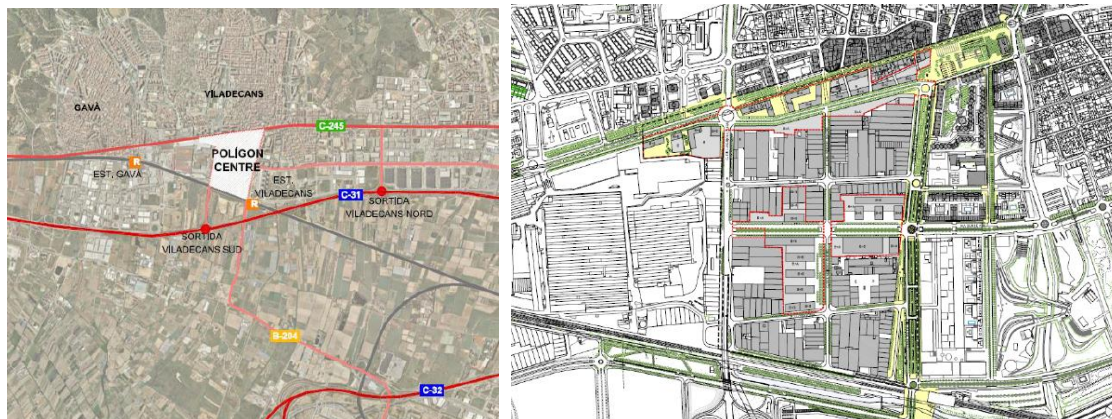
1. Antecedents

El sector de la modificació puntual del planejament té una superfície de 427.166 m² i una superfície actual construïda de 285.000m², amb un predomini d'usos industrials en diverses modalitats i presència important d'activitats comercials i de serveis, així com activitats de baixa densitat.

Tot i que el polígon presenta un continu urbà amb la zona urbana residencial de Viladecans i està ben connectada amb la resta de l'àrea metropolitana, les condicions de la xarxa viària actual del sector i la manca d'activitat actual de certes parcel·les fan reduir els estàndards de qualitat del polígons i condicionen la integració del polígon amb la resta del municipi.

La present modificació té per objecte modificar l'estructura viària del Polígon Centre per integrar-lo a la xarxa viària municipal i millorar la continuïtat de la xarxa viària existent, així com millorar tres sectors en que actualment no hi ha cap activitat i que contribueixen a la degradació del sector i a la manca de continuïtat urbana.

L'àmbit de la modificació ha estat objecte de diversos estudis en els últims anys. A l'octubre del 2015, l'Ajuntament va aprovar inicialment un primer document de modificació puntual, que va rebre moltes al·legacions per part del món empresarial, i es va acabar constituint, al juny del 2016, una Comissió de Seguiment del Polígon Industrial Centre. La posada en comú d'informació, reflexions i l'anàlisi de propostes fetes en aquesta comissió va donar com a resultat uns criteris d'urbanització sobre els que s'ha basat la present modificació puntual, la qual ha passat per un procés de participació ciutadana el febrer del 2017.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual en l'àmbit del polígon industrial Centre (T.M. Viladecans) 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.

L'àmbit de la modificació puntual té una superfície de 427.166 m² de sòl i preveu mantenir l'ús industrial com a compatible en tot el polígon i com a predominant en la major part, però s'introdueixen diverses variants que flexibilitzen la seva regulació i s'introdueixen nous usos en els fronts perimetrals.

Es preveuen tres PMU:

- PMU1 i PMU2, al front de la prolongació de Segle XXI, es preveuen nous usos d'oficines i un hotel i usos comercials.
- PMU3 al front de l'av. Generalitat (C-245), amb la introducció d'usos predominants d'habitatge, així com oficines i comerç.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada per la modificació puntual serà de **39.011 desplaçaments els divendres (màxim dels dies feiners) i de 24.235 desplaçaments en dissabte.**

Les ràtios utilitzades són les fixades del Decret 344/2006, tot i que, al 15% de la superfície comercial se li aplica les ràtios que marca l'Informe d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials, al considerar-se que seran activitats de superfícies especialitzades (per a cada 100 m² de superfície de venda, 92 visitants i 4 treballadors els divendres i 138 visitant i 5 treballadors els dissabtes). Pel 85% de les superfícies comercials s'utilitza la ràtio del Decret.

Per altra banda, per a l'ús hotelier s'ha utilitzat una ràtio de 8,9 desplaçaments/100 m² de sostre, considerant un 100% d'ocupació de l'hotel i que es generaran 4 desplaçaments/habitació, el sostre de les quals s'estima de 45 m² per habitació.

A la mobilitat generada els dissabtes, no s'hi sumen els desplaçaments generats per els usos d'oficines i industrials al considerar-se que no hi haurà activitat.

La taula següent mostra la mobilitat generada els **divendres** i els **dissabtes** segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres dues columnes):

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats Divendres (EAMG)	Total viatges generats Dissabte (EAMG)
Residencial		55.252	5.525	5.525	5.525
Comercial		21.218	12.085	10.609	10.609
Comercial especialitzat		2.952		2.834	4.221
Oficines		89.335	13.400	13.400	0

Industrial		55.257	2.763	2.763	0
Eq. hoteler		6.402	3.703	570	570
Altres equipaments		12.114		2.423	2.423
Zona verda	17.744		887	887	887
TOTAL	-	242.530	38.364	39.011	24.235

Des de la redacció del present Informe s'accepten els valors adoptats en l'estudi per als diferents usos. No obstant això, **es recorda que serà necessari la revisió de l'estudi de mobilitat generada si se supera sensiblement l'aprofitament de sostre comercial indicat en l'EAMG (que es fixa en 24.170 m²).**

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi indica que aquest es fa atenent a l'oferta de transports prevista a curt termini, però que una vegada s'implementin les actuacions en transport públic previstes en el PDI i en el PTMB (2010-2026), es preveu que l'ús del transport públic augmenti en detriment del mode privat motoritzat.

A continuació es mostra la proposta de repartiment modal considerant les dades de l'EMQ2006 del municipi, ajustant-la a les activitats que s'instal·laran a la zona. En el cas dels dissabtes, es té en compte que les oficines i indústries estaran tancades, però l'afluència dels clients a les activitats comercials augmentarà respecte els dies feiners.

Taula resum del repartiment modal (divendres i dissabte)

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal divendres	43%	13%	43%
Viatges / dia divendres	16.775	5.071	16.775
% quota modal dissabte	50%	6%	44%
Viatges / dia dissabte	12.118	1.454	10.664

L'estudi especifica el nombre de viatges segons el mode utilitzat diferenciant els desplaçaments interns o externs:

Taula resum del repartiment modal segons la procedència (divendres)

Distribució modal	Habitatges, act. econòmiques, equipaments, zones verdes				TOTAL
	Interns		Externs		
		%		%	
A peu	15.955	61,2%	199	1,5%	16.154
Bici	457	1,8%	159	1,2%	615
Bus urbà	1.921	7,4%	0	0,0%	1.921
Bus interurbà	0	0,0%	1.148	8,9%	1.148
Tren	0	0,0%	2.227	17,2%	2.227
Cobxe	5.784	22,2%	8.314	64,2%	14.098
Moto	1.684	6,5%	748	5,8%	2.431
Taxi	265	1,0%	151	1,2%	416
TOTAL per ús	26.066	100	12.945	100	39.011

Taula resum del repartiment modal segons la procedència (dissabte)

Distribució modal	Habitatges, act. econòmiques, equipaments, zones verdes				TOTAL
	Interns		Externs		
		%		%	
A peu	11.847	62,5%	51	1,0%	11.898
Bici	305	1,6%	64	1,2%	369
Bus urbà	1.126	5,9%	0	0,0%	1.126
Bus interurbà	0	0,0%	441	8,4%	441
Tren	0	0,0%	651	12,3%	651
Cobie	4.327	22,8%	3.718	70,4%	8.045
Moto	1.167	6,2%	283	5,4%	1.450
Taxi	185	1,0%	70	1,3%	255
TOTAL per ús	18.956	100	5.280	100	24.235

Es valora positivament que l'Estudi incorpori una estimació de la distribució horària dels desplaçaments per a cada un dels usos avaluats i diferenciant entrades i sortides.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de mobilitat generada.

L'equip redactor del present informe es recorda que tant els **Plans de Millora Urbana que concretaran la present modificació puntual com alguna activitat que esdevingui implantació singular a efectes del Decret 344/2006, hauran d'anar acompanyats dels corresponents EAMG.**

4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi caracteritza la xarxa bàsica d'itineraris principals actuals per a vehicles propera a l'àmbit de la modificació puntual, diferenciant la xarxa bàsica de connexió externa, on a més de la seva caracterització també n'indica els itineraris d'entrada i sortida del sector, i la xarxa viària de connexió interna.

L'Estudi detalla els canvis que la modificació puntual realitzarà a cada un dels vials previstos.

També aporta dades d'IMD d'aforaments automàtics de l'any 2015 dels vials supramunicipals, provinents de la Generalitat de Catalunya i de la Diputació de Barcelona, així com dades d'IMD d'aforaments manuals i automàtics dels principals carrers del polígon realitzats al novembre del 2016 en horari de matí i tarda.

A partir d'aquestes dades avalua el nivell de servei, obtenint que en el conjunt de carrers interns del polígon, el nivell de servei en hora punta matí és molt fluid, sense conflictes, l'accés des del casc urbà des de l'av. de la Generalitat presenta un nivell de servei entre fluid i dens, però la via de penetració d'accés des de la C-32 per c. Agricultura, arriba a assolir nivell de servei D (molt dens).

S'adjunta cartografia d'ubicació del sector respecte la xarxa viària actual, intensitats de trànsit i nivells de servei i d'itineraris d'entrada i sortida del sector. També s'aporten imatges dels vials descrits.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana aportar dades de la IMD i nivells de servei de l'hora punta tarda, doncs part de la mobilitat tindrà incidència directa sobre la xarxa viària de carreteres, i l'estudi indica que en hora punta presenta retencions importants.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica que l'oferta de transport públic propera a l'àmbit de la Modificació del PGM està formada per 14 parades d'autobús (de les quals 2 són urbanes i 2 nocturnes), i de les línies R2 i R2 sud de ferrocarrils. Per a cada línia es presenten els horaris, els intervals de pas i el nombre d'expedicions.

L'Estudi indica que la major part del polígon gaudeix d'accessibilitat a la xarxa de busos interurbans amb parades al llarg de l'av. Generalitat i de la ctra. de la Vila, i amb parades de les línies urbanes a l'av. de Lluís Moré / l'av. de Josep Tarradellas i a la ctra. de la Vila.

S'aporten dades de caracterització de la flota de transport públic. En el cas del ferrocarril s'aporten dades de places ofertades i ocupació per hora punta i hora vall de matí i tarda per les dues línies, i en el cas dels autobusos s'indica l'oferta de places segons model de vehicle i es caracteritza l'ocupació de les línies al seu pas per a 4 parades dins de l'àmbit d'influència del polígon, obtenint una ocupació màxima del 56%.

Es detalla les places ofertades i l'ocupació de les línies de bus urbanes en hora punta de matí i de tarda a la parada propera a l'estació de ferrocarril "av. de Ferrocarril". També s'adjunta cartografia amb la xarxa actual de transport públic i imatges d'algunes de les parades.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG indica que els vials adjacents a l'àmbit d'estudi estan correctament urbanitzats i gaudeixen de bones condicions pels desplaçaments a peu, amb passos de vianants rebaixats de forma accessible per a tots els usuaris, i es disposa de diverses vies pacificades. L'av. Generalitat tampoc suposa cap barrera pels vianants, doncs es disposa de pas de vianants semaforitzat amb polsador.

En el cas de les voreres de dins del polígon del Centre, la majoria tenen un amplada de 3 m, però sovint estan ocupades per vehicles estacionats de manera il·legal. També hi ha vials amb voreres amb amplades no accessibles. En el cas dels passos de vianants, la majoria d'aquests tenen guals ben rebaixats, però la senyalització horitzontal i vertical és deficient o no hi és. Es destaca el carrer del Sucre i la cruïlla d'aquest amb el carrer de la Forja, com a punts menys accessibles.

Pel què fa a la mobilitat en bicicleta, es descriu la xarxa ciclable del municipi, formada per carrils bici i vials regulats com a "Zona 30", i es cita l'existència tant d'aparcaments per a aquests vehicles repartits pel municipi com d'aparcament segurs "Bicibox".

S'adjunta cartografia de la xarxa ciclable actual i projectada, així com els vials pacificats de la ciutat, fent zoom als més propers al sector del polígon centre. També s'adjunten fotografies de la xarxa per a vianants i ciclable del sector.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana establir un major nivell de detall en l'EAMG de l'accessibilitat interna del sector, sobretot la dels recorreguts cap a les parades de transport públic i dels punts de connexió amb la xarxa externa a aquest per a la mobilitat a peu i en bicicleta.

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu un màxim de 16.775 desplaçaments de turismes, motos i taxis. Aplicant una ràtio d'ocupació segons el tipus de vehicle i l'ús, s'obté un total de 8.830 turismes, 2.041 motos i 205 taxis, el que resulta un total de 11.076 vehicles/dia (sumatori d'entrades i sortides). Es fa el càlcul de la mobilitat generada en vehicle segons la distribució horària general del sector, determinant un màxim de 442 vehicles/hora punta d'entrada i 865 vehicles/hora punta de sortida al corresponents a la tarda (18 a 19 h.). En l'hora punta matí, el nombre total de vehicles és menor, tot i que es registra el màxim de vehicles d'entrada, amb una entrada de 908 vehicles/hora i 134 vehicles/hora de sortida (8 a 9 h.)

L'Estudi indica que considerant els itineraris d'entrada i sortida, l'estudi de les IMD i dels nivells de servei, tenint en compte les modificacions viàries de la nova ordenació del sector, la nova mobilitat generada pel sector en hora punta de matí podrà ser absorbida per la xarxa viària actual, mantenint un nivell de servei C en el conjunt dels vials del sector, i el vial de penetració des de la C-32 pel c. Agricultura manté el nivell D i un tram el nivell de servei E però lluny de col·lapse.

A l'Estudi no es detalla l'afectació de la mobilitat generada en hora punta de tarda, que és l'hora de màxima IMD de vehicles.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari presentar els resultats de la mobilitat generada en hora punta de tarda, que és l'hora de màxima IMD de vehicles i quan aquests accedeixen a la xarxa viària de fora del sector.**

Per altra banda, present informe **s'emplaça a les determinacions que titular de la infraestructura en relació a l'impacte de la nova mobilitat sobre aquesta xarxa.**

En referència al **transport públic**, l'Estudi preveu 5.296 nous viatges en transport públic, dels quals 3.072 seran en autobús (1.935 en bus urbà i 1.137 en bus interurbà), i 2.227 desplaçaments en tren, els quals es preveu que efectuïn transbord amb autobús (VB1, VB2 i L88), cotxe o moto a l'estació de Renfe de Viladecans.

Tenint en compte l'oferta i la demanda actuals en hora punta de tarda, i considerant el repartiment territorial (75% amb connexions costat Barcelona i el 25% amb connexions costat Castelldefels), l'Estudi considera que l'oferta actual de ferrocarril podrà absorbir la demanda de la mobilitat generada en ferrocarril.

Per altra banda, considerant l'oferta i la demanda actual de les línies de bus del municipi, i tenint en compte que el 70% dels usuaris del tren faran transbord al bus urbà per entrar o sortir del polígon, l'Estudi conclou que el bus urbà no podrà absorbir la nova mobilitat generada pel sector en hora punta matí i en hora punta tarda, de manera que caldrà incrementar el servei de bus urbà per fer front a la nova demanda.

Recomanació 3.

L'equip de redacció del present informe s'indica que tenint en compte la proximitat de l'estació de ferrocarril probablement una part més significativa dels usuaris del ferrocarril no utilitzaran el bus urbà per accedir al sector. En aquest sentit pot resultar oportú recalcular la incidència de la mobilitat generada pel sector sobre l'oferta del bus urbà, per determinar la capacitat de la xarxa actual per absorbir-la. Així mateix, per tal de fer aquest càlcul més acurat, caldria partir de dades de demanda de la parada de l'estació de ferrocarril de Viladecans.

En el cas del bus interurbà, l'estudi indica que l'oferta actual pot absorbir satisfactòriament la demanda generada pel sector (demanda unimodal i demanda bimodal bus ferrocarril-autobús interurbà).

En el cas dels **modos no motoritzats**, l'Estudi preveu 16.154 desplaçaments en a peu i 615 en bicicleta. La distribució horària aplicada dona com a resultat 903 desplaçaments a peu i 50 desplaçaments en bicicleta en hora punta matí i 1.967 desplaçaments a peu i 71 desplaçaments en bicicleta a en hora punta de tarda.

L'Estudi indica que un dels objectius de la modificació és la potenciació dels desplaçaments a peu i en bicicleta.

L'estat de la xarxa de vianants dels vials que delimiten el sector, juntament amb les actuacions de millora de la l'espai urbà dedicat als vianants previstes en la modificació puntual, permeten satisfer les necessitats de mobilitat exterior del sector en condicions òptimes de seguretat i accessibilitat. No obstant, la manca d'accessibilitat de la xarxa de vianants interna al sector, comporta la necessitat de reurbanitzar-ne les voreres i senyalitzar els passos de vianants per tal de complir amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i l'Ordre VIV/561/2010.

L'estudi no presenta una xarxa principal de vianants en el sector.

Pel què fa a la bicicleta, l'estudi indica que la xarxa d'itineraris de dins del centre urbà, la qual és molt extensa, connecta amb el polígon del centre, permetent la connexió entre el nou sector i la resta del casc residencial de Viladecans, i que la xarxa ciclable prevista en la remodelació de la C-245 permetrà augmentar la xarxa ciclable i connectar amb els municipis veïns amb aquest mitjà de transport.

També fa referència a la xarxa Bicivia de l'AMB, per millorar la connectivitat metropolitana en bicicleta.

L'equip de redacció del present informe considera que **cal avaluar la ciclabilitat de la xarxa viària interna del sector per tal de poder-ne determinar la necessitat de mesures correctores.**

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.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Aparcament s bicicleta D344/2006	Aparcament s Turismes D344/2006	Aparcament s Motos D344/2006
Residencial		55.252	1.105	553	276
Comercial		21.218	212		
Comercial especialitzat		2.952	30		
Oficines		89.335	893		
Industrial		55.257	553		
Eq. hoteler		6.402	64		
Altres equipaments		12.114	121		
Zona verda	17.744		177		
TOTAL	-	242.530	3.155	553	276

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a **turismes i motocicletes**, l'EAMG en fa la previsió en base a les ràtios que preveu el Decret 344/2006, preveient una dotació per 553 places de turismes i 276 places per a motocicletes.

L'Estudi cita que per donar compliment al Reial Decret 1053/2014, es preveu la dotació d'una plaça d'aparcament de recàrrega elèctrica de vehicles per a cada 40 places d'aparcament, amb una dotació resultant de 14 places.

L'equip de redacció del present informe considera correcta la dotació de places d'estacionament per a turismes i motocicletes que fa l'estudi, però indica que en el cas d'edificis de nova construcció de règim de propietat horitzontal, com és el cas dels residencials previstos a l'Estudi, cal que es garanteixi una conducció elèctrica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per les zones comunitàries, de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicades a les places d'aparcament. La ràtio utilitzada per l'EAMG és referent a aparcaments de flotes privades, cooperatives o empreses o oficines, o aparcaments públics permanents. Així doncs, **cal adaptar l'EAMG a les necessitats d'instal·lacions elèctriques per els usos residencials, i aplicar la ràtio de 1 plaça cada 40 places en els casos en que es prevegin aparcaments públics permanents o aparcaments de flotes privades d'empreses o oficines.**

Pel què fa a les **places d'estacionament per a bicicletes**, l'EAMG en fa la previsió en base a les ràtios que preveu el Decret 344/2006, preveient una dotació de 3.089 places.

L'estudi indica que la previsió de reserva de places d'aparcament per a bicicletes supera amb escreix l'hora punta d'utilització de bicicletes, i que l'Ajuntament haurà de garantir la necessitat de places d'aparcament per a bicicletes en sòl públic i els promotors les corresponents en sòl privat.

L'equip de redacció del present informe indica que **en el càlcul de la reserva de places d'estacionament per a bicicletes cal considerar tots els usos previstos**, ja que els usos hotelers no s'han considerat.

9. Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi descriu els requeriments que fa el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies i a l'establiment de reserves de sòl per a les operacions de càrrega i descàrrega, però no realitza el càlcul de places totals que es caldrà preveure per els usos comercials i d'oficines previstos en la modificació puntual.

L'equip de redacció del present informe considera que **cal determinar el nombre total de places de càrrega i descàrrega que deriven dels usos comercials i d'oficines de cada sector de desenvolupament.**

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi indica que les mesures proposades sobre la proposta de la modificació puntual del planejament es deriven de l'anàlisi del model de micro-simulació de trànsit realitzat en l'EAMG, i avaluant diferents alternatives per les diferents mesures proposades, les quals es presenten a l'estudi, i que la decisió de l'alternativa escollida es reforça mitjançant l'establiment de tres indicadors de trànsit (temps de recorregut en 4 vies urbans, temps de demora del sistema i densitat del sistema).

Les millores es basen en el perllongament de certs vials, el canvi de sentits, la millora d'interseccions mitjançant rotondes, semaforització i prohibició de girs a l'esquerra, així com la restricció de circulació, excepte per a veïns i serveis de transport públic.

S'adjunta informació cartogràfica i simulacions detallades de la jerarquització viària de la xarxa actual i futura amb les modificacions proposades.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi proposa:

- La modificació del recorregut de les expedicions en sentit estació de la línia VB2, per acostar-la al sector. L'actuació comporta l'eliminació de tres punts de parada existents actualment i l'establiment d'un nou punt de parada.
- Ampliar l'oferta d'expedicions (6 noves expedicions diàries), per donar resposta a la demanda prevista amb la mobilitat generada pel sector.

L'Estudi indica que el detall de la proposta es determinarà amb l'administració titular que presta el servei (AMB).

Xarxa de vianants

L'Estudi no proveu cap millora de la xarxa de vianants del sector.

L'equip de redacció del present informe considera que **cal establir un pla de millora de l'accessibilitat de les voreres i passos de vianants que s'han citat com a no accessibles.**

Xarxa ciclable

L'Estudi no preveu cap millora de la xarxa ciclable del sector, més enllà de les places requerides fora de via pública per a bicicletes establertes en el Decret 344/2006.

Aparcament

L'Estudi no proveu cap millora en la dotació d'aparcament en el sector més enllà de les places requerides fora de via pública per a turismes i motocicletes del Decret 344/2006.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 de Viladecans, i indica que no es preveuen discriminacions per qüestió de gènere en el sector de la modificació puntual.

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 Viladecans), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, fent servir la metodologia AMBIMOB-U i establint diferents paràmetres de càlcul relacionats amb la distància recorreguda i la velocitat dels modes motoritzats.

Del càlcul d'emissions s'obté que la mobilitat generada per la futura activitat incorporarà 6.174 tones de gasos d'efecte hivernacle cada any a l'atmosfera, tot i que incideix en que les millores tecnològiques en els pròxims anys dels vehicles motoritzats poden reduir aquestes emissions.

Es desglossen les emissions de CO₂ per tipologia de combustible.

També s'inclouen les emissions de NO_x i de PM₁₀ generades pel sector i la seva projecció a 12 anys, obtenint per el primer contaminant, 16,24 t/any, i pel segon, 2,91 t/any.

Per altra banda l'estudi indica que cal tenir en compte factors que amortitzen la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica, com polítiques de promoció de la utilització del ferrocarril i autobús, la reforma de la C-245, que millorarà el transport públic en superfície i l'aplicació de bones pràctiques respecte a l'estalvi i eficiència energètica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi incorpora el càlcul del dèficit d'explotació del transport públic de superfície, seguint els requeriments de l'Annex 4 del Decret 344/2006. El dèficit pels propers 10 anys és de 508.130,07€.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del PGM en l'àmbit del polígon industrial Centre (T.M. Viladecans)*, 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** 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:

- Serà necessària la revisió de l'estudi de mobilitat generada si se supera sensiblement l'aprofitament de sostre comercial indicat en l'EAMG (que es fixa en 24.170 m²).
- Cal presentar els resultats de la mobilitat generada en hora punta de tarda, que és l'hora de màxima IMD de vehicles i quan aquests accedeixen a la xarxa viària de fora del sector.
- Cal disposar de l'informe favorable del titular la infraestructura en relació a l'impacte de la nova mobilitat sobre aquesta xarxa.
- Cal avaluar la ciclabilitat de la xarxa viària interna del sector per tal de poder-ne determinar la necessitat de mesures correctores.
- Cal adaptar l'EAMG a les necessitats d'instal·lacions elèctriques per els usos residencials, d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014.
- En el càlcul de la reserva de places d'estacionament per a bicicletes cal considerar els usos hotelers.
- Cal determinar el nombre total de places de càrrega i descàrrega que deriven dels usos comercials i d'oficines de cada sector de desenvolupament.
- Cal establir un pla de millora de l'accessibilitat de les voreres i passos de vianants que s'han citat com a no accessibles.

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, 14 de juny de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic