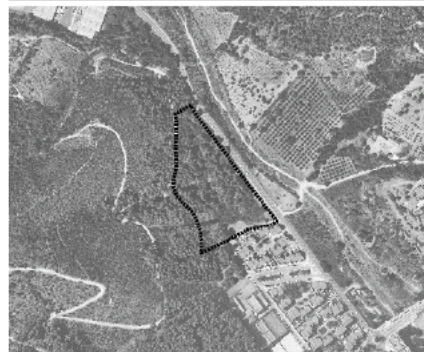


**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC**

**ANNEX 2. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE  
LA MOBILITAT GENERADA**



**EQUIPAMENT METROPOLITÀ A LA  
CTRA. DE SANT CLIMENT**

**Aprovació Inicial**

**Juliol 2025**



OUA-GAMMA, s.l.

c/Viladomat, 317 Ent. 08029 BCN



OUA-GAMMA, s.l.

c/Viladomat, 317 Ent. 08029 BCN

**Promotor:**

Aspehof Spain SLU

**Equip redactor:**



OUA-GAMMA, s.l.

c/Viladomat, 317 Ent. 08029 BCN

Direcció tècnica

Jordi Artigas Masdeu Arquitecte

Mauro Mas Pujó, Arquitecte

Núria Noguer Pujadas, Arquitecta

Direcció i coordinació de processos GIS

Carles Cabellos Pruna, Arquitecte

Coordinació

Núria Noguer Pujadas, Arquitecta

Equip

Nuria Noguer Pujadas, arquitecta

Ernest Sànchez Miranda, arquitecte

Clara Alvau Morales, urbanista

Marta Torres, advocada

Ramon Font, enginyer

**Col·laboradors:**

Avantprojecte d'arquitectura

**OUA ARQUITECTURA**

Andreu Franquesa, arquitecte

Jordi Framis, arquitecte

Marcos García, arquitecte

Avantprojecte d'urbanització

**OUA CIAE**

Marc Serrat, enginyer

Patricia Jiménez, enginyera

Guillermo Rodriguez, enginyer

Informe Ambiental, Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada,

Estudi d'Impacte i Integració Paisatgística

**TRAÇA Estudi de Serveis Ambientals**

Enric de Bargas Sellarés, ambientòleg

Carles E. Casabona Ferré, ambientòleg



OUA-GAMMA, s.l.

c/Viladomat, 317 Ent. 08029 BCN

Estudi Històric

**ATICS, SLP**

*Francesc Xavier Busquets Costa, arqueòleg*

Estudi d'Impacte Acústic

**Axioma Consultors Acústics**

*Jeroen Paymans, enginyer acústic*

*Olga Espadalé, enginyera acústica*

*Quim Matheu, enginyer acústic*

## CONTINGUT

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del **Pla Especial Urbanístic** en l'àmbit de l'**equipament a la ctra. de Sant Climent**, al municipi de Viladecans,, té el següent contingut.

## ÍNDEX

<b>0. INTRODUCCIÓ</b> .....	<b>3</b>
0.1. Legislació i justificació .....	3
0.2. Objectius i estructura de l'estudi.....	3
<b>1. DADES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT A L'ÀMBIT D'ESTUDI</b> .....	<b>7</b>
1.1. Marc territorial i àmbit d'estudi .....	7
1.2. Aspectes socioeconòmics .....	8
<b>2. ANÀLISIS DE LA SITUACIÓ ACTUAL</b> .....	<b>11</b>
2.1. Mobilitat actual .....	11
2.1.1. Desplaçaments totals.....	11
2.2. Motorització i aparcaments.....	12
2.2.1. Índex de motorització .....	12
2.2.2. Aparcaments .....	12
2.3. Definició de les xarxes de transport existents.....	12
2.3.1. Infraestructures viàries .....	12
2.3.2. Transport públic .....	15
2.3.3. Xarxa itineraris per a vianants i bicicletes .....	25
<b>3. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT</b> .....	<b>30</b>
3.1. Planejament tramitat .....	30
<b>4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA</b> .....	<b>38</b>
4.1. Estimació del nombre de viatges generats .....	38
4.2. Perspectiva de gènere dels desplaçaments.....	40
<b>5. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT</b> .....	<b>42</b>
5.1. Paràmetres de planificació generals .....	42
5.2. Xarxa d'itineraris principals per a vianants.....	42
5.3. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.....	44
5.3.1. Criteris .....	44
5.3.2. Reserva de places per a aparcament de bicicletes .....	45
5.4. Xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu .....	46
5.4.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic .....	46
5.4.2. Propostes .....	46
5.4.3. Finançament .....	47
5.5. Xarxa d'itineraris principals per a vehicles .....	47
5.5.1. Criteris .....	47
5.5.2. L'aparcament.....	48
5.5.3. Propostes .....	49

<b>6. EMISSIONS DE GASOS D'EFECTE HIVERNACLE PROVINENTS DE LA MOBILITAT GENERADA.....</b>	<b>51</b>
6.1. Càlcul d'emissions de gasos d'efecte hivernacle.....	51
<b>7. Annex cartogràfic .....</b>	<b>55</b>

## 0. INTRODUCCIÓ

### 0.1. LEGISLACIÓ I JUSTIFICACIÓ

L'**Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) del PEU per a la regulació del equipament situat a la ctra. de Sant Climent** del municipi de Viladecans respon a la necessitat de donar compliment als mandats legislatius del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme (i posteriors modificacions), de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. I del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Per altra banda, l'**article 3 del Decret 344/2006** estableix que els Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada s'han d'incloure, entre d'altres, en el Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Finalment, la **Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat** disposa un seguit de mecanismes per a l'avaluació prèvia i el control dels efectes que l'aplicació dels instruments que estableix pugui provocar en les polítiques de mobilitat i, en aquest sentit, introdueix les figures de l'avaluació de la mobilitat generada i l'avaluació ambiental estratègica, d'acord amb les directrius comunitàries. L'article 13 d'aquesta mateixa Llei defineix l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada com un dels Instruments d'avaluació i seguiment dels efectes que els instruments de planificació poden produir quan s'apliquin.

L'article 18, de la mateixa Llei, per l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada indica que:

1. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua 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 dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.
2. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o de serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.
3. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de sotmetre a informació pública, conjuntament amb el pla o el projecte de què es tracti, i ha d'ésser sotmès a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat.
4. Per a l'aprovació definitiva dels plans o els projectes que han motivat l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, se n'han de prendre en consideració i se n'han de valorar les conclusions. Si els plans o projectes no segueixen les determinacions de l'estudi ho han de justificar.
5. En l'estudi de la mobilitat generada s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

A l'àmbit municipal, l'any 2016 l'Ajuntament de Viladecans aprovà el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, l'instrument de planificació de la mobilitat que analitza la situació de la ciutat en matèria de mobilitat per cada mode de transport i en dissenya unes línies estratègiques d'actuació per assolir els objectius de mobilitat.

### 0.2. OBJECTIUS I ESTRUCTURA DE L'ESTUDI

L'objecte del present document és l'elaboració de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla Especial.

L'objectiu d'aquest estudi és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada de l'àmbit, segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Així doncs, els objectius principals del present EAMG són:

- Estudiar les característiques en relació a la mobilitat existent de l'àrea d'influència del nou sector residencial.
- Estimar la mobilitat que generarà el nou desenvolupament residencial proposat
- Valorar la distribució modal dels diferents desplaçaments generats
- Avaluar les diferents solucions de mobilitat de cada xarxa de transport
- Proposar les mesures complementaries a adoptar
- Establir les previsions d'aparcament necessàries
- Estimar la valoració econòmica de les despeses generades per l'increment de mobilitat, inclosos els possibles costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic, si es dóna el cas.

Segons l'article 13 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada referents a figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:

- a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala 1:5.000.
- b) Proposta de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície en els termes establerts a l'article 16, i proposta d'implantació de les noves línies o perllongament de les existents, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes.
- e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de la xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de vehicles. En el seu cas, anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos i, si s'escau, propostes d'actuació per garantir-les i propostes de modificacions del Pla local de seguretat viària a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.
- f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i d'aquelles previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.
- g) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.
- h) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi.
- i) Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).
- j) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19

## INTRODUCCIÓ

D'acord amb la legislació esmentada, aquest estudi s'estructura en quatre grans blocs:

- Un primer apartat de diagnosi de la situació actual de l'àmbit i del seu context territorial amb valoració del marc socioeconòmic i poblacional d'influència.
- Valoració de les determinacions sobre infraestructures i sistemes de mobilitat de normatives i planejaments de rang superior que són d'aplicació en l'àmbit del pla.
- Tendències en la mobilitat generades en el marc de desenvolupament del POUM amb les estimacions oportunes sobre la generació de viatges d'acord amb el Decret 344/2006.
- Proposta de xarxa d'itineraris generals avaluant el model de mobilitat i les xarxes i elements proposats en els diferents tipus de mobilitat.



# 1. DADES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT A L'ÀMBIT D'ESTUDI

## 1.1. MARC TERRITORIAL I ÀMBIT D'ESTUDI

A nivell de l'Àrea Metropolitana, el desenvolupament de la ciutat cap al delta del Llobregat, així com la importància estratègica que ha agafat l'aeroport del Prat, conjuntament amb el desenvolupament de la xarxa viària i de ferrocarril de rodalies, han fet que l'emplaçament, en l'actualitat, combini una bona accessibilitat i un entorn urbà de gran qualitat.

El terme municipal de Viladecans (66.720 habitants any 2022) està situat a la comarca del Baix Llobregat, a la província de Barcelona. Està ubicada a uns 15 quilòmetres al sud-oest de Barcelona i té una extensió de 20,46 km<sup>2</sup>. Limita amb les ciutats de Sant Boi de Llobregat, Gavà, Castelldefels, i amb el mar Mediterrani al sud.

El territori de Viladecans es troba en una zona plana, en la conca del riu Llobregat. La ciutat es troba a uns 12 metres sobre el nivell del mar i el terreny és predominantment agrícola. El riu Llobregat és el principal eix hidrogràfic i es troba a uns 2 quilòmetres de la ciutat.

El terme municipal de Viladecans està travessat per diverses carreteres importants que connecten la ciutat amb altres punts de la comarca del Baix Llobregat i de la província de Barcelona.

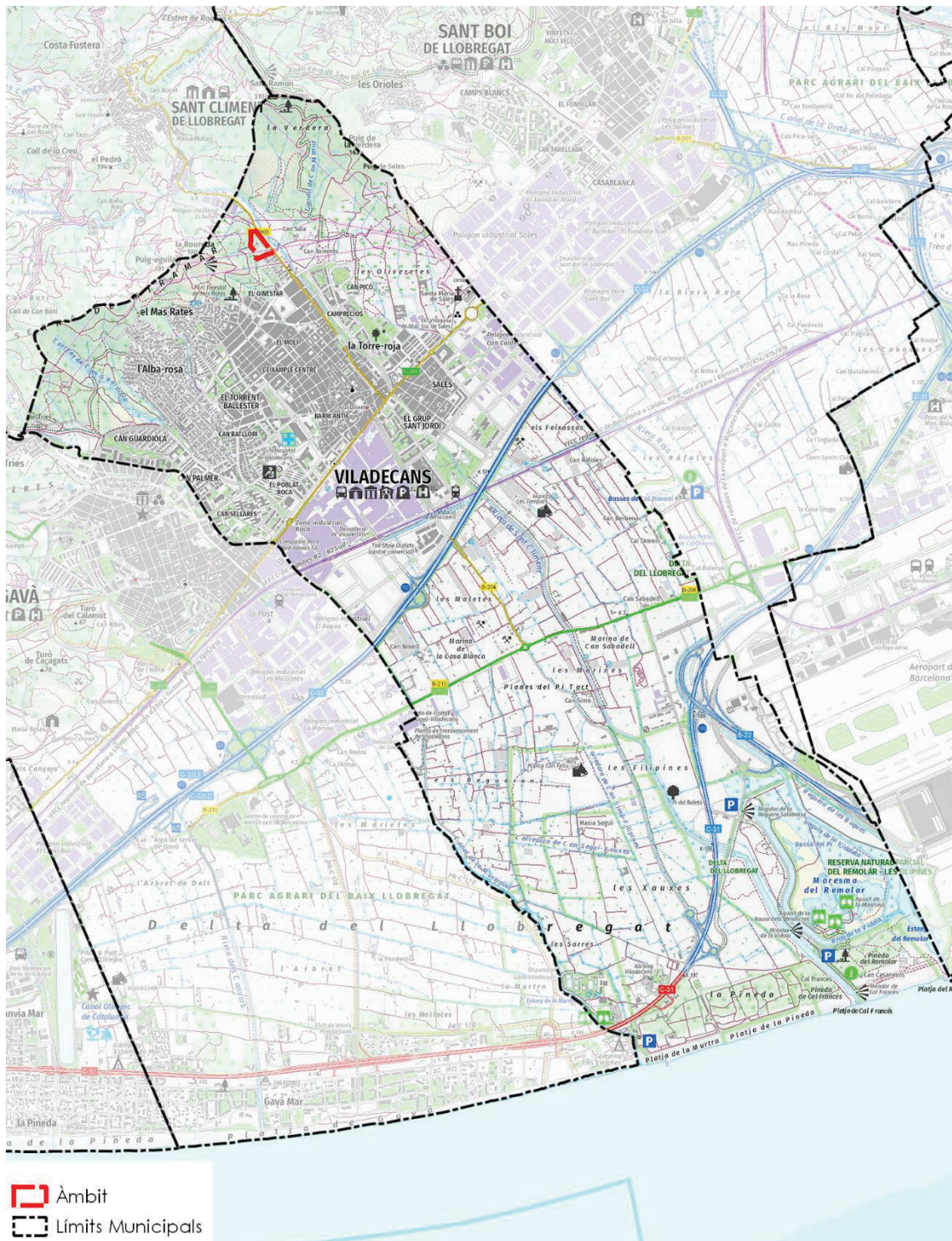
Una de les carreteres més importants és la C-32, que travessa la part sud de la ciutat i connecta Barcelona amb Castelldefels i Sitges. A més, la C-245 passa pel centre de la ciutat i connecta Viladecans amb les ciutats de Sant Boi de Llobregat i Castelldefels.

La carretera N-340 també travessa el terme municipal de Viladecans, i connecta la ciutat amb altres poblacions costaneres com ara Gavà i Castelldefels, així com amb el sud de la província de Barcelona i el nord de Tarragona.

A més, la B-2003 uneix Viladecans amb la ciutat de Sant Climent de Llobregat, i la B-204 connecta la ciutat amb l'aeroport de Barcelona-El Prat.

L'àmbit objecte del present document està situat al nord del nucli urbà de Viladecans, a tocar del límit municipal amb Sant Climent de Llobregat i al costat de la carretera BV-2003 que va cap a Sant Climent de Llobregat i de la Riera de Sant Climent, abastant una superfície total de 19.868 m<sup>2</sup>.

Imatge 1. Situació àmbit del PEU



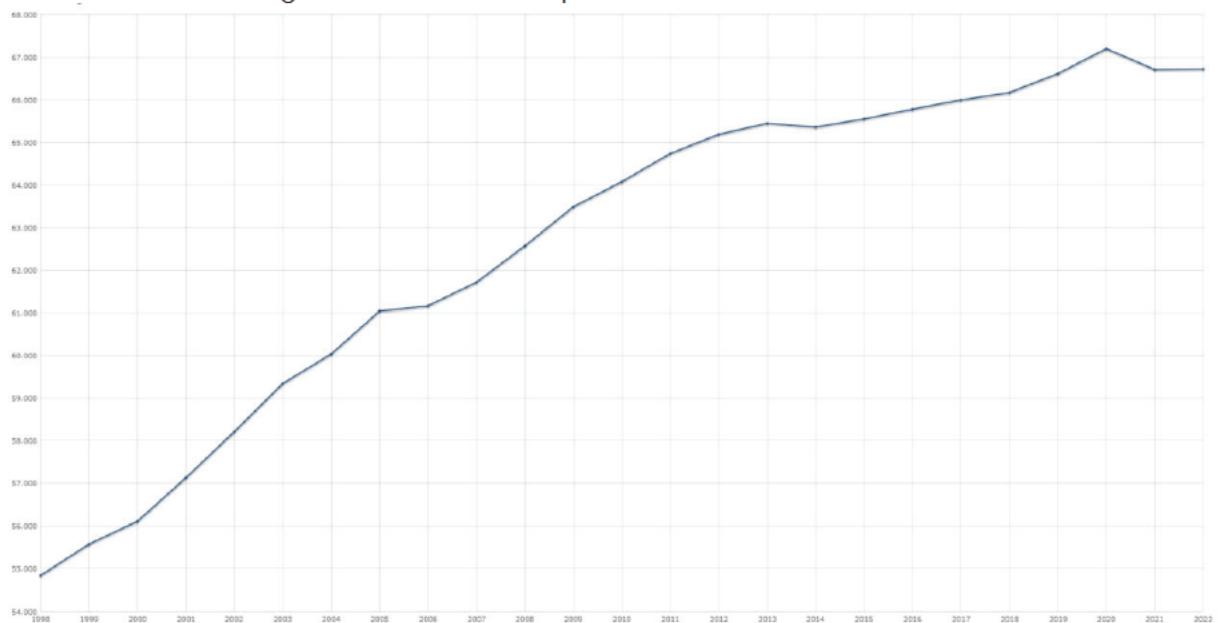
Font: Elaboració pròpia. Base topogràfica ICGC.

## 1.2. ASPECTES SOCIOECONÒMICS

### Població

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT, 2022) el municipi de Viladecans té una població de 66.720 habitants amb una densitat de població de 3.270 hab/Km<sup>2</sup>.

Imatge 2: Població al municipi de Viladecans. Període 1998 – 2022



Font: IDESCAT

L'evolució global del període (1998-2021) segueix clarament una tendència alcista, amb un creixement del 21% durant aquest període. Amb un clar creixement més ràpid fins a l'any 2013, moment a partir del qual, el creixement ha estat més lent.

Actualment la població de Viladecans presenta una estructura demogràfica molt semblant a la resta de la comarca, que al seu temps és una mica més jove en relació a les dades catalanes.

Taula 1: Població per grans grups d'edat. %. Viladecans. Any 2022

Indicadors (en %)	Viladecans	Baix Llobregat	Catalunya
0 -14 anys	15,4%	15,0%	15,0%
15 – 64 anys	67,4%	66,7%	66,1%
65 – 84 anys	14,9%	15,6%	15,7%
Més de 85 anys	2,3%	2,7%	3,2%

Font: IDESCAT

### Activitat econòmica

Segons les dades facilitades per l'IDESCAT (2019), el principal motor econòmic de Viladecans són els serveis, que ocupen el 77,3% de la població. El segueixen la indústria amb un 12,2% i la construcció amb un 10,4%. L'agricultura no es significativa (es situa per sota el 0,1 % de l'ocupació).

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat) del segon trimestre de 2021, la taxa d'autocontenció laboral de Viladecans és del 85,5%, la qual cosa significa que el 85,5% de la població ocupada treballa dins el mateix municipi on resideix. Aquesta dada indica que Viladecans és un municipi amb una alta concentració de llocs de treball que són ocupats per la població local.

Pel que fa a l'autosuficiència laboral, la taxa és del 95,2%, la qual cosa significa que el 95,2% dels llocs de treball que ocupen els residents de Viladecans són dins el mateix municipi. Això indica que Viladecans disposa d'una oferta de llocs de treball prou ampla i diversificada per atendre les necessitats laborals de la població local.



## 2. ANÀLISIS DE LA SITUACIÓ ACTUAL

### 2.1. MOBILITAT ACTUAL

#### 2.1.1. Desplaçaments totals

##### Desplaçaments totals dels residents

La darrera enquesta de mobilitat disponible és l'EMQ 2006, a nivell de Catalunya. Segons aquesta font de dades, es realitzen en un dia laborable a Viladecans **233.754 viatges/dia**: 120.076 viatges/dia interns al municipi, 56.562 viatges/dia interurbans amb origen a Viladecans i 57.117 viatges/dia interurbans amb destinació a Viladecans.

La mobilitat urbana es realitza majoritàriament a peu (80,8%), un 14,9% en cotxe i un 2,5% en autobús; la resta de modes representen l'1,9%. Cal tenir en compte que aquesta enquesta té en compte els viatges a peu de menys de 5 minuts. Comparant la mobilitat urbana de Viladecans amb la resta de municipis de la comarca del Baix Llobregat, es detecta que la mobilitat a peu és superior a la mitjana comarcal (71,9%), i a la catalana (60,4%) i que la quota del transport públic col·lectiu és igual que al Baix Llobregat (2,5%) i inferior al 10,2% de Catalunya.

El mode més utilitzat en els desplaçaments interurbans és el cotxe, amb una quota del 67,1%, lleugerament superior a la mitjana comarcal (63,9%) i similar a la mitjana catalana (67,9%). A més distància, la quota dels modes ferroviaris es situa en el 10,3%, seguidament de l'autobús (8,0%). L'a peu també té una quota important (del 7,9%) que pot estar associada a la proximitat dels municipis de Sant Boi de Llobregat i de Gavà. La moto és el cinquè mode més utilitzat en els desplaçaments interurbans (4,5%); el 2,2% restant es realitza en altres modes.

Segons l'EMQ 2006, es realitzen en un dia laborable a Viladecans 59.403 viatges/dia per motius ocupacionals (sense comptar tornades): 20.218 viatges/dia interns al municipi, 26.786 viatges/dia interurbans amb origen a Viladecans i 12.399 viatges/dia interurbans destinació a Viladecans.

La mobilitat interurbana generada per treball per Viladecans és, doncs, superior a la mobilitat interurbana atreta, representant el 68,4% els viatges generats i el 31,6% els viatges atrets, ambdós sobre el total de mobilitat interurbana per ocupació.

La major part de desplaçaments interurbans que es realitzen en un dia feiner tenen origen o destinació a Barcelona (27%), Gavà (24%), Sant Boi de Llobregat (10%), Castelldefels (8%) i L'Hospitalet de Llobregat (6%).

En el marc de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana de Viladecans (aprovat el 2016) s'ha identificat el **repartiment modal** dels desplaçaments al municipi. Al conjunt de desplaçaments (interns+externs) el mode més emprat és l'a peu amb el 48% dels desplaçaments, seguit del vehicle privat amb el 38,5%, el transport públic amb el 12,5% i la bicicleta amb l'1%.

Mode	Urbana	Interurbana	TOTAL
A peu	55,65%	9,6%	48,14%
Bicicleta	0,96%	0,71%	0,92%
Transport públic	10,13%	24,53%	12,48%
Vehicle privat	33,24%	65,16%	38,46%

## 2.2. MOTORITZACIÓ I APARCAMENTS

### 2.2.1. Índex de motorització

Segons les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), el municipi de Viladecans registra l'any 2021 un parc mòbil de 41.878 vehicles, que representa un augment del 52% respecte l'any 1997, seguint també l'increment de població que hi ha hagut al municipi.

Conjugant les dades del parc de vehicles i cens de població, s'obté l'índex de motorització. En el cas de Viladecans, l'índex de motorització de l'any 2021 era de 627,8 vehicles/1.000 habitants. Per tipologia de vehicles, aquest índex es desglossa de la següent manera, amb un clar predomini de turismes:

Taula 2. Índex de motorització. Viladecans. 2021

	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
Viladecans	441,1	96,8	68,9	3,8	17,1	627,8

### 2.2.2. Aparcaments

A l'entorn de l'àmbit d'estudi hi ha oferta d'aparcament en la via pública als carrers Ferre i Guàrdia, Massís del Canigó, Massís del Garraf, de Montserrat i carretera de Sant Climent. Aquestes vies es troben a un radi de 300 metres respecte l'àmbit d'estudi.

A menys de 300 metres de l'àmbit d'estudi no hi ha cap aparcament públic fora de calçada.

## 2.3. DEFINICIÓ DE LES XARXES DE TRANSPORT EXISTENTS

### 2.3.1. Infraestructures viàries

#### Xarxa principal de comunicacions viàries

La xarxa viària bàsica externa és la xarxa de carreteres que passa pel municipi i estructura les relacions de la ciutat amb la resta del territori:

- La carretera **C-32** és la més important i connecta Viladecans Barcelona amb Castelldefels i Sitges.
- L'Av. de la Generalitat (**C-245**) era l'antiga via de comunicació del Baix Llobregat sud amb Barcelona. Avui en dia aquest paper de canalitzador del trànsit l'exerceix la C-32 mentre que la C-245 ha esdevingut una avinguda metropolitana.

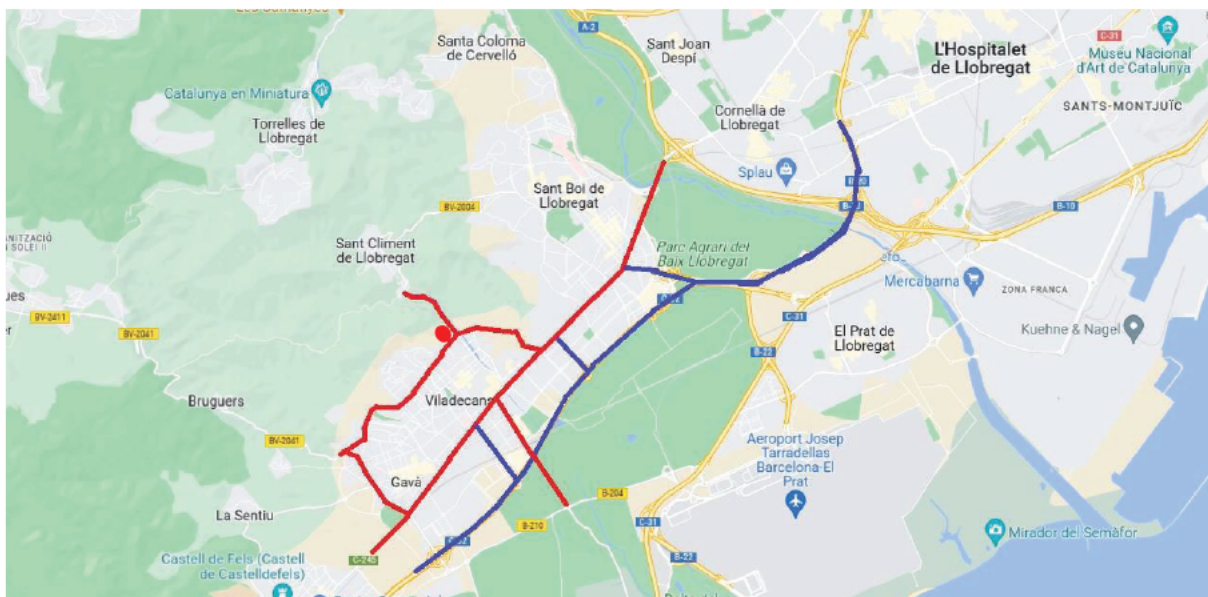
El projecte d'integració urbana i de millora de la mobilitat de la carretera C-245 va permetre integrar un carril bus segregat de 13 quilòmetres, que uneix Cornellà de Llobregat amb Castelldefels, i un nou carril bici. L'actuació també va implementar una línia d'autobús exprés d'alta ocupació (BRT).

- La carretera que connecta Viladecans amb Sant Climent de Llobregat és la **BV-2003**, també coneguda com la carretera de Sant Climent. Aquesta carretera té una longitud d'uns 4 quilòmetres i uneix les dues poblacions a través d'una zona predominantment rural.

La carretera de Sant Climent és de doble sentit i té un traçat amb alguns trams rectes i altres amb corbes suaus. La circulació és moderada, sobretot en les hores punta, ja que és una carretera utilitzada per molts conductors per accedir a les zones industrials de la zona.

A més, a la carretera hi ha alguns accessos a urbanitzacions i masies que són utilitzats pels residents de la zona.

Imatge 3. Eixos de connexió del municipi



#### Xarxa viària propera a l'àmbit

**Carretera de Sant Climent (BV-2003).** Forma part de la xarxa viària interurbana però al mateix temps conforma l'accés a l'àmbit del Pla Especial. Aquesta carretera, a l'alçada del pla especial té consideració de via urbana.

**Av. de la Fraternitat – Ctra Sant Climent (sud) - Avinguda de la Roureda (oest) – Carrer de Marià Sanjuan Cuchi** - formen part de la xarxa viària urbana principal, i faciliten la distribució de la mobilitat per la zona nord de la ciutat de Viladecans.

D'aquests, pren una especial importància l'Av. de la Fraternitat, ja que recentment s'ha obert la seva continuïtat per l'Av. de Maria Domínguez i l'Av. de Clara Campoamor fins a la plaça Espanya (Rotonda situada a la C-245).

Imatge 4. Xarxa viària propera a l'àmbit



Font: Elaboració pròpia

- **Av. de la Fraternitat - Av. de Maria Domínguez - Av. de Clara Campoamor.** Aquest nou eix esdevé la ronda exterior al nucli de la Viladecans i connecta la zona d'estudi i la carretera principal C-245 (avinguda de la Generalitat a Viladecans) i, l'enllaç a la C-32.
- **Avinguda de la Roureda:** es tracta del vial principal de l'àmbit per enllaçar amb la resta de la ciutat de Viladecans, discorrent entre la carretera de Sant Climent i l'avinguda de Ballester. Té un carril de circulació per sentit, amb dues calçades separades per una mitjana central d'obra. Cadascuna de les calçades té aparcament en fila a ambdós costats.
- **Carretera de Sant Climent.** La carretera de Sant Climent entre les avingudes de la Roureda i del Molí. En aquest tram la via és de doble sentit i permet la connexió amb la zona d'estudi pels vehicles provinents d'eixos locals com l'avinguda del Molí, l'avinguda del Jocs Olímpics o els carrers de l'Alzina i de la Franja de Ponent. Aquesta via permet la unió sud-nord entre la carretera principal C-245 (avinguda de la Generalitat a Viladecans) i, en conseqüència, amb l'enllaç amb la C-32, i la zona d'estudi.
- **Carrer Marià Sanjuan Cuchí.** El carrer Marià Sanjuan Cuchí i girar a l'esquerra per l'avinguda de la Fraternitat. Aquesta via permet la unió sud-nord de la zona d'estudi i la carretera principal C-245 (avinguda de la Generalitat a Viladecans) i, l'enllaç a la C-32.

#### Intensitat mitjana de trànsit

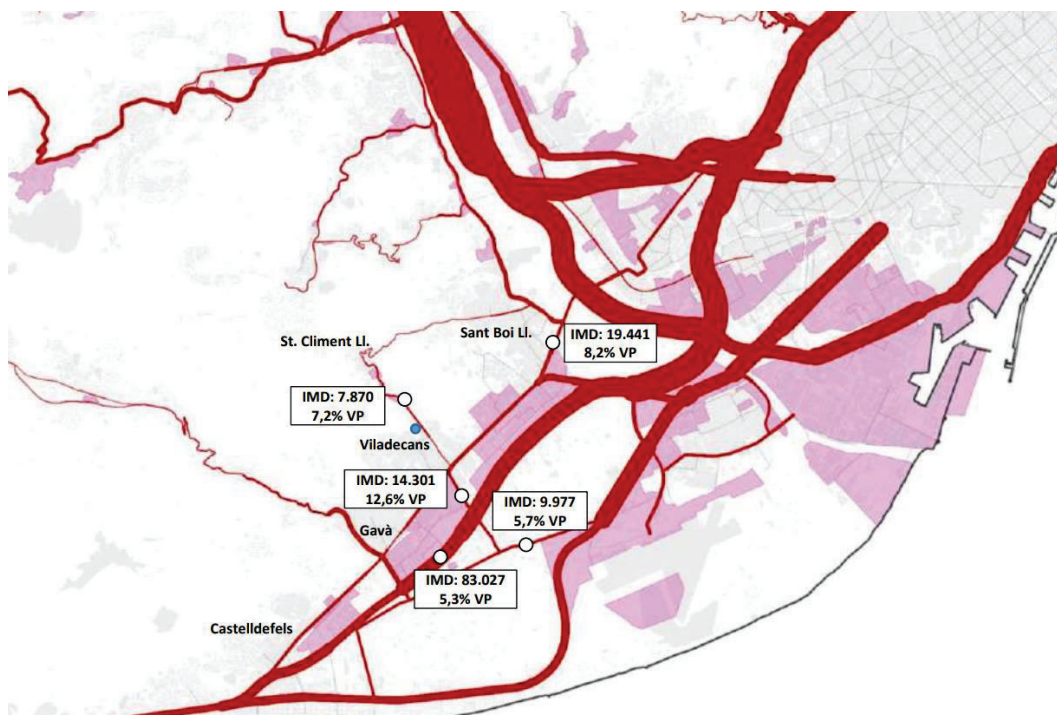
El paràmetre IMD (Intensitat Mitjana Diària) s'utilitza per conèixer la quantitat de vehicles que circulen per una determinada carretera. El seu valor és la mitjana de tots els vehicles que circulen per una determinada via durant un dia, i aquest es pot desglossar per tipologia de vehicles.

Les intensitats diàries de trànsit a la xarxa viària interurbana d'accés a Viladecans són les següents:

Carretera	IMD 2019	% veh.pesants
BV-2003 (entre St. Climent i Viladecans)	7.870	7,2%
C-32 (entre Gavà i Viladecans)	83.027	5,3%
C-245 (Entre St. Boi i Viladecans)	19.441	8,2%
B-210 (Viladecans)	9.977	5,7%
B-204 (Viladecans)	14.301	12,6%

Com es pot observar, la carretera de Sant Climent és la via principal de Viladecans amb una menor dada d'IMD, amb pràcticament 8.000 vehicles diaris.

Imatge 5. IMD a la xarxa viària propera a l'àmbit



Font: Dades de TES i Diputació de Barcelona. EAMG Viladecans

### 2.3.2. Transport públic

El municipi també disposa de xarxa de transport públic formada pel ferrocarril, amb estació de la línia R2 de Renfe Rodalies i 15 línies d'autobús diürns i nocturns, amb recorreguts urbans i interurbans. Dins dels mitjans de transport també hi ha el taxi, integrat a l'Institut Metropolità del Taxi.

#### Ferrocarril

Les línies de Rodalies de RENFE que s'aturen a Viladecans són les línies R2 (Maçanet-Massanes - Castelldefels) i R2 Sud (Barcelona Estació de França - Sant Vicenç de Calders).

L'estació s'ubica al sud del nucli urbà, a 2,6 km de l'àmbit del Pla Especial.

A l'estació s'hi pot arribar mitjançant les línies d'autobús urbà (VB1 i VB2), per la línia interurbana L88, en cotxe o en bicicleta mitjançant una estació del Bicibox amb 21 places disponibles.

#### Autobusos

Les línies de bus es poden classificar en 3 tipus:

- Servei d'autobús urbà: si la línia discorre per l'interior del municipi.
- Servei d'autobús interurbà: en el cas que la línia d'autobús connecti Rubí amb altres municipis.
- Servei d'autobús nocturn: línies d'autobús que ofereixen un servei nocturn.

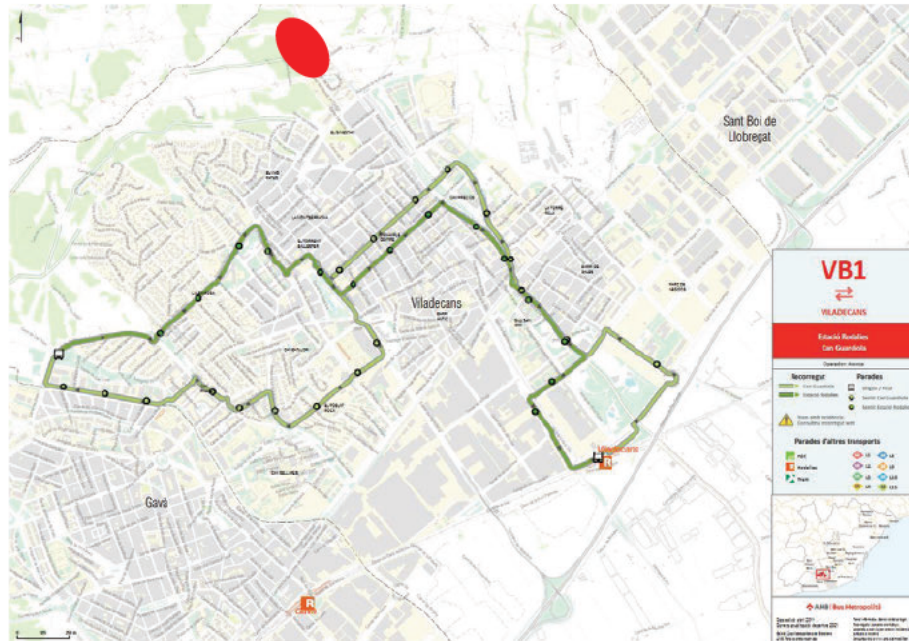
A l'entorn de l'àmbit del Pla Especial hi ha diverses línies de transport públic d'autobús que hi tenen parada, tant municipal com intermunicipal.

#### **Autobús urbà**

A l'entorn de l'àmbit del PEU hi tenen servei les línies VB1 i VB2 del servei de transport públic urbà de Viladecans, tot i que les parades d'aquestes dues línies s'ubiquen massa allunyades de l'àmbit per a



Imatge 7. Recorregut i parades de la línia VB1



avanza AMB Bus Metropolità

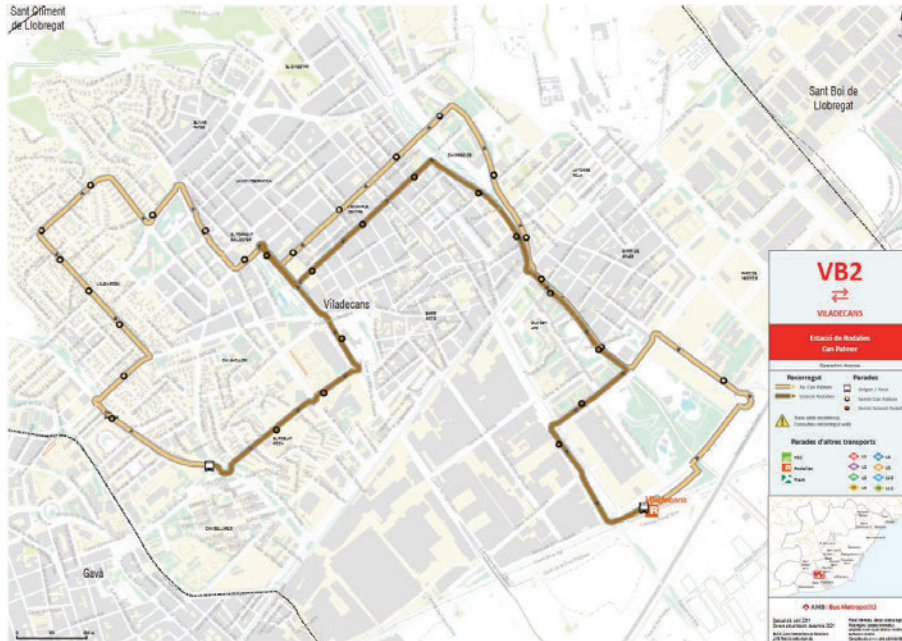
avanza AMB Bus Metropolità

VB1 Viladecans Estació Rodalia Can Guardiola	
Horaris de pas aproximats	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pl. Estació Rodalia</li> <li>↓</li> <li>Odalunya - Tecnologia</li> <li>Plg de la Marina - Fira</li> <li>Plg de la Marina - Rural Occident</li> <li>↓</li> <li>Av. Francesc Masó - Ora de Barcelona</li> <li>Marc Sospit - Porcup Fabra</li> <li>Escola - Maria Sospit</li> <li>Angel Anís - Sant Floran</li> <li>Angel Anís - Nord</li> <li>↓</li> <li>Angel Anís - Ora de Mig</li> <li>Av. Josep Torralba - C/14 Març Torralba</li> <li>Av. Josep Torralba - APTM</li> <li>↓</li> <li>Av. M. Isern - Hospital</li> <li>Av. M. Isern - C/14 Març Torralba</li> <li>Av. Can Sallat - Av. M. Isern</li> <li>Canyer - Av. Can Palmer</li> <li>Av. Can Palmer - Mirador del Poble</li> <li>Av. Flors St. Urnag - Josep Pla</li> <li>Av. Flors St. Urnag - Salvador Dalí</li> <li>Av. Flors St. Urnag - Maria Gudià</li> <li>Av. Hospital de Carrer - Can Guardiola</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Faiguer excepte agost</b></li> <li>06:25 06:55 07:25 07:55</li> <li>08:25 08:55 09:25 09:55</li> <li>10:25 10:55 11:25 11:55</li> <li>12:25 12:55 13:25 13:55</li> <li>14:25 14:55 15:25 15:55</li> <li>16:25 16:55 17:25 17:55</li> <li>18:25 18:55 19:25 19:55</li> <li>20:25 20:55 21:25 21:55</li> <li>22:25</li> <li><b>Disponible i faiguer d'agost</b></li> <li>06:30 07:10 08:10 09:10</li> <li>10:10 11:10 12:10 13:10</li> <li>14:10 15:10 16:10 17:10</li> <li>18:10 19:10 20:10 21:10</li> <li>22:10</li> <li><b>Horari nou a des de l'agost</b></li> <li><b>Faiguer excepte agost</b></li> <li>06:30 07:00 07:30 08:00</li> <li>08:30 09:00 09:30 10:00</li> <li>10:30 11:00 11:30 12:00</li> <li>12:30 13:00 13:30 14:00</li> <li>14:30 15:00 15:30 16:00</li> <li>16:30 17:00 17:30 18:00</li> <li>18:30 19:00 19:30 20:00</li> <li>20:30 21:00 21:30 22:00</li> <li>22:30</li> <li><b>Disponible i faiguer d'agost</b></li> <li>06:35 07:15 08:15 09:15</li> <li>10:15 11:15 12:15 13:15</li> <li>14:15 15:15 16:15 17:15</li> <li>18:15 19:15 20:15 21:15</li> <li>22:15</li> <li><b>Horari nou a des de l'agost</b></li> <li><b>Faiguer excepte agost</b></li> <li>06:35 07:05 07:35 08:05</li> <li>08:35 09:05 09:35 10:05</li> <li>10:35 11:05 11:35 12:05</li> <li>12:35 13:05 13:35 14:05</li> <li>14:35 15:05 15:35 16:05</li> <li>16:35 17:05 17:35 18:05</li> <li>18:35 19:05 19:35 20:05</li> <li>20:35 21:05 21:35 22:05</li> <li>22:35</li> <li><b>Disponible i faiguer d'agost</b></li> <li>06:20 07:20 08:20 09:20</li> <li>10:20 11:20 12:20 13:20</li> <li>14:20 15:20 16:20 17:20</li> <li>18:20 19:20 20:20 21:20</li> <li>22:20</li> <li><b>Horari nou a des de l'agost</b></li> </ul>

VB1 Viladecans Can Guardiola Estació Rodalia	
Horaris de pas aproximats	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Mirador de Carrer - Can Guardiola</li> <li>↓</li> <li>Odalunya - Av. Can Palmer</li> <li>↓</li> <li>Odalunya - Av. Canal d'Alba-Roca</li> <li>Av. Mirador - Av. Anís Gudià</li> <li>Av. Balnear - Parc Sola</li> <li>↓</li> <li>Av. Josep Torralba - C/14 Març Torralba</li> <li>↓</li> <li>Mare de Déu de Saló - Av. Josep Torralba</li> <li>Mare de Déu de Saló - En General</li> <li>↓</li> <li>Mare de Déu de Saló - Sant Martí</li> <li>Av. Francesc Masó - Mare de Déu de Saló</li> <li>↓</li> <li>Av. Francesc Masó - Santa Teòcia</li> <li>↓</li> <li>Plg de la Marina - C/14 Març Torralba</li> <li>↓</li> <li>Plg de la Marina - L'Espai Fira</li> <li>↓</li> <li>Av. Sagre DD - Av. Gabriel Galadí</li> <li>↓</li> <li>Ora de la Vila - Av. Sagre DD</li> <li>Pl. Estació Rodalia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Faiguer excepte agost</b></li> <li>05:55 08:25 08:55 07:25</li> <li>07:55 08:25 08:55 09:25</li> <li>09:55 10:25 10:55 11:25</li> <li>11:55 12:25 12:55 13:25</li> <li>13:55 14:25 14:55 15:25</li> <li>15:55 16:25 16:55 17:25</li> <li>17:55 18:25 18:55 19:25</li> <li>19:55 20:25 20:55 21:25</li> <li>21:55 22:25</li> <li><b>Disponible i faiguer d'agost</b></li> <li>05:40 06:40 07:40 08:40</li> <li>09:40 10:40 11:40 12:40</li> <li>13:40 14:40 15:40 16:40</li> <li>17:40 18:40 19:40 20:40</li> <li>21:40</li> <li><b>Horari nou a des de l'agost</b></li> <li><b>Faiguer excepte agost</b></li> <li>06:01 08:25 08:51 08:56</li> <li>07:01 07:25 07:51 07:56</li> <li>08:01 08:25 08:51 09:01</li> <li>09:01 10:01 10:51 11:01</li> <li>11:01 12:01 12:51 13:01</li> <li>13:01 14:01 14:51 15:01</li> <li>15:01 16:01 16:51 17:01</li> <li>17:01 18:01 18:51 19:01</li> <li>19:01 20:01 20:51 21:01</li> <li>21:01 22:01 22:51</li> <li><b>Disponible i faiguer d'agost</b></li> <li>05:46 06:46 07:46 08:46</li> <li>09:46 10:46 11:46 12:46</li> <li>13:46 14:46 15:46 16:46</li> <li>17:46 18:46 19:46 20:46</li> <li>21:46</li> <li><b>Horari nou a des de l'agost</b></li> <li><b>Faiguer excepte agost</b></li> <li>05:05 06:30 06:35 07:00</li> <li>07:05 07:30 07:35 08:00</li> <li>08:05 08:30 08:35 09:00</li> <li>09:35 10:05 10:35 11:05</li> <li>11:35 12:05 12:35 13:05</li> <li>13:35 14:05 14:35 15:05</li> <li>15:35 16:05 16:35 17:05</li> <li>17:35 18:05 18:35 19:05</li> <li>19:35 20:05 20:35 21:05</li> <li>21:35 22:05 22:35</li> <li><b>Disponible i faiguer d'agost</b></li> <li>05:50 06:50 07:50 08:50</li> <li>09:50 10:50 11:50 12:50</li> <li>13:50 14:50 15:50 16:50</li> <li>17:50 18:50 19:50 20:50</li> <li>21:50</li> <li><b>Horari nou a des de l'agost</b></li> <li><b>Horari nou a des de l'agost</b></li> </ul>

Font: amb / mobilitat

Imatge 8. Recorregut i parades de la línia VB2



**avanza** **AMB Bus Metropolità**

**VB2 Viladecans**  
Estació Rodalies  
Av. Can Palmer

Horaris de pas aproximats

PI Estació Rodalies	<b>Fèrria excepte agost</b>
Catalunya - Tecnologia	06:10 06:40 07:10 07:40 08:10 08:40 09:10 09:40 10:10 10:40 11:10 11:40 12:10 12:40 13:10 13:40 14:10 14:40 15:10 15:40 16:10 16:40 17:10 17:40 18:10 18:40 19:10 19:40 20:10 20:40 21:10 21:40 22:10 22:40
Pg. de la Marina - Fira	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:40 07:40 08:40 09:40 10:40 11:40 12:40 13:40 14:40 15:40 16:40 17:40 18:40 19:40 20:40 21:40
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Pg. de la Marina - Rafael Casanova	<b>Fèrria excepte agost</b>
Av. Francesc Macià - Ctra. de Barcelona	06:10 06:40 07:10 07:40 08:10 08:40 09:10 09:40 10:10 10:40 11:10 11:40 12:10 12:40 13:10 13:40 14:10 14:40 15:10 15:40 16:10 16:40 17:10 17:40 18:10 18:40 19:10 19:40 20:10 20:40 21:10 21:40 22:10 22:40
María Sarjuan - Pompeu Fabra	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:40 07:40 08:40 09:40 10:40 11:40 12:40 13:40 14:40 15:40 16:40 17:40 18:40 19:40 20:40 21:40
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Esclat - María Sarjuan	<b>Fèrria excepte agost</b>
Angel Arañó - Sant Ramon	06:15 06:45 07:15 07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15 10:45 11:15 11:45 12:15 12:45 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45 20:15 20:45 21:15 21:45 22:15 22:45
	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:45 07:45 08:45 09:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45 20:45 21:45
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Angel Arañó - Nord	<b>Fèrria excepte agost</b>
Angel Arañó - Dos de Maig	06:15 06:45 07:15 07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15 10:45 11:15 11:45 12:15 12:45 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45 20:15 20:45 21:15 21:45 22:15 22:45
Mare de Déu de Montserrat - CAP Maria Bernades	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:45 07:45 08:45 09:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45 20:45 21:45
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Av. Miramar - Poliesportiu Miquel Montserratina	<b>Fèrria excepte agost</b>
Gardínies - Nord	06:50 07:20 08:50 09:20 09:50 10:20 10:50 11:20 11:50 12:20 12:50 13:20 13:50 14:20 14:50 15:20 15:50 16:20 16:50 17:20 17:50 18:20 18:50 19:20 19:50 20:20 20:50 21:20 21:50 22:20 22:50
Gardínies - Ginesta	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:20 07:20 08:20 09:20 10:20 11:20 12:20 13:20 14:20 15:20 16:20 17:20 18:20 19:20 20:20 21:20 22:20
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Av. Central d'Alba-rosa - Lloessent	<b>Fèrria excepte agost</b>
Av. Central d'Alba-rosa - Pg. Falguera	06:50 07:20 08:50 09:20 09:50 10:20 10:50 11:20 11:50 12:20 12:50 13:20 13:50 14:20 14:50 15:20 15:50 16:20 16:50 17:20 17:50 18:20 18:50 19:20 19:50 20:20 20:50 21:20 21:50 22:20 22:50
Av. Central d'Alba-rosa - Pg. Tamarit	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:20 07:20 08:20 09:20 10:20 11:20 12:20 13:20 14:20 15:20 16:20 17:20 18:20 19:20 20:20 21:20 22:20
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Prat de la Riba - Margarides	<b>Fèrria excepte agost</b>
Av. Can Palmer - Mercat Rodonada	06:50 07:20 08:50 09:20 09:50 10:20 10:50 11:20 11:50 12:20 12:50 13:20 13:50 14:20 14:50 15:20 15:50 16:20 16:50 17:20 17:50 18:20 18:50 19:20 19:50 20:20 20:50 21:20 21:50 22:20 22:50
Av. Can Palmer - Can Palmer	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:20 07:20 08:20 09:20 10:20 11:20 12:20 13:20 14:20 15:20 16:20 17:20 18:20 19:20 20:20 21:20 22:20
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost

**avanza** **AMB Bus Metropolità**

**VB2 Viladecans**  
Av. Can Palmer  
Estació Rodalies

Horaris de pas aproximats

Av. Can Palmer - Can Palmer	<b>Fèrria excepte agost</b>
Av. del Mil·lenari - Can Pastres	05:42 06:12 06:42 07:12 07:42 08:12 08:42 09:12 09:42 10:12 10:42 11:12 11:42 12:12 12:42 13:12 13:42 14:12 14:42 15:12 15:42 16:12 16:42 17:12 17:42 18:12 18:42 19:12 19:42 20:12 20:42 21:12 21:42 22:12 22:42
Av. del Mil·lenari - Hospital	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:12 07:12 08:12 09:12 10:12 11:12 12:12 13:12 14:12 15:12 16:12 17:12 18:12 19:12 20:12 21:12 22:12
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Av. Josep Terradellas - CAP Maria Bernades	<b>Fèrria excepte agost</b>
Mare de Déu de Sales - Av. Josep Terradellas	05:46 06:16 06:46 07:16 07:46 08:16 08:46 09:16 09:46 10:16 10:46 11:16 11:46 12:16 12:46 13:16 13:46 14:16 14:46 15:16 15:46 16:16 16:46 17:16 17:46 18:16 18:46 19:16 19:46 20:16 20:46 21:16 21:46 22:16 22:46
Mare de Déu de Sales - Ex Comercial	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:16 07:16 08:16 09:16 10:16 11:16 12:16 13:16 14:16 15:16 16:16 17:16 18:16 19:16 20:16 21:16 22:16
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Mare de Déu de Sales - Sant Maria	<b>Fèrria excepte agost</b>
Av. Francesc Macià - Mare de Déu de Sales	05:50 06:20 06:50 07:20 07:50 08:20 08:50 09:20 09:50 10:20 10:50 11:20 11:50 12:20 12:50 13:20 13:50 14:20 14:50 15:20 15:50 16:20 16:50 17:20 17:50 18:20 18:50 19:20 19:50 20:20 20:50 21:20 21:50 22:20 22:50
Av. Francesc Macià - Santa Teresa	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:20 07:20 08:20 09:20 10:20 11:20 12:20 13:20 14:20 15:20 16:20 17:20 18:20 19:20 20:20 21:20 22:20
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Pg. de la Marina - CAP Mas Font	<b>Fèrria excepte agost</b>
Pg. de la Marina - Espai Firal	05:50 06:20 06:50 07:20 07:50 08:20 08:50 09:20 09:50 10:20 10:50 11:20 11:50 12:20 12:50 13:20 13:50 14:20 14:50 15:20 15:50 16:20 16:50 17:20 17:50 18:20 18:50 19:20 19:50 20:20 20:50 21:20 21:50 22:20 22:50
Av. Segle XXI - Av. Germans Gabrielistes	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:20 07:20 08:20 09:20 10:20 11:20 12:20 13:20 14:20 15:20 16:20 17:20 18:20 19:20 20:20 21:20 22:20
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost
Ctra. de la Vila - Av. Segle XXI	<b>Fèrria excepte agost</b>
PI Estació Rodalies	06:50 07:20 08:50 09:20 09:50 10:20 10:50 11:20 11:50 12:20 12:50 13:20 13:50 14:20 14:50 15:20 15:50 16:20 16:50 17:20 17:50 18:20 18:50 19:20 19:50 20:20 20:50 21:20 21:50 22:20 22:50
	<b>Dissabte i fèrria d'agost</b>
	06:20 07:20 08:20 09:20 10:20 11:20 12:20 13:20 14:20 15:20 16:20 17:20 18:20 19:20 20:20 21:20 22:20
	Nomis circuits els dies fèrria d'agost

Font: amb / mobilitat

**Autobús interurbà/metropolità**

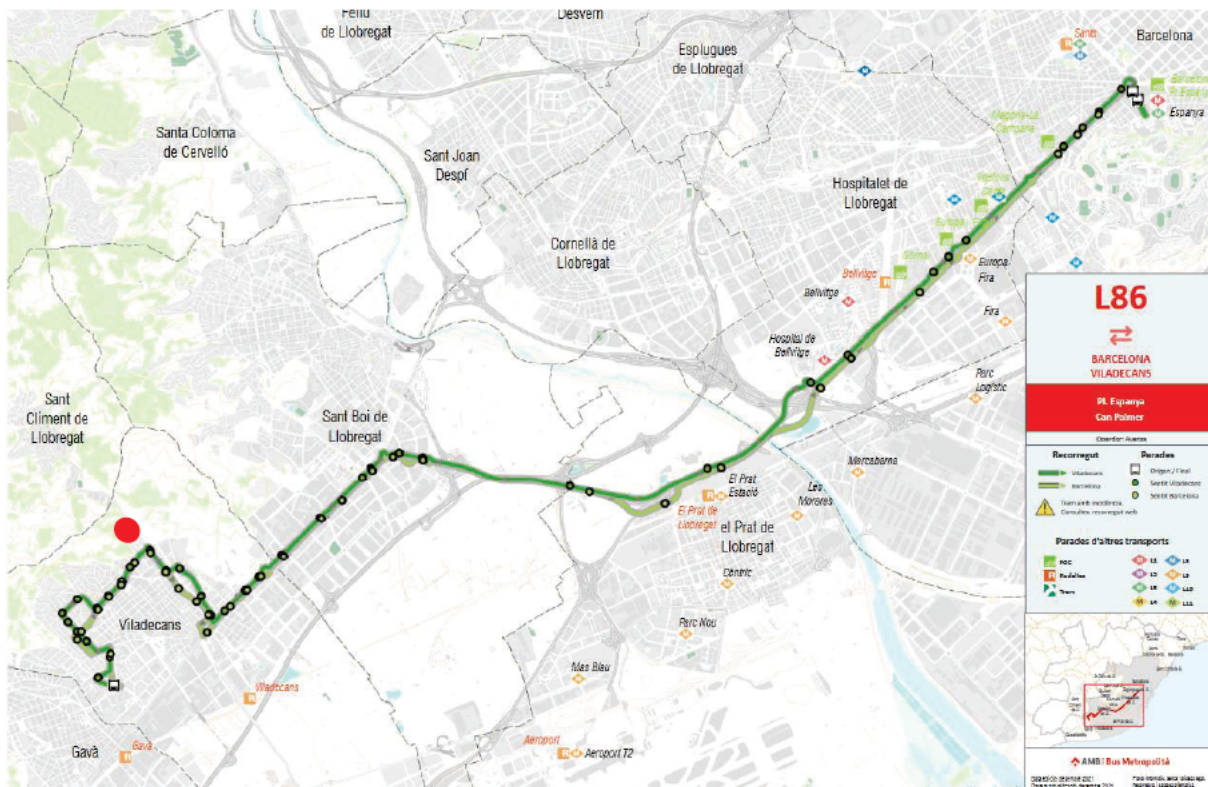
**L86. Viladecans (Can Palmer) – Barcelona (Plaça d'Espanya):** circula tots els dies de l'any. En dia laborable ofereix 93 expedicions en ambdós sentits amb un interval de pas aproximat de 20 minuts. En hora punta té 3 expedicions per sentit amb intervals de 30 a 15 minuts (a les 8:14h, 8:44h i 8:59h direcció Barcelona i 8:04h, 8:34h i 8:49h direcció Viladecans) als matins. Al vespre, també té 3 expedicions per sentit i passen a les 20:11h, 20:41h i 20:56h (cap a Barcelona) i 20:04h, 20:34h i 20:49h (cap a Viladecans).

Els dissabtes i festius redueix el nombre d'expedicions fins a 31 direcció Viladecans i 33 direcció Barcelona, amb un interval de pas de 40 minuts.

Al llarg de seu recorregut fa parada a Barcelona (Gran Via i entorn de la Plaça Espanya), Sant Boi de Llobregat, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet del Llobregat i Viladecans (40 parades en ambdós sentits), amb la qual cosa **també fa la funció de transport urbà**).

El servei permet l'enllaç amb les línies locals VB1 i VB2, i les interurbanes L10, L70, L72, L78, L80, L81, L82, L85, L86, L87, L88, L94, L95 L96, L97, L99, E70, E81, E95, E98, H12, H16, D20, LH1, 46, 55, 65, 79, 91, 109, 165, a més de les línies de Metro L1 i L3 i FGC L8, S3, S4, S8, S9, R5, R50, R6 i R60.

Imatge 9. Recorregut i parades de la línia L86



L86 Barcelona Pl. Espanya Viladecans Can Palmer		L86 Viladecans Can Palmer Barcelona Pl. Espanya	
<p><b>Horaris de pas aproximats</b></p> <p><b>Feiner excepte agost</b></p> <p>05:45 06:00 06:15 08:30 08:45 07:00 07:15 07:30 07:45 08:00 08:15 08:30 08:45 09:00 09:15 09:30 09:45 10:00 10:15 10:30 10:45 11:00 11:15 11:30 11:45 12:00 12:15 12:30 12:45 13:00 13:15 13:30 13:45 14:00 14:15 14:30 14:45 15:00 15:15 15:30 15:45 16:00 16:15 16:30 16:45 17:00 17:15 17:30 17:45 18:00 18:15 18:30 18:45 19:00 19:15 19:30 19:45 20:00 20:15 20:30 20:45 21:00 21:15 21:30 21:45 22:00 22:15 22:30 22:45 23:00 23:15</p> <p><b>Dilluns a divendres feiner d'agost</b></p> <p>05:40 06:00 06:20 06:40 07:00 07:20 07:40 08:00 08:20 08:40 09:00 09:20 09:40 10:00 10:20 10:40 11:00 11:20 11:40 12:00 12:20 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00 17:20 17:40 18:00 18:20 18:40 19:00 19:20 19:40 20:00 20:20 20:40 21:00 21:20 21:40 22:00 22:20 22:40 23:00</p> <p><b>Dissabtes i festiu tot l'any</b></p> <p>06:20 06:40 07:00 07:20 07:40 08:00 08:20 08:40 09:00 09:20 09:40 10:00 10:20 10:40 11:00 11:20 11:40 12:00 12:20 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00 17:20 17:40 18:00 18:20 18:40 19:00 19:20 19:40 20:00 20:20 20:40 21:00 21:20 21:40 22:00 22:20 22:40 23:00</p> <p><b>Feiner excepte agost</b></p> <p>06:10 06:25 06:40 06:55 07:10 07:25 07:40 07:55 08:10 08:25 08:40 08:55 09:10 09:25 09:40 09:55 10:10 10:25 10:40 10:55 11:10 11:25 11:40 11:55 12:10 12:25 12:40 12:55 13:10 13:25 13:40 13:55 14:10 14:25 14:40 14:55 15:10 15:25 15:40 15:55 16:10 16:25 16:40 16:55 17:10 17:25 17:40 17:55 18:10 18:25 18:40 18:55 19:10 19:25 19:40 19:55 20:10 20:25 20:40 20:55 21:10 21:25 21:40 21:55 22:10 22:25 22:40 22:55 23:10 23:25 23:40</p> <p><b>Dilluns a divendres feiner d'agost</b></p> <p>06:00 06:20 06:40 07:00 07:20 07:40 08:00 08:20 08:40 09:00 09:20 09:40 10:00 10:20 10:40 11:00 11:20 11:40 12:00 12:20 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00 17:20 17:40 18:00 18:20 18:40 19:00 19:20 19:40 20:00 20:20 20:40 21:00 21:20 21:40 22:00 22:20 22:40 23:00 23:20</p> <p><b>Dissabtes i festiu tot l'any</b></p> <p>06:40 07:00 07:20 07:40 08:00 08:20 08:40 09:00 09:20 09:40 10:00 10:20 10:40 11:00 11:20 11:40 12:00 12:20 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00 17:20 17:40 18:00 18:20 18:40 19:00 19:20 19:40 20:00 20:20 20:40 21:00 21:20 21:40 22:00 22:20 22:40 23:00 23:20</p>		<p><b>Horaris de pas aproximats</b></p> <p><b>Feiner excepte agost</b></p> <p>04:50 05:05 05:20 05:35 05:50 06:05 06:20 06:35 06:50 07:05 07:20 07:35 07:50 08:05 08:20 08:35 08:50 09:05 09:20 09:35 09:50 10:05 10:20 10:35 10:50 11:05 11:20 11:35 11:50 12:05 12:20 12:35 12:50 13:05 13:20 13:35 13:50 14:05 14:20 14:35 14:50 15:05 15:20 15:35 15:50 16:05 16:20 16:35 16:50 17:05 17:20 17:35 17:50 18:05 18:20 18:35 18:50 19:05 19:20 19:35 19:50 20:05 20:20 20:35 20:50 21:05 21:20 21:35 21:50 22:05 22:20 22:35</p> <p><b>Dilluns a divendres feiner d'agost</b></p> <p>04:40 05:00 05:20 05:40 06:00 06:20 06:40 07:00 07:20 07:40 08:00 08:20 08:40 09:00 09:20 09:40 10:00 10:20 10:40 11:00 11:20 11:40 12:00 12:20 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00 17:20 17:40 18:00 18:20 18:40 19:00 19:20 19:40 20:00 20:20 20:40 21:00 21:20 21:40 22:00 22:20 22:40</p> <p><b>Dissabtes i festiu tot l'any</b></p> <p>06:20 06:40 07:00 07:20 07:40 08:00 08:20 08:40 09:00 09:20 09:40 10:00 10:20 10:40 11:00 11:20 11:40 12:00 12:20 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00 17:20 17:40 18:00 18:20 18:40 19:00 19:20 19:40 20:00 20:20 20:40 21:00 21:20 21:40 22:00 22:20 22:40</p> <p><b>Feiner excepte agost</b></p> <p>06:12 06:27 06:42 06:57 07:12 07:27 07:42 07:57 08:12 08:27 08:42 08:57 09:12 09:27 09:42 09:57 10:12 10:27 10:42 10:57 11:12 11:27 11:42 11:57 12:12 12:27 12:42 12:57 13:12 13:27 13:42 13:57 14:12 14:27 14:42 14:57 15:12 15:27 15:42 15:57 16:12 16:27 16:42 16:57 17:12 17:27 17:42 17:57 18:12 18:27 18:42 18:57 19:12 19:27 19:42 19:57 20:12 20:27 20:42 20:57 21:12 21:27 21:42 21:57 22:12 22:27</p> <p><b>Dilluns a divendres feiner d'agost</b></p> <p>05:00 05:20 05:40 06:00 06:20 06:40 07:00 07:20 07:40 08:00 08:20 08:40 09:00 09:20 09:40 10:00 10:20 10:40 11:00 11:20 11:40 12:00 12:20 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00 17:20 17:40 18:00 18:20 18:40 19:00 19:20 19:40 20:00 20:20 20:40 21:00 21:20 21:40 22:00 22:20 22:40 23:00</p> <p><b>Dissabtes i festiu tot l'any</b></p> <p>06:40 07:00 07:20 07:40 08:00 08:20 08:40 09:00 09:20 09:40 10:00 10:20 10:40 11:00 11:20 11:40 12:00 12:20 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00 17:20 17:40 18:00 18:20 18:40 19:00 19:20 19:40 20:00 20:20 20:40 21:00 21:20 21:40 22:00 22:20 22:40 23:00</p>	

Font: amb / mobilitat

**E86. Viladecans (Can Palmer) – Barcelona (Plaça d'Espanya):** circula els dies laborables de tot l'any excepte a l'agost. Forma part de la xarxa d'autobusos Exprés de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que dona suport a línies regulars fent menys parades i augmentant-ne la freqüència. En un dia feiner realitza 62 expedicions en ambdós sentits amb un interval de pas de 30 minuts. En hora punta l'horari no es modifica i, per tant, l'interval de pas és el mateix: direcció Barcelona passen dos al matí (8:05h i 8:35h) i dos al vespre (20:03h i 20:33h); i en direcció Viladecans dos al matí (8:01h i 8:31h) i dos al vespre (20:01h i 20:31h).

Al llarg de seu recorregut fa parada a Barcelona (Gran Via i entorn de la Plaça Espanya) i a Viladecans (40 parades en ambdós sentits, amb la qual cosa també fa la funció de transport urbà).

El servei permet l'enllaç amb les línies locals VB1 i VB2, les interurbanes L70, L72, L80, L81, L82, L85, L86, L87, L88, L94, L95 L96, L97, L99, E70, E81, E95, E98, H12, H16, D20, 46, 55, 65, 79, 91, 109, 165 i les línies de Metro L1 i L3 i FGC L8, S3, S4, S8, S9, R5, R50, R6 i R60.





**L88** Viladecans Estació Rodalies St. Climent de L. La Rodera

Horari de pas aproximat

Pl. Estació Rodalies	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:45 06:15 06:45 07:15
	07:45 08:15 08:45 09:15
	09:45 10:15 10:45 11:15
	11:45 12:15 12:45 13:15
	13:45 14:15 14:45 15:15
	15:45 16:15 16:45 17:15
	17:45 18:15 18:45 19:15
	19:45 20:15 20:45 21:15
	21:45 22:15 22:45
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:45 08:45 09:45 10:45
	11:45 12:45 13:45 14:45
	15:45 16:45 17:45 18:45
	19:45 20:45 21:45 22:45

Catalunya - Tecnologia	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:51 06:21 06:51 07:21
	07:51 08:21 08:51 09:21
	09:51 10:21 10:51 11:21
	11:51 12:21 12:51 13:21
	13:51 14:21 14:51 15:21
	15:51 16:21 16:51 17:21
	17:51 18:21 18:51 19:21
	19:51 20:21 20:51 21:21
	21:51 22:21 22:51
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:51 08:51 09:51 10:51
	11:51 12:51 13:51 14:51
	15:51 16:51 17:51 18:51
	19:51 20:51 21:51 22:51

Plaça Europa	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:51 06:21 06:51 07:21
	07:51 08:21 08:51 09:21
	09:51 10:21 10:51 11:21
	11:51 12:21 12:51 13:21
	13:51 14:21 14:51 15:21
	15:51 16:21 16:51 17:21
	17:51 18:21 18:51 19:21
	19:51 20:21 20:51 21:21
	21:51 22:21 22:51
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:51 08:51 09:51 10:51
	11:51 12:51 13:51 14:51
	15:51 16:51 17:51 18:51
	19:51 20:51 21:51 22:51

Av. Francesc Macià - Ctra. de Barcelona	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:53 06:24 06:54 07:24
	07:54 08:24 08:54 09:24
	09:54 10:24 10:54 11:24
	11:54 12:24 12:54 13:24
	13:54 14:24 14:54 15:24
	15:54 16:24 16:54 17:24
	17:54 18:24 18:54 19:24
	19:54 20:24 20:54 21:24
	21:54 22:23 22:53
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:54 08:54 09:54 10:54
	11:54 12:54 13:54 14:54
	15:54 16:54 17:54 18:54
	19:54 20:54 21:54 22:54

Marià Sanjaun - Pompeu Fabra	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:53 06:24 06:54 07:24
	07:54 08:24 08:54 09:24
	09:54 10:24 10:54 11:24
	11:54 12:24 12:54 13:24
	13:54 14:24 14:54 15:24
	15:54 16:24 16:54 17:24
	17:54 18:24 18:54 19:24
	19:54 20:24 20:54 21:24
	21:54 22:23 22:53
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:54 08:54 09:54 10:54
	11:54 12:54 13:54 14:54
	15:54 16:54 17:54 18:54
	19:54 20:54 21:54 22:54

Marià Sanjaun - Av. Jocs Olímpics	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:53 06:24 06:54 07:24
	07:54 08:24 08:54 09:24
	09:54 10:24 10:54 11:24
	11:54 12:24 12:54 13:24
	13:54 14:24 14:54 15:24
	15:54 16:24 16:54 17:24
	17:54 18:24 18:54 19:24
	19:54 20:24 20:54 21:24
	21:54 22:23 22:53
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:54 08:54 09:54 10:54
	11:54 12:54 13:54 14:54
	15:54 16:54 17:54 18:54
	19:54 20:54 21:54 22:54

Ctra. Sant Climent - Av. Jocs Olímpics	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:53 06:24 06:54 07:24
	07:54 08:24 08:54 09:24
	09:54 10:24 10:54 11:24
	11:54 12:24 12:54 13:24
	13:54 14:24 14:54 15:24
	15:54 16:24 16:54 17:24
	17:54 18:24 18:54 19:24
	19:54 20:24 20:54 21:24
	21:54 22:23 22:53
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:54 08:54 09:54 10:54
	11:54 12:54 13:54 14:54
	15:54 16:54 17:54 18:54
	19:54 20:54 21:54 22:54

Bombers - Ctra. a Viladecans	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:59 06:30 07:00 07:30
	08:00 08:30 09:00 09:30
	10:00 10:30 11:00 11:30
	12:00 12:30 13:00 13:30
	14:00 14:30 15:00 15:30
	16:00 16:30 17:00 17:30
	18:00 18:30 19:00 19:30
	20:00 20:30 21:00 21:30
	22:00 22:29 22:59
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	08:00 09:00 10:00 11:00
	12:00 13:00 14:00 15:00
	16:00 17:00 18:00 19:00
	20:00 21:00 22:00 23:00

Polígon Industrial Roquetes	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:59 06:30 07:00 07:30
	08:00 08:30 09:00 09:30
	10:00 10:30 11:00 11:30
	12:00 12:30 13:00 13:30
	14:00 14:30 15:00 15:30
	16:00 16:30 17:00 17:30
	18:00 18:30 19:00 19:30
	20:00 20:30 21:00 21:30
	22:00 22:29 22:59
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	08:00 09:00 10:00 11:00
	12:00 13:00 14:00 15:00
	16:00 17:00 18:00 19:00
	20:00 21:00 22:00 23:00

Trav. Prat de la Ribera - Sant Albert	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:59 06:30 07:00 07:30
	08:00 08:30 09:00 09:30
	10:00 10:30 11:00 11:30
	12:00 12:30 13:00 13:30
	14:00 14:30 15:00 15:30
	16:00 16:30 17:00 17:30
	18:00 18:30 19:00 19:30
	20:00 20:30 21:00 21:30
	22:00 22:29 22:59
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	08:00 09:00 10:00 11:00
	12:00 13:00 14:00 15:00
	16:00 17:00 18:00 19:00
	20:00 21:00 22:00 23:00

Poliesportiu Municipal	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:59 06:30 07:00 07:30
	08:00 08:30 09:00 09:30
	10:00 10:30 11:00 11:30
	12:00 12:30 13:00 13:30
	14:00 14:30 15:00 15:30
	16:00 16:30 17:00 17:30
	18:00 18:30 19:00 19:30
	20:00 20:30 21:00 21:30
	22:00 22:29 22:59
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	08:00 09:00 10:00 11:00
	12:00 13:00 14:00 15:00
	16:00 17:00 18:00 19:00
	20:00 21:00 22:00 23:00

Cami Cal Mari - CEP Sant Climent	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:59 06:30 07:00 07:30
	08:00 08:30 09:00 09:30
	10:00 10:30 11:00 11:30
	12:00 12:30 13:00 13:30
	14:00 14:30 15:00 15:30
	16:00 16:30 17:00 17:30
	18:00 18:30 19:00 19:30
	20:00 20:30 21:00 21:30
	22:00 22:29 22:59
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	08:00 09:00 10:00 11:00
	12:00 13:00 14:00 15:00
	16:00 17:00 18:00 19:00
	20:00 21:00 22:00 23:00

Cami Cal Mari - Camí de la Creu	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:59 06:30 07:00 07:30
	08:00 08:30 09:00 09:30
	10:00 10:30 11:00 11:30
	12:00 12:30 13:00 13:30
	14:00 14:30 15:00 15:30
	16:00 16:30 17:00 17:30
	18:00 18:30 19:00 19:30
	20:00 20:30 21:00 21:30
	22:00 22:29 22:59
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	08:00 09:00 10:00 11:00
	12:00 13:00 14:00 15:00
	16:00 17:00 18:00 19:00
	20:00 21:00 22:00 23:00

La Rodera	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:45 06:15 06:45 07:15
	07:45 08:15 08:45 09:15
	09:45 10:15 10:45 11:15
	11:45 12:15 12:45 13:15
	13:45 14:15 14:45 15:15
	15:45 16:15 16:45 17:15
	17:45 18:15 18:45 19:15
	19:45 20:15 20:45 21:15
	21:45 22:15 22:45
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:45 08:45 09:45 10:45
	11:45 12:45 13:45 14:45
	15:45 16:45 17:45 18:45
	19:45 20:45 21:45 22:45

**L88** St. Climent de L. La Rodera Viladecans Estació Rodalies

Horari de pas aproximat

La Rodera	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:45 06:15 06:45 07:15
	07:45 08:15 08:45 09:15
	09:45 10:15 10:45 11:15
	11:45 12:15 12:45 13:15
	13:45 14:15 14:45 15:15
	15:45 16:15 16:45 17:15
	17:45 18:15 18:45 19:15
	19:45 20:15 20:45 21:15
	21:45 22:15 22:45
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:15 08:15 09:15 10:15
	11:15 12:15 13:15 14:15
	15:15 16:15 17:15 18:15
	19:15 20:15 21:15 22:15

Cami Cal Mari - Prat	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:47 06:17 06:47 07:17
	07:47 08:17 08:47 09:17
	09:47 10:17 10:47 11:17
	11:47 12:17 12:47 13:17
	13:47 14:17 14:47 15:17
	15:47 16:17 16:47 17:17
	17:47 18:17 18:47 19:17
	19:47 20:17 20:47 21:17
	21:47 22:17 22:47
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:17 08:17 09:17 10:17
	11:17 12:17 13:17 14:17
	15:17 16:17 17:17 18:17
	19:17 20:17 21:17 22:17

CEP Sant Climent - Camí Cal Mari	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:47 06:17 06:47 07:17
	07:47 08:17 08:47 09:17
	09:47 10:17 10:47 11:17
	11:47 12:17 12:47 13:17
	13:47 14:17 14:47 15:17
	15:47 16:17 16:47 17:17
	17:47 18:17 18:47 19:17
	19:47 20:17 20:47 21:17
	21:47 22:17 22:47
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:17 08:17 09:17 10:17
	11:17 12:17 13:17 14:17
	15:17 16:17 17:17 18:17
	19:17 20:17 21:17 22:17

Pl. de la Vila	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:47 06:17 06:47 07:17
	07:47 08:17 08:47 09:17
	09:47 10:17 10:47 11:17
	11:47 12:17 12:47 13:17
	13:47 14:17 14:47 15:17
	15:47 16:17 16:47 17:17
	17:47 18:17 18:47 19:17
	19:47 20:17 20:47 21:17
	21:47 22:17 22:47
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:17 08:17 09:17 10:17
	11:17 12:17 13:17 14:17
	15:17 16:17 17:17 18:17
	19:17 20:17 21:17 22:17

Poliesportiu Municipal	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:47 06:17 06:47 07:17
	07:47 08:17 08:47 09:17
	09:47 10:17 10:47 11:17
	11:47 12:17 12:47 13:17
	13:47 14:17 14:47 15:17
	15:47 16:17 16:47 17:17
	17:47 18:17 18:47 19:17
	19:47 20:17 20:47 21:17
	21:47 22:17 22:47
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:17 08:17 09:17 10:17
	11:17 12:17 13:17 14:17
	15:17 16:17 17:17 18:17
	19:17 20:17 21:17 22:17

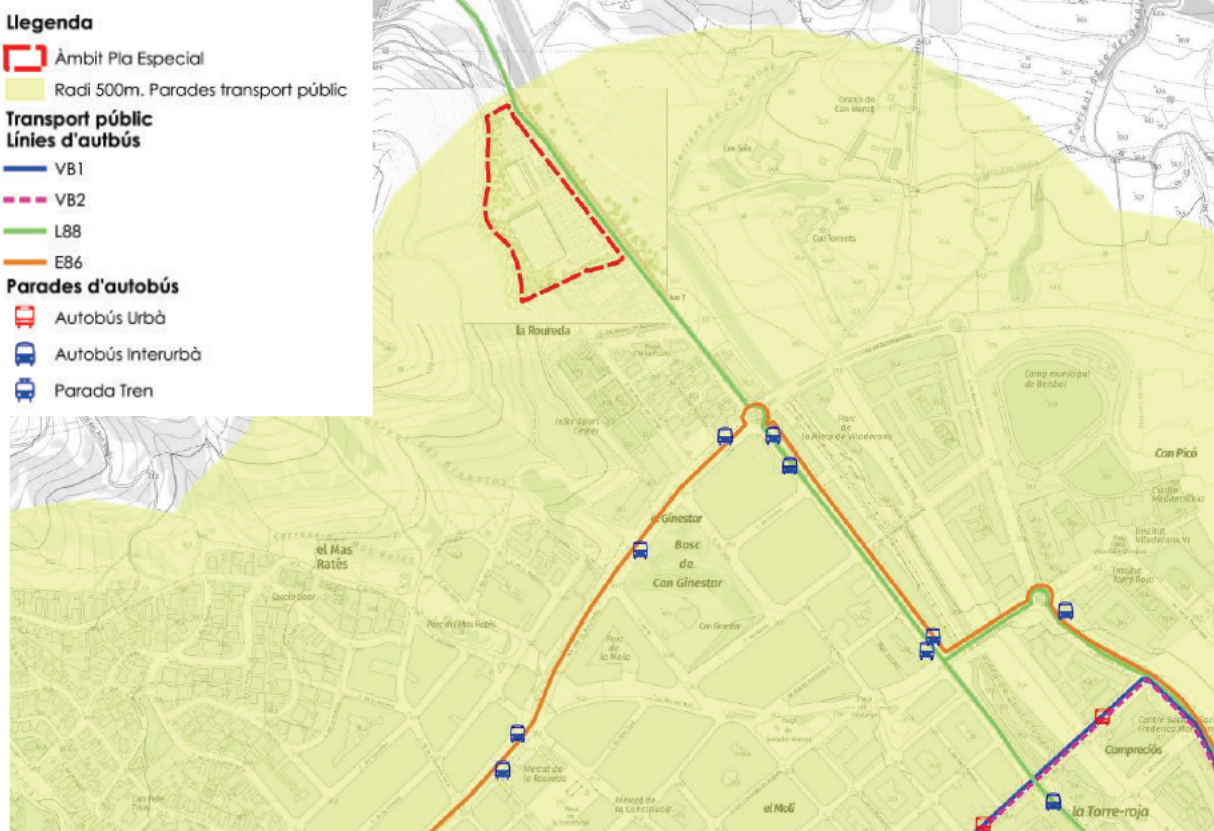
Trav. Prat de la Ribera - Trav. Jaume Font	<b>Dilluns a dissabte festiu</b>
	05:47 06:17 06:47 07:17
	07:47 08:17 08:47 09:17
	09:47 10:17 10:47 11:17
	11:47 12:17 12:47 13:17
	13:47 14:17 14:47 15:17
	15:47 16:17 16:47 17:17
	17:47 18:17 18:47 19:17
	19:47 20:17 20:47 21:17
	21:47 22:17 22:47
	<b>Festiu de tot l'any</b>
	07:17 08:17 09

Imatge 12. Distància a l'àmbit des de la parada de transport públic interurbà més propera



Font: Google maps

Imatge 13. Radi d'influència de les parades



Font: Elaboració pròpia

Com es pot observar, la xarxa de bus metropolitana si que dona servei a l'àmbit del PEU, ja que la parada més propera de les línies L86, E86 i L88 està situada a menys de 400 metres en línia recta, pel que es dona compliment als requeriments del Decret 344/2006.

### 2.3.3. Xarxa itineraris per a vianants i bicicletes

#### Xarxa d'itineraris per a vianants

L'actual xarxa d'itineraris per a vianants a l'entorn de l'àmbit del Pla especial és pràcticament inexistent. Així, l'accés principal es realitza des de la Carretera de Sant Climent, tot i que aquesta manca de vorals adaptats per al pas de vianants.

Així, els darrers trams de carrer urbanitzat que es localitzen a l'àmbit, estan formats per la vorera que es situa a l'alçada de les darreres edificacions.

Imatge 14. Voreres situades al llarg de la Carretera de Sant Climent



Font: Google Street View.

Des del Carrer de Ferrer i Guàrdia també es pot accedir a l'àmbit del PEU, tot i que des de petits passatges que no tenen continuïtat amb l'àmbit.

Imatge 15. Passatge que comunica amb el sector del PEU



Font: Elaboració pròpia

### Xarxa de carrils bici urbans

Pel que fa a la xarxa de bicicletes, aquesta encara es localitza, actualment, més lluny de l'àmbit, ja que el carril bicicleta més proper es troba al camí que acompanya la riera de Sant Climent, propera a l'àmbit d'estudi, el qual actua com a via compartida entre ciclistes i vianants.

El nou eix Av de la Fraternitat – Maria Domínguez i Clara Campoamor disposa d'un carril bicicleta que connecta des de la Ctra de Sant Climent fins a la C-245.

Imatge 16. Carril bicicleta a l'Av. de la Fraternitat



Font: Google

Aquest eix permet la connexió entre el sud (amb carrer importants com l'avinguda Francesc Macià o l'avinguda de la Generalitat) i el nord de la ciutat.

### Projecte de millora de l'eix social entre Viladecans i Sant Climent

La Diputació de Barcelona ha redactat un projecte per a la millora de l'eix social entre Viladecans i Sant Climent, el qual permetrà un accés segur tant a peu com en bicicleta a l'àmbit.

Imatge 17. Projecte millora connectivitat carretera de Sant Climent



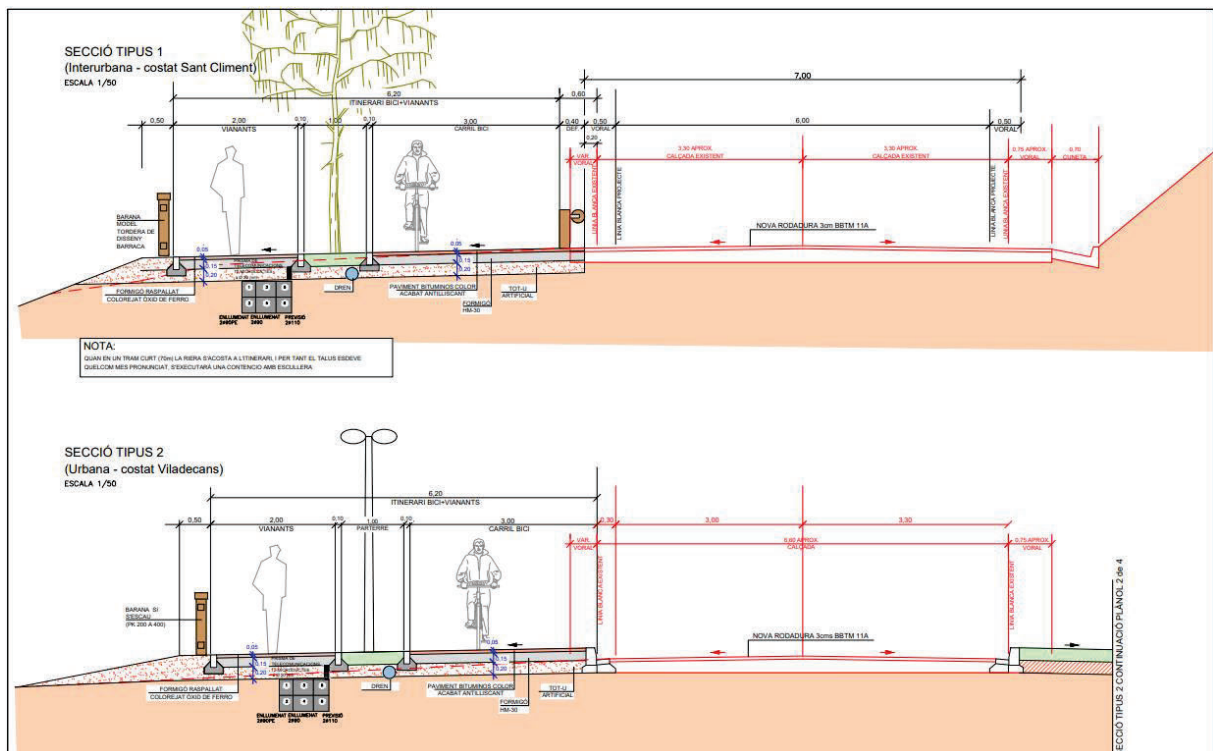
Font: Diputació de Barcelona

Aquest projecte suposarà una clara millora en quant a l'accessibilitat tant a peu com en bicicleta a l'àmbit del PEU.

El projecte constructiu "Itinerari de vianants i ciclistes a la carretera BV-2003 del P.Q. 6+410 al P.Q. 7+160. TM Viladecans" de data febrer de 2023 mostra les seccions i el disseny en planta 'aquest itineraris per a vianants i bicicletes.

Aquest projecte inclou un vial segregat de la Bv-2003 per a vianants i bicicletes, amb una amplada total de 6,20 metres, dels quals 3,00 metres són destinats a un itinerari per a bicicletes en ambdós sentits, 2,00 metres per a l'itinerari per a vianants, i la resta per a elements de seguretat, arbrat i il·luminació.

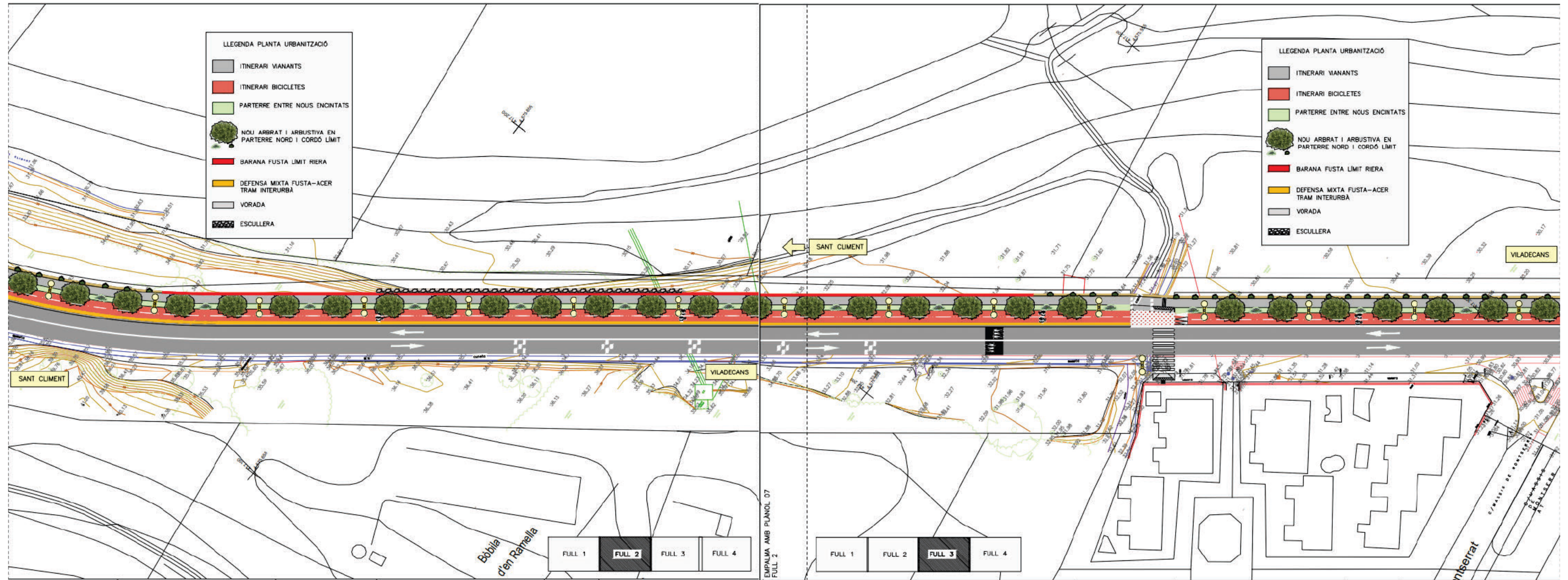
Imatge 18. Secció tipus del projecte d'itinerari per a vianants i bicicletes



Font: Projecte constructiu.

A continuació es mostra un detall en planta del projecte constructiu, el qual contempla un pas per a vianants al final dels habitatges situats a la carretera de Sant Climent. Aquest primer pas de zebra es considera adequat per a accedir a l'àmbit, però serà necessari que el PEU inclogui un altre pas a la zona central del mateix.

Imatge 19. Disseny en planta del projecte d'itinerari per a vianants i bicicletes



Font: Projecte constructiu.

### 3. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

#### 3.1. PLANEJAMENT TRAMITAT

Tal i com s'exposa en l'Aprovació Inicial del PDUM, Viladecans es troba travessat per un eix verd estructurant de caràcter metropolità.

Aquet eix té la funció d'entrelligar els assentaments urbans entre sí i també amb el seu entorn; en el cas de l'àmbit del present PEU i del seu entorn més immediat, es tracta d'entrelligar Viladecans i Sant Climent posant en valor l'entorn natural protegit així com al mateix temps, tal com s'ha vist amb el PTMB, configurant un espai de separació, entre creixements urbans o zones verdes urbanes, a mantenir i potenciar pel seu paper connector en el sistema d'espais oberts.

El desenvolupament de l'àmbit, i en particular l'equipament buscarà, per tant, donar continuïtat a la xarxa d'Equipaments Esportius Estructurants que es proposa en l'Aprovació Inicial del PDUM, degut a que es troba en una situació geogràfica privilegiada per donar servei a Viladecans i l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

#### Planejament tramitat

Per tal de poder concretar l'ús de l'equipament previst en els diversos planejaments i el seu posterior desenvolupament, el present document proposa:

- Mantenir la qualificació dels sòls d'equipament
- Definir el tipus d'ordenació i condicions d'edificació

El Pla manté la qualificació d'equipaments comunitaris i dotacions (Clau 7c), i proposa definir-lo com a Equipament esportiu i recreatiu.

Aquest ús es troba contemplat a l'article 212 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità.

#### *Art. 212. Tipus d'equipaments comunitaris*

1. *Els sòls destinats a equipaments comunitaris amb les edificacions, instal·lacions i altres accessions o serveis sobre aquests sòls, es classifiquen en els tipus següents:*
  - a) *Equipaments esportius i recreatius. Edificacions i instal·lacions esportives; campaments; centres d'esbarjo o d'expansió; balnearis i establiments de banys i d'altres turístics no residencials, d'interès públic, social o comunitari; i serveis annexes*

El tipus d'ordenació definit en aquest Pla és el de volumetria específica, establert a partir de les condicions d'ordenació de l'entorn immediat i que es correspon amb la clau 20a/9a per tal de garantir la correcta integració de la proposta.

L'ordenació de la forma de l'edificació es realitza en el present PEU mitjançant la determinació del perímetre i perfil regulador de l'edificació i de la cota de referència de la planta baixa. Addicionalment, s'estableix l'ocupació màxima de l'edificació i, en aquest cas concret, també l'ocupació màxima de les pistes esportives a l'aire lliure així com l'edificabilitat màxima del conjunt, distingint també entre edificacions principals i pistes a l'aire lliure.

Els seus paràmetres específics es defineixen gràficament en el plànol normatiu o02.

A continuació es detallen els paràmetres d'ordenació previstos, així com la seva justificació:

#### - **Edificabilitat màxima**

Tot i que l'edificabilitat màxima de la zona 20a/9 és de 1,00m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s, el present PEU, per tal de garantir una correcta integració paisatgística amb l'entorn natural, i mirar de preservar i garantir el màxim possible la presència de sòls lliures d'edificació, es limita l'edificabilitat a 0,6m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s i per tant, a un sostre total de **11.921 m<sup>2</sup>st**.

### - Cota de referència

La cota de referència indica el punt topogràfic a partir del qual s'amida l'alçada màxima.

El present PEU fixa dues cotes de referència per adaptar-se millor al seu entorn i garantir un menor moviment de terres. La primera cota de referència, situada a la part sud de l'àmbit, es troba a la cota **+33.00 m**, la qual permet un millor accés des de la carretera i una millor integració amb el teixit urbà proper.

En canvi, la segona cota de referència, situada al nord, vindrà definida per la situació de la rasant del forn, el qual té els seus vèrtexs a les cotes 36.06m, 36.21m, 37.02m i 37.02m, segons el topogràfic 500 encarregat, per tant i tenint en compte les terres acumulades en els darrers anys, s'estableix la cota de referència a **+36.00m**.

### - Perímetre regulador (gàlib màxim)

El perímetre regulador es defineix com la figura poligonal dins la qual s'han d'inscriure totes les plantes i vols dels edificis i, en aquest cas també de les pistes o programa esportiu situat a l'aire lliure.

El perímetre regulador, o gàlib màxim, s'ha definit gràficament en el present PEU en el plànol normatiu d'ordenació o02.

Aquest perímetre s'ha establert tenint en compte les separacions mínimes de la clau 20a/9 de l'entorn, però també amb coherència amb tot l'entorn natural de l'àmbit i també establint una distància mínima de separació amb les edificacions existents.

Així, s'ha fixat una distància de mínima de 3m respecte al front de parcel·la, per tots els elements auxiliars de les edificacions situats en l'espai lliure (pistes pàdel, piscines...), aconseguint d'aquesta manera donar continuïtat a la distància mínima de la clau 20a/9 de forma que es garanteix una coherència de la imatge urbana respecte a la carretera.

Per a les edificacions i respecte a la carretera BV-2003, i d'acord amb l'article 40 del DL 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres, es determina una distància de 25m des de l'aresta exterior de la calçada.

Pel que fa a la separació de l'edificació amb el sistema de Parc forestal de conservació clau 27, s'ha tingut en compte la separació de 25m de franja exterior de protecció respecte al límit de la finca, que determina el Decret 123/2005, de 14 de juny, de mesures de prevenció dels incendis forestals en les urbanitzacions sense continuïtat immediata amb la trama urbana.

Adicionalment, en l'extrem sud de l'àmbit, s'ha ajustat també el gàlib establint una distància teòrica de 15m respecte al darrer pla de façana existent, per tal de minimitzar l'impacte visual de les instal·lacions respecte a les edificacions residencials consolidades.

D'aquesta manera, amb aquesta darrera consideració, s'ha tingut en compte el que indica l'article 264 del PGM respecte a la localització relativa de l'edificació, que és igualment d'aplicació per tractar-se d'una ordenació amb sistema d'ordenació de volumetria específica.

Art. 264. Localització relativa de l'edificació

3. Les edificacions que segons el Pla Parcial o Pla Especial puguin aixecar-se amb façana a la xarxa viària bàsica o pròximes als límits de zona, hauran de preveure's en aquells plans de manera que, ateses l'alçada i la distància al vial o al límit de la zona, els volums quedin compresos dins dels angles traçats de la manera següent: recta horitzontal per qualsevol punt de l'eix del vial o del límit de la zona i normal a aquests, i recta que passa pel mateix punt situat en pla vertical que contingui l'anterior i formant amb aquesta un angle de 60 °.

### - Perfil regulador

S'entén per perfil regulador totes aquelles limitacions dirigides a determinar la màxima envelopant de volum dins del qual puguin inscriure's els volums de l'edificació que correspon a l'àmbit.

Aquest perfil no podrà ser depassat i caldrà mantenir dins del gàlib definit tant la coberta definitiva de l'edifici com els volums corresponents als elements tècnics de les instal·lacions.

Tot i tenir present que en l'entorn de l'àmbit l'alçada reguladora màxima és de 9,15m, en el cas d'aquest àmbit, atenent a que el programa funcional previst per l'equipament requereix puntualment de major alçada per a les pistes de pàdel cobertes.

Les delimitacions físiques de les pistes de pàdels necessiten d'una alçada normativa de 4m, a part de 6m lliures d'obstacles per sobre d'aquestes. Per poder possibilitar un aparcament ens superfície i així minimitzar el moviment de terres, es reserva una alçada de 3,5m per aquest.

Per tant, tenint en conte aquests condicionants i per tal de fixar el perfil regulador, el present PEU fixa un pla horitzontal d'alçada 13,50m.

Aquesta alçada màxima s'amidarà des de la cota de referència de la planta baixa establerta.

#### - Ocupació màxima

L'ocupació màxima de l'edificació que es fixa en el present PEU és l'equivalent a un 40% de la parcel·la d'acord amb la normativa de la clau 20a/9, que fixa l'ocupació màxima de l'edificació en aquest percentatge.

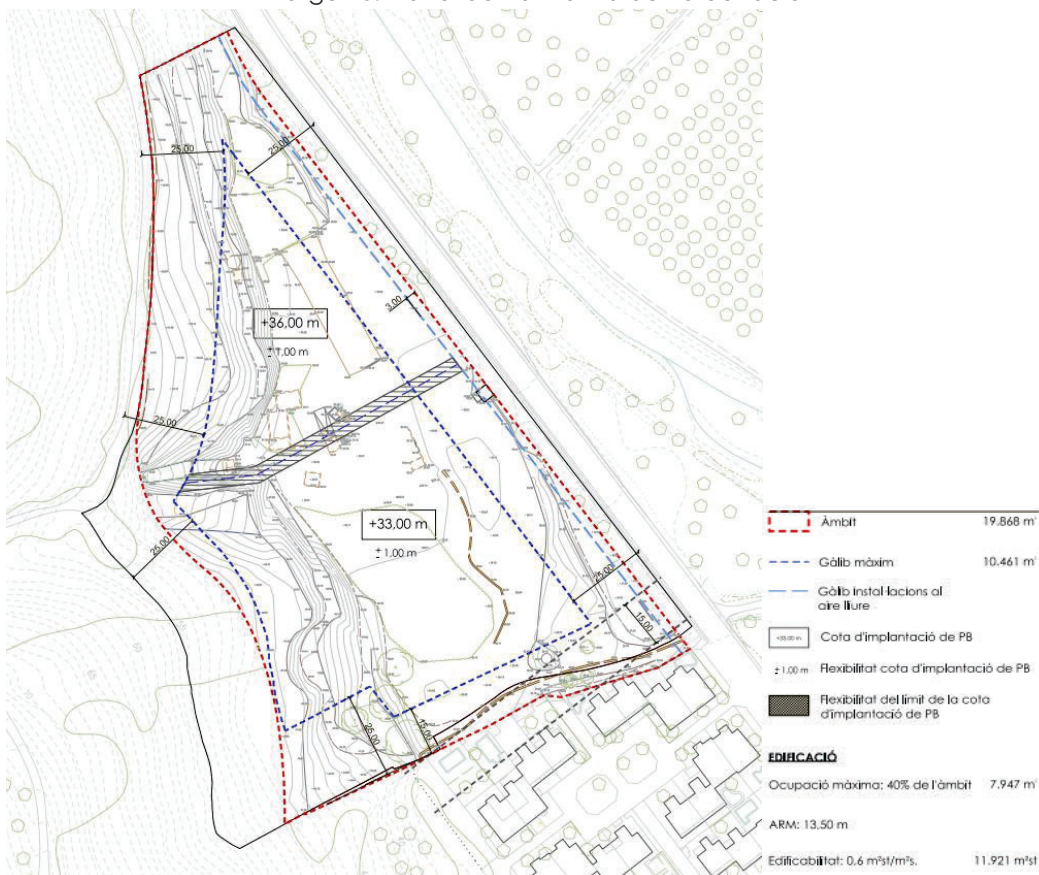
Aquesta ocupació màxima del 40% s'estableix per l'edificació de nova planta del PEU, i no aplica a les pistes esportives, piscines o altres usos admesos en l'aire lliure a excepció de què aquestes es cobreixin amb tancaments fixos, cas en què també caldria comptabilitzar-les als efectes de sostre màxim.

Aquesta ocupació màxima d'edificació del 40% de la parcel·la, representa aproximadament un 76% del gàlib establert. Respecte a aquest, queda garantit que un mínim del 10% del gàlib quedarà d'espai lliure.

#### - Composició de volums

Obligatòriament l'ordenació dins el perímetre i perfil regulador establert haurà de fer-se amb volums fragmentats que no podran tenir longituds de façana superiors a 80m i caldrà garantir la distància entre edificis que doni compliment a l'article 264 de les normes urbanístiques del PGM.

Imatge 20. Plànol de normativa de l'ordenació



Font: Plànols del PEU

Quadre resum Ctra de Sant Climent, 97: PGM vs PEU					
		PGM		PLA ESPECIAL URBANÍSTIC	
		SUPERFÍCIE		SUPERFÍCIE	
clau					
<b>ÀMBIT PEU</b>		19.779 m <sup>2</sup> s	100,00%	19.868 m <sup>2</sup> s	100,00%
<b>SISTEMES</b>		19.779 m <sup>2</sup> s	100,00%	19.868 m <sup>2</sup> s	100,00%
Equipaments comunitaris i dotacionals	7c	19.779 m <sup>2</sup> s	100,00%	19.868 m <sup>2</sup> s	100,00%
<b>Índex edif. bruta</b>		1,00 m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> s		0,60 m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> s	
Sostre màxim		19.779 m <sup>2</sup> st		11.921 m <sup>2</sup> st	
Ocupació màxima		7.912 m <sup>2</sup> s	40%	7.947 m <sup>2</sup> s	40%

Per tal d'assolir l'objectiu de concretar l'ús de l'equipament metropolità i tal com especifica l'article 217 de les NU del PGM, es proposa una ordenació de volumetria específica.

Això permetrà una major integració paisatgística i natural, entre els espais verds i la relativa infraestructura verda i l'àmbit, permetent que la component vegetal entri i s'integri dins l'àmbit i alhora permet poder adaptar les edificacions a les restes arqueològiques existents com son la bòbila d'en Ramells i el forn associat a aquest.

És important remarcar que s'hauran de respectar aquestes preexistències, preservant-les o integrant-les en el projecte últim.

Imatge 21. Proposta en planta (no vinculant)



Font: Plànols del PEU

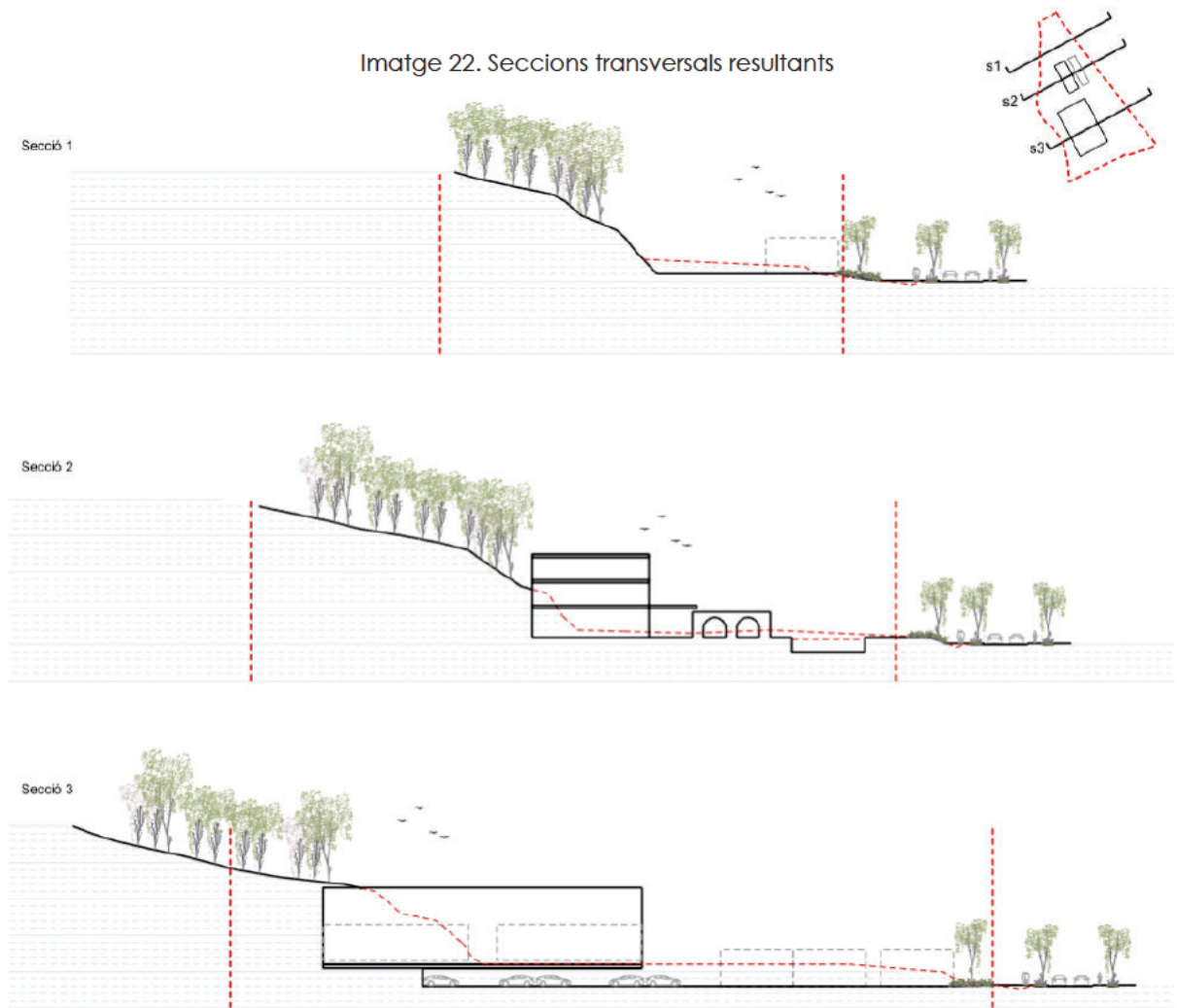
A l'ordenació prevista en destaca el manteniment de les estructures romanents de la bòvila d'en Ramells i del forn existent. Pel que fa al forn, es tracta d'una gran estructura de planta rectangular d'uns 43 metres de llarg per 11 d'ample amb set obertures a cada una dels costats llargs que donen accés a dues galeries d'uns 2,10 metres d'ample. Les obertures tenen una amplada de 120 cm i una alçada aproximada d'uns 160 cm. Les parets externes del forn tenen un gruix aproximat d'uns 2,35 m i a l'eix central del mateix hi ha una estructura de 2,3 metres d'ample que el recorre longitudinalment i que al seu interior acull el sistema d'evacuació de fums cap a la xemeneia.

De les noves edificacions en destaca sobretot el volum on es preveuen ubicar les pistes cobertes.

També es preveu la instal·lació de diverses pistes esportives descobertes, les quals no impliquen un còmput de sostre.

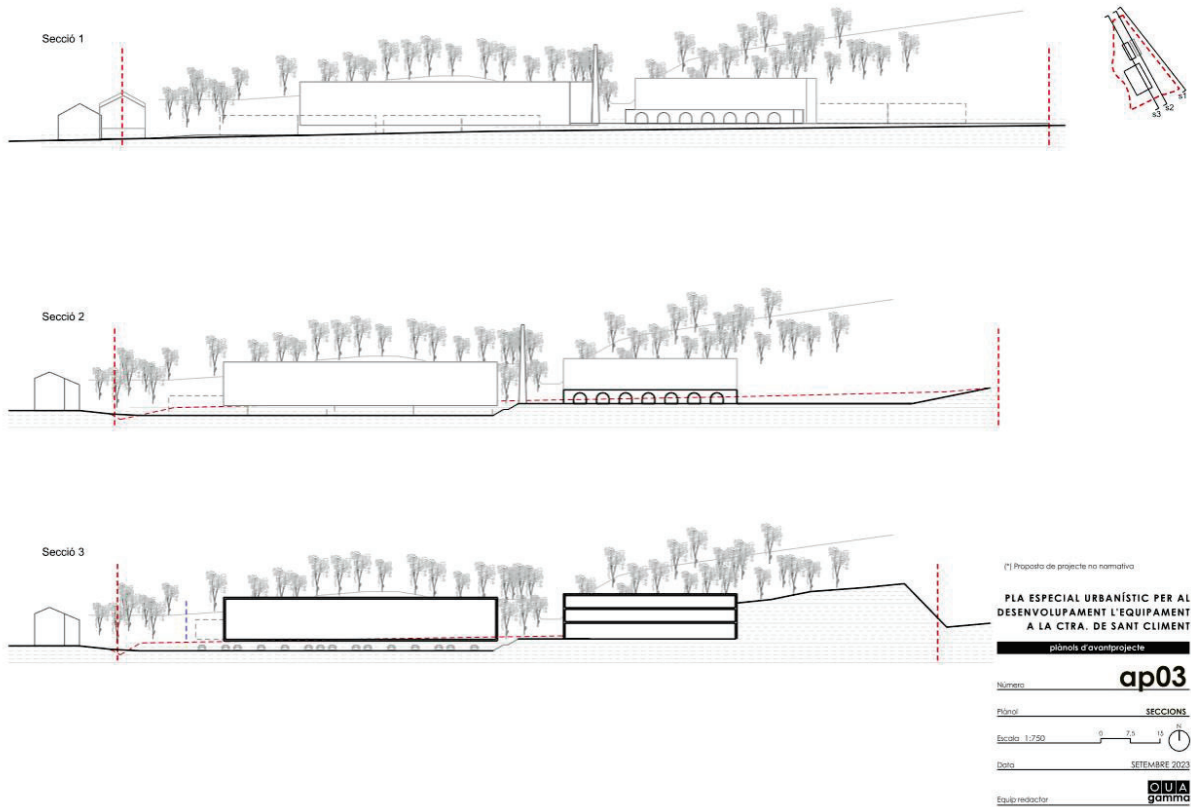
A sota del volum principal es preveu la construcció d'un aparcament a la PB per als vehicles dels usuaris de l'àmbit.

Imatge 22. Seccions transversals resultants



Font: Plànols del PEU

Imatge 23. Seccions longitudinals resultants



Font: Plànols del PEU

## PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

## 4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

### 4.1. ESTIMACIÓ DEL NOMBRE DE VIATGES GENERATS

Els EAMG referents al planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments generats que generen els diferents àmbits del Pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat.

En aquest cas, s'ha optat per a realitzar el càlcul de la mobilitat generada a partir de preveure el màxim grau d'utilització de l'equipament, i contant una certa rotació, per tal de situar-se en el més desfavorable dels casos en quant a mobilitat generada, ja que al Decret no s'estableixen les ràtios de mobilitat generada per a aquest tipus d'equipament.

Amb les dimensions previstes actualment al pla especial, es contempen un total màxim de 25 pistes, 10 interiors i 15 exteriors.

Establint un horari de 09.00 a 21.00h, i establint una rotació dels usuaris a les pistes, de 1,5 hores d'activitat, es pot arribar a establir el màxim nombre d'usuaris possible a l'equipament.

Tenint en compte l'escenari més desfavorable pel que fa a la mobilitat, és a dir, aquell que suposa una ocupació del 100% de les hores d'obertura, amb 4 usuaris per cada pista, rotant els usuaris cada 1,5 hores, el màxim nombre d'usuaris de l'equipament en 1 dia és de 800, dels quals, 320 a les pistes interiors i 480 a les exteriors.

Així mateix, es considera necessària la presència de 4 treballadors, els quals poden també oferir una rotació a l'equipament.

Els desplaçaments generats en aquest escenari és el següent:

Taula 3. Estimació del nombre de desplaçaments amb un 100% d'ocupació.

	Unitats	Total usuaris diaris	Desplaçaments
Pistes interiors	10	320	640
Pistes exteriors	15	480	960
Treballadors	4	4	8
<b>Total</b>			<b>1.608</b>

Font: Elaboració pròpia.

Així mateix, i precisament per a situar-se en l'escenari més desfavorable en quant a mobilitat, el PEU contempla la possibilitat de que, fins a un 25% del sostre total de l'equipament efectivament implantat pugui estar destinat a usos complementaris (serveis annexos, com vestuaris, recepció, piscina, gimnàs, restauració, allotjament temporal pel col·lectiu).

Així, amb un 100% d'ocupació, el 100% de les hores previsible d'obertura, suposaria uns desplaçaments de **1.608 desplaçaments originats per a l'ús esportiu**, dels quals, 804 d'entrada a l'equipament i 804 de sortida del mateix. Tenint en compte la rotació en la utilització de les pistes, aquestes dades suposen un màxim de 200 desplaçaments cada 1,5 hores.

En aquest sentit, i contemplant el sostre màxim permès de 11.921 m<sup>2</sup>st, el sostre possible màxim per a aquests usos complementaris és de 2.980,25 m<sup>2</sup>st. A l'hora de calcular els desplaçaments generats per aquest tipus d'usos, cal diferenciar entre els serveis que van associats a la pròpia activitat esportiva

(recepció, vestuaris) els quals, per si mateixos, no suposen la generació de viatges addicionals, i els usos que poden generar desplaçaments (restauració, gimnàs, allotjament temporal pel col·lectiu). Aquest segon grup d'usos, s'estableix que es poden assimilar a equipaments esportius, culturals i recreatius en quant al nombre de desplaçaments generats.

Si s'obvia la part de sostre destinada a usos complementaris com vestuaris i recepció, i es contempla que la totalitat del sostre possible destinat a usos complementaris (2.980,25 m<sup>2</sup>st) origina els desplaçaments estimats per a usos d'equipament, el nombre de desplaçaments generats és el següent:

Taula 4. Estimació del nombre de desplaçaments generats dels usos complementaris

	Sostre	Ràtio	Desplaçaments
Usos complementaris	2.980,25	20 despl/100 m <sup>2</sup> st	596
<b>Total</b>			<b>596</b>

Així doncs, el nombre total de desplaçaments generats pel futur equipament, s'estima en:

Taula 5. Estimació del nombre de desplaçaments generats PEU

	Desplaçaments generats
Usos esportius	1.608
Usos complementaris	596
<b>Total</b>	<b>2.204</b>

#### Distribució modal dels desplaçaments

Amb els valors de la mobilitat generada, es pot calcular el repartiment modal dels desplaçaments generats, emprant com a criteri el repartiment previst.

En aquest sentit, i tenint en compte el caràcter metropolità de l'equipament previst, es contempla que bona part dels desplaçaments provinguin precisament de l'àrea metropolitana, i no pas de la pròpia ciutat de Viladecans.

Pel que fa als desplaçaments de caràcter intern, des de Viladecans, es considera que un 55% dels usuaris poden accedir amb transport públic o bé amb modes de mobilitat activa, donada la situació del sector i la seva bona accessibilitat amb bicicleta.

Pel que fa als desplaçaments de caràcter metropolità, que són la majoria, es contempla un grau d'utilització més gran del vehicle, per tractar-se de desplaçaments no obligats, sinó per motius de lleure.

Taula 6. Repartiment modal previst de la mobilitat de l'equipament

	Distribució modal prevista				Desplaçaments generats					
	%	Vehicle privat	Transport públic	A peu	Bicicleta	Total Viatges	Vehicle privat	Transport públic	A peu	Bicicleta
Intramunicipal	<b>20%</b>	45,0%	10,0%	15,0%	30,0%	<b>441</b>	198	44	66	132
Metropolità	<b>80%</b>	70,0%	5,0%	1,0%	24,0%	<b>1.763</b>	1.234	88	18	423
	<b>100%</b>					<b>2.204</b>	<b>1.433</b>	<b>132</b>	<b>84</b>	<b>555</b>

Font. Elaboració pròpia.

Pel que fa al número de vehicles en circulació que es generaran cap al futur equipament, es pot calcular considerant una ocupació dels vehicles de 2 persones/vehicle per als desplaçaments interns i 2,5 persones/vehicle per als desplaçaments des de fora de Viladecans.

Aquestes ratios de vehicle compartit també són superiors a la mitjana, precisament pel caràcter esportiu de l'activitat, ja que els usuaris solen compartir el desplaçament fins a l'equipament per a fer-ne ús conjuntament.

Taula 7. Conversió de desplaçaments en vehicle privat a número de vehicles

	Desplaçaments en vehicle privat	Ocupació vehicles (pers./vehicle)	Vehicles/dia
Intramunicipal	198	2,0	99
Intermunicipal	1.234	2,5	493
<b>TOTAL</b>	<b>1.433</b>		<b>592</b>

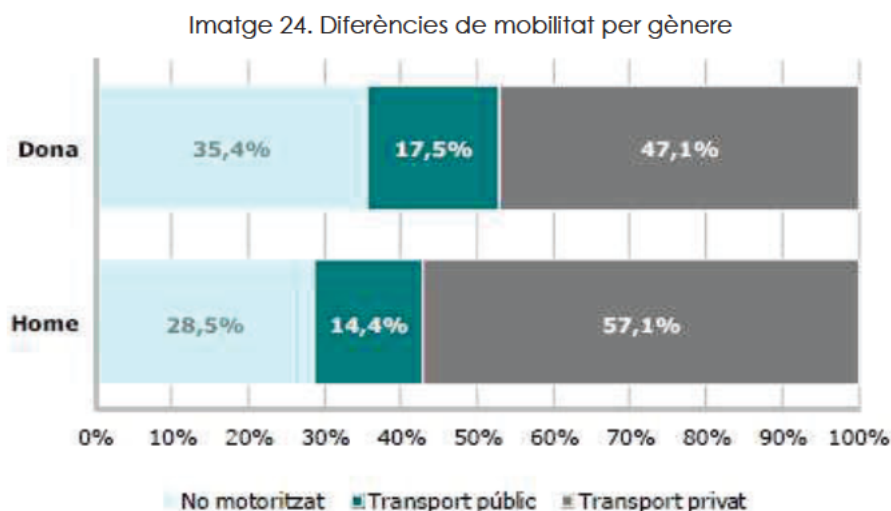
Font: Elaboració pròpia.

Tenint en compte el grau de rotació de l'equipament, es contempla que el nombre màxim de vehicles que es puguin ubicar a l'equipament sigui de **100 vehicles**, ja que es contempla que en un moment donat hi pot haver 50 vehicles d'usuaris que estan fent ús de l'equipament, i 50 vehicles d'usuaris que estan arribant per a utilitzar l'equipament.

Cal recordar que en tot moment s'ha contemplat la situació més desfavorable en quant a mobilitat generada, amb un 100% de l'ocupació de totes les pistes, i amb tot el sostre complementari destinat a usos demandants de mobilitat. Cal considerar que aquesta situació no es donarà sinó només casos realment excepcionals.

#### 4.2. PERSPECTIVA DE GÈNERE DELS DESPLAÇAMENTS

D'acord amb les dades de la Enquesta de Mobilitat 2011, es registren diferències per gènere en el comportament de la mobilitat:



Font: Quadern de mobilitat de la EM 2011

Les dones tenen una quota d'ús de modes no motoritzats del 35,4%, mentre que els homes, presenten una quota del 28,5%. En el cas del transport públic les dones també presenten una quota d'ús superior

## AVAUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

a la dels homes, del 17,5% davant del 14,4% dels homes. Pel que fa a la utilització del vehicle privat, la quota modal és inferior al col·lectiu femení amb 47,1%, mentre que els homes tenen una quota modal del 57,1%.

Per tant, a totes les xarxes de mobilitat proposades, s'ha de tenir en compte que les dones utilitzen modes més sostenibles, per tant, s'ha de vetllar especialment per la seva seguretat.

En el projecte de l'equipament caldrà contemplar aquesta diferència de comportament per gènere, per exemple, garantint una bona il·luminació dels itineraris a peu, en bicicleta i especialment dels accessos i espais exteriors.

## 5. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

### 5.1. PARÀMETRES DE PLANIFICACIÓ GENERALS

Els paràmetres de planificació que aconsella el *Decret 344/2006 de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada*, concretament en el seu article 4.1, són els següents:

#### Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació

#### 4.1. En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

a. *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.*

b. *L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com els trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.*

c. *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.*

d. *Els carrers que es planifiquin, en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.*

e. *El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.*

*La construcció d'escaleres a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.*

f. *El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.*

g. *La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.*

També cal tenir en compte les determinacions de l'ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació pels accessos i utilització dels espais públics urbanitzats.

### 5.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

Segons l'article 15 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, on s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

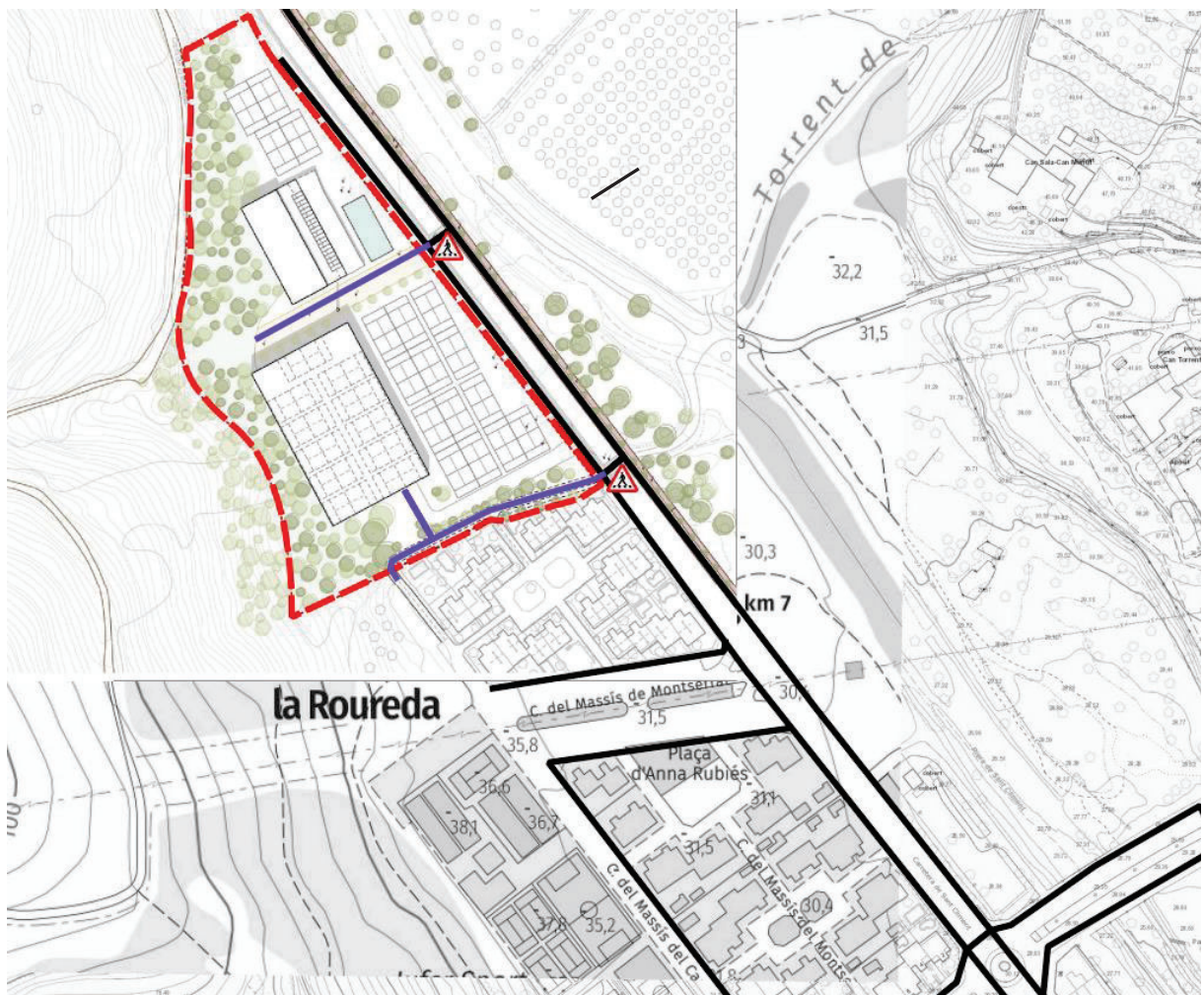
## XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

Els itineraris principals per a vianants, als quals s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents<sup>1</sup>:

- Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- Mercats, zones i centres comercials.
- Instal·lacions recreatives i esportives.
- Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans i vores de rius.
- Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

Així, l'itinerari per a vianants es durà a terme per aquest nou eix social.

Imatge 25. Itineraris i accés per a vianants



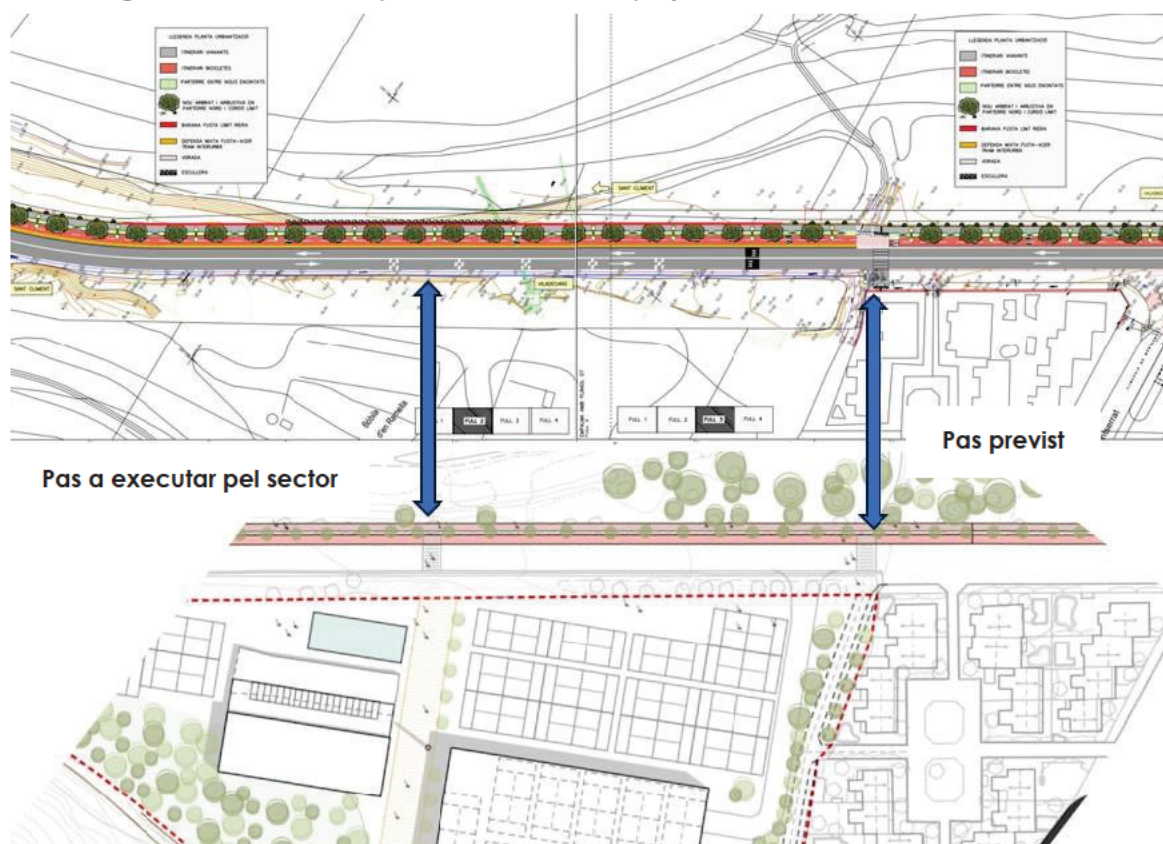
Font: Elaboració pròpia.

L'accés al sector per a vianants es durà a terme principalment des del nou eix social, creuant la carretera de Sant Climent (que en aquest tram té la consideració de via urbana) a través de dos

<sup>1</sup> Decret 344/ 2006.

passos per a vianants, un dels quals ja està contemplat en el propi projecte constructiu del nou eix social (just al límit sud del sector) i un altre de nova creació al centre del sector.

Imatge 26. Correlació dels passos de vianants al projecte constructiu de l'eix social i al PEU



Font: Elaboració pròpia.

El sector haurà de fer front al cost de les obres necessàries per a la construcció d'aquest segon pas per a vianants. Per aquest motiu, el PEU preveu una partida de **2.650,00 €** per a la senyalització vertical i pintat del pas de vianants a ubicar a la zona central del sector.

### 5.3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES

#### 5.3.1. Criteris

Segons l'article 17 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, amb l'objectiu d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments de forma segura i sostenible. Segons aquest decret, els paràmetres que han de complir els itineraris per a bicicletes són els següents:

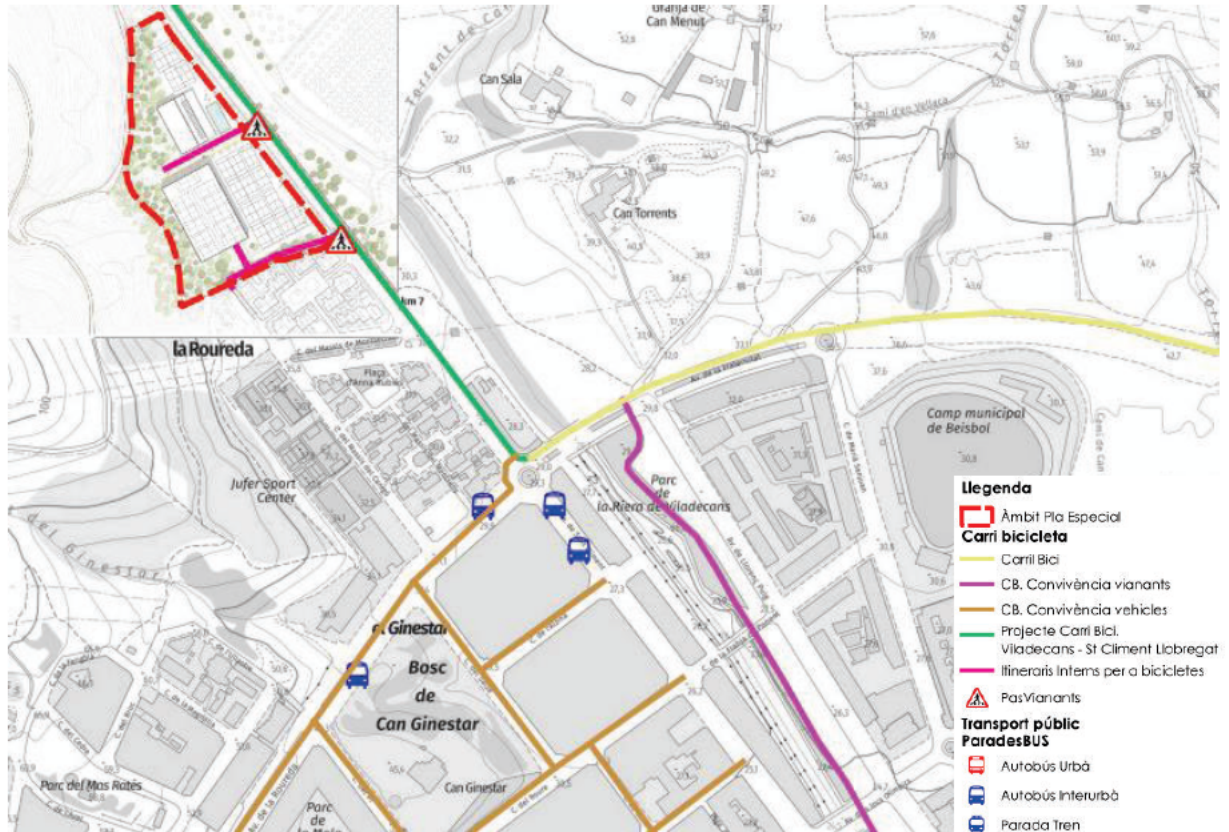
- Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.
- La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.
- Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

**Previsions de futur**

Un cop executat el nou eix social previst en el projecte de la Diputació de Barcelona, l'accés a l'àmbit des del nucli de Viladecans es podrà dur a terme a través del nou carril bicicleta.

Un cop al nucli de Viladecans, els itineraris per a bicicletes discorren bé sigui per carrils bicicleta, bé sigui per carrers on cohabitaven bicicletes i vehicles (carrers restringits a 30km/h).

Imatge 27. Itinerari per a Bicicletes



Font: Elaboració pròpia.

La connexió per a bicicletes entre el sector i el nou eix social coincidirà amb el previst per a l'accés per a vianants.

**5.3.2. Reserva de places per a aparcament de bicicletes**

El Decret 344/2006 també estableix les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors. Els valors assenyalats per part del Decret són els següents:

Taula 8. Conversió places mínimes d'aparcament.

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes	
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament

Font: Decret 344/2006, de 19 setembre.

Segons les dades desenvolupades al punt 4 d'aquest document, el nombre màxim d'usuaris al mateix temps a les instal·lacions és de 100. Tenint en compte que a l'equipament hi poden coincidir al mateix

temps els usuaris que estan fent ús de les instal·lacions i els usuaris que marxen o arriben a una activitat anterior o posterior, al mateix temps hi pot haver, com a màxim, 200 persones a l'equipament.

Per tant, segons la ràtio estipulada al Decret, el nombre d'aparcaments per a bicicletes és de **10 places**.

Tot i això, es contempla que la utilització de la bicicleta sigui més ampli en aquest tipus d'equipament, pel que segons la distribució modal prevista es preveu que a l'equipament hi puguin coincidir un màxim de 35 bicicletes, pel que es proposa que el projecte contempli la instal·lació mínima de **35 places d'aparcament**, ampliable segons les necessitats o el grau d'utilització del mateix.

Els aparcaments hauran d'estar en llocs segurs però fàcilment accessibles, de forma que s'incentivi el seu ús.

#### **5.4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A TRANSPORT COL·LECTIU**

##### **5.4.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic**

Segons l'article 16 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu en superfície. Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

*Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.*

*Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.*

*Mercats, zones i centres comercials.*

*Instal·lacions recreatives i esportives.*

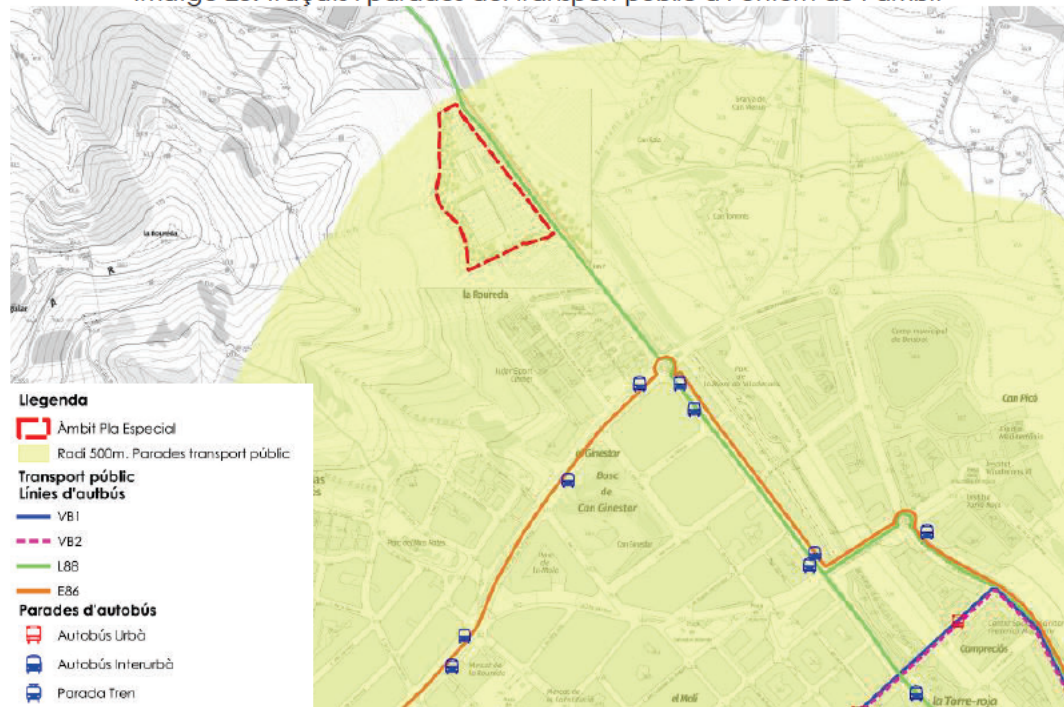
*Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans i vores de rius.*

*Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.*

##### **5.4.2. Propostes**

El sector es localitza dintre del radi d'influència de les parades de transport públic metropolità existents al nucli de Viladecans ( $r < 500m$ ). Concretament, la parada de les línies L86, E86 i L88 està situada a menys de 400 metres del sector, donant compliment al requeriment establert pel decret 344/2006.

Imatge 28. Traçats i parades del transport públic a l'entorn de l'àmbit



Font: Elaboració pròpia.

L'accés a l'equipament des d'aquestes parades es pot realitzar, com s'ha vist, pel futur itinerari per a vianants previst.

Segons les dades de desplaçaments generats pel sector, es contempla la necessitat de poder cobrir 132 desplaçaments diaris en transport públic. Dels quals, 66 per accedir al transport i 66 per a sortir-ne. Amb l'elevada freqüència de pas del servei de transport públic existent, especialment de la línia Express 86 així com la línia L88 que connecta amb l'estació de ferrocarril, i el grau d'utilització de les mateixes, es considera que aquesta nova mobilitat podrà ser assimilada perfectament per les mateixes sense necessitat d'incrementar-ne ni la oferta ni la freqüència.

Per altra banda, es descarta la necessitat d'ubicar una nova parada de transport públic a l'alçada del sector, per tal de no incrementar el temps de servei de les línies existents, i per que la parada existent ja es troba prou propera a l'àmbit, i prou ben connectada amb el mateix.

#### 5.4.3. Finançament

Donat que no és necessari ampliar la línia de transport públic existent, ni ubicar una nova parada de transport a l'alçada del sector, no és necessari realitzar una proposta de finançament sobre la mateixa.

### 5.5. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES

#### 5.5.1. Criteris

Els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, que assegurí la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

- a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

## 5.5.2. L'aparcament

El Pla Especial preveu que la planta soterrani de les instal·lacions es pugui destinar a aparcament de vehicles. En aquest sentit, en el present document es contempla que amb una ocupació màxima, l'equipament pot acollir, alhora, fins a **100 vehicles**.

En tot cas, les activitats complementaries que s'implantin a l'equipament hauran de garantir la suficient disponibilitat d'aparcament.

### 5.5.2.1. Previsió de places per a recàrrega de vehicles elèctrics

D'altra banda, pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, resulta necessari també el compliment del 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 i en vies públiques, o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

*Disposició addicional primera. Dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques.*

1. En edificis o estacionaments de nova construcció s'ha d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega dels vehicles elèctrics, executada d'acord amb el que estableix l'esmentada (ITC) BT-52, «Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics», que s'aprova mitjançant aquest Reial decret, amb les dotacions mínimes següents:

a) En aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, s'ha d'executar una conducció principal per zones comunitàries (mitjançant tubs, canals, safates, etc.), de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicades a les places d'aparcament, tal com es descriu a l'apartat 3.2 de la (ITC) BT-52,

b) en aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places i

c) en aparcaments o estacionaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.

Es considera que un edifici o estacionament és de nova construcció quan el projecte constructiu es presenti a l'Administració pública competent per a la seva tramitació en data posterior a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

2. A la via pública, s'han d'efectuar les instal·lacions necessàries per donar subministrament a les estacions de recàrrega ubicades a les places destinades a vehicles elèctrics que estiguin previstes en el plans de mobilitat sostenible supramunicipals o municipals.

Caldrà tenir en compte doncs els requeriments del Reial Decret 1053/2014 en el projecte del futur desenvolupament del sector objecte d'estudi, i instal·lar, com a mínim, **1 punt de recàrrega per a cada 40 places** previstes a l'aparcament del futur equipament.

### 5.5.2.2. Previsió de places per a càrrega i descàrrega

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, indica que convé preveure a les noves implantacions unes condicions mínimes consistents a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir quins comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega que els permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

Article 6.3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre

En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre.

No es preveu la necessitat d'establir la reserva per a places de càrrega i descàrrega, tot i això, el projecte constructiu pot realitzar aquesta reserva si ho considera convenient.

**5.5.2.3. Previsió de places per a persones amb mobilitat reduïda**

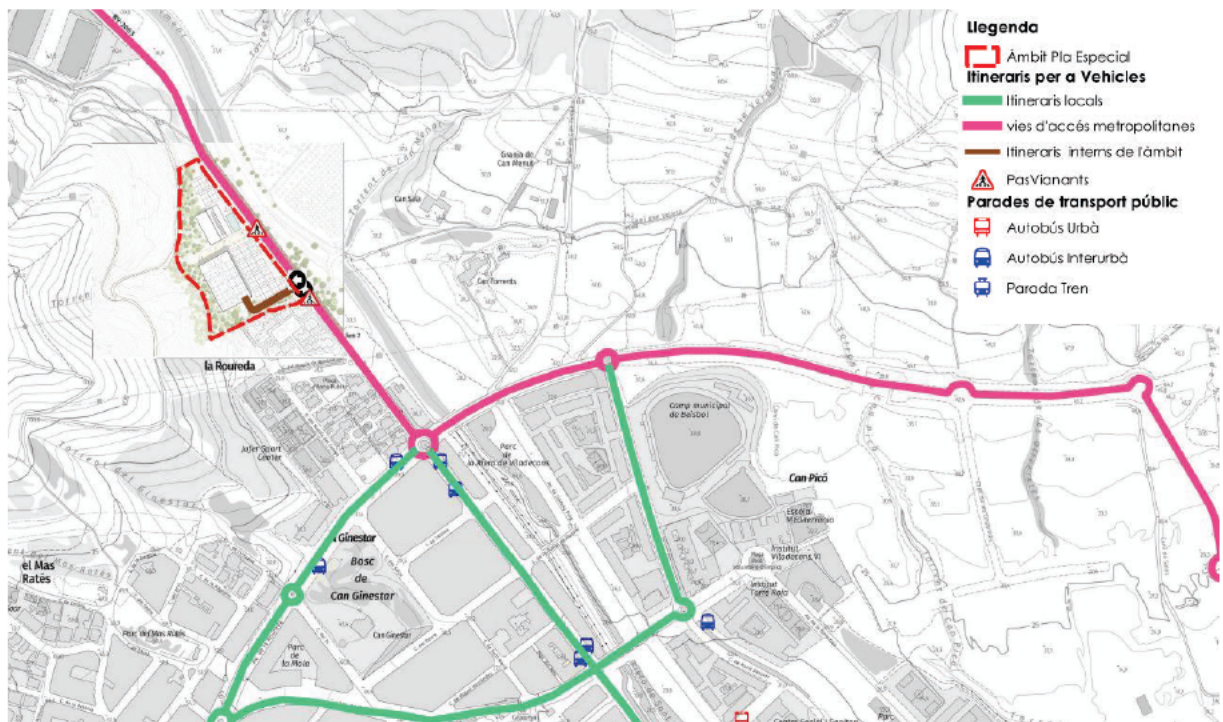
Així mateix, cal preveure el nombre de **places d'aparcament destinades a persones amb mobilitat reduïda** d'acord amb la normativa vigent d'accessibilitat, que és de com a mínim 1 plaça/40 places d'aparcament.

**5.5.3. Propostes**

L'accés a l'equipament es realitzarà des de la carretera de Sant Climent, la qual permet accedir tant a les principals vies de distribució del transit interior a Viladecans, així com a la xarxa viària metropolitana.

En aquest sentit, i donat el caràcter metropolità de l'equipament, pren especial rellevància l'accés format per l'eix de l'Av. de la Fraternitat, de Maria Domínguez i Clara Campoamor que permet connectar amb la C-245, sense necessitat de creuar el nucli de Viladecans.

Imatge 29. Itineraris principals per a vehicles



Font: Elaboració pròpia.

El nombre de desplaçaments en vehicle privat calculat és de 592 vehicles diaris, dels quals, 296 per entrar al sector, i 296 per a sortir-ne. Es considera que el nivell de servei de les vies de l'entorn és adequat per a poder absorbir aquesta nova mobilitat generada sense interferir en el seu funcionament. Cal tenir present que aquests tipus d'activitat presenten una afluència molt repartida al llarg del dia, pel que no hi ha pics de demanda.

Donat que la carretera de Sant Climent, a l'alçada del PEU, està considerada com a via urbana, l'accés al sector es realitzarà amb un enllaç simple en forma de T, on estarà permès el gir a l'esquerra, tant per entrar al sector des de la Bv-2003 com per a sortir de l'equipament en sentit Sant Climent.

Imatge 30. Detall accés i connexió amb la carretera de Sant Climent



Font: Elaboració pròpia.

## 6. EMISSIONS DE GASOS D'EFECTE HIVERNACLE PROVINENTS DE LA MOBILITAT GENERADA

### 6.1. CÀLCUL D'EMISSIONS DE GASOS D'EFECTE HIVERNACLE

El Decret 344/2006, en la disposició addicional quarta, exposa que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Per fer aquesta avaluació s'ha fet servir *l'eina de càlcul de les emissions de gasos d'efecte hivernacle associades al planejament general i derivat (any 2021)* del Departament d'Acció climàtica, Alimentació i Agenda rural. En el cas que ens ocupa del present PEU, com aquest és una figura de planejament derivat, es creu convenient aplicar el filtre de l'eina per a Planejament derivat.

Aquesta eina pot donar una aproximació a les emissions que es podrien generar amb el desenvolupament del present PEU.

Així els resultats del càlcul de les emissions de CO<sub>2</sub> del PEU, amb totes les activitats i usos associats és el que es mostra en les següents imatges.

En aquestes es pot observar com les emissions de CO<sub>2</sub> provenen majoritàriament dels consums energètics del futur equipament.

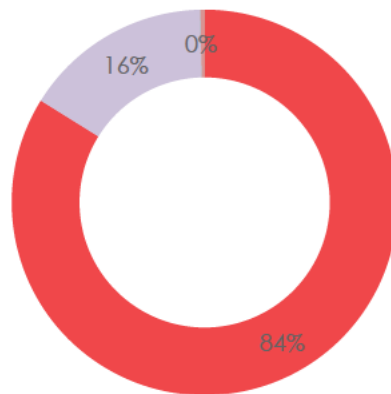
Menys rellevants, però també destacables, són les emissions provinents de la mobilitat generada per part dels futurs usuaris de l'equipament.



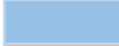
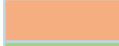

Taula 9. Emissions de CO<sub>2</sub> per a la proposta de PEU

#### RESUM D'EMISSIONS

		Proposta de PEU		
		Total (T CO <sub>2</sub> /any)	Per càpita	Per m <sup>2</sup>
Emissions consums energètics		7.400,51	0,00	0,37
Emissions mobilitat generada		1.390,11	0,00	0,07
Emissions cicle de l'aigua		2,46	0,00	0,00
Emissions residus		31,09	0,00	0,00
Emissions en fase de construcció (Només per al planejament derivat)		0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL (t CO<sub>2</sub>/any)</b>		<b>963,51</b>	<b>0,00</b>	<b>0,45</b>
		Total (T CO <sub>2</sub> )	Per càpita	Per m <sup>2</sup>
Emissions provinents de l'afectació a boscos i conreus	Pèrdua de l'estoc de carboni	0,00	0	0
	Pèrdua de la capacitat d'embornal en 30 anys	0,00	0	0

### Emissions PEU



	Emissions consums energètics
	Emissions mobilitat generada
	Emissions cicle de l'aigua
	Emissions residus
	Emissions en fase de construcció

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Eina per al càlcul de les emissions de CO<sub>2</sub> associades al planejament urbanístic.  
Departament d'Acció climàtica, Alimentació i Agenda rural

En relació a la Mobilitat, les emissions associades a aquest vector es preveu unes emissions de **1.390,11 tCO<sub>2</sub> anuals**.

Equip Tècnic redactor:



A Barcelona, juliol 2025

Enric de Bargas Sellarés  
Ambientòleg  
Col·legiat núm. 551

Carles E. Casabona Ferré  
Ambientòleg  
Col·legiat núm. 522

DE BARGAS  
SELLARÉS ENRIC

Firmado digitalmente por  
DE BARGAS SELLARES  
ENRIC -

Fecha: 2025.07.08  
20:24:07 +02'00'

CASABONA FERRE  
CARLES ENRIC -

Firmado digitalmente por  
CASABONA FERRE CARLES  
ENRIC -

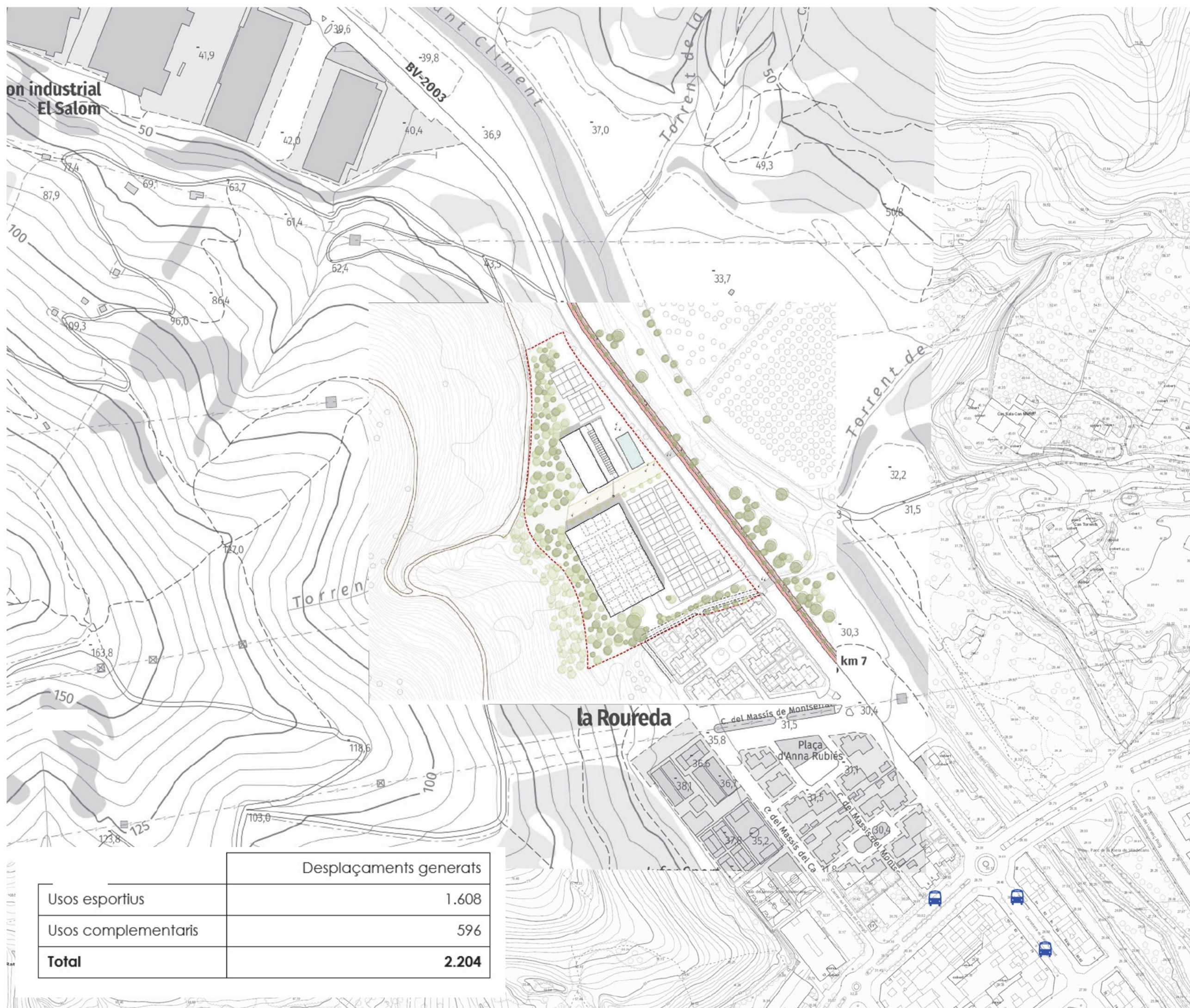
Fecha: 2025.07.08 20:23:54  
+02'00'





## **7. Annex cartogràfic**

1. Determinació de la mobilitat generada
2. Plànol d'itineraris principals per a vianants
3. Plànol d'itineraris principals per a bicicletes
4. Plànol del servei de transport públic
5. Plànol d'itineraris principals per a vehicles privats
6. Plànol d'itineraris per a vehicles. Detall de l'àmbit d'estudi



- Llegenda**
-  Àmbit Pla Especial
  -  Itineraris principals per a vianants
  - Transport públic**
  - Parades Autobús**
  -  Autobús Urbà
  -  Autobús Interurbà
  -  Parada Tren

## Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC  
EQUIPAMENT A LA CARRETERA  
DE SANT CLIMENT

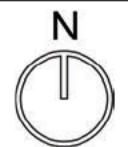
### 1 Determinació de la Mobilitat Generada

Viladecans

TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals



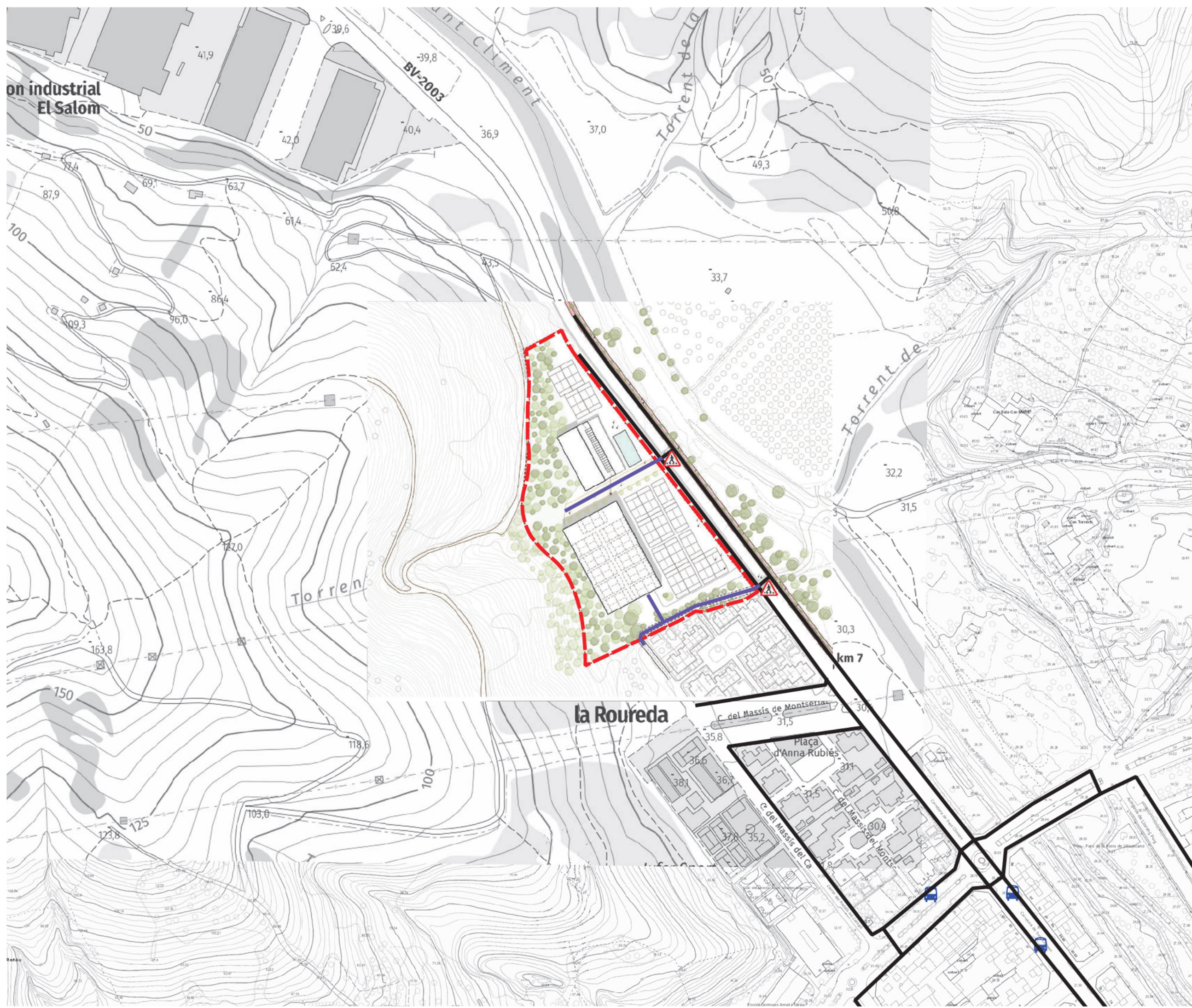
DIN-A3 · 1:2.500



Octubre 2023

Desplaçaments generats	
Usos esportius	1.608
Usos complementaris	596
<b>Total</b>	<b>2.204</b>





- Legenda**
-  Àmbit Pla Especial
  - Itineraris principals per a vianants**
  -  Itineraris principals per a vianants
  -  Itineraris interns per a vianants
  -  Pas per a vianants
  - Transport públic**
  - Parades Autobús**
  -  Autobús Urbà
  -  Autobús Interurbà
  -  Parada Tren



**Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada**

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC EQUIPAMENT A LA CARRETERA DE SANT CLIMENT**

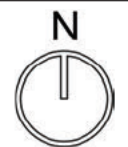
**2 Itineraris per a Vianants**

Viladecans

TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals

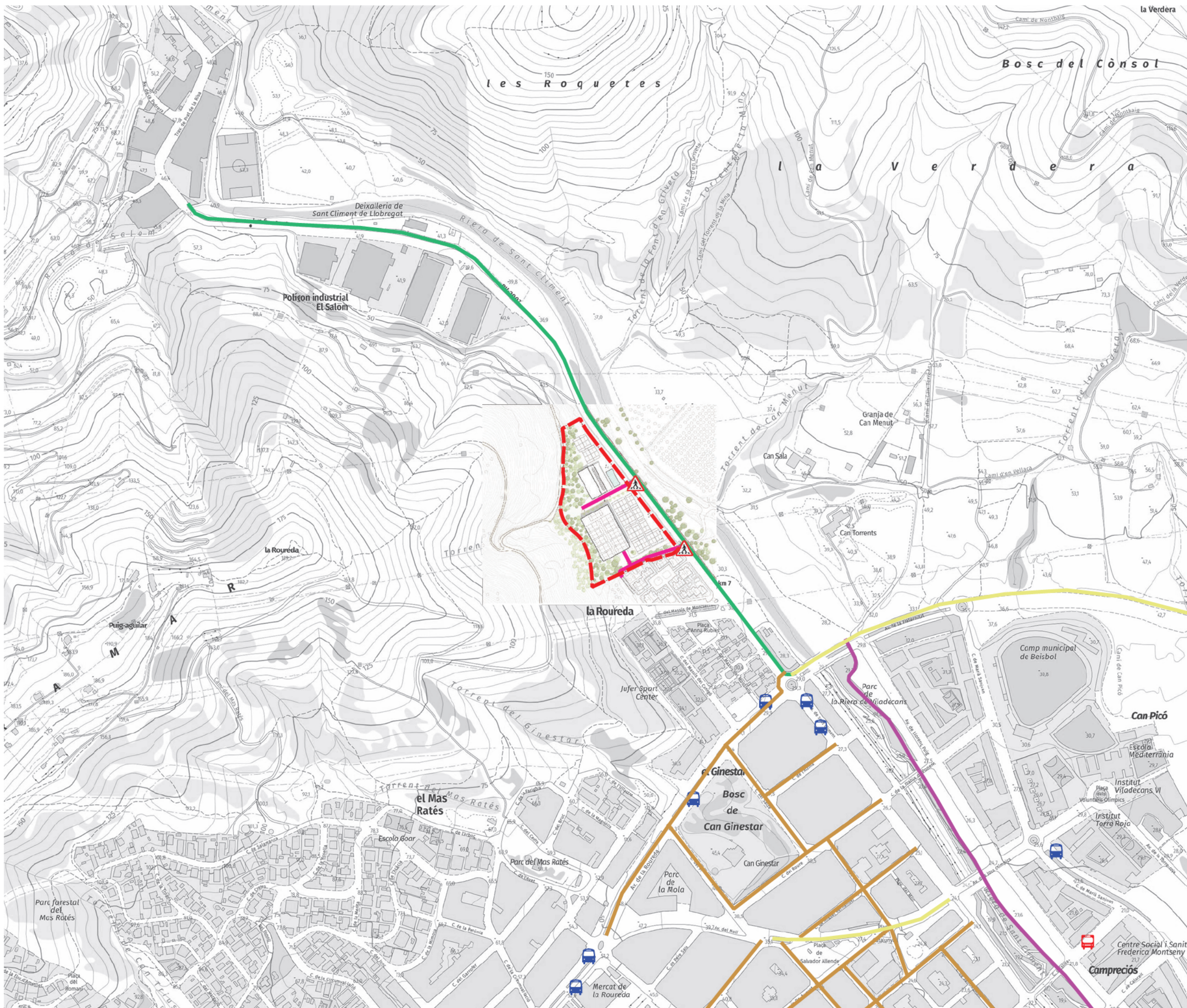


DIN-A3 · 1:2.500



Octubre 2023





- Legenda**
- Àmbit Pla Especial Carri bicicleta
  - Carril Bici
  - CB. Convivència vianants
  - CB. Convivència vehicles
  - Projecte Carri Bici. Viladecans - St Climent Llobregat
  - Itineraris Interns per a bicicletes
  - PasVianants
  - Transport públic**
  - ParadesBUS**
  - Autobús Urbà
  - Autobús Interurbà
  - Parada Tren

**Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada**

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC EQUIPAMENT A LA CARRETERA DE SANT CLIMENT**

**3 Itineraris per a Bicicletes**

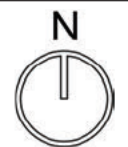
Viladecans

TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals

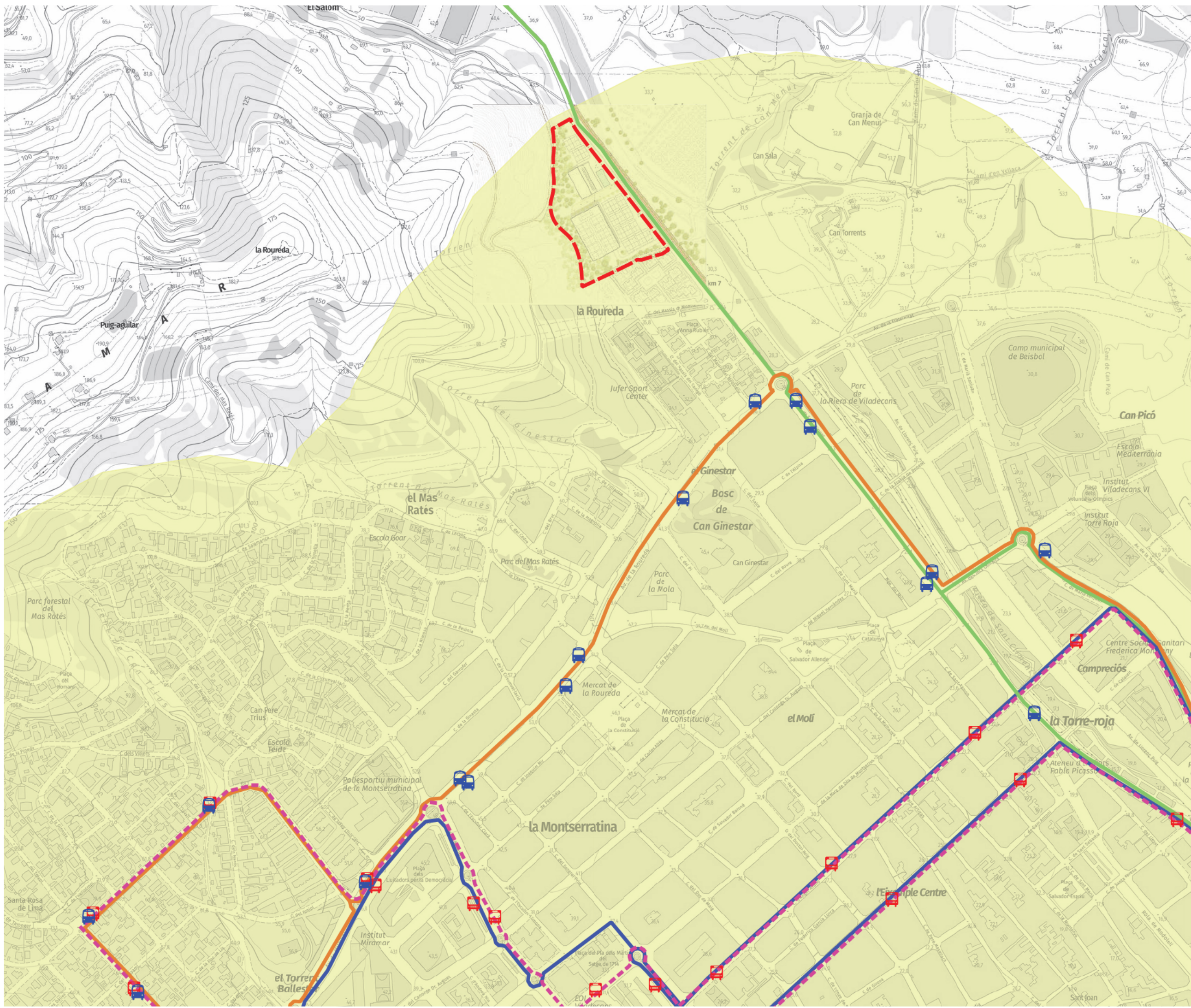











DIN-A3 · 1:5.000

Octubre 2023







- Legenda**
-  Àmbit Pla Especial
  -  Radi 500m. Parades transport públic
  - Transport públic**
  - Línies d'autbús**
  -  VB1
  -  VB2
  -  L88
  -  E86
  - Parades d'autobús**
  -  Autobús Urbà
  -  Autobús Interurbà
  -  Parada Tren

**Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada**

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC EQUIPAMENT A LA CARRETERA DE SANT CLIMENT**


**4 Serveis de Transport Públic**

Viladecans

TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals

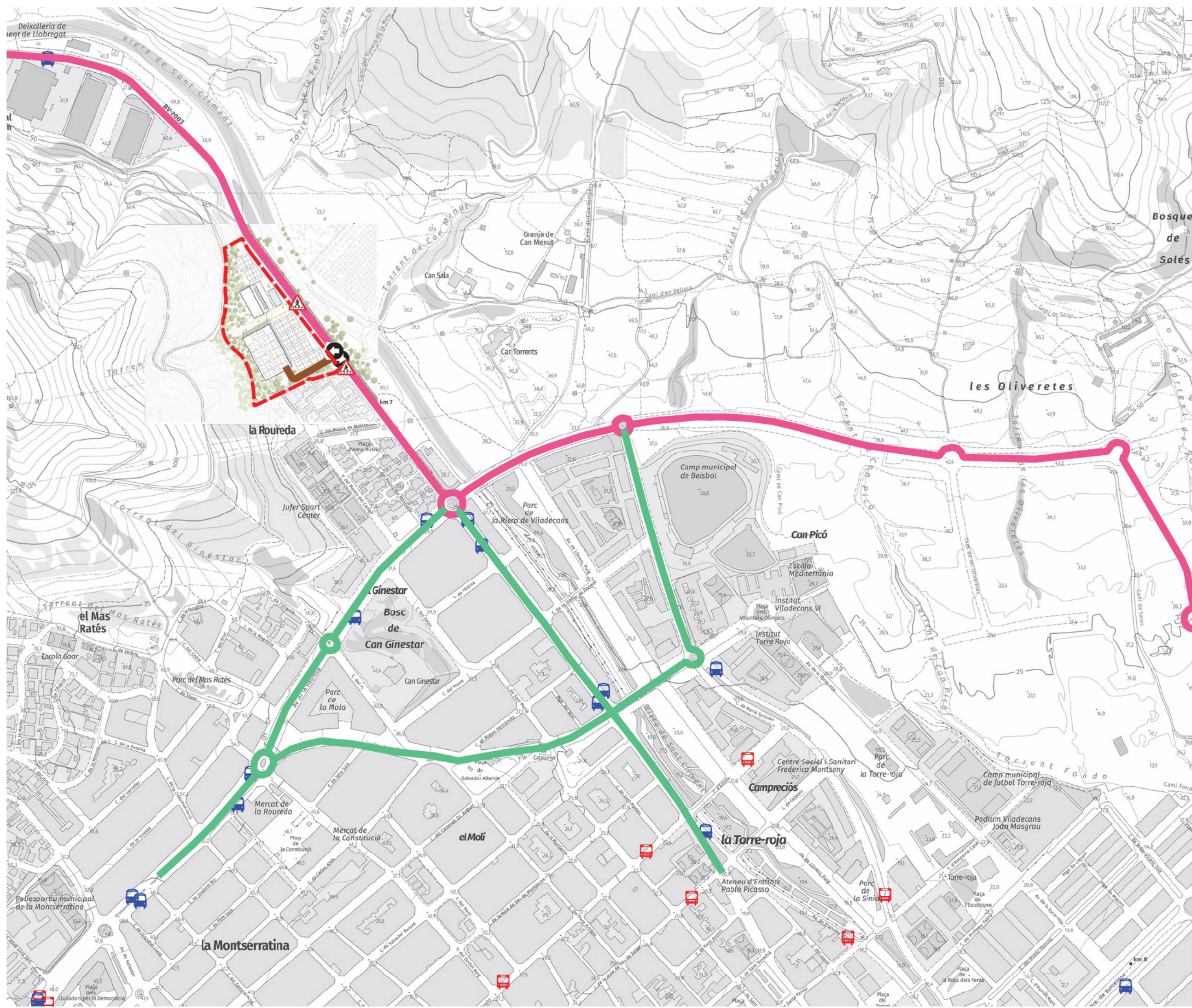


DIN-A3 · 1:5.000



Octubre 2023





- Legenda**
- Àmbit Pla Especial
  - Itineraris per a Vehicles**
  - Itineraris locals
  - vies d'accés metropolitanas
  - Itineraris interns de l'àmbit
  - Pas Vianants
  - Parades de transport públic**
  - Autobús Urbà
  - Autobús Interurbà
  - Parada Tren

**Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada**

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC EQUIPAMENT A LA CARRETERA DE SANT CLIMENT**

**5 Itineraris per a vehicles**

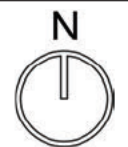
Viladecans

TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals



DIN-A3 · 1:5.000

Octubre 2023







- Llegenda**
-  Àmbit Pla Especial
  - Itineraris per a Vehicles**
    -  Itineraris locals
    -  vies d'accés metropolitanas
    -  Itineraris vehicles interns
  -  PasVianants
  - Parades de transport públic**
    -  Autobús Urbà
    -  Autobús Interurbà
    -  Parada Tren



**Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada**

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC  
EQUIPAMENT A LA CARRETERA  
DE SANT CLIMENT

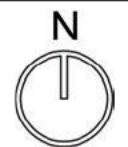
**5.1 Itineraris per a vehicles  
Detall àmbit d'estudi**

Viladecans

TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals



DIN-A3 · 1:1.000



Octubre 2023

