



PROMOTOR: **ASEPEYO, MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL Nº 151**



Sílvia Monge  
García - DNI

Firmado digitalmente por Sílvia  
Monge García -

Motivo: <DILIGENCIA - APROVAT  
INICIALMENT per Decret  
d'alcaldia núm. 2025/6307 de  
data 06/11/2025>  
Fecha: 2025.11.06 12:12:15  
+01'00'

(TCAT)

**Plan Especial Urbanístico de Desarrollo para Cambio de Uso de Parcela  
sita en carretera de la Vila nº6**

Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

REDACTADO POR: **E2E ARQUITECTOS**

ARQUITECTOS AUTORES COLEGIADOS EN EL COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MADRID:

Eduardo Alegre Abarrategui, arquitecto colegiado nº 19722

Eduardo Jorge Mor Blanco, arquitecto colegiado nº 20494

EDUARDO  
JORGE MOR (R:  
B87612560)

Firmado digitalmente por  
EDUARDO JORGE  
MOR (R: B87612560)  
Fecha: 2024.12.05 18:36:03  
+01'00'

EDUARDO  
ALEGRE (R:  
B87612560)

Firmado digitalmente  
por  
EDUARDO ALEGRE (R:  
B87612560)  
Fecha: 2024.12.05  
18:37:08 +01'00'

**OCTUBRE 2023**



## ÍNDICE

### MEMORIA DE INFORMACIÓN

1. Objeto, entidad promotora y legitimación
  2. Legislación aplicable
  3. Ámbito del Plan Especial
  4. Estructura de la propiedad
  5. Topografía y características físicas
  6. Usos, edificaciones e infraestructuras existentes
  7. Afecciones existentes
  8. Antecedentes urbanísticos
  9. Equipo redactor
- Anexo I. Documentación acreditativa de la titularidad de la parcela/inmueble
- Anexo II. Levantamiento Topográfico

### MEMORIA DE ORDENACIÓN

1. Conveniencia de oportunidad de la redacción del Plan Especial
  2. Análisis de impactos
- Anexo III. Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada
- Anexo IV. Procedimiento de Evaluación Ambiental
- Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género

### NORMATIVA URBANÍSTICA

- Artículo 1. Objeto, naturaleza y características
- Artículo 2. Delimitación del ámbito
- Artículo 3. Superficie del ámbito



- Artículo 4. Régimen de usos
- Artículo 5. Vigencia
- Artículo 6. Efectos
- Artículo 7. Modificaciones del Plan Especial
- Artículo 8. Normas de interpretación
- Artículo 9. Deberes y compromisos por parte del promotor
- Artículo 10. Condiciones de la edificación
- Artículo 11. Medio ambiente
- Artículo 12. Servidumbres aeronáuticas

## EVALUACIÓN ECONÓMICA

1. Objeto
  2. Identificación de la parcela sometida a cesión de aprovechamiento
  3. Cesión de aprovechamiento
  4. Valoración económica de las obras de urbanización
- Anexo VI. Informe de Valoración: Tasación y Aprovechamiento

## PLANOS

- Plano 01. Plano de situación, emplazamiento y ortofoto
- Plano 02.1. Plano topográfico del entorno
- Plano 02.2. Plano topográfico del ámbito (levantamiento topográfico)
- Plano 03. Estructura de la propiedad
- Plano 04. Plano de clasificación del suelo
- Plano 05. Plano de calificación del suelo



**Índice**  
**PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA**  
**SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6**  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

Plano 06. Plano de usos del suelo

Plano 07.1. Plano de contaminación acústica de día

Plano 07.2. Plano de contaminación acústica de noche

Plano 08. Plano de afecciones existentes

Plano 09. Plano de pavimentación, alineación y rasantes

Plano 10. Sección de la calle

Plano 11.1. Servidumbres aeronáuticas I. Servidumbres radioeléctricas

Plano 11.2. Servidumbres aeronáuticas II. Servidumbres de operaciones

Plano 11.3. Servidumbres aeronáuticas III. Servidumbre acústica

Plano 12.1. Propuesta provisional no vinculante I. Plantas

Plano 12.2. Propuesta provisional no vinculante II. Alzados y secciones



## MEMORIA DE INFORMACIÓN

### 1. Objeto, entidad promotora y legitimación.

#### 1.1. Objeto.

El presente Plan Especial Urbanístico de Desarrollo (en adelante PEUD o Plan Especial) tiene como objeto el **cambio de uso de la finca situada en la Carretera de la Vila, número 6, 08840, de Viladecans (Barcelona)**, y cuya referencia catastral es 8142203DF1784C0001YK:

- El uso actual de la parcela es el industrial, y este se modificará a uso sanitario.
- Posteriormente, en un proyecto de arquitectura independiente del Plan Especial, y una vez se haya autorizado el cambio de uso de la parcela, se procederá a reformar y acondicionar la nave para implementar un centro asistencial. Dicho proyecto es NO VINCULANTE para el presente Plan Especial.

El cambio de uso propuesto no afectará a la normativa urbanística y sectorial vigente, y tampoco supondrá una intervención en elementos y servicios urbanos o comunitarios.

#### 1.2. Entidad promotora.

La entidad promotora del presente Plan Especial es la mercantil ASEPEYO, MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL N° 151, con CIF G08215824, y con domicilio a efectos de notificaciones en calle Vía Augusta, 36, 08006, Barcelona (Barcelona), como propietaria única de la finca de titularidad privada que es objeto del presente Plan Especial.

En el Anexo I se acredita la titularidad de la parcela.

#### 1.3. Legitimación.

Teniendo en cuenta lo establecido en el art. 101.1 del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Urbanismo, *la iniciativa privada puede formular planes especiales urbanísticos, planes de mejora urbana y planes parciales urbanísticos de acuerdo con el planeamiento urbanístico general aplicable*. En el caso que nos ocupa, el planeamiento urbanístico de aplicación es el Plan General Metropolitano de Barcelona.

### 2. Legislación aplicable.

#### 2.1. Legislación urbanística.

A continuación, se relacionan las normativas urbanísticas de aplicación sobre el ámbito del presente Plan Especial:



- Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Urbanismo.
- Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Urbanismo.
- Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley del Suelo.
- Plan General Metropolitano de Barcelona.
- Modificación puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito del Polígono Industrial Centro, en el término municipal de Viladecans.

## 2.2. Legislación sectorial.

A continuación, se relacionan las normativas sectoriales de aplicación sobre el ámbito del presente Plan Especial:

### Evaluación Ambiental

- Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de planes y programas.
- Ley 20/2009, de 4 de diciembre, de prevención y control ambiental de las actividades.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

### Aguas

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Decreto Legislativo 3/2003, de 4 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la legislación en materia de aguas de Cataluña.
- Decreto 238/2016, de 9 de diciembre, del Reglamento Público Hidráulico.

### Residuos

- Decreto Legislativo 1/2009, de 21 de julio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley reguladora de los residuos.
- Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.

### Patrimonio

- Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español.
- Decreto Legislativo 1/2002, de 24 de diciembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de patrimonio de la Generalidad de Cataluña.



### Energía Eléctrica

- Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre del Sector Eléctrico.

### Telecomunicaciones

- Ley 24/2013, de 26 de diciembre del Sector Eléctrico.

### Accesibilidad

- Ley 20/1991, de 25 de noviembre de 1991, de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas.
- Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad.
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre de 2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los nodos de transporte para personas con discapacidad.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la edificación, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad (CTE).
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

### 3. Ámbito del Plan Especial.

El ámbito del presente Plan Especial se circunscribe al área ocupada por la finca sita en Carretera de la Vila, número 6, de Viladecans (Barcelona).

Dicha parcela se ubica en el este del municipio, dentro del Polígono Industrial Centro de Viladecans, en la Zona 22apic1, cuyo suelo está clasificado como urbano consolidado y su uso característico es el industrial.

En cuanto a la parcela, esta limita:

- Al Noroeste, con la finca sita en Carretera de la Vila, número 4, clasificada como suelo urbano de uso industrial.
- Sureste, con la finca sita en Carretera de la Vila, número 8, clasificada como suelo urbano de uso industrial.
- Al Suroeste, con la finca sita en Carretera de la Vila, número 2, clasificada como suelo urbano de uso industrial.
- Al Noreste, con la vía urbana denominada Carretera de la Vila, una avenida de doble sentido con un parterre vegetal en el centro y una anchura de 55 metros.

La delimitación gráfica de la parcela del Plan Especial se indica en la Figura 1 y en la Figura 2. Y su superficie, según Catastro, de 1.449,00 m<sup>2</sup>.



Figura 1. Situación del ámbito del Plan Especial



Figura 2. Delimitación del ámbito del Plan Especial



#### 4. Estructura de la propiedad.

La totalidad de la parcela del presente Plan Especial, cuyo régimen de tenencia es de división vertical, es propiedad del promotor del Plan, tal y como se justifica en el Anexo I de este documento.

La parcela que compone el ámbito de actuación es, según Catastro, la finca urbana con referencia catastral 8142203DF1784C0001YK, tal y como se indica en la ficha de la Figura 3:



Figura 3. Ficha catastral de la parcela 8142203DF1784C0001YK

#### 5. Topografía y características físicas.

Como se aprecia en la figura 4 y en las fotografías de las figuras 5 a 7, la parcela es plana, situándose en la cota 8,0 msnm, y a tan solo 5 km de la costa.

No existe diferencia de cota entre la parcela y la vía pública, y tampoco se produce esta circunstancia entre diferentes puntos de la misma parcela.

En referencia a este aspecto del Plan Especial, se adjunta el Anexo I con el correspondiente "Levantamiento Topográfico".

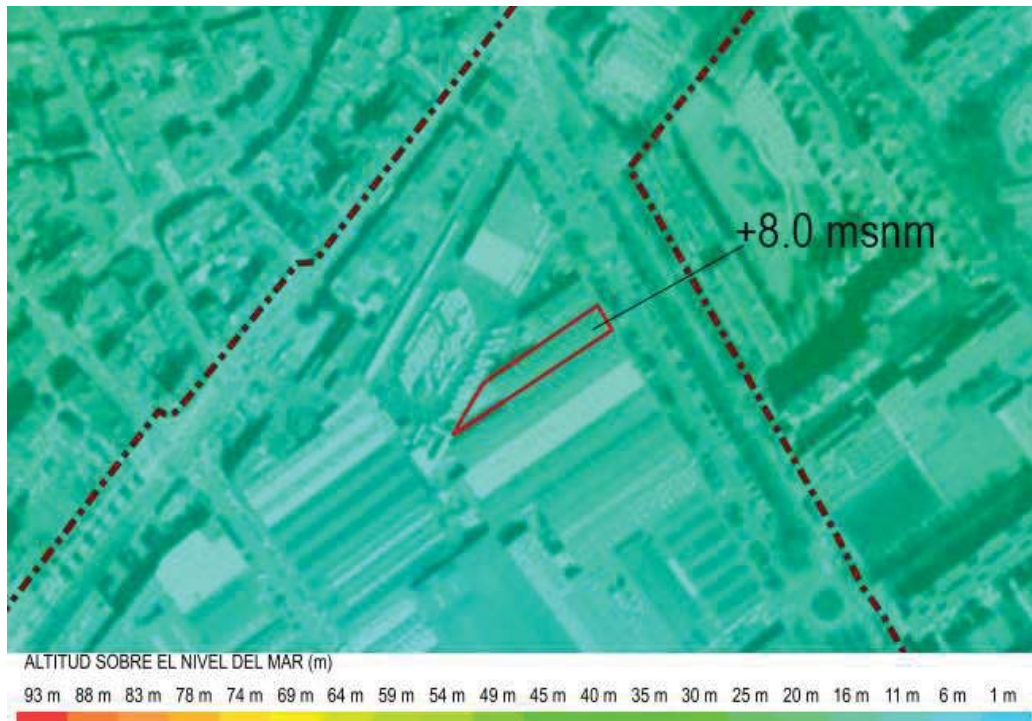


Figura 4. Mapa topográfico del ámbito del Plan Especial



Figura 5. Fotografía a pie de calle tomada desde el extremo noreste



Figura 6. Fotografía a pie de calle tomada frontalmente



Figura 7. Fotografía a pie de calle tomada desde el extremo sureste

## 6. Usos, edificaciones e infraestructuras existentes.

### 6.1. Usos y edificaciones existentes.

En la actualidad, la parcela a la que se circunscribe el ámbito del Plan Especial contiene una única construcción que ocupa el 77% de su superficie. Dicho edificio cuenta con la siguiente volumetría:

- La mayor parte de su interior forma un espacio unitario de planta única, a excepción de pequeñas construcciones en sus extremos que sí disponen de dos plantas. También encontramos una parte de la edificación soterrada.
- Su sección es la tradicional de una nave industrial longitudinal con cubierta a dos aguas. La cumbrera de dicha cubierta se sitúa a 8,84 metros del suelo, mientras que la línea de cornisa se eleva hasta los 7,79 metros.
- Su superficie construida total es de 1.550,60 m<sup>2</sup>, es decir, supone una edificabilidad de 1,07 m<sup>2</sup> construidos/m<sup>2</sup> de parcela.

Tras el cambio de uso de la parcela, se procederá a la reforma de la nave existente, modificando completamente su distribución interior y parte de su volumetría. También se acondicionarán los acabados externos e internos y se adecuará la parcela y las instalaciones al nuevo uso.

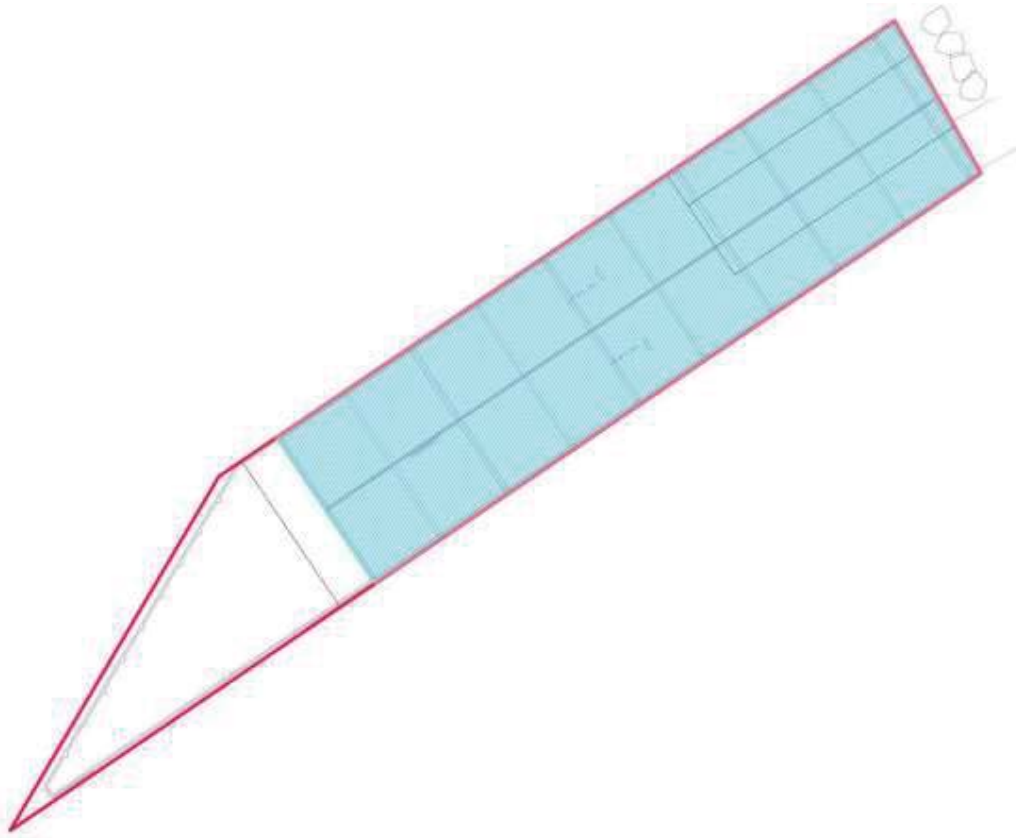


Figura 8. En sombreado azul, las construcciones existentes en el ámbito del Plan Especial

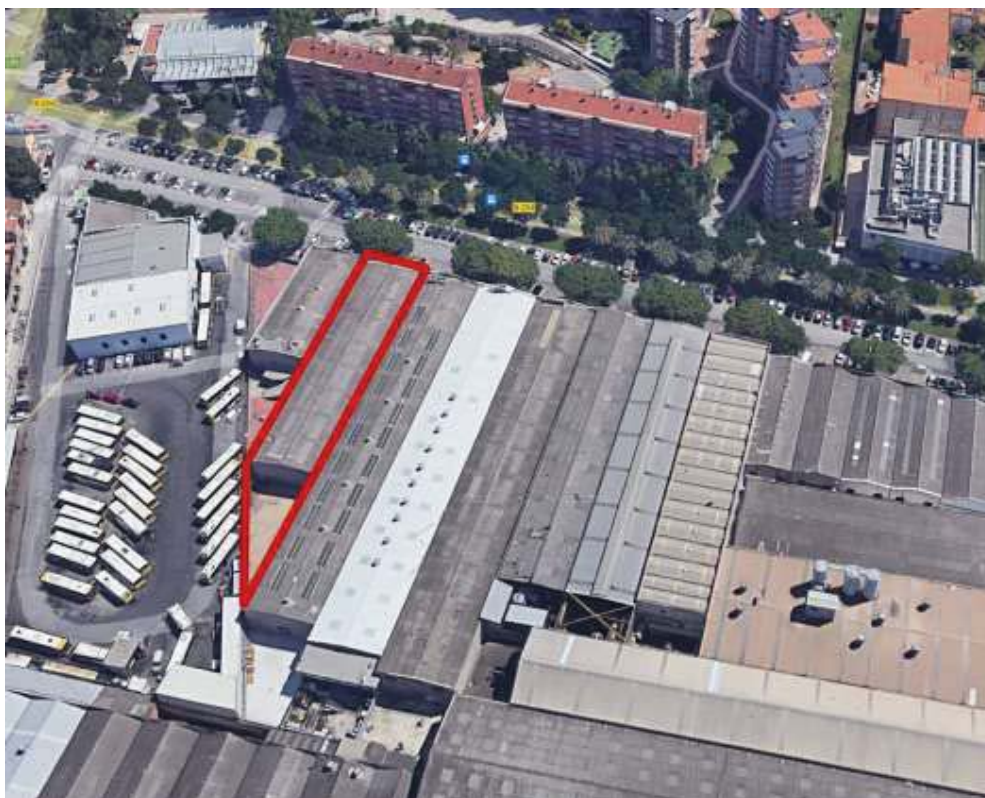


Figura 9. Vista 3D del ámbito del Plan Especial



Figura 10. Vista de la nave existente (planta sótano)



Figura 11. Vista de la nave existente (planta baja)



Figura 12. Vista de la nave existente (planta primera)



## 6.2. Infraestructuras existentes.

La parcela cuenta con los servicios urbanísticos necesarios para la realización de la actividad industrial actual, así como para el desarrollo de la futura actividad sanitaria.

- Abastecimiento de agua potable.
- Evacuación de aguas residuales.
- Suministro de energía eléctrica.
- Acometida de instalaciones de telecomunicaciones.

Además, tanto la parcela como la zona en la que se sitúa, ya tienen ejecutadas todas las obras de urbanización necesarias.

El edificio (y la parcela) cuenta con frente de 16 metros a viario público en la totalidad de su lindero Noreste, hacia la avenida denominada como Carretera de la Vila. En las parcelas colindantes, siguiendo la misma alineación Este, se suceden parcelas construidas de uso industrial con naves de morfología similar; sin embargo, en lado opuesto de la avenida, encontramos edificaciones de uso residencial.

La avenida Carretera de la Vila 6 tiene una longitud de 1,07 km. En la actualidad, el edificio (y la parcela) dispone de dos accesos directos desde la vía, una de uso peatonal y otra para tráfico rodado. Tiene una sección variable que cuenta con las siguientes características a la altura de la parcela objeto del presente Plan Especial:

- Ancho = 43,0 m.
- Calzada = el tramo junto a la parcela tiene 7,0 m, mientras que el tramo opuesto (con sentido de circulación contrario) cuenta con 7,50 m.
- Parterre central = 10,0 m.
- Acera = 7,5 m en el lado de la parcela (incluyendo un parterre de 4,0 m) y 12,0 m en el lado opuesto de la vía pública (incluyendo un parterre de 4,0 m).
- Aparcamiento = dos franjas de 4,5 m cada uno para aparcamiento en batería en el tramo de calzada próximo a la parcela.

En cuanto a las redes de abastecimiento de agua potable, suministro de energía eléctrica, evacuación de aguas residuales y conexión de telecomunicaciones, el cambio de uso de la parcela no intervendrá en dichas redes. De hecho, éstas se encuentran correctamente ejecutadas y son suficientes para implantación del futuro uso sanitario.



Figura 13. Fotografía a pie de acera tomada desde el extremo noreste



Figura 14. Fotografía a pie de acera tomada desde el extremo sureste

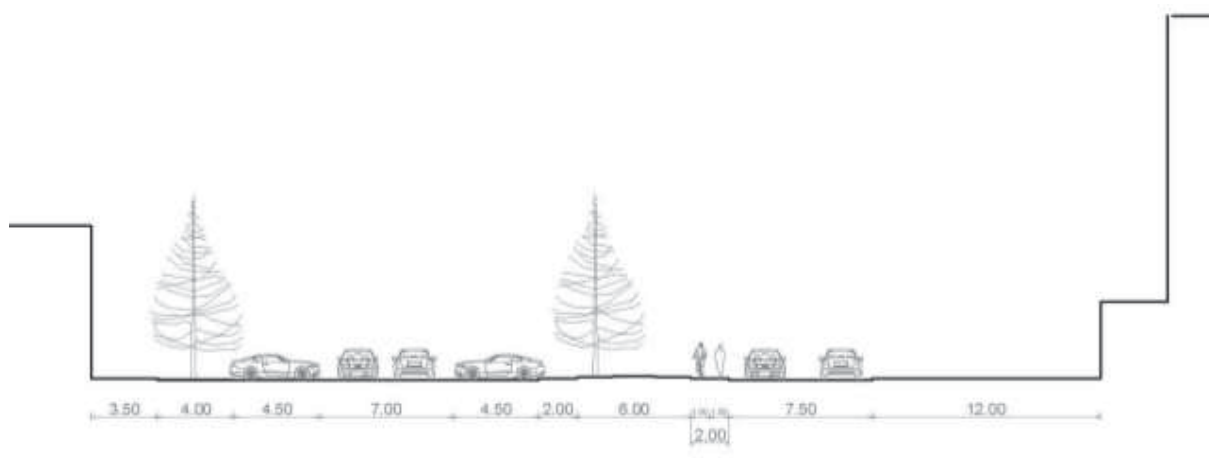


Figura 15. Sección transversal de la vía (carretera de la Vila)

## 7. Afecciones existentes.

### 7.1. Red viaria.

El cambio de uso no afecta a la única vía adyacente a la parcela, la Carretera de la Vila, ya que el Plan Especial circunscribe su ámbito de actuación a la propia finca, sin intervenir fuera de esa delimitación.

### 7.2. Red de abastecimiento de agua potable.

La parcela cuenta con todas las acometidas de suministros necesarias, y son plenamente viables y suficientes para el futuro uso sanitario. Por tanto, no se intervendrá en la red de abastecimiento de agua potable.

### 7.3. Red de saneamiento.

La parcela cuenta con todas las acometidas de suministros necesarias, y son plenamente viables y suficientes para el futuro uso sanitario. Por tanto, no se intervendrá en la red de saneamiento de agua.

### 7.4. Red de abastecimiento de agua.

La parcela cuenta con todas las acometidas de suministros necesarias, y son plenamente viables y suficientes para el futuro uso sanitario. Por tanto, no se intervendrá en la red de abastecimiento de agua.



#### 7.5. Red de suministro de energía eléctrica.

La parcela cuenta con todas las acometidas de suministros necesarias, y son plenamente viables y suficientes para el futuro uso sanitario. Por tanto, no se intervendrá en la red de suministro de energía eléctrica.

#### 7.6. Red de gas y/u otros combustibles.

La parcela cuenta con todas las acometidas de suministros necesarias, y son plenamente viables y suficientes para el futuro uso sanitario. Por tanto, no se intervendrá en la red de gas ni en la de ningún otro combustible.

#### 7.7. Red de telecomunicaciones.

La parcela cuenta con todas las acometidas de suministros necesarias, y son plenamente viables y suficientes para el futuro uso sanitario. Por tanto, no se intervendrá en la red de telecomunicaciones.

#### 7.8. Patrimonio Cultural.

La edificación erigida en la parcela no cuenta con ningún tipo de protección y no pertenece a ningún catálogo de bienes inmuebles. Tampoco la finca se ve afectada por protección o catalogación alguna, ni por sí misma ni como parte de un entorno protegido.

### 8. Antecedentes urbanísticos.

#### 8.1. Texto refundido de la Ley de Urbanismo (Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto).

La Ley de Urbanismo, de carácter estatal, establece las condiciones generales que son de aplicación en el presente Plan Especial:

- En el artículo 43, se establece que la propiedad deberá ceder gratuitamente al ayuntamiento el suelo correspondiente al 10% del aprovechamiento urbanístico del ámbito afectado por el Plan Especial.
- En el artículo 55, se establece que el planeamiento urbanístico general se desarrolla mediante el planeamiento urbanístico derivado, que está integrado por los planes especiales urbanísticos. Por su parte, el planeamiento urbanístico derivado está supeditado a las determinaciones del planeamiento urbanístico general; aunque los planos especiales urbanísticos pueden introducir en la ordenación del planeamiento urbanístico general modificaciones específicas necesarias para el cumplimiento de sus funciones.
- En el artículo 67, se establece que pueden aprobarse planes especiales urbanísticos de desarrollo para desarrollar, valga la redundancia, el sistema urbanístico de equipamientos, ya sean de titularidad pública o privada.
- En el artículo 69, se establece que los planes especiales urbanísticos han de contener las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad, debidamente justificadas y desarrolladas, con los planos, las normas y los catálogos que proceden; conteniendo e



incorporando, asimismo, los aspectos correspondientes del planeamiento urbanístico general y/o del planeamiento territorial vigentes.

- En el artículo 101, se establece que la iniciativa privada puede formular un plan especial urbanístico.
- En el artículo 102, se establece que los planes urbanísticos derivados de iniciativa privada, además de incluir las determinaciones establecidas con carácter general, deben contener la documentación específica necesaria en relación con el tipo de plan desarrollado y con los fines del mismo.

### 8.2. Reglamento de la Ley de Urbanismo (Decreto 305/2006, de 18 de julio).

El Reglamento de la Ley Urbanismo, de carácter estatal, establece las condiciones generales que son de aplicación en el presente Plan Especial:

- En el artículo 92, se establece que los planes especiales urbanísticos son instrumentos de planeamiento derivado que desarrollan o completan las determinaciones del planeamiento urbanístico general.
- En el artículo 93, se establece que los planes especiales urbanísticos contienen las determinaciones que exigen el planeamiento territorial y urbanístico correspondiente, así como las propias de la naturaleza y finalidad del plan especial. En el caso de los planes especiales que tienen por objeto la regulación de usos, de forma genérica o singularizada, les corresponde establecer la determinación de los usos prohibidos.
- En el artículo 94, se establece que los planes especiales urbanísticos estarán integrados por la documentación escrita y gráfica adecuada a su naturalidad y finalidad, que fije el ámbito de actuación y el carácter y alcance de la intervención.

### 8.3. Plan General Metropolitano de Barcelona (PGM).

El Plan General Metropolitano de Barcelona, aprobado en el año 1976 (BOPB del 19 de julio de 1976), y modificado en 2009, establece en su artículo 311 los usos permitidos en una zona de uso industrial.

- En el apartado 1 de dicho artículo, se permite la posibilidad de autorizar la implantación del uso sanitario en un ámbito industrial.
- En el apartado 2 del mismo artículo, indica que el establecimiento de un nuevo uso debe tramitarse mediante la figura de planeamiento de Plan Especial.

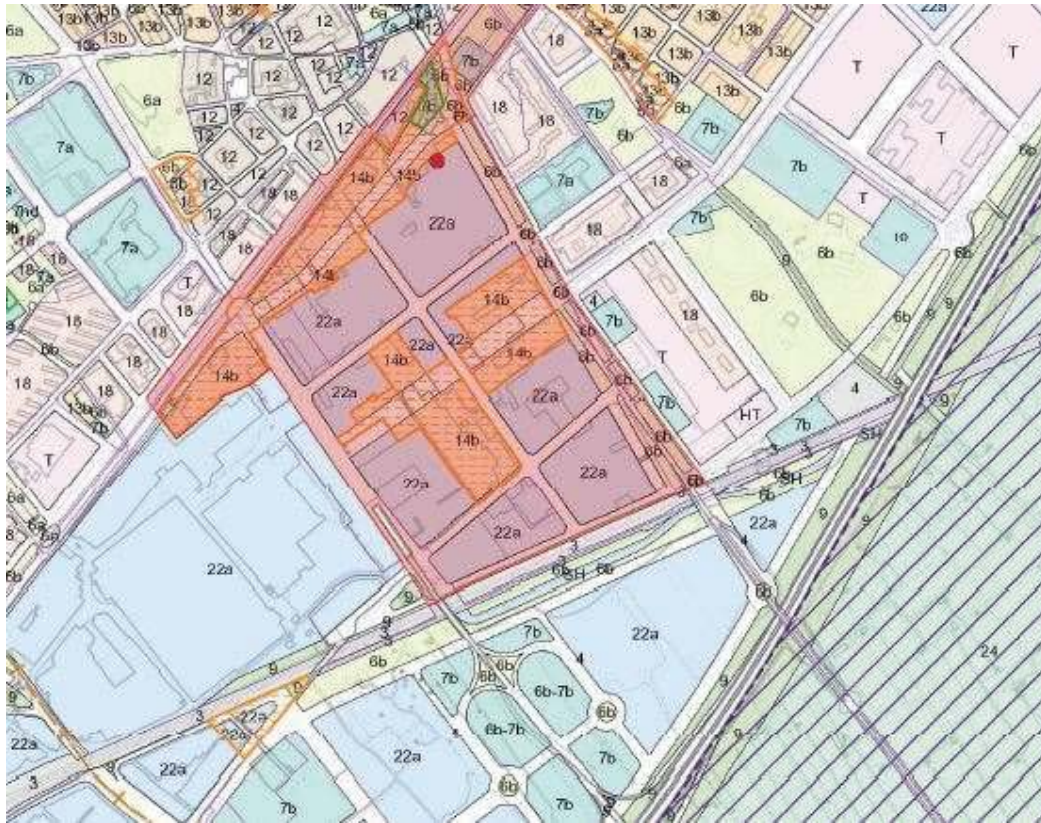


Figura 16. Planeamiento vigente (PGM de Barcelona)

#### 8.4. Modificación puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito del Polígono Industrial Centro, del Municipio de Viladecans.

La modificación puntual del Plan General Metropolitano que afecta al ámbito del Polígono Industrial Centro de Viladecans, aprobado en el año 2019 (BOPB del 4 de junio de 2019), establece el régimen de usos de la zona 22apic1:

- En el artículo 14, se especifica que la modificación del PGM introduce una serie de precisiones en la zona 22apic1, fundamentándose en la aplicación general de la normativa del ámbito 22a del PGM.
- En el artículo 15, se define que el uso principal de dicha zona es el industrial.
- En el artículo 16, se recogen las siguientes consideraciones:
  - o El apartado 8 permite que se establezca el uso sanitario en las parcelas con frente hacia la Carretera de la Vila.
  - o El apartado 9 recoge que el procedimiento para transformar el uso industrial en sanitario ha de realizarse según la figura indicada en el artículo 311.2 del Plan General Metropolitano, es decir, presentando un Plan Especial de mejora urbana. Asimismo, dicho cambio de uso implicará que la propiedad de la parcela objeto del cambio de uso deberá ceder el 10% del incremento del aprovechamiento urbanístico que comporte la actuación respecto al aprovechamiento urbanístico atribuido por el

planeamiento vigente, de acuerdo con el artículo 43 del Texto Refundido de la Ley de Urbanismo.

- El apartado 11 indica que la cesión del 10% del incremento del aprovechamiento obtenido con el cambio de uso puede ser sustituido por su equivalente económico en dinero en el momento de otorgamiento de la licencia de obra que habilite el nuevo uso en el edificio.
- El apartado 12 amplía lo señalado en los apartados 10 y 11, aclarando que el Plan Especial contará con una valoración comparativa entre el aprovechamiento inicial (uso industrial) y el aprovechamiento resultante (uso sanitario) como consecuencia del cambio de uso.

A continuación, se presenta una tabla resumen de lo expuesto anteriormente:

| Concepto  | Valores   |
|---|---|
| Parcela objeto del cambio de uso                      | Carretera de la Vila, número 6, con referencia catastral 8142203DF1784C0001YK   |
| Superficie de la parcela                              | 1.449,00 m <sup>2</sup>   |
| Clasificación del suelo de la parcela                 | Suelo urbano consolidado  |
| Uso característico actual                             | Industrial  |
| Uso que se pretende autorizar                         | Sanitario   |
| Figura de planeamiento para tramitar el cambio de uso | Plan Especial Urbanístico de Desarrollo   |
| Planeamiento vigente                                  | - Plan General Metropolitano de Barcelona<br>- Modificación puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito del Polígono Industrial Centro, en el término municipal de Viladecans |
| Ámbito al que pertenece la parcela                    | 22apic1 (dentro del ámbito 22a)   |

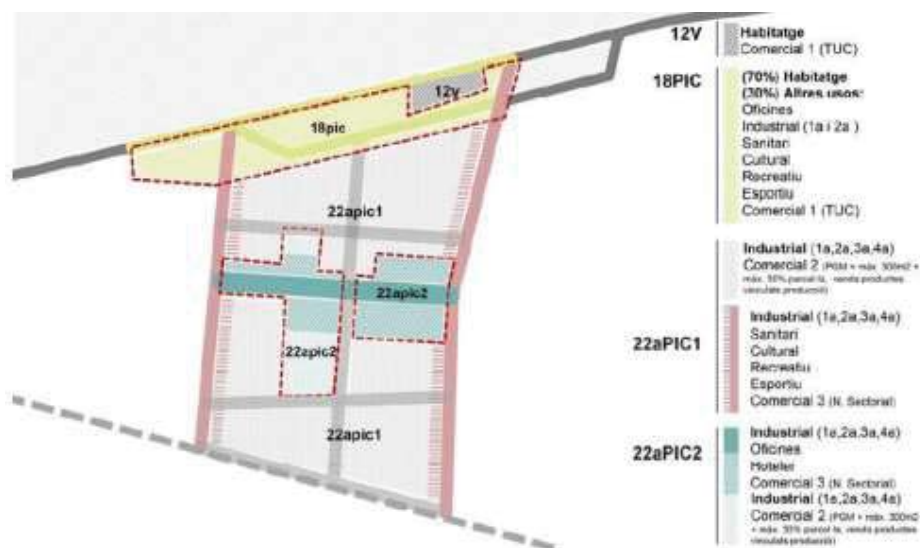


Figura 17. Planeamiento vigente (Modificación puntual del PGM de Barcelona)



#### 8.5. Determinaciones del Plan General Metropolitano y de la Modificación Puntual posterior.

El Plan General Metropolitano y su posterior Modificación Puntual, establecen las condiciones de edificación que deberá cumplir la parcela y la construcción existente cuando se produzca el cambio de uso:

- El tipo de ordenación será el de alineación a vial, sin retranqueos.
- La edificabilidad máxima permitida será de 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.
- La ocupación máxima permitida será del 100% en planta sótano y planta baja.
- La altura máxima será de 17 m en todas las vías que alcancen un ancho de 11 m, correspondiéndose esa altura con un máximo de planta baja + 3 plantas sobre rasante.
- El número de plazas de aparcamiento, tratándose de un uso no industrial, será de 1 plaza por cada 200 m<sup>2</sup> de superficie útil.
- La fachada mínima permitida será de 10 m.
- La coronación de las fachadas será horizontal y única, no permitiéndose la colocación de elementos recogida y evacuación de aguas de cubierta, así como otro tipo de instalaciones o canalizaciones. En cuanto a la geometría, las fachadas serán lisas y definirán volumetrías simples. En lo referente a los acabados, no se admitirán tratamientos de obra vista y los materiales serán, preferentemente: chapa metálica, hormigón prefabricado o vidrio.
- Los rótulos deberán estar fabricados con materiales inalterables, y se colocarán en el cuarto superior horizontal del plano de fachada, sin rebasar los límites de la misma. El tamaño máximo permitido será igual o inferior al 8% de la superficie de la fachada donde se ubique.

#### 9. Equipo redactor

El equipo redactor de este Plan Especial es ALECO E2E DISEÑO S.L., codirigido por D. Eduardo Alegre Abarrategui y D. Eduardo Jorge Mor Blanco.

Asimismo, han participado en su redacción las siguientes empresas: PLAI INGENIEROS S.L., quienes han realizado el Levantamiento Topográfico; e INTRA, Ingeniería de Tráfico S.L., quienes han llevado a cabo el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada.



**Anexo I. Documentación acreditativa de la Propiedad**  
PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA  
SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

## **ANEXO I. DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DE LA TITULARIDAD DE LA PARCELA/INMUEBLE**

Se adjuntan los siguientes documentos:

- Nota simple del Registro de la Propiedad.



**REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE VILADECANS**  
**NOTA SIMPLE INFORMATIVA**

*La manifestación de los libros por esta Nota Simple Informativa se hace con los efectos que expresa el art. 332 del RH, ya que sólo la Certificación acredita, en perjuicio de tercero, la libertad o gravamen de los bienes inmuebles, según dispone el art. 225 de la Ley Hipotecaria.*

**DATOS REGISTRALES DE LA FINCA:**

**TOMO:** 903    **LIBRO:** 259 de VILADECANS    **FOLIO:** 123    **FINCA:** 23565  
**CODIGO REGISTRAL UNICO:** 08111000243556  
**REFERENCIA CATASTRAL:** 8142203/DF1784C/0001/YK

**DESCRIPCION:** URBANA.- NAVE INDUSTRIAL NUMERO CUATRO, sita en Viladecans, parcela procedente de las partidas denominadas Nueva y Can Malet, **hoy Carretera de la Vila, número 6**, de superficie mil cuatrocientos cincuenta y nueve metros cuadrados, sobre la que se halla edificada una nave industrial de planta baja, de superficie consruída mil noventa y un metros sesenta decímetros cuadrados; planta altillo, de superficie construída doscientos veintiseis metros cuadrados; y planta sótano, de superficie construída doscientos treinta y tres metros cuadrados; y un patio de superficie trescientos sesenta y ocho metros cuadrados. Linda en junto: al Norte, nave industrial número cinco; al Sur, nave industrial número tres; al Este, resto de la mayor y, mediante éste, carretera de la Vila; y Oeste, Roque Monmany o sus sucesores.

**TITULAR/ES:**

**TESORERIA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL**, con DNI/CIF Q0819002G  
Participación : La total finca  
Título : COMPRAVENTA  
Notario/Autoridad: Don Manuel Piquer Belloch  
Población : Barcelona  
Protocolo : 3508  
Fecha título : 21/09/2022  
Inscripción : 5ª  
Fecha inscripción: 31/10/2022  
Tomo/Libro/Folio : 903/259/123  
Finca : 23565

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 92.2 de la Ley General de la Seguridad Social y de la resolución de 22 de julio de 2022 de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, esta finca a sido **ADSCRITA**, con las facultades de uso y disfrute, a la entidad **ASEPEYO, MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL, NUMERO 151**, tal como consta en la inscripción 5ª de fecha 31 de octubre de 2022, motivada por la escritura autorizada por el Notario de Barcelona, don Manuel Piquer Belloch de fecha 21 de septiembre de 2022, número 3508 de protocolo.

**CARGAS:**

1) Afección fiscal por 5 años, al pago del ITP y AJD, según nota al margen de la inscripción 5ª de la finca número 23565, de fecha 31/10/2022.

**INFORMACION ASOCIADA A LA FINCA:**

No consta su estado de coordinación con Catastro.

A los efectos del R.D. 584/1972 de 24 de febrero, modificado por el R.D. 2051/2004, de 11 de octubre, se hace constar que Viladecans aparece en el listado de la Agencia Estatal de la Seguridad Aérea, como uno de los términos municipales afectados por la servidumbre aeronáutica civil del aeropuerto de Barcelona. Resulta de nota al margen de la inscripción 5ª, de fecha 31 de octubre de 2022.

Esta finca se encuentra comprendida en el área afectada por la servidumbre acústica del aeropuerto de Barcelona, según el artículo 5 de la Orden FOM/3320/2010, de 16 de noviembre, confirmada por el RD 1002/2011, de 8 de julio. Resulta de nota al margen de la inscripción 5ª, de fecha 31 de octubre de 2022.

**PRESENTACION:** Con referencia a la finca de que se trata, no hay presentado en el libro diario y pendiente de inscripción documento alguno.

Viladecans, a las 9 horas del treinta y uno de octubre de dos mil veintidós.

**ADVERTENCIAS**

1.- A los efectos de lo previsto en el art. 31 de la Ley Orgánica 10/1998, de 17 de diciembre, se hace constar que: la equivalencia de Euros de las cantidades expresadas en unidad de cuenta Pesetas a que se refiere la precedente información, resulta de dividir tales cantidades por el tipo oficial de conversión, que es de 166,386 pesetas.

2.- Esta información registral tiene valor puramente indicativo, careciendo de garantía, pues la libertad o gravamen de los bienes inscritos, solo se acredita en perjuicio de tercero, por certificación del registro art.225 LH.

3.- Esta Información no surte los efectos regulados en el art. 354-a del Reglamento Hipotecario.

4.- De conformidad con la Resolución de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública de 2 de junio de 2012, la constancia registral de la referencia catastral de la finca sólo implica la identificación de la localización de la finca inscrita en cuanto a un número de referencia catastral, pero no que la descripción tenga que ser concordante con la del Catastro, pues la referencia catastral no sustituye a la descripción de la finca que figura en el Registro ni implica una incorporación implícita de linderos y superficie catastrales en el Registro, sino que únicamente determina un dato más sobre localización o situación de la finca en un determinado entorno o zona.

A los efectos del Reglamento General de Protección de Datos 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (en adelante, RGPD), queda informado:

-De conformidad con lo dispuesto en la solicitud de publicidad registral, los datos personales expresados en la misma han sido y serán objeto de tratamiento e incorporados a los Libros y archivos del Registro, cuyo responsable es el Registrador, siendo el uso y fin del tratamiento los recogidos y previstos expresamente en la normativa registral, la cual sirve de base legitimadora de

este tratamiento.

-Conforme al art. 6 de la Instrucción de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública de 17 de febrero de 1998, el titular de los datos queda informado que los mismos serán cedidos con el objeto de satisfacer el derecho del titular de la/s finca/s o derecho/s inscritos en el Registro a ser informado, a su instancia, del nombre o de la denominación y domicilio de las personas físicas o jurídicas que han recabado información respecto a su persona o bienes.-

-El periodo de conservación de los datos se determinará de acuerdo a los criterios establecidos en la legislación registral, resoluciones de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública e instrucciones colegiales. En el caso de la facturación de servicios, dichos periodos de conservación se determinarán de acuerdo a la normativa fiscal y tributaria aplicable en cada momento. En todo caso, el Registro podrá conservar los datos por un tiempo superior a los indicados conforme a dichos criterios normativos en aquellos supuestos en que sea necesario por la existencia de responsabilidades derivadas de la prestación servicio.

-La información puesta a su disposición es para su uso exclusivo y tiene carácter intransferible y confidencial y únicamente podrá utilizarse para la finalidad por la que se solicitó la información. Queda prohibida la transmisión o cesión de la información por el usuario a cualquier otra persona, incluso de manera gratuita.-

- De conformidad con la Instrucción de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública de 17 de febrero de 1998 queda prohibida la incorporación de los datos que constan en la información registral a ficheros o bases informáticas para la consulta individualizada de personas físicas o jurídicas, incluso expresando la fuente de procedencia.

En cuanto resulte compatible con la normativa específica y aplicable al Registro, se reconoce a los interesados los derechos de acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y portabilidad establecidos en el RGPD citado, pudiendo ejercitarlos dirigiendo un escrito a la dirección del Registro. Del mismo modo, el usuario podrá reclamar ante la Agencia Española de Protección de Datos -AEPD-: [www.agpd.es](http://www.agpd.es). Sin perjuicio de ello, el interesado podrá ponerse en contacto con el delegado de protección de datos del Registro, dirigiendo un escrito a la dirección [dpo@corpme.es](mailto:dpo@corpme.es).



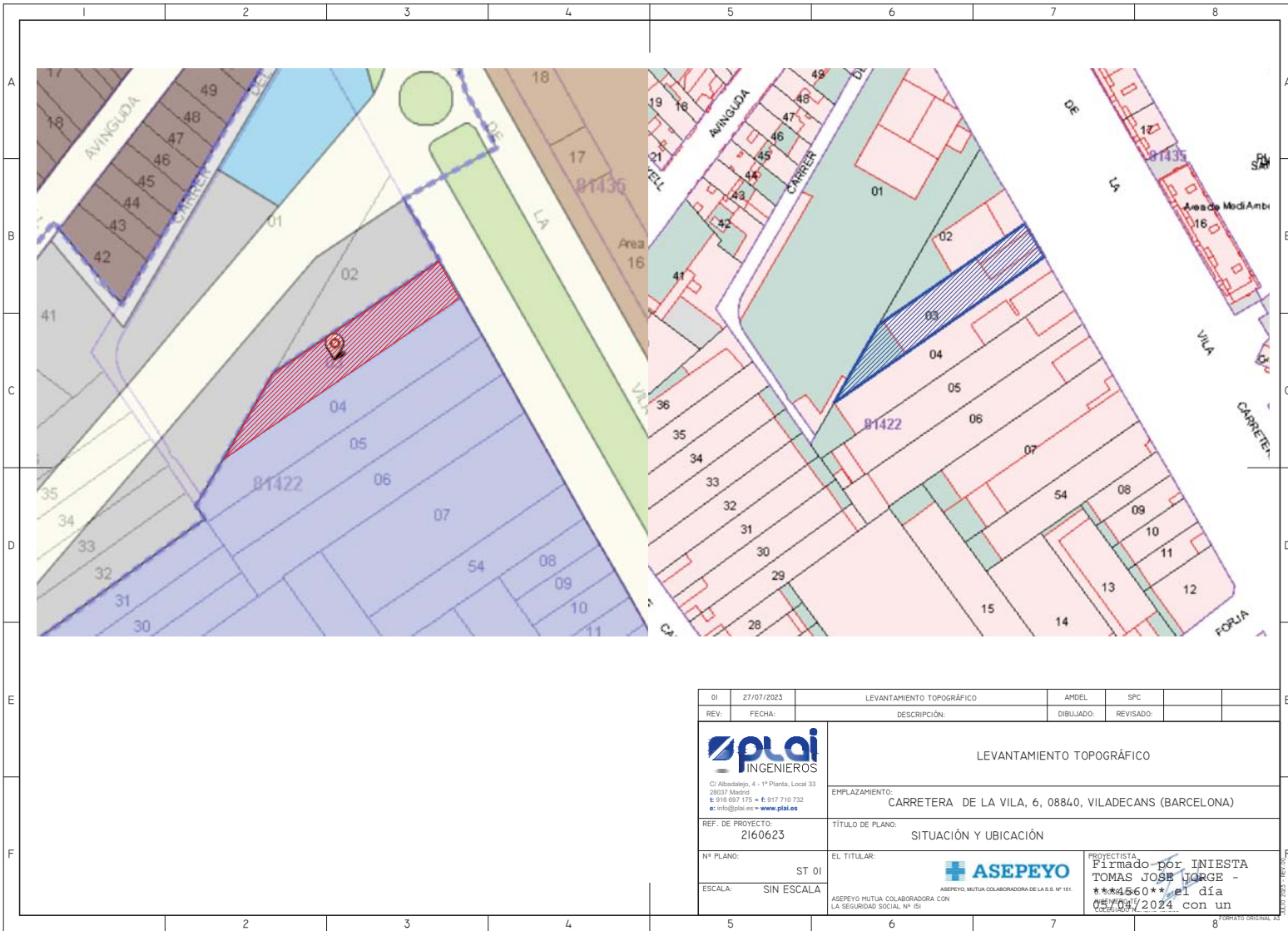


## **ANEXO II. LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO**

Se adjuntan los siguientes documentos:

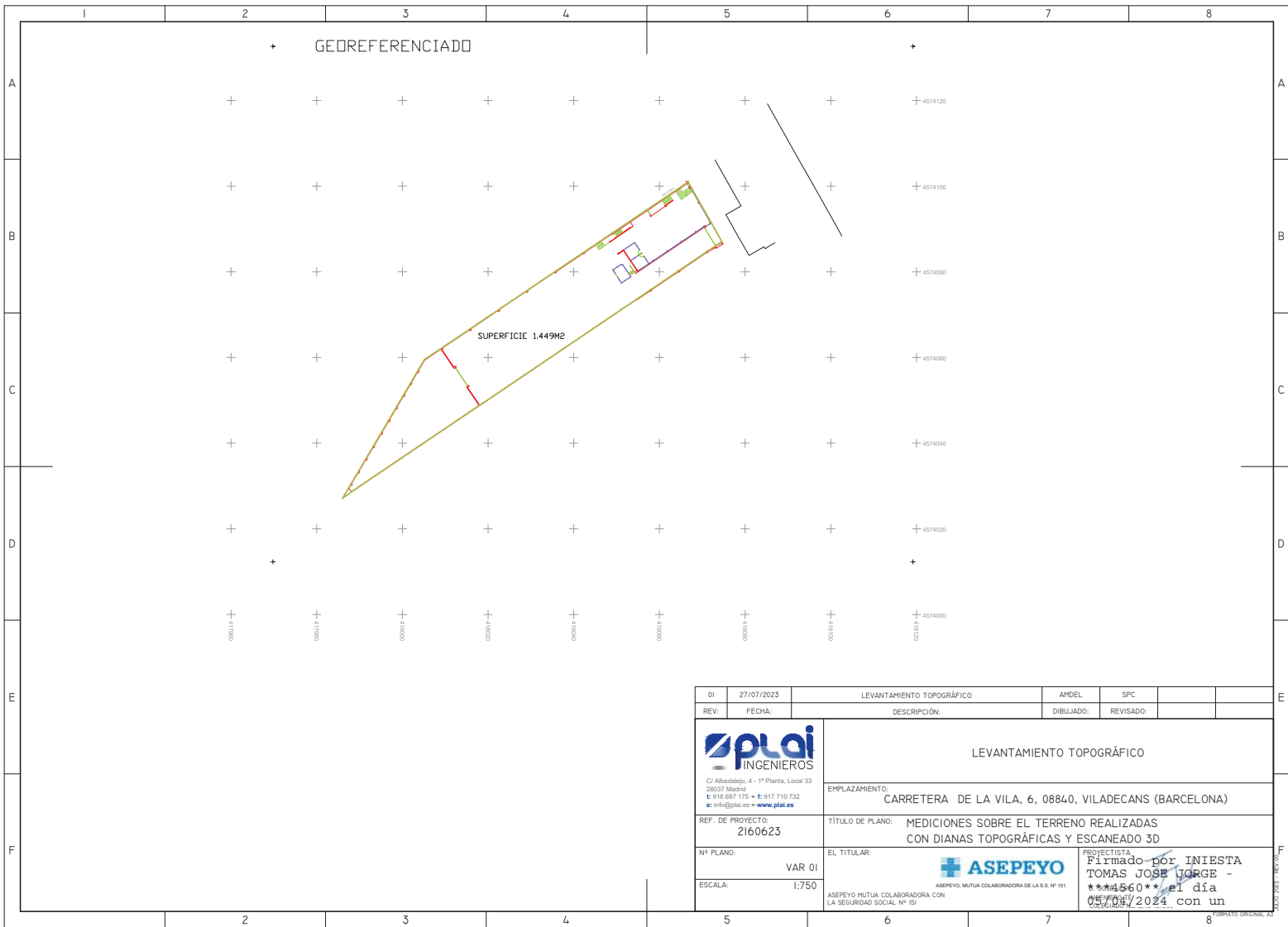
- Levantamiento topográfico.

\* De acuerdo con el Levantamiento Topográfico adjunto, la superficie real de la parcela es 1.449,00 m<sup>2</sup>. Y, por tanto, dicha superficie es la que se fija como techo máximo computable a efectos de edificabilidad, y es la que se toma como referencia para el cálculo del importe exacto de la obligación relativa al incremento de aprovechamiento urbanístico.



|  |            |   |           |   |  |  |
|--|------------|---|-----------|---|--|--|
| 01   | 27/07/2023 | LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO   | AMDEL     | SPC   |  |  |
| REV:   | FECHA:     | DESCRIPCIÓN:  | DIBUJADO: | REVISADO:   |  |  |
| <p>C/ Albaladejo, 4 - 1ª Planta, Local 33<br/>28037 Madrid<br/>t: 916 697 175 + f: 917 710 732<br/>e: info@plai.es + www.plai.es</p> |            | LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO   |           |   |  |  |
| REF. DE PROYECTO:<br>2160623   |            | EMPLAZAMIENTO:<br>CARRETERA DE LA VILA, 6, 08840, VILADECANS (BARCELONA)  |           |   |  |  |
| Nº PLANO:<br>ST 01   |            | TÍTULO DE PLANO:<br>SITUACIÓN Y UBICACIÓN   |           |   |  |  |
| ESCALA:<br>SIN ESCALA  |            | <p>ASEPEYO MUTUA COLABORADORA DE LA S.S. Nº 101<br/>ASEPEYO MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL Nº 161</p> |           | <p>PROYECTISTA:<br/>Firmado por INIESTA<br/>TOMAS JOSE JORGE -<br/>***4660** el día<br/>05/08/2024 con un<br/>0266108</p> |  |  |

FORMATO ORIGINAL: A3



|  |            |   |           |   |  |
|--|------------|---|-----------|---|--|
| 01   | 27/07/2023 | LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO   | AMDEL     | SPC   |  |
| REV:   | FECHA:     | DESCRIPCIÓN:  | DIBUJADO: | REVISADO:   |  |
| <p>C/ Albaladejo, 4 - 1ª Planta, Local 33<br/>28037 Madrid<br/>t: 916 697 175 + f: 917 210 732<br/>e: info@plai.es + www.plai.es</p> |            | LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO   |           |   |  |
| REF. DE PROYECTO:<br>2160623   |            | EMPLAZAMIENTO:<br>CARRETERA DE LA VILA, 6, 08840, VILADECANS (BARCELONA)  |           |   |  |
| Nº PLANO:<br>VAR 01  |            | TÍTULO DE PLANO:<br>MEDICIONES SOBRE EL TERRENO REALIZADAS<br>CON DIANAS TOPOGRÁFICAS Y ESCANEADO 3D                  |           |   |  |
| ESCALA:<br>1:750   |            | <p>ASEPEYO MUTUA COLABORADORA DE LA S.S. Nº 101<br/>ASEPEYO MUTUA COLABORADORA CON<br/>LA SEGURIDAD SOCIAL Nº 161</p> |           | PROYECTISTA:<br>Firmado por INIESTA<br>TOMAS JOSE JORGE -<br>***4560** el día<br>05/07/2024 con un<br>sello |  |

FOLIO 1003 DE 1003



## MEMORIA DE ORDENACIÓN

### 1. Conveniencia de oportunidad de la redacción del Plan Especial.

#### 1.1. Objetivo y justificación.

El presente Plan Especial tiene como objeto el **cambio de uso de la finca situada en la Carretera de la Vila, número 6, 08840, de Viladecans (Barcelona)**, y cuya referencia catastral es 8142203DF1784C0001YK:

- El nuevo centro asistencial, por tratarse de un edificio de uso sanitario, supondrá una reducción en el tráfico de vehículos y, por tanto, del nivel de contaminación acústica de la zona.
- La parcela comparte avenida con parcelas de uso residencial, por lo que el nuevo centro asistencial se postula como un elemento dinamizador de la zona cuya actividad es más favorable para las viviendas próximas, especialmente si lo comparamos con el uso industrial actual de la finca.
- El cambio de uso obligará a realizar una reforma de la nave existente, para poder adaptarla a las necesidades del centro asistencial. Esta intervención no solo supone una mejora evidente para la imagen de la vía pública en la que se sitúa, sino que actuará como polo tractor de inversión, inicial y periódico, como consecuencia del nuevo uso. Dicha reforma es **NO VINCULANTE** para el presente Plan Especial.
- La futura reforma de la nave incluirá la implantación de plazas de aparcamiento en la parte trasera de la parcela. Con esta actuación, se reducirá la necesidad de estacionamiento actual de la zona. Dicha reforma es **NO VINCULANTE** para el presente Plan Especial.
- La Carretera de la Vila, avenida en la que se ubica la finca, cuenta con paso frecuente de líneas de bus. Esta presencia del transporte público favorece la implantación de nuevos usos en la zona, como es el sanitario.

Cabe destacar que el presente Plan Especial solo contempla actuaciones internas en parcela, siendo su titularidad de un único propietario, por lo que no provocará ningún tipo de afección nocivo en los elementos urbanos ni en las parcelas y construcciones próximas.

En cuanto a términos económicos, la intervención para el cambio de uso, circunscrita exclusivamente al ámbito de la parcela, no requerirá la demolición de la nave existente, sino solo su adecuación. De este modo, se minimiza el coste asociado de la intervención.

En paralelo, la revalorización del inmueble, como consecuencia del cambio de uso, supondrá un aumento de la recaudación municipal por impuestos y tasas asociados a la actividad de dicho inmueble. Por ejemplo:

- La propiedad deberá ingresar el 10% del incremento de aprovechamiento producido por el cambio de uso.
- El IBI aplicado sobre la finca aumentará en la misma proporción que su valoración y su nuevo uso.



Figura 18. Estado actual de la parcela y vía pública

## 1.2. Alcance.

El presente Plan Especial no pretende intervenir más allá de la parcela sita en Carretera de la Vila 6, descartando por completo las siguientes actuaciones:

- En cuanto a la parcela:
  - No se modificarán sus dimensiones ni sus características.
  - No se producirá su división ni su agrupación con otras fincas.
  - No se aumentará la edificabilidad actual, muy inferior a la permitida.
  - No se variará el acceso a la misma, que seguirá siendo desde la Carretera de la Vila.
- En cuanto a la nave existente:
  - No se ampliarán sus dimensiones volumétricas.
  - No se incrementará su altura.
  - Se mantendrá la tipología arquitectónica para que no se produzcan contrastes estéticos.



- Sí se variarán los accesos físicos a la construcción, separando la entrada para peatones de la entrada para tráfico rodado.
  
- En cuanto al conjunto y su entorno:
  - Se reduce el impacto de los recursos generados, debido al propio uso sanitario y a las necesidades y normativas aplicables al mismo.
  - No se modifica ningún elemento urbano de la vía pública ni se producen actuaciones de urbanización.
  - No se afecta a ninguna red suministro.
  - En la actualidad, existe una diferencia de tratamiento entre los dos sentidos que forman la avenida: acera residencial y acera industrial. Su homogeneización pasa por fomentar usos compatibles y favorables con el uso residencial.

### 1.3. Coherencia urbanística.

El presente Plan Especial garantiza, como ya se ha explicado, el cumplimiento de la normativa urbanística y la mejora de la parcela gracias al nuevo uso planteado y la reforma que se acometerá después. Dicha reforma es NO VINCULANTE para el presente Plan Especial.

## 2. Análisis de impactos.

### 2.1. Impacto en el Medio Ambiente.

El presente Plan Especial no produce ningún tipo de incidencia negativa en el medio ambiente, dado que lo que se pretende es la transformación del uso de una única parcela, respetando absolutamente los parámetros y límites marcados por la legislación vigente.

Además, al tratarse de un Suelo Urbano Consolidado, no existe una afección a zonas con valores ambientales, y ni tan siquiera se proponen actuaciones fuera de la propia finca.

Tampoco supondrá un incremento en las demandas hídricas o en los caudales de depuración, dado que la edificabilidad prevista es muy inferior a la máxima permitida por la planificación urbanística actual. Por otro lado, y como ya se ha indicado, la parcela existente cuenta en la actualidad tanto con suministro de agua y electricidad, como con evacuación de aguas residuales a la red de alcantarillado municipal.

En resumen, el presente Plan Especial no comporta ninguna incidencia negativa en el Medio Ambiente, por los siguientes motivos:

- El ámbito del Plan Especial se circunscribe a una única parcela ya construida y cuya delimitación no se verá ampliada.
- Al tratarse de un Suelo Urbano Consolidado, no se encuentra dentro de ningún espacio de protección ambiental.



- Tampoco la propia parcela, ni la nave existente a la misma, cuentan con ningún elemento protegido, ni de origen natural ni artificial. Es decir, ni la parcela ni la construcción ni el suelo sobre el que se ubican, cuentan con valores que deban protegerse.
- En todo caso, sí podría defenderse que las condiciones medioambientales mejorarán con el cambio de uso. Esto se debe que la reforma de la nave implicará una sustancial mejorar de su eficiencia energética, y se disminuirá el impacto acústico en la actual (al pasar de un uso industrial a sanitario). Dicha reforma es NO VINCULANTE para el presente Plan Especial.
- Además, se garantizarán las condiciones de accesibilidad, fomentando un mayor número de desplazamiento a pie o bicicleta.

## 2.2. No modificación del Planeamiento Vigente.

La única actuación que contempla el presente Plan Especial es el cambio de uso de una parcela.

Como ya se ha descrito y justificado a lo largo de todo el documento, el cambio de uso planteado viene recogido por el planeamiento vigente, y se llevará a cabo de acuerdo con los parámetros establecidos en dicho planeamiento.

## 2.3. Impacto en las condiciones de Movilidad.

La única actuación que contempla el presente Plan Especial es el cambio de uso de una parcela.

Como ya se ha descrito y justificado a lo largo de todo el documento, este cambio de uso contribuirá a la reducción del tráfico rodado, especialmente el de vehículos pesados, disminuirá las necesidades de aparcamiento en vía pública y fomentará la movilidad en transporte público, bicicleta y a pie.

## 2.4. Impacto en las condiciones de Igualdad.

El nuevo uso, sanitario, garantizará la igualdad entre usuarios y trabajadores del centro asistencial, por las propias características particulares del uso sanitario y por la normativa de obligado cumplimiento asociada:

- La actividad sanitaria, en comparación con el sector industrial, favorece más, y mejor, las condiciones profesionales óptimas para lograr una distribución equitativa de los puestos de trabajo, sin discriminación por género.
- El uso sanitario elimina, por normativa, elementos discriminatorios por género asociados al uso de las instalaciones del edificio: aseos, vestuarios, etc.

## 2.5. Impacto en las condiciones de Accesibilidad.

El nuevo uso, sanitario, garantizará la accesibilidad de los usuarios y trabajadores centro asistencial, por las propias características particulares del uso sanitario y por la normativa de obligado cumplimiento asociada:



- La actividad sanitaria, en comparación con el sector industrial, favorece más, y mejor, las condiciones profesionales óptimas para lograr una distribución equitativa de los puestos de trabajo, sin discriminación por discapacidad.
- El uso sanitario elimina, por normativa, elementos discriminatorios por discapacidad asociados al uso de las instalaciones del edificio: escaleras, ascensores, señalética, etc.

#### 2.6. Impacto demográfico.

La única actuación que contempla el presente Plan Especial es el cambio de uso de una parcela.

Por tanto, tendrá ningún impacto en la demografía de la zona.

#### 2.7. Impacto económico y presupuestario.

La única actuación que contempla el presente Plan Especial es el cambio de uso de una parcela.

Como ya se justificó previamente, la intervención prevista tendrá un impacto positivo en la hacienda pública del Ayuntamiento de Viladecans.

En cuanto al impacto del nuevo uso, el centro asistencial requerirá de un mayor número de trabajadores, de diferente cualificación, y tejerá toda una red de proveedores y empresas asociadas.



**Anexo III. Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada**  
PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA  
SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

## **ANEXO III. ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA**

Se adjuntan los siguientes documentos:

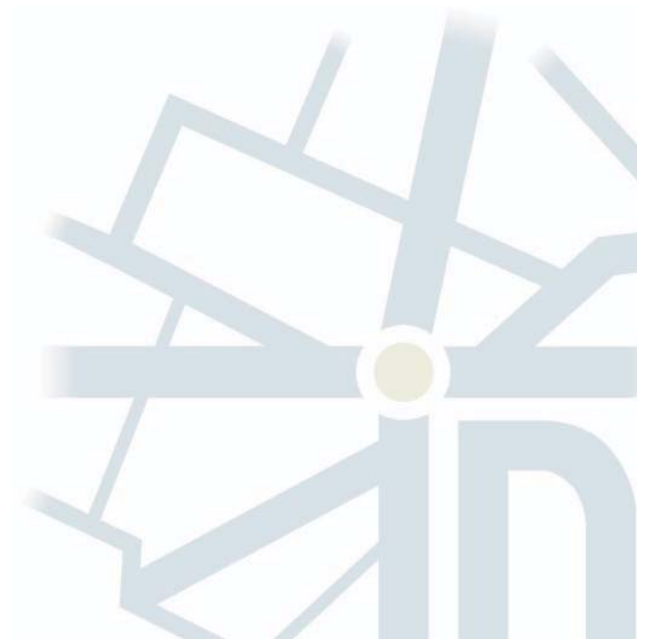
- Estudio de evaluación de la movilidad generada.

**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada**



**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada  
per la implantació d'un centre assistencial a  
la carretera de la Vila, a Viladecans**

Per a:



## Redacció



Daniel Jordi  
*Responsable de projectes*  
Bernat Borràs  
*Enginyer d'Obres Públiques*  
Antonio Moyano  
*Delineant projectista*

Firmado digitalmente por DANIEL JORDI (R: B08399925)  
Fecha: 2023.07.27 15:59:17 +02'00'

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.



| SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT |             |
|-------------------------------|-------------|
| Verificació del projecte      |             |
| Per                           | DJ          |
| Data                          | Juliol 2023 |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>OBJECTE D'ESTUDI.....</b>  | <b>5</b>  |
| 1.1.      | Antecedents .....   | 7         |
| 1.2.      | Descripció del projecte .....   | 10        |
| 1.3.      | Marc normatiu .....   | 13        |
| 1.4.      | Objectius.....  | 14        |
| <b>2.</b> | <b>DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA .....</b>                                | <b>15</b> |
| 2.1.      | Mobilitat generada pel nou centre assistencial .....                              | 15        |
| 2.2.      | Distribució horària.....  | 16        |
| 2.3.      | Distribució modal dels desplaçaments .....  | 19        |
| 2.4.      | Generació de viatges en vehicle motoritzat .....                                  | 21        |
| 2.5.      | Generació de viatges en ambulància.....   | 23        |
| 2.6.      | Generació de viatges en transport públic .....                                    | 24        |
| 2.7.      | Generació de viatges en modes no motoritzats.....                                 | 25        |
| <b>3.</b> | <b>CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES .....</b>                        | <b>26</b> |
| 3.1.      | Xarxa de vehicles motoritzats .....   | 27        |
| 3.2.      | Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície .....                 | 38        |
| 3.3.      | Xarxa d'itineraris principals per a vianants.....                                 | 47        |
| 3.4.      | Xarxa d'itineraris principals per a bicis / VMP .....                             | 55        |
| <b>4.</b> | <b>INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA.....</b>                                   | <b>58</b> |
| 4.1.      | Desplaçaments en vehicle motoritzat .....   | 58        |
| 4.2.      | Desplaçaments en transport públic .....   | 63        |
| 4.3.      | Parades de taxi .....   | 67        |
| 4.4.      | Desplaçaments a peu.....  | 68        |
| 4.5.      | Desplaçaments en bicicleta.....   | 69        |
| 4.6.      | Consideracions de gènere.....   | 70        |
| 4.7.      | Incidència de les emissions del sector transport .....                            | 72        |
| <b>5.</b> | <b>APARCAMENT .....</b>   | <b>77</b> |
| 5.1.      | Normativa i oferta relacionada amb l'aparcament.....                              | 77        |
| 5.2.      | Demanda futura d'aparcament.....  | 81        |
| <b>6.</b> | <b>MESURES A ADOPTAR.....</b>   | <b>82</b> |
| 6.1.      | Delimitació de noves places d'aparcament per a ambulàncies o<br>acompanyants..... | 83        |
| 6.2.      | Compleció de l'accessibilitat de pas de vianants .....                            | 84        |
| 6.3.      | Nous ancoratges de bicicletes.....  | 85        |
| 6.4.      | Aparcaments segurs per a patinets.....  | 86        |
| 6.5.      | Consignes d'ús pel personal per guardar bicis plegables i patinets.....           | 86        |
| 6.6.      | Difusió de l'oferta de transport públic .....                                     | 87        |
| 6.7.      | Taula resum de mesures.....   | 88        |

## ÍNDEX DE PLÀNOLS

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Plànol 1.  | Ubicació del nou centre assistencial a Viladecans.....                                   | 6  |
| Plànol 2.  | Emplaçament del centre assistencial en el context metropolità i del Polígon Centre ..... | 26 |
| Plànol 3.  | Ubicació del centre assistencial a l'entorn de Viladecans.....                           | 27 |
| Plànol 4.  | Xarxa viària de connexió externa .....   | 28 |
| Plànol 5.  | Xarxa viària de connexió municipal actual .....  | 30 |
| Plànol 6.  | Intensitats de trànsit a l'entorn en hora punta de matí (8-9h.) .....                    | 36 |
| Plànol 7.  | Intensitats de trànsit a l'entorn en hora punta de tarda (18-19h.) .....                 | 37 |
| Plànol 8.  | Xarxa de transport públic de l'entorn del nou centre assistencial.....                   | 39 |
| Plànol 9.  | Parades de taxi a l'entorn del nou centre assistencial.....                              | 43 |
| Plànol 10. | Itineraris de vianants i de ciclistes a l'entorn del nou centre assistencial....         | 54 |
| Plànol 11. | Itineraris d'entrada i sortida en vehicle motoritzat al nou centre assistencial.         | 59 |

## 1. OBJECTE D'ESTUDI

L'objecte d'aquest estudi respon a l'encàrrec professional promogut per PLAI INGENIEROS S.L., en relació a l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la implantació d'un **centre assistencial** a la carretera de la Vila número 6, a Viladecans.

La Modificació Puntual de Pla General Metropolità del Polígon Centre de Viladecans, aprovada recentment, té com a objectius el manteniment de l'activitat econòmica amb la millora de la regulació dels usos industrials, la Introducció de noves tipologies i usos, la Integració del polígon a la ciutat a nivell viari, l'augment i millora de l'espai públic i una transformació urbanística a la mida.

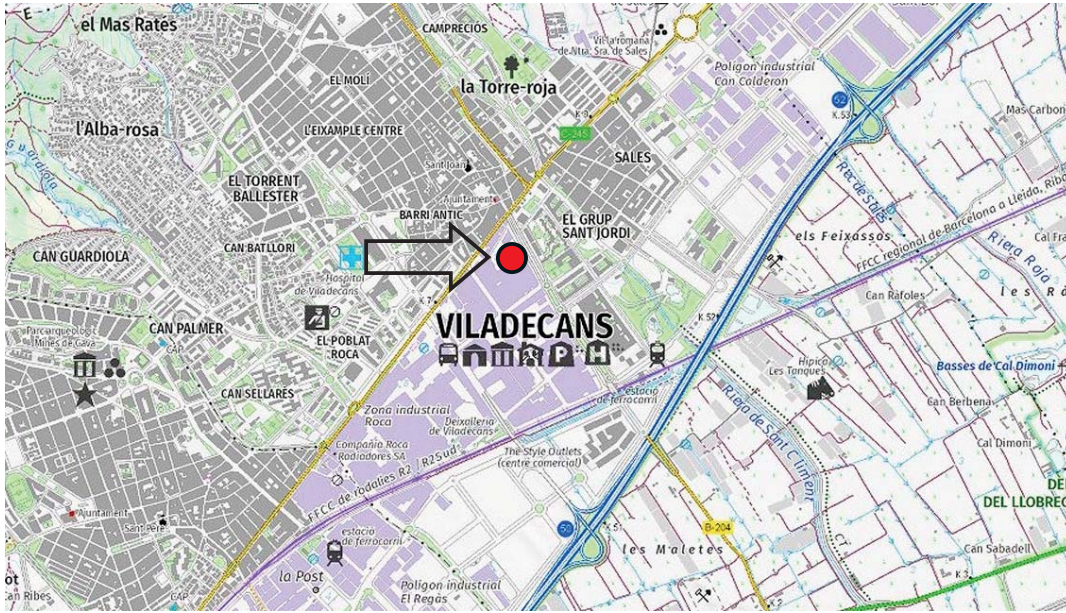
En aquest entorn es proposa la ubicació d'un nou centre assistencial amb façana a la carretera de la Vila, entre els carrers de la Forja i del Migdia. La nau on es proposa ubicar el nou equipament albergava fins ara un taller mecànic d'automòbils.

Façana actual a la carretera de la Vila de l'edifici que acollirà el nou centre assistencial



Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre assistencial a la carretera de la Vila, a Viladecans

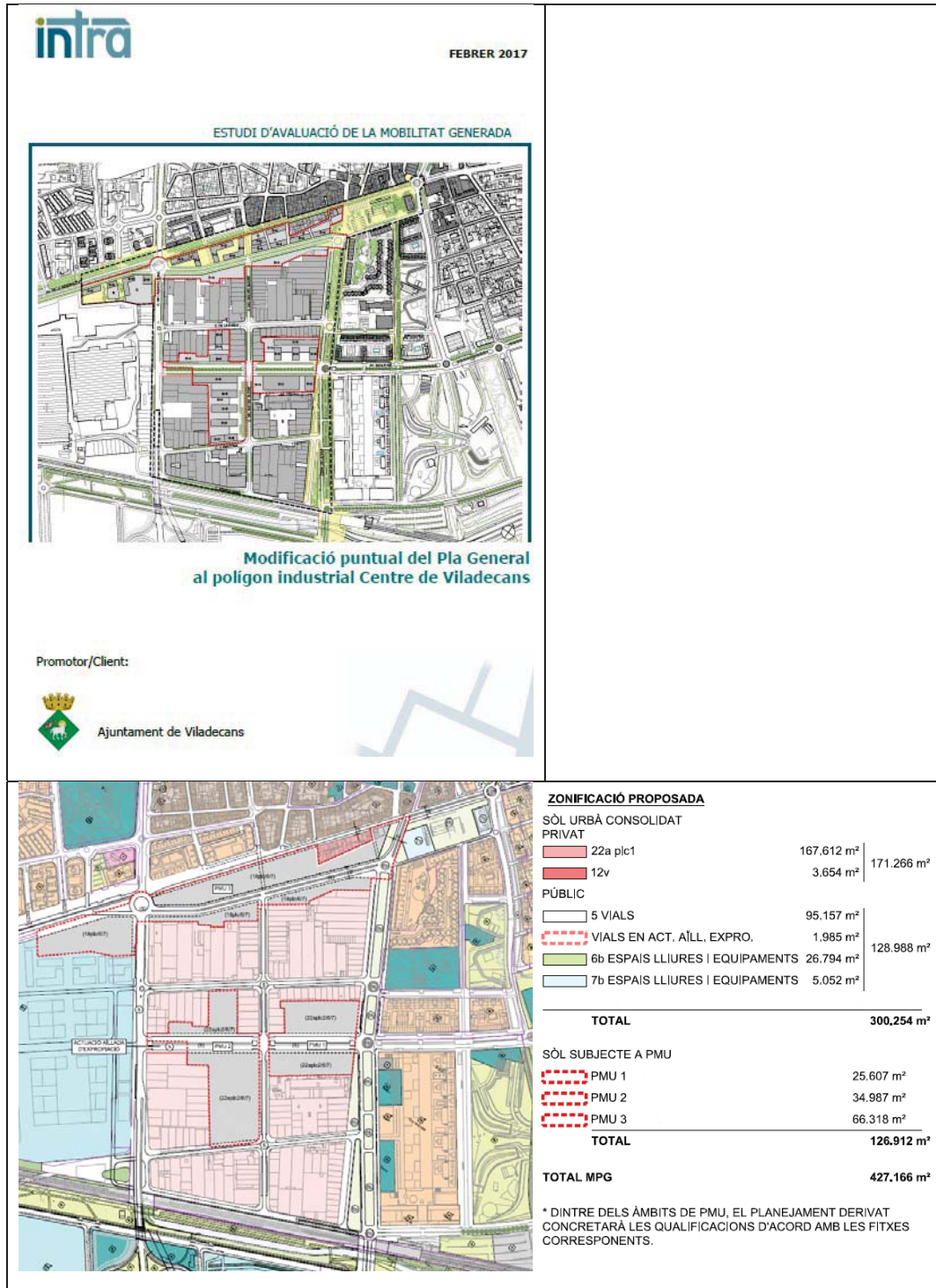
Plànol 1. Ubicació del nou centre assistencial a Viladecans



Mapa base: ICGC

## 1.1. ANTECEDENTS

L'any 2017 (febrer) des de l'Ajuntament de Viladecans s'impulsa la modificació puntual del Pla General del Polígon Industrial Centre que comprèn els àmbits PMU 1, PMU 2 i PMU 3. En concret, l'àmbit PMU 3 se situa just al costat del nou centre assistencial projectat.




**ZONIFICACIÓ PROPOSADA**

**SÒL URBÀ CONSOLIDAT PRIVAT**

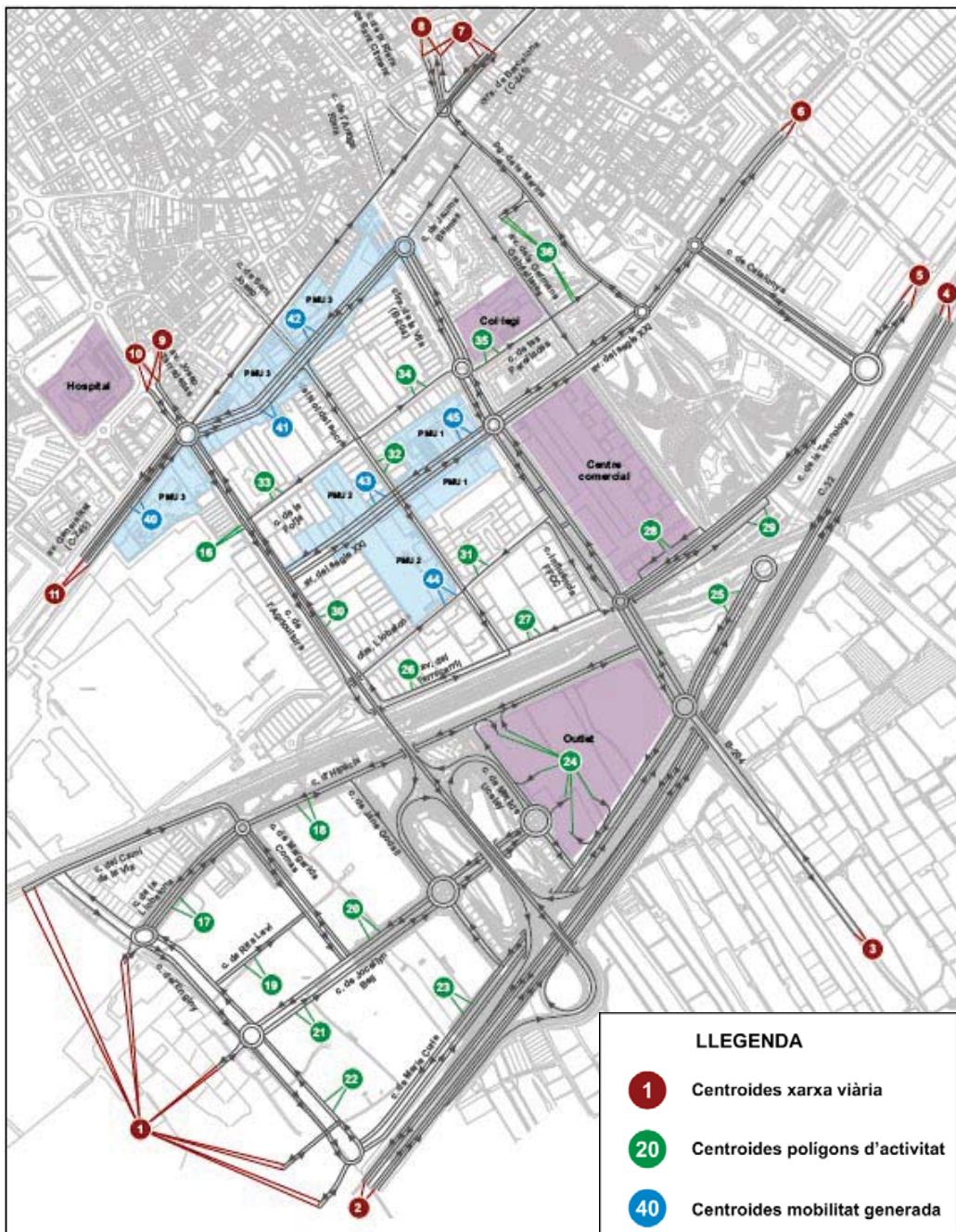
|                                 |                              |                        |
|---------------------------------|------------------------------|------------------------|
| 22a plc1                        | 167.612 m <sup>2</sup>       | 171.266 m <sup>2</sup> |
| 12v                             | 3.654 m <sup>2</sup>         |                        |
| <b>PÚBLIC</b>                   |                              |                        |
| 5 VIALS                         | 95.157 m <sup>2</sup>        | 128.988 m <sup>2</sup> |
| VIALS EN ACT. AÍLL. EXPRO.      | 1.985 m <sup>2</sup>         |                        |
| 6b ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS | 26.794 m <sup>2</sup>        |                        |
| 7b ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS | 5.052 m <sup>2</sup>         |                        |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>300.254 m<sup>2</sup></b> |                        |
| <b>SÒL SUBJECTE A PMU</b>       |                              |                        |
| PMU 1                           | 25.607 m <sup>2</sup>        | 126.912 m <sup>2</sup> |
| PMU 2                           | 34.987 m <sup>2</sup>        |                        |
| PMU 3                           | 66.318 m <sup>2</sup>        |                        |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>126.912 m<sup>2</sup></b> |                        |
| <b>TOTAL MPG</b>                | <b>427.166 m<sup>2</sup></b> |                        |

\* DINTRE DELS ÀMBITS DE PMU, EL PLANEJAMENT DERIVAT CONCRETARÀ LES QUALIFICACIONS D'ACORD AMB LES FITXES CORRESPONENTS.

L'EAMG en qüestió estima una mobilitat generada associada al desenvolupament de les activitats previstes al conjunt dels 3 PMU de 39.011 desplaçaments diaris en dia feiner i 24.235 en dissabtes.

Tot i tractar-se de planejament urbanístic, l'EAMG estima les activitats previstes, així com el repartiment modal i la distribució horària dels desplaçaments de les mateixes.

L'EAMG incorpora un estudi de trànsit molt extens. Així, la xarxa viària futura, que inclou el conjunt de modificacions que l'Ajuntament de Viladecans ja tenia previstes aleshores al Polígon Centre, queda validada amb la simulació de trànsit realitzada.



Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre assistencial a la carretera de la Vila, a Viladecans

L'any 2020 (juny) des de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat es duu a terme un estudi de trànsit relatiu al nou carril bus i via ciclista projectat a la carretera C-245, entre Castelldefels i Cornellà de Llobregat. Gran part de la C-245 al seu pas pel municipi disposarà de carril bus, excepte el tram entre el carrer de Sant Josep i el carrer de la Vila (V2).

La prognosi de la situació futura es realitza per àmbits municipals, un dels quals és el de Viladecans.

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p><b>Claui</b><br/>ET-TA-07997_A1</p> <p><b>Títol abreviat</b><br/>ESTUDI DE TRÀNSIT. NOU CARRIL BUS I VIA CICLISTA A LA CARRETERA C-245 ENTRE CASTELLDEFELS I CORNELLÀ DE LLOBREGAT</p> <p><b>Data de redacció</b><br/>JUNY 2020</p> | <p><b>Tipus d'estudi</b><br/>ESTUDI DE TRÀNSIT</p> <p><b>Xarxa</b><br/>LOCAL</p> <p><b>Classe d'obra</b><br/>MILLORA INTEGRAL</p> <p><b>Subclasse d'obra</b><br/>ALTRES</p> <p><b>Carreteres</b><br/>C-245</p> <p><b>Punts quilomètrics</b><br/>-</p> <p><b>Localitats</b><br/>CASTELLDEFELS, CORNELLÀ DE LLOBREGAT, GAVÀ, SANT BOI DE LLOBREGAT, VILADECANS</p> <p><b>Comarques</b><br/>BAIX LLOBREGAT</p> <p><b>Documents</b><br/>MEMÒRIA I ANNEXOS</p> <p><b>Empresa consultora</b><br/>INGENIERIA DE TRÁFICO, SL</p> | <p><b>Generalitat de Catalunya</b><br/>Departament de Territori i Sostenibilitat<br/><b>Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat</b></p> | <p><b>ÍNDEX DE CONTINGUTS</b></p> <p><b>1. MARC DE L'ESTUDI</b> .....</p> <p><b>1.1. INTRODUCCIÓ</b> .....</p> <p><b>2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT</b> .....</p> <p><b>2.1. ÀMBIT D'ESTUDI</b> .....</p> <p><b>2.2. LA XARXA VIÀRIA</b> .....</p> <p>2.2.1. Xarxa per a vianants .....</p> <p>2.2.2. Xarxa ciclista .....</p> <p><b>2.3. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC</b> .....</p> <p><b>2.4. EL TRÀNSIT</b> .....</p> <p>2.4.1. Intensitat de trànsit .....</p> <p>2.4.2. Cues .....</p> <p><b>2.5. MOBILITAT</b> .....</p> <p><b>2.6. ACCIDENTALITAT</b> .....</p> <p><b>3. MODELITZACIÓ</b> .....</p> <p><b>3.1. ESCENARIS D'ORDENACIÓ</b> .....</p> <p><b>3.2. MODEL DE REPARTIMENT MODAL</b> .....</p> <p>3.2.1. Hipòtesis de partida .....</p> <p>3.2.2. Aplicació del model de repartiment modal als diferents escenaris .....</p> <p><b>3.3. SIMULACIÓ DE TRÀNSIT</b> .....</p> <p>3.3.1. Elaboració del graf .....</p> <p>3.3.2. Característiques del tipus de via .....</p> <p>3.3.3. Característiques dels vehicles .....</p> <p>3.3.4. Demanda de trànsit .....</p> <p>3.3.5. Característiques generals de la simulació .....</p> <p><b>4. PROGNOSI DE SITUACIÓ FUTURA</b> .....</p> <p><b>4.1. Castelldefels</b> .....</p> <p>4.1.1. Anàlisi comparativa dels resultats del model de trànsit .....</p> <p>4.1.1. Anàlisi de la permeabilitat per a vianants .....</p> <p>4.1.2. Altres consideracions i propostes de millora .....</p> <p><b>4.2. Gavà</b> .....</p> <p>4.2.1. Anàlisi comparativa dels resultats del model de trànsit .....</p> <p>4.2.2. Anàlisi de la permeabilitat per a vianants .....</p> <p>4.2.3. Altres consideracions i propostes de millora .....</p> <p><b>4.3. Viladecans</b> .....</p> <p>4.3.1. Anàlisi comparativa dels resultats del model de trànsit .....</p> <p>4.3.2. Anàlisi de la permeabilitat per a vianants .....</p> <p>4.3.1. Altres consideracions i propostes de millora .....</p> <p><b>4.4. Sant Boi</b> .....</p> <p>4.4.1. Anàlisi comparativa dels resultats del model de trànsit .....</p> <p>4.4.2. Anàlisi de la permeabilitat per a vianants .....</p> <p>4.4.3. Altres consideracions i propostes de millora .....</p> <p><b>4.5. Cornellà</b> .....</p> <p>4.5.1. Anàlisi comparativa dels resultats del model de trànsit .....</p> <p>4.5.1. Anàlisi de la permeabilitat per a vianants .....</p> <p><b>5. ANÀLISI DE RENDIBILITAT ECONÒMICA</b> .....</p> <p><b>5.1. Paràmetres generals i Alternatives</b> .....</p> <p><b>5.2. Valors de referència per l'anàlisi</b> .....</p> <p>5.2.1. Actius .....</p> <p>5.2.2. Usuaris .....</p> <p>5.2.3. Externalitats .....</p> <p><b>5.3. Resultats</b> .....</p> |
|--|--|--|---|

## 1.2. DESCRIPCIÓ DEL PROJECTE

El nou centre assistencial s'ubica a la carretera de la Vila número 6, tindrà dues plantes i una **superfície total de 1.176,56 m<sup>2</sup>**. La planta baixa disposarà d'un total de 711,38 m<sup>2</sup>, dels quals 497,34 m<sup>2</sup> seran d'accés públic amb alguns espais mitjançant trucada com són els diversos despatxos mèdics. La planta primera tindrà un total de 465,17 m<sup>2</sup>, amb 426,34 m<sup>2</sup> d'accés públic tot i que en aquest cas majoritàriament seran espais mitjançant trucada com la zona de fisioteràpia o d'administració.

El nou centre assistencial disposarà de **17 places d'aparcament** a la zona interior més allunyada de la façana, amb accés des de la carretera de la Vila a través del qual que ja existia.

Figura 1.1. Proposta d'intervenció en construcció existent

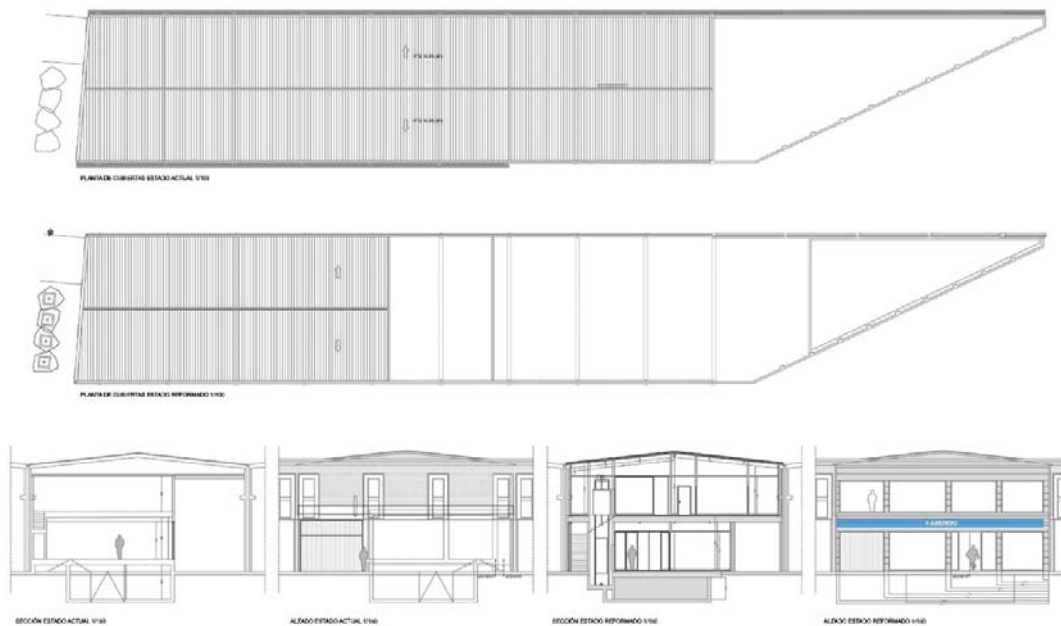


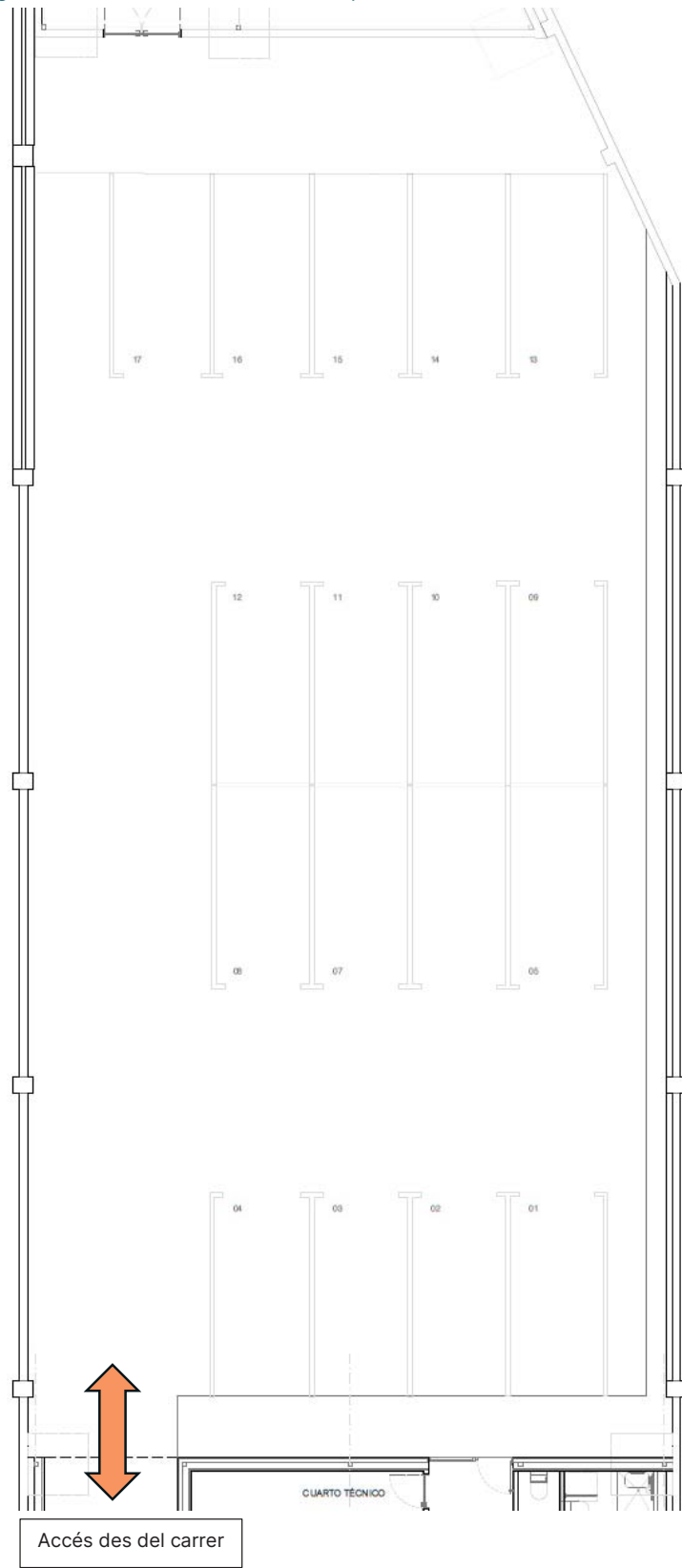
Figura 1.2. Detall del projecte de nou centre assistencial



PLANTA PRIMERA

PLANTA BAJA

Figura 1.3. Detall de l'àmbit del nou aparcament



### 1.3. MARC NORMATIU

L'equipament està sotmès a complir amb les determinacions del que determina el **Decret 344/2006**, de 19 de setembre, **de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada**, que avalua la direcció general competent en matèria de mobilitat.

L'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, considera que els planejaments urbanístics que tinguin per objectiu la implantació d'un nou ús o activitat han d'incloure un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Aquesta nova figura de planejament derivat implica diverses novetats de vital transcendència per a la mobilitat futura. El futur equipament generarà una sèrie de desplaçaments i una potencial demanda de serveis de transport a les quals cal donar resposta. El desenvolupament del sector i el seu encaix en el teixit existent ha de ser estudiat per tal d'avaluar tant els efectes que puguin derivar-se d'aquesta implantació com les necessitats que cal atendre per aconseguir un creixement urbà el més equilibrat i sostenible possible.

#### **Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada**

El Decret 344/2006 dona les pautes a seguir en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Segons aquest Decret (Capítol 1, articles 1 i 2):

##### *Article 1*

###### *Objecte*

*L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.*

##### *Article 2*

###### *Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada*

*2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen 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.*

*2.2 També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.*

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

## 1.4. OBJECTIUS

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar un canvi en la mobilitat generada en l'àmbit d'estudi, de manera que es produeixi un descens de l'ús del vehicle privat a favor del transport públic i mitjans no motoritzats, tal i com estableix la Llei 9/2003 de la Mobilitat.

Seguint aquesta línia de treball el principal objectiu de l'estudi és:

Definir aquelles propostes infraestructurals i de serveis que puguin ajudar a prendre decisions per millorar l'accessibilitat i la mobilitat del nou edifici d'ús sanitari-assistencial, garantint una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible, per tal d'oferir als ciutadans una qualitat de servei d'acord amb uns estàndards adequats.

Els objectius més específics del present estudi són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del nou edifici d'ús sanitari-assistencial.
- Analitzar la mobilitat que generarà el nou edifici.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida a l'àrea que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels viatges de les persones que es desplacin al sector de cara a una possible implicació de transport públic.
- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat del sector i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.
- Estimar el finançament necessari en el cas de que s'apliquin millores i/o modificacions en la xarxa de transport públic, tal i com indica l'Annex II del Decret 344/2006.

Per assolir les fites enunciades s'han considerat les dades a disposició i s'ha dut a terme un estudi de les condicions actuals de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.

## 2. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl atenent a les ràtios mínimes de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

Generalment, per a l'estimació de la mobilitat que generen/atruen les noves activitats s'utilitza com a base els paràmetres de càlcul de la mobilitat generada que determina el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquestes ràtios són fixes i s'estableixen en funció de la superfície del usos.

Qualsevol modificació dels valors especificats per l'annex I del Decret 344/2006 ha d'estar degudament justificat.

Taula 1. Annex 1 – Viatges generats/dia

|                  |   |
|------------------|---|
| Ús d'habitatge   | El valor més gran dels dos següents:<br>7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona |
| Ús residencial   | 10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre   |
| Ús comercial     | 50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre   |
| Ús d'oficines    | 15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre   |
| Ús industrial    | 5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre  |
| Equipaments      | 20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre   |
| Zones verdes     | 5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl   |
| Franja costanera | 5 viatges/m de platja   |

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

### 2.1. MOBILITAT GENERADA PEL NOU CENTRE ASSISTENCIAL

El nou equipament d'ús sanitari-assistencial tindrà una superfície total de 1.176,55 m<sup>2</sup> de sostre, distribuïda entre les plantes baixa i primera.

Atenent al Decret 344/2006 d'avaluació de la mobilitat generada, la ràtio de mobilitat corresponent a l'ús equipament és 20 viatges / 100 m<sup>2</sup> de sostre, equivalent a 235 desplaçaments/dia.

El nou centre assistencial segons dades aportades per la pròpia empresa, té previstos els següents desplaçaments associats a les visites mèdiques i sessions de fisioteràpia:

- Visites mèdiques: 13.700 anuals | 44 diàries
- Sessions de fisioteràpia anuals: 12.600 anuals | 40 diàries

Respecte a les visites mèdiques es considera que el 70% vindran acompanyades, mentre que en el cas de les sessions de fisioteràpia es considera un 50% d'acompanyament.

D'altra banda, es preveu la següent dotació de personal:

- Personal mèdic:
  - Metge: 6 persones
  - Infermera: 4 persones
  - Fisioterapeuta: 2 persones
- Personal administratiu i altres:
  - Administratiu: 8 persones
  - Tècnic de prevenció: 1 persona
  - Directius: 2 persones

Així, considerant 1 viatge d'anada i tornada diari per cada persona s'obtenen un total de 316 desplaçaments diaris associats al nou centre assistencial. Atès que aquesta xifra és superior als 235 desplaçaments que establiria el Decret 344/2006 es treballa amb la xifra de 316 desplaçaments/dia.

Taula 2. Mobilitat generada pel nou centre assistencial

| Usuaris                         | Persones | Anada / tornada | Viatges / dia |
|---------------------------------|----------|-----------------|---------------|
| Visites mèdiques i fisioteràpia | 135      | 270             | 135           |
| Personal mèdic i fisioterapeuta | 12       | 24              | 12            |
| Àrea administrativa             | 11       | 22              | 11            |
| <b>TOTAL</b>                    |          | <b>316</b>      | <b>158</b>    |

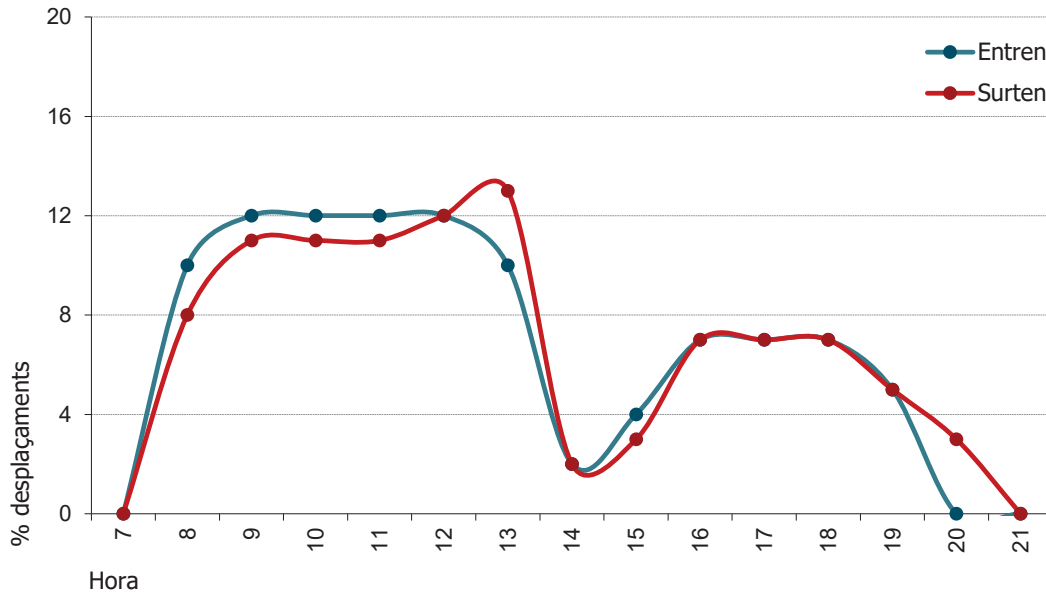
## 2.2. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA

Un cop es determina el volum global de desplaçaments generats cal observar quin és el repartiment horari d'aquesta demanda.

L'establiment de la distribució horària dels viatges generats és necessària per preveure puntes de demanda tant de serveis de transport públic com d'infraestructura viària (capacitat de les vies i possibles problemes de saturació).

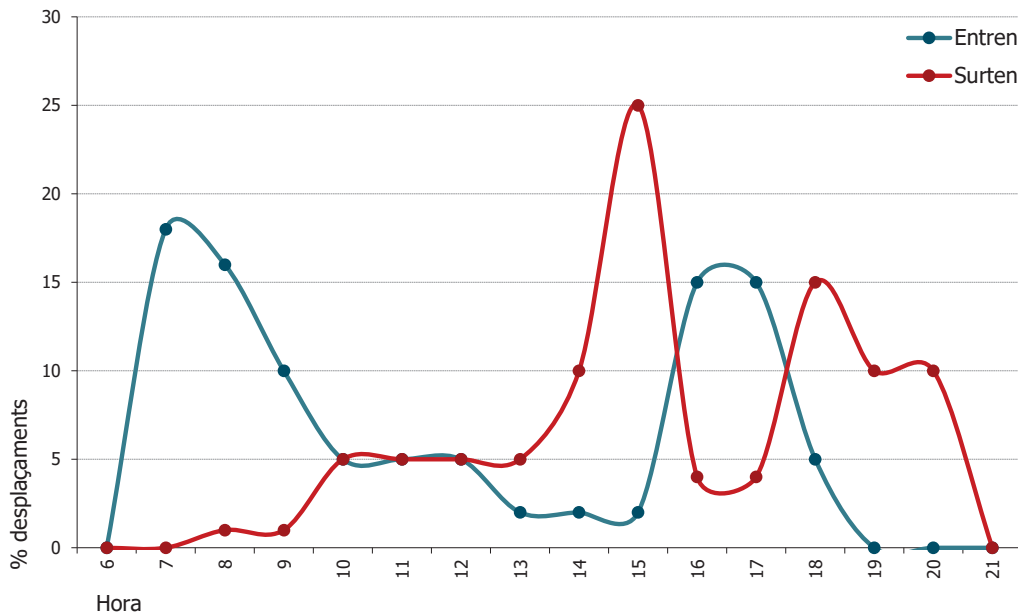
### Visites (consultes i sessions de fisioteràpia)

Distribució horària desplaçaments entrada/sortida. **Visites**



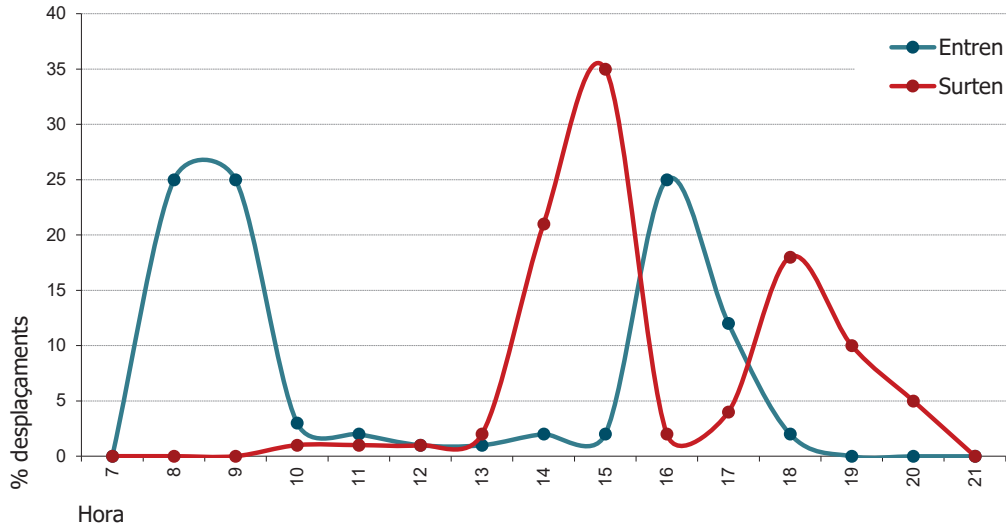
### Personal (consultes i/o hospital de dia)

Distribució horària desplaçaments entrada/sortida. **Personal**



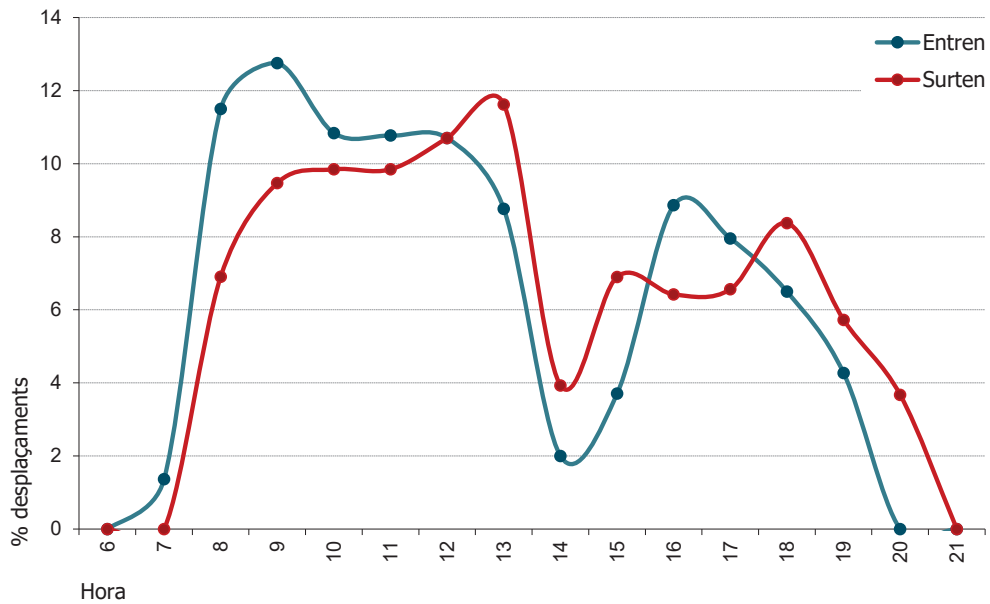
**Àrea administrativa (serveis clínics)**

Distribució horària desplaçaments entrada/sortida. **Àrea administrativa**



**TOTAL (suma d'activitats)**

Distribució horària desplaçaments entrada/sortida. **TOTAL**



### 2.3. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS

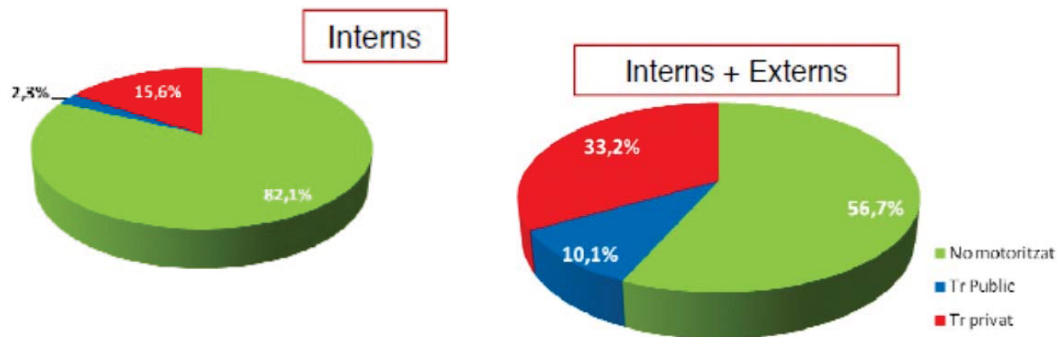
Una vegada determinat el volum global de desplaçaments generats i la distribució horària dels mateixos, cal observar quina és la distribució modal d'aquesta mobilitat.

La distribució modal pot ser molt dispar en funció dels usos i de les característiques pròpies de l'activitat i de l'oferta de transports del lloc en qüestió.

La política de mobilitat del sector ha d'apostar pels desplaçaments amb mitjans més sostenibles, però tot i així no es pot establir un model que no consideri la realitat actual, encara que s'allunyi dels patrons ideals. S'ha considerat la distribució modal del municipi i les característiques pròpies de l'activitat de l'emplaçament.

S'ha tingut també en compte la distribució modal dels **desplaçaments de Viladecans, a partir de les dades contingudes en el Pla de Mobilitat Urbana.**

Figura 1.1. Repartiment modal dels desplaçaments de Viladecans



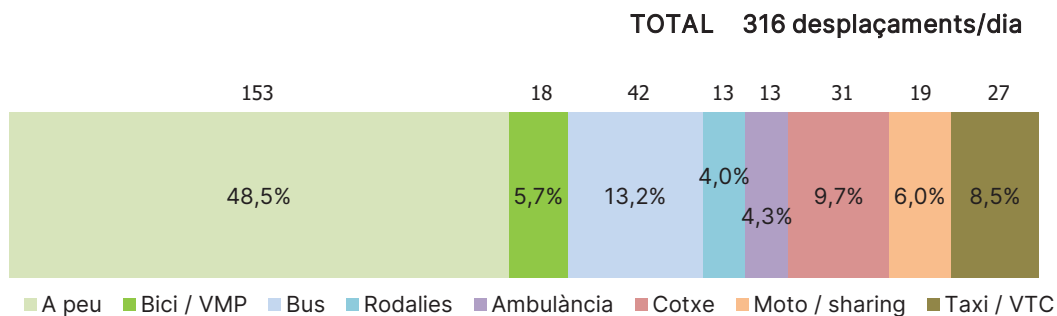
La perspectiva a 10 anys vista del trànsit motoritzat apunta clarament a una **reducció**:

- Tant el Plans de Mobilitat Urbana vigents (en aquest cas, Viladecans) com altres **legislacions** competents, sobretot en matèria mediambiental, apunten a la necessitat de **reduir els desplaçaments en vehicle privat motoritzat.**
- En un futur el desviament de l'avinguda de la Generalitat pel nou traçat al sud permetrà que l'antiga carretera es destini exclusivament al transport públic, les bicicletes i els vianants, i que el trànsit rodat hi quedi restringit al punt d'accés al barri antic.



Es realitza una hipòtesi de repartiment modal dels desplaçaments generats pel nou centre assistencial. Els modes a considerar són a peu, bicicleta / vehicles de mobilitat personal, autobús, ferrocarril (Rodalies), taxi, ambulància, cotxe i moto. Així, el repartiment considerat estableix que un 54,3% es realitzaran en modes no motoritzats (a peu i bicicleta), 17,2% en transport públic (autobús i Rodalies) i un 15,7% en vehicle privat (cotxe i moto). Finalment, en taxi / VTC arribarien el 8,5% de desplaçaments i el 4,3% en ambulància.

Figura 2.2. Desplaçaments diaris per mitjà de transport en dia punta feiner



Taula 3. Distribució modal de la mobilitat<sup>1</sup>

| Distribució modal   | Visites    |            | Personal  |            | Àrea administrativa |            | Total      |            |
|---------------------|------------|------------|-----------|------------|---------------------|------------|------------|------------|
|                     |            | %          |           | %          |                     | %          |            | %          |
| A peu               | 135        | 50         | 10        | 40         | 9                   | 40         | 153        | 48,5%      |
| Bici i VMP          | 13         | 5          | 2         | 10         | 2                   | 10         | 18         | 5,7%       |
| Bus                 | 32         | 12         | 5         | 20         | 4                   | 20         | 42         | 13,2%      |
| Rodalies            | 8          | 3          | 2         | 10         | 2                   | 10         | 13         | 4,0%       |
| Ambulància          | 13         | 5          | 0         | 0          | 0                   | 0          | 13         | 4,3%       |
| Cotxe               | 27         | 10         | 2         | 8          | 2                   | 8          | 31         | 9,7%       |
| Moto / sharing      | 13         | 5          | 3         | 12         | 3                   | 12         | 19         | 6,0%       |
| Taxi / VTC          | 27         | 10         | 0         | 0          | 0                   | 0          | 27         | 8,5%       |
| <b>TOTAL per ús</b> | <b>270</b> | <b>100</b> | <b>24</b> | <b>100</b> | <b>22</b>           | <b>100</b> | <b>316</b> | <b>100</b> |

Les puntes de mobilitat s'estimen:

- Al matí (9 a 10h.): 20 desplaçaments d'entrada i 15 desplaçaments de sortida.
- Al migdia (12 a 13h.): 17 desplaçaments d'entrada i 17 desplaçaments de sortida.
- A la tarda (16 a 17h.): 14 desplaçaments d'entrada i 10 desplaçaments de sortida.

<sup>1</sup> Els valors estan arrodonits i arrossegueu decimals.

Taula 4. Distribució horària de la mobilitat diària total en dia punta feiner<sup>2</sup>

| Hora             | Desplaçaments totals |            |            |
|------------------|----------------------|------------|------------|
|                  | Entren               | Surten     | Total      |
| 7 a 8            | 2                    | 0          | 2          |
| 8 a 9            | 18                   | 11         | 29         |
| <b>9 a 10</b>    | <b>20</b>            | <b>15</b>  | <b>35</b>  |
| 10 a 11          | 17                   | 16         | 33         |
| 11 a 12          | 17                   | 16         | 33         |
| <b>12 a 13</b>   | <b>17</b>            | <b>17</b>  | <b>34</b>  |
| 13 a 14          | 14                   | 18         | 32         |
| 14 a 15          | 3                    | 6          | 9          |
| 15 a 16          | 6                    | 11         | 17         |
| <b>16 a 17</b>   | <b>14</b>            | <b>10</b>  | <b>24</b>  |
| 17 a 18          | 13                   | 10         | 23         |
| 18 a 19          | 10                   | 13         | 23         |
| 19 a 20          | 7                    | 9          | 16         |
| 20 a 21          | 0                    | 6          | 6          |
| <b>TOTAL dia</b> | <b>158</b>           | <b>158</b> | <b>316</b> |

## 2.4. GENERACIÓ DE VIATGES EN VEHICLE MOTORITZAT

En el cas dels desplaçaments en vehicle motoritzat, per al càlcul de la demanda i l'anàlisi de fluxos, cal aplicar un factor d'ajustament per convertir desplaçaments en nombre total de vehicles/dia: es tracta de l'ocupació en unitats de persones/vehicle.

Per això mateix s'estableix un ràtio diferenciada entre els diferents mitjans de transport en funció dels usos del sòl que determina el Decret 344/2006.

Dels 316 desplaçaments generats pel nou centre assistencial, 77 (24,3%) corresponen a desplaçaments amb turisme, motocicleta i taxi, als quals s'aplica un factor d'ocupació dels vehicles.

<sup>2</sup> Els valors estan arrodonits i arrossegueu decimals.

Taula 5. Índex d'ocupació de vehicles segons tipus d'ús

| Mitjà transport | Desplaçaments | Ocupació vehicles |          |               | Nombre vehicles |
|-----------------|---------------|-------------------|----------|---------------|-----------------|
|                 |               | Visites           | Personal | Administració |                 |
| Turisme         | 31            | 2,1               | 1,55     | 1,2           | 16              |
| Moto / sharing  | 19            | 1,1               | 1,1      | 1,1           | 17              |
| Taxi / VTC      | 27            | 1,8               | -        | -             | 15              |
|                 | <b>77</b>     |                   |          |               | <b>48</b>       |

El resultat d'aplicar aquests índexs dona una mobilitat de 16 turismes/dia, 17 motos/dia i 15 taxis/dia relacionats amb l'equipament assistencial. La meitat entren i l'altra meitat surten.

Per conèixer els fluxos d'entrada i sortida es fa servir la distribució horària definida en l'apartat 2.2. Això permet identificar les hores punta, que és el moment del dia en que es produeix un major nombre de circulacions, i per tant, els moments de màxima demanda.

Atès el baix nombre de vehicles motoritzats generats, en cap hora hi ha l'entrada o la sortida de més d'un cotxe, moto o taxi.

Taula 6. Distribució horària del nombre de vehicles motoritzats que entren i surten

| Hora         | Nombre de turismes |          | Nombre de motos |          | Nombre de taxis |          |
|--------------|--------------------|----------|-----------------|----------|-----------------|----------|
|              | Entren             | Surten   | Entren          | Surten   | Entren          | Surten   |
| 7 a 8        | 0                  | 0        | 0               | 0        | 0               | 0        |
| 8 a 9        | 1                  | 1        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 9 a 10       | 1                  | 1        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 10 a 11      | 1                  | 1        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 11 a 12      | 1                  | 1        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 12 a 13      | 1                  | 1        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 13 a 14      | 1                  | 1        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 14 a 15      | 0                  | 0        | 0               | 1        | 0               | 0        |
| 15 a 16      | 0                  | 1        | 0               | 1        | 0               | 0        |
| 16 a 17      | 1                  | 0        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 17 a 18      | 1                  | 1        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 18 a 19      | 0                  | 1        | 1               | 1        | 1               | 1        |
| 19 a 20      | 0                  | 0        | 0               | 1        | 0               | 0        |
| 20 a 21      | 0                  | 0        | 0               | 0        | 0               | 0        |
| <b>TOTAL</b> | <b>8</b>           | <b>8</b> | <b>9</b>        | <b>9</b> | <b>7</b>        | <b>7</b> |

## 2.5. GENERACIÓ DE VIATGES EN AMBULÀNCIA

Hi haurà un flux de demanda que assistirà al centre utilitzant una ambulància o vehicle de transport sanitari. En concret, es considera que seran 13 persones, un 4,3% del total de desplaçaments diaris.

Taula 7. Distribució horària dels desplaçaments en ambulància que entren i surten

| Hora         | Desplaçaments en ambulància |          |
|--------------|-----------------------------|----------|
|              | Entren                      | Surten   |
| 7 a 8        | 0                           | 0        |
| 8 a 9        | 1                           | 1        |
| 9 a 10       | 1                           | 1        |
| 10 a 11      | 1                           | 1        |
| 11 a 12      | 1                           | 1        |
| 12 a 13      | 1                           | 1        |
| 13 a 14      | 1                           | 1        |
| 14 a 15      | 0                           | 0        |
| 15 a 16      | 0                           | 0        |
| 16 a 17      | 0                           | 0        |
| 17 a 18      | 0                           | 0        |
| 18 a 19      | 0                           | 0        |
| 19 a 20      | 0                           | 0        |
| 20 a 21      | 0                           | 0        |
| <b>TOTAL</b> | <b>7</b>                    | <b>7</b> |

Atès el baix nombre de desplaçaments en ambulància generats, en cap hora hi ha l'entrada o la sortida de més d'un vehicle.

## 2.6. GENERACIÓ DE VIATGES EN TRANSPORT PÚBLIC

Dels 54 desplaçaments previstos en transport públic (sense comptabilitzar el taxi), es preveu que el 75,5% es facin en bus i el 24,5% restant en Rodalies. A continuació es reproduïxen les hores de màxima demanda pel transport públic:

Bus:

- Al matí (9 a 10h.): 3 desplaçaments d'entrada i 2 desplaçaments de sortida.
- Al migdia (12 a 13h.): 2 desplaçaments d'entrada i 2 desplaçaments de sortida.
- A la tarda (16 a 17h.): 2 desplaçaments d'entrada i 1 desplaçament de sortida.

Rodalies:

- Al matí (9 a 10h.): 3 desplaçaments d'entrada i 1 desplaçament de sortida.
- Al migdia (12 a 13h.): 3 desplaçaments d'entrada i 1 desplaçament de sortida.
- A la tarda (16 a 17h.): 1 desplaçament d'entrada i 1 desplaçament de sortida.

Taula 8. Distribució horària de la mobilitat diària total generada en transport públic<sup>3</sup>

| Hora           | Desplaçaments en bus |           | Desplaçaments en Rodalies |          |
|----------------|----------------------|-----------|---------------------------|----------|
|                | Entren               | Surten    | Entren                    | Surten   |
| 7 a 8          | 0                    | 0         | 0                         | 0        |
| 8 a 9          | 3                    | 1         | 2                         | 1        |
| <b>9 a 10</b>  | <b>3</b>             | <b>2</b>  | <b>3</b>                  | <b>1</b> |
| 10 a 11        | 2                    | 2         | 3                         | 1        |
| 11 a 12        | 2                    | 2         | 3                         | 1        |
| <b>12 a 13</b> | <b>2</b>             | <b>2</b>  | <b>3</b>                  | <b>1</b> |
| 13 a 14        | 2                    | 2         | 2                         | 0        |
| 14 a 15        | 0                    | 1         | 2                         | 0        |
| 15 a 16        | 1                    | 2         | 1                         | 0        |
| <b>16 a 17</b> | <b>2</b>             | <b>1</b>  | <b>1</b>                  | <b>1</b> |
| 17 a 18        | 2                    | 1         | 2                         | 1        |
| 18 a 19        | 1                    | 2         | 1                         | 0        |
| 19 a 20        | 1                    | 1         | 1                         | 0        |
| 20 a 21        | 0                    | 1         | 0                         | 0        |
| <b>TOTAL</b>   | <b>21</b>            | <b>21</b> | <b>6</b>                  | <b>6</b> |

<sup>3</sup> Els valors estan arrodonits i arrossequen decimals.

## 2.7. GENERACIÓ DE VIATGES EN MODES NO MOTORITZATS

Dels 171 desplaçaments previstos en mitjans no motoritzats (anada i tornada), es preveu que el 90% s'efectuaran a peu i el 10% restant en bici/VMP.

A continuació es reproduïxen les hores de màxima demanda pels desplaçaments a peu i en bicicleta / VMP:

A peu:

- Al matí (9 a 10h.): 10 desplaçaments d'entrada i 7 desplaçaments de sortida.
- Al migdia (12 a 13h.): 8 desplaçaments d'entrada i 8 desplaçaments de sortida.
- A la tarda (16 a 17h.): 7 desplaçaments d'entrada i 5 desplaçaments de sortida.

En bici / VMP:

- Al matí (9 a 10h.): 1 desplaçament d'entrada i 1 desplaçament de sortida.
- Al migdia (12 a 13h.): 1 desplaçament d'entrada i 1 desplaçament de sortida.
- A la tarda (16 a 17h.): 1 desplaçament d'entrada i 1 desplaçament de sortida.

Taula 9. Distribució horària de la mobilitat diària total generada en transport públic<sup>4</sup>

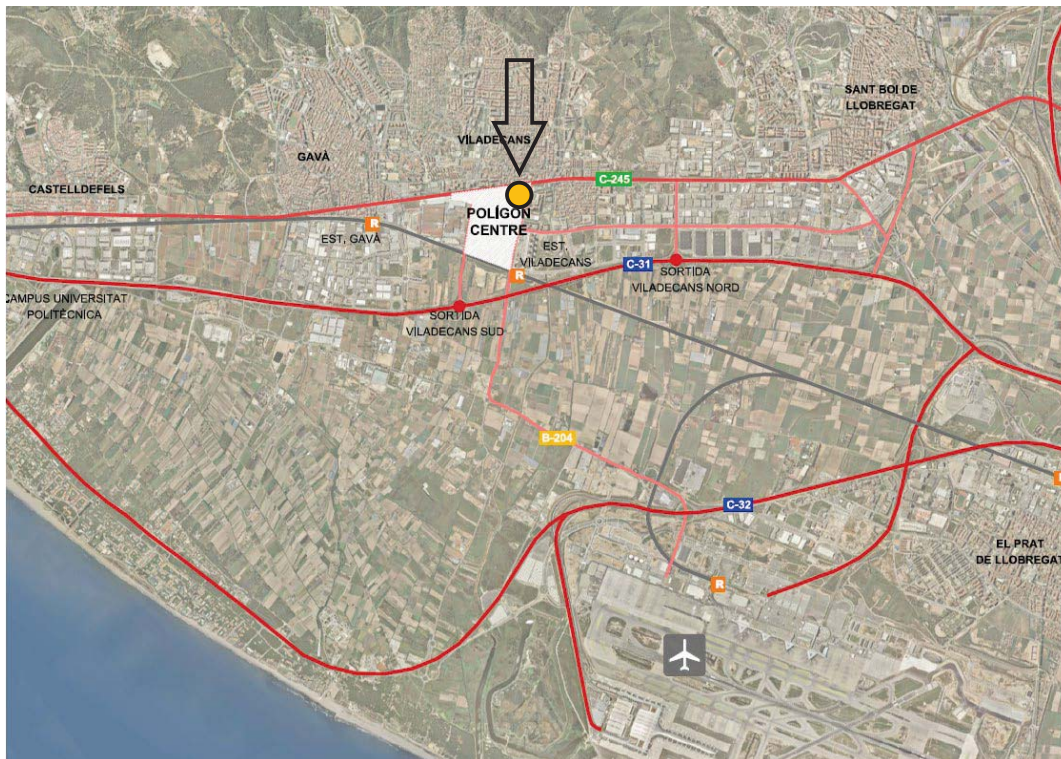
| Hora           | Desplaçaments a peu |           | Desplaçaments en bici / VMP |          |
|----------------|---------------------|-----------|-----------------------------|----------|
|                | Entren              | Surten    | Entren                      | Surten   |
| 7 a 8          | 1                   | 0         | 0                           | 0        |
| 8 a 9          | 9                   | 5         | 1                           | 1        |
| <b>9 a 10</b>  | <b>10</b>           | <b>7</b>  | <b>1</b>                    | <b>1</b> |
| 10 a 11        | 8                   | 8         | 1                           | 1        |
| 11 a 12        | 8                   | 8         | 1                           | 1        |
| <b>12 a 13</b> | <b>8</b>            | <b>8</b>  | <b>1</b>                    | <b>1</b> |
| 13 a 14        | 7                   | 9         | 1                           | 1        |
| 14 a 15        | 2                   | 3         | 0                           | 0        |
| 15 a 16        | 3                   | 5         | 0                           | 1        |
| <b>16 a 17</b> | <b>7</b>            | <b>5</b>  | <b>1</b>                    | <b>1</b> |
| 17 a 18        | 6                   | 5         | 1                           | 1        |
| 18 a 19        | 5                   | 6         | 1                           | 1        |
| 19 a 20        | 3                   | 4         | 0                           | 1        |
| 20 a 21        | 0                   | 3         | 0                           | 0        |
| <b>TOTAL</b>   | <b>77</b>           | <b>77</b> | <b>9</b>                    | <b>9</b> |

<sup>4</sup> Els valors estan arrodonits i arrossequen decimals.

### 3. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES

L'efecte que pugui tenir el futur desenvolupament del nou centre assistencial sobre la mobilitat de les persones depèn en gran mesura de les característiques del territori on s'ubiqui. En aquest cas, l'emplaçament queda ubicat al sud de la zona urbana de Viladecans, i més concretament al nord-est del Polígon Industrial Centre, amb façana a la carretera de la Vila.

Plànol 2. Emplaçament del centre assistencial en el context metropolità i del Polígon Centre

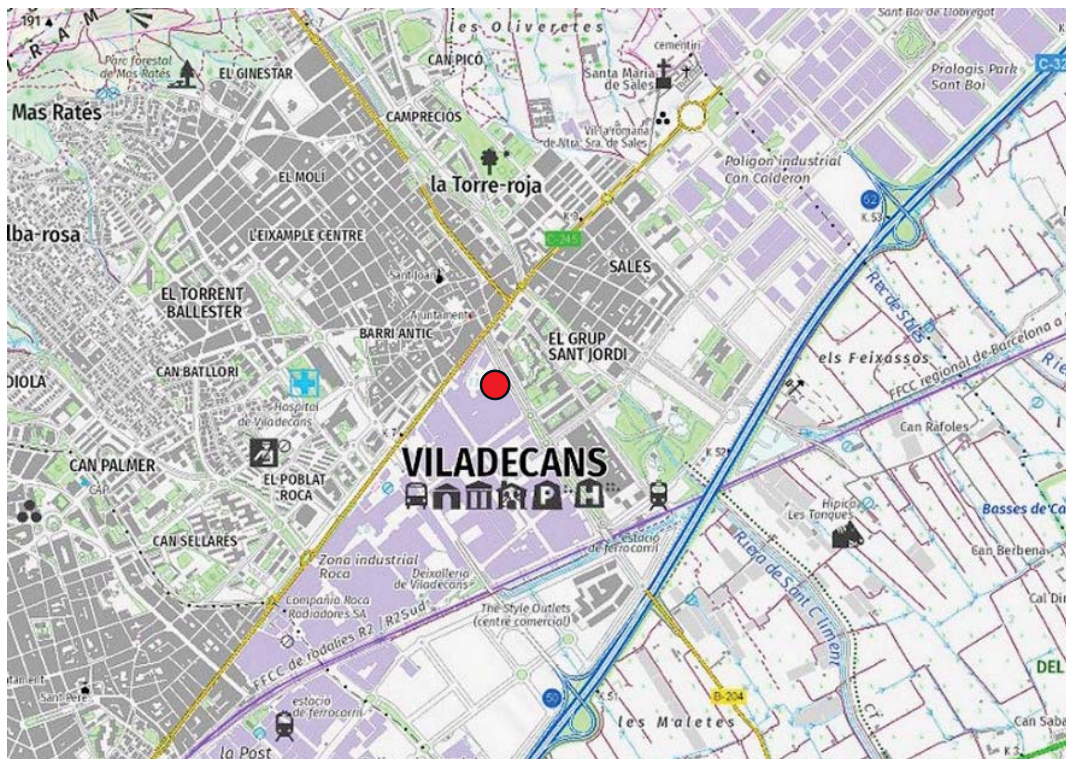


Font: *Ajuntament de Viladecans*

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.

Quant a la seva posició dins de Viladecans, l'àmbit es tractava d'un sòl de caràcter industrial, just davant del barri antic de Viladecans (situat al nord) i envoltat de zones urbanes de gran activitat: els barris de Ponent a l'oest, el desenvolupament del sector Gabrielistes a l'est i el Pla Parcial de Ca n'Alemany al sud. En els últims anys tot aquest entorn s'ha renovat o està en procés de transformació, cosa que dona noves oportunitats urbanes a l'àmbit de referència.

Plànol 3. Ubicació del centre assistencial a l'entorn de Viladecans



Font: ICGC

### 3.1. XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

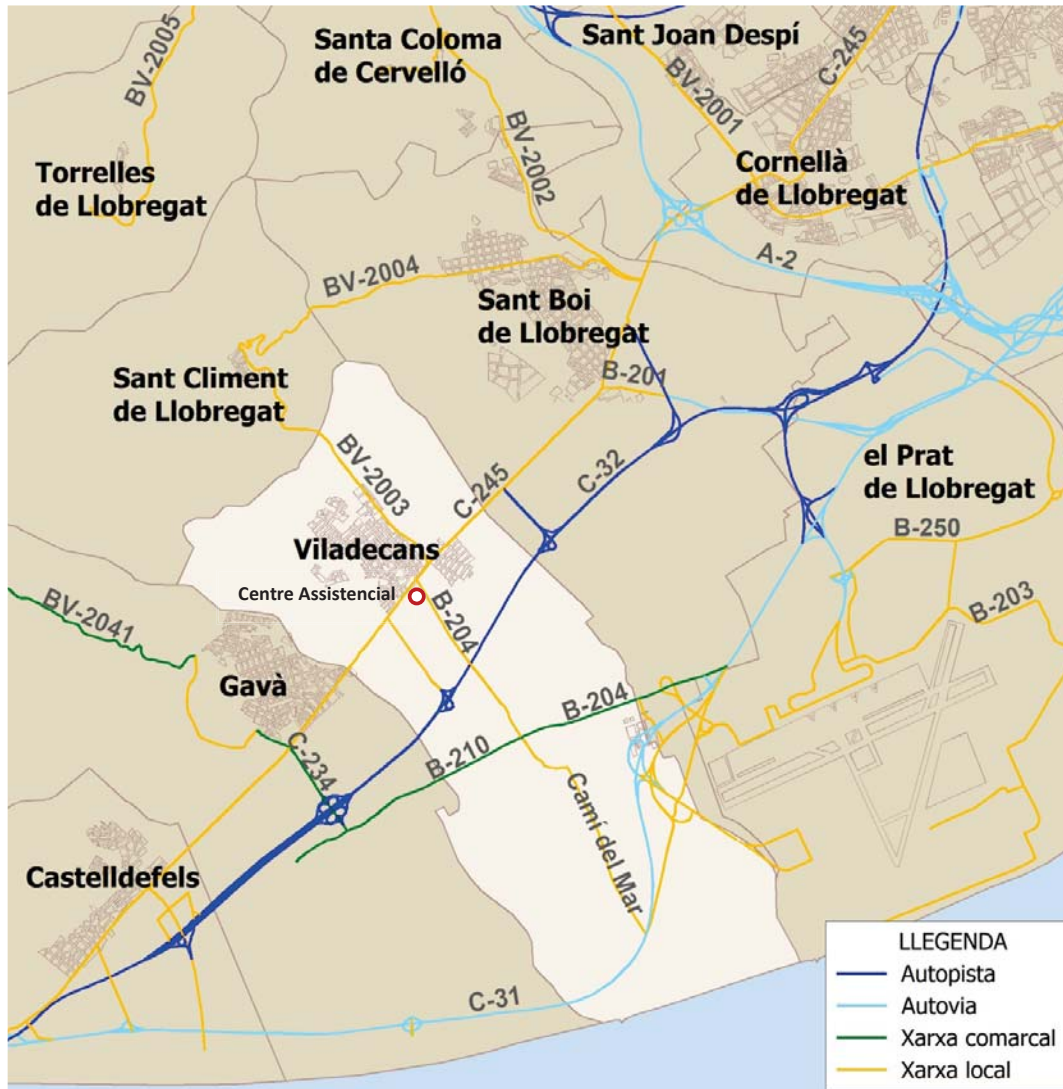
Un cop situada geogràficament la peça de terreny en estudi, es descriuen les principals infraestructures viàries de l'entorn i les intensitats de trànsit que suporten. Sobre aquesta base es defineixen les connexions internes i el seu encaix en l'entramat viari amb els nuclis circumdants.

L'àmbit d'estudi es troba en un indret amb una excel·lent accessibilitat metropolitana i total centralitat dins de Viladecans. L'avinguda de la Generalitat, antiga C-245, és la via de comunicació històrica dels municipis del Delta del Llobregat: Cornellà, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels, i tradicionalment va ser un dels eixos de creixement del municipi. Actualment és una via en la que el seu trànsit de pas s'ha desviat per la C-32, i ha passat a ser una via de trànsit intern d'accés als municipis. Actualment s'ha transformat la C-245 mitjançant la incorporació d'una plataforma reservada per a autobusos i nous espais per a bicicletes i vianants.

A l'àmbit nord, adjacent al nou centre assistencial en estudi, el PGM preveia un eixamplament notable de la C-245 (en el punt més estret passava dels 15 als 32 m), mitjançant una reculada de la façana sud que mai es va fer del tot efectiva. Posteriorment, la Modificació Puntual de Pla General Metropolità del Polígon Centre, aprovada definitivament durant l'any 2019, va preveure la conservació de les cases històriques en la zona que toca al barri antic i el desviament del trànsit rodat per un nou traçat situat més al sud, que faria de nova frontera entre el polígon industrial i les àrees

amb predomini d'habitatge. Així, es preveu la implantació de nova edificació per a habitatge entre ambdues vies, i l'obertura d'un nou vial, més al sud, com a prolongació de l'avinguda Segle XXI, que permet una diversificació dels recorreguts de pas per Viladecans. No obstant, es considera aquest escenari a implementar a llarg termini, posterior a l'obertura del nou centre assistencial.

Plànol 4. Xarxa viària de connexió externa



Font: INTRA, SL

### a) Xarxa bàsica de connexió externa

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-245 (Av. Generalitat)** era l'antiga via de comunicació del Baix Llobregat sud amb Barcelona. Avui en dia aquest paper de canalització del trànsit l'exerceix l'autopista C-32. Aquesta travessera, que se situa al nord del centre assistencial en estudi ha finalitzat recentment la seva transformació.

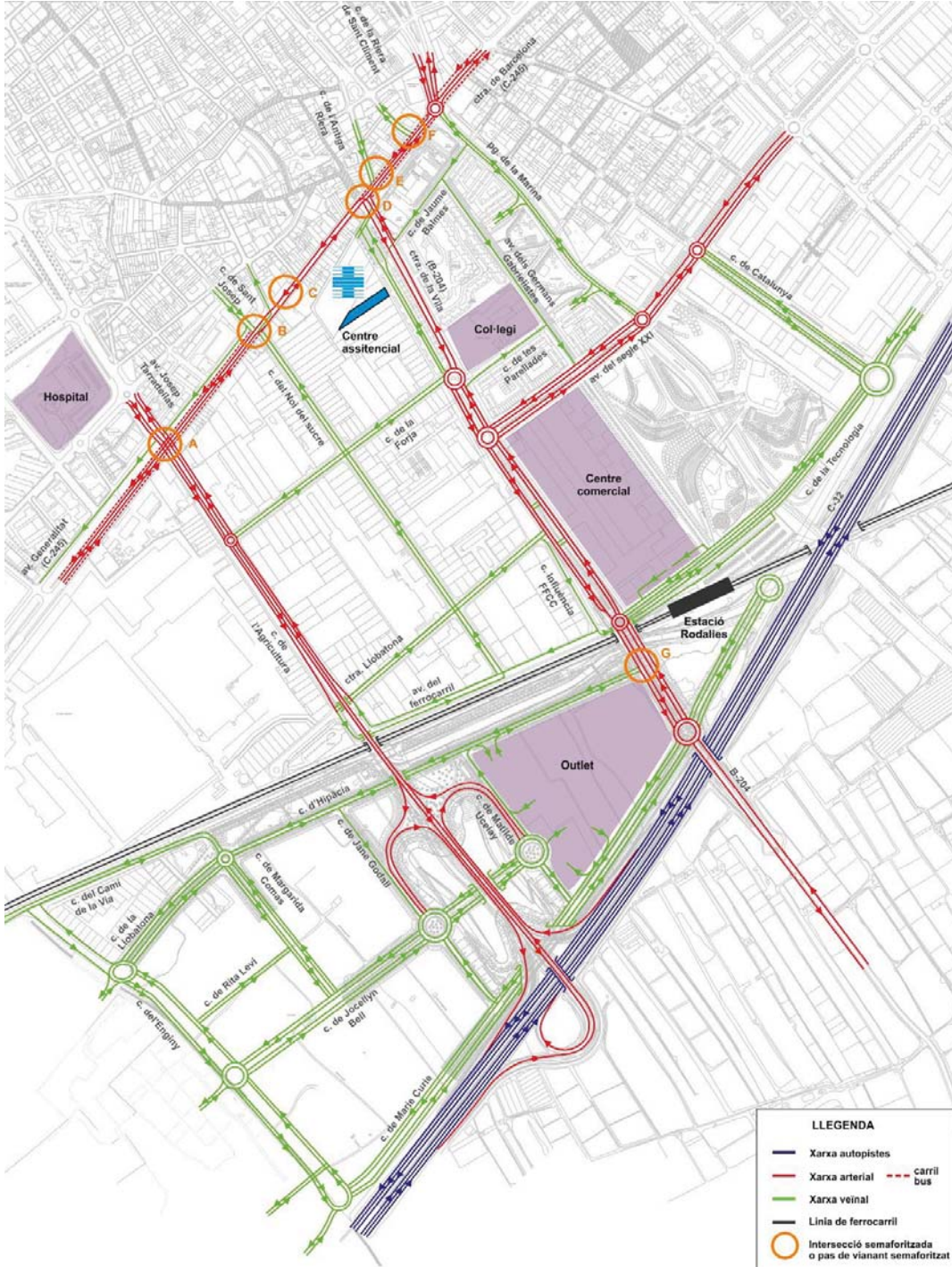
La carretera C-245 ha integrat un carril bus segregat de 13 quilòmetres, que uneix Cornellà de Llobregat amb Castelldefels, i un nou carril bici. S'ha apostat per la pacificació de la via i dona prioritat al transport públic i a la bicicleta en detriment del cotxe privat. La integració de la C-245 esdevindrà el punt de partida d'un gran procés de reurbanització de tota l'àrea i suposarà, gràcies a la implantació de mobilitat més sostenible, una notable reducció de la contaminació atmosfèrica i una millora de la qualitat de l'aire de la metròpolis.

La nova via té una nova secció amb carril de bicicletes i una plataforma (calçada) exclusivament per als autobusos, segregada físicament de la resta de la via. El projecte preveu establir prioritats semafòriques per als autobusos a les interseccions i així afavorir aquest mitjà de transport amb l'objectiu d'augmentar la velocitat comercial dels actuals 12 km/h fins a 20 km/h.

- L'autopista **C-32** és una de les carreteres amb més trànsit de la xarxa viària catalana. Els seus poc més de 100 km de longitud es divideixen entre el sector nord i el sector sud (l'autopista de Pau Casals). El sector sud, de 54 km, discorre paral·lel a la costa, creuant íntegrament la comarca del Garraf i enllaçant l'autopista AP-7 i la N-340 amb l'autovia A-2 a la seva entrada a la ciutat de Barcelona. Al seu pas pel Baix Llobregat creua els municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat. La sortida 50 de l'autopista, dona accés directe al Polígon Centre, al costat del qual s'ubica el centre assistencial en estudi. L'accés des de la C-32 es realitza a partir del viaducte del carrer Agricultura, que inclou connexions entre el sector de Ca n'Alemany, la C-32 i Viladecans. Es tracta d'un pont de 180 metres de llarg i 18 metres d'amplada, amb quatre carrils, dos per a cada sentit de circulació.
- L'autovia **C-31** és una via sota gestió de la Generalitat de Catalunya que uneix el Vendrell i Figueres sumant un total de 249 km en quatre trams discontinus. El segon tram, Sitges – Barcelona, comença a la sortida de la C-32 a l'alçada de Sitges, continua serpentejant per la costa del Garraf i es dirigeix a Barcelona convertida a via de dos carrils per sentit amb trams amb característiques d'autovia a Castelldefels.
- La carretera **B-204** és una carretera que enllaça el nucli de Viladecans amb l'autovia C-31 a les proximitats de l'aeroport del Prat.



Plànol 5. Xarxa viària de connexió municipal actual



Font: INTRA, SL

## b) Xarxa viària de proximitat

La xarxa viària de l'entorn del nou centre assistencial properament es veurà alterada pel nou vial projectat de la ctra. C-245 i pel perllongament de l'Av. del Segle XXI fins a connectar amb el carrer Agricultura. Tots dos vials es preveu que disposin de 2 carrils per sentit, esdevenint carrers vertebradors del trànsit motoritzat. El perllongament de l'Av. del Segle XXI comportarà canvis en els carrers de traçat paral·lel, Forja i Llobatona, que es pacificaran i passant a ser de sentit únic i a disposar previsiblement d'un únic carril de circulació. Per la seva banda, l'antic vial de l'Av. Generalitat (C-245) canalitzarà el trànsit no motoritzat i el transport públic per superfície. No obstant, aquesta configuració es preveu que es porti a terme a llarg termini, posteriorment a l'obertura del centre assistencial.

Per tant, en el present document es descriu la xarxa viària actual, que és la que estarà molt probablement en servei en el moment que s'obri el nou centre assistencial.

- **Ctra. de la Vila (B-204).** És la via en la que s'ubicarà el nou centre assistencial. En el tram d'estudi disposa de dos espais clarament diferenciats i separats per un espai central amb vorera, carril bici i parterre:
  - A la banda est disposa d'una calçada amb un carril de circulació per sentit, amb una mitjana central pintada en la qual s'hi insereix en funció del tram un carril d'incorporació de gir. Entre la rotonda amb el carrer de la Forja i el grup de Sant Jordi hi ha dos carrils sentit nord i un carril sentit sud. Aquest espai és el que connecta al nord amb l'avinguda de la Generalitat (C-245).
  - Al costat oest, on s'ubicarà el nou centre assistencial, hi ha una calçada d'accés a les diverses naus industrials, amb un carril de circulació per sentit i aparcament en bateria a ambdós costats. A la part nord d'aquesta calçada l'espai s'eixampla hi ha un espai d'aparcament regulat de zona taronja que inclou places en bateria a la part central. La zona taronja són places d'aparcament de pagament amb un temps màxim de 4 hores.



Ctra. Vila, banda est



Ctra. Vila, banda est



Ctra. Vila, banda est



Ctra. Vila, banda oest



Ctra. Vila, banda oest



Ctra. Vila, banda oest

- **Av. Generalitat (C-245):** en el tram més proper a l'àmbit d'estudi disposa de dues seccions diferenciades.
  - Entre la carretera de la Vila i el carrer del Pi i Margall la via té un carril de circulació per sentit, en un tram compartit entre els vehicles privats, els autobusos, les bicicletes i els vehicles de mobilitat personal (VMP), situant-se a més les voreres al mateix nivell de la calçada.
  - Entre la carretera de la Vila i l'avinguda de Francesc Macià la C-245 disposa d'un carril de circulació per sentit, així com un carril bus lateral també en cada sentit. En aquest tram les bicicletes i VMP van per la vorera per un carril senyalitzat a la vorera costat mar. Les voreres també es troben al mateix nivell de la calçada.



Av. Generalitat, tram entre ctra. Vila i c. Pi i Margall



Av. Generalitat intersecció amb la ctra. Vila



Av. Generalitat, tram entre ctra. Vila i av. Francesc Macià



Av. Generalitat, senyalització específica de tram compartit

- **Carrer de la Forja.** Disposa d'un carril per sentit de circulació i d'estacionament a tots dos costats de la via.



C. Forja, intersecció amb ctra. Vila



C. Forja, intersecció amb c. Noi del Sucre

- **Carrer Noi del Sucre.** Disposa d'un carril per sentit de circulació i d'estacionament a tots dos costats de la via.



C. Noi del Sucre



C. Noi del Sucre, intersecció amb av. Generalitat

- **Carrer Agricultura.** Connecta al nord del sector amb la ctra. C-245 i enllaça al sud amb la ctra. C-32 (sortida Viladecans sud) a partir del viaducte. L'obra està dotada de 4 ponts de dimensions reduïdes que es distribueixen en 3 passos dels accessos a la C-32 sobre el carrer Marie Curie, paral·lel a l'autopista, i el pas principal sobre el futur carrer Hipàcia, paral·lel al ferrocarril.
- **Av. Segle XXI.** Especial interès presenta aquesta avinguda, que actualment finalitza el seu traçat a la cruïlla amb la carretera de la Vila, en forma de rotonda. L'actual avinguda Segle XXI és de doble sentit de circulació i disposa de 2 carrils per sentit amb aparcament a banda i banda de cada sentit, disposant, per tant, de 4 línies d'aparcament, tres d'elles en cordó i 1 en semi-bateria.

## Intensitats de trànsit

L'anàlisi del trànsit s'orienta fonamentalment a conèixer les intensitats diàries a totes les vies de l'entorn i detectar en quines hores del dia aquesta demanda és màxima.

La xarxa de carreteres del municipi de Viladecans es desenvolupa principalment de forma transversal, és a dir, paral·lela a la costa i en direcció a Barcelona. Entre les carreteres C-31, C-32, C-245, B-204 i B-210 circulen diàriament més de 200.000 vehicles:

- L'avinguda de la Generalitat (o **carretera C-245**) és l'eix central del municipi. A l'alçada de Sant Boi hi circulen prop de 20.000 vehicles/dia.
- Les **carreteres B-210** (de Gavà) i **B-204** (de Viladecans) comuniquen tots dos municipis amb el Prat de Llobregat i permeten alhora la connexió amb la C-31. Actualment suporten un trànsit diari entre els 11.000 i els 13.000 vehicles (ambdós sentits).

- La **ctra. C-32**, amb 83.000 vehicles/dia, és la via que presenta un volum de trànsit més elevat. Avui dia, presenta intensitats mitjanes molt elevades, que en hora punta es tradueixen en retencions importants.

Per analitzar la intensitats de trànsit del PMU 3 i del conjunt del Polígon Centre s'han aprofitat **aforaments manuals i automàtics** de vehicles realitzats als principals carrers del polígon. Els comptatges manuals es van realitzar durant el mes **novembre (2016)**, en horari de matí i tarda, i tenint en compte sempre les hores en què es produeix més aglomeració de vehicles i les cruïlles on es produeixen els moviments més importants:

- Al llarg del dia circulen pel **carrer de l'Agricultura** 34.000 vehicles, ja que és un dels accessos a la C-32 des del nucli de Viladecans. Per la carretera de la Vila circulen diàriament gairebé 12.000 vehicles. Aquest vial connecta amb el municipi del Prat de Llobregat.
- L'**avinguda del Segle XXI**, que també dóna accés a la C-32, absorbeix diàriament més de 14.000 vehicles, i el carrer de la Forja, de caràcter local dins el Polígon Centre, carrega amb 10.000 vehicles al dia.

En general, les principals vies d'accés al Polígon, suporten intensitats elevades de més de 10.000 vehicles al llarg del dia. En canvi, els carrers que conformen la xarxa interna del polígon absorbeixen intensitats diàries inferiors a 5.000 vehicles.

En hora punta de matí, els carrers d'entrada i sortida del Polígon Centre amb més intensitat de vehicles són: el carrer Agricultura amb 1.900 vehicles, la carretera de la Vila amb 1.090 vehicles i el carrer de la Forja amb 700 vehicles.

Durant l'hora punta de la tarda l'afluència de vehicles al carrer de l'Agricultura és de 2.400 vehicles, a la carretera de la Vila de 1.040 i al carrer de la Forja de 780.

Existeix una simetria en les hores punta del matí i de la tarda. La xarxa viària a l'entorn del Polígon Centre presenta majors intensitats de trànsit en horari de tarda.

Plànol 6. Intensitats de trànsit a l'entorn en hora punta de matí (8-9h.)



Font: EAMG Modificació puntual del Pla General al polígon Industrial Centre, al municipi de Viladecans (febrer 2017)

Plànol 7. Intensitats de trànsit a l'entorn en hora punta de tarda (18-19h.)



Font: EAMG Modificació puntual del Pla General al polígon Industrial Centre, al municipi de Viladecans (febrer 2017)

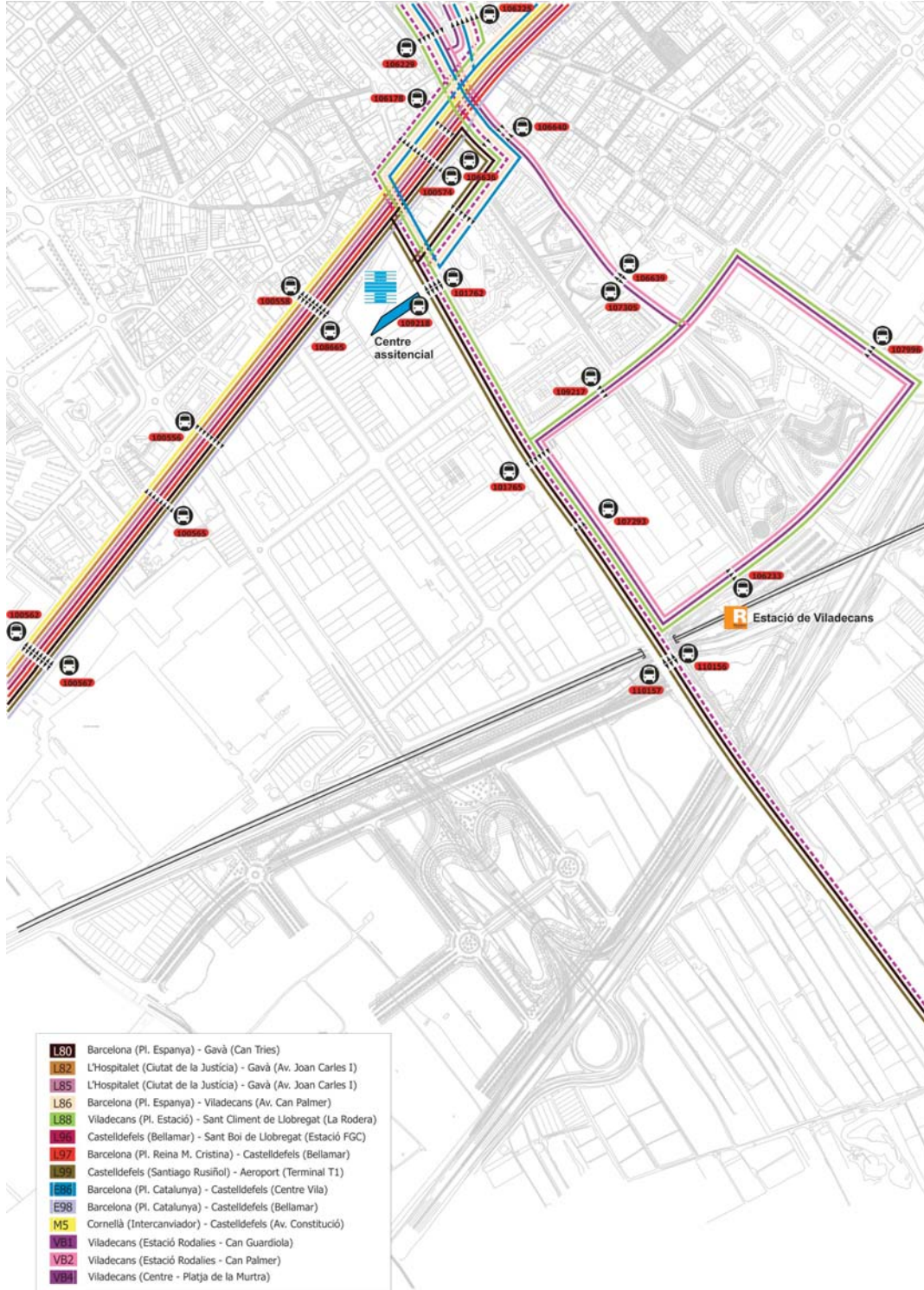
### **3.2. XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU DE SUPERFÍCIE**

L'àmbit d'estudi disposa d'una àmplia oferta de transport públic, configurada per:

- Les línies R2 i R2 sud de Rodalies de Catalunya (operades per Renfe).
- Dues línies de bus urbanes (VB1 i VB2).
- Una línia de bus urbana de temporada de platja (VB4).
- Onze línies de bus metropolitanes diürnes (E86, E98, L80, L82, L85, L86, L88, L96, L97, L99 i M5).
- Tres línies de bus interurbanes nocturnes (N14, N16 i N19).
- Servei de taxis, amb la parada central situada a la intersecció entre la carretera de la Vila i l'avinguda de la Generalitat.

Destaca principalment l'oferta de línies de bus metropolitanes existent a l'avinguda de la Generalitat (C-245) que donarà servei al nou centre assistencial. A més, també disposa d'accessibilitat a les línies de bus urbanes VB1 i VB2 a través de les parades situades a l'eix del Pg. de la Marina, que connecten amb l'estació de Rodalies de Viladecans. L'estació ferroviària també queda connectada a la vegada amb l'avinguda de la Generalitat mitjançant la línia L88.

Plànol 8. Xarxa de transport públic de l'entorn del nou centre assistencial



## Oferta de ferrocarril de Viladecans

Pel municipi de Viladecans hi circulen dues línies de Rodalies que donen servei al nucli urbà. Són les línies R2, amb recorregut Castelldefels – Granollers centre, i la línia R2 sud, amb recorregut St. Vicenç de Calders – Estació de França per Vilanova i la Geltrú. A més, també hi ha fins a 5 serveis regionals de les línies R14 i R15 que hi tenen parada, tot i que en realitat es poden considerar pràcticament serveis de la R2 sud prolongats a Reus i a Lleida.

Arran de l'obertura del complex Outlet de Viladecans "Viladecans The Style Outlets", la freqüència de pas de les expedicions per l'estació de Viladecans va augmentar amb 2 noves expedicions/hora en dissabte i festius, passant de 2 exp. a 4/hora. Els trens de la línia R2 sud en el trajecte Barcelona – Sant Vicenç de Calders que abans no s'aturaven, ara sí que hi tenen parada.

Per l'estació de Viladecans s'aturen totes les expedicions de la línia R2 i part de les expedicions de la línia R2 Sud, aquelles que efectuen el recorregut Barcelona - Vilanova.

Els trens entre Barcelona i St. Vicenç de Calders també s'aturen a l'estació del municipi veí de Gavà. Si se sumen les expedicions de les línies R2 i R2 sud, l'interval de pas és d'entre 5 i 15 minuts en dies laborables i de 15 minuts en dies festius. En dissabtes i festius la R2 no circula.



Estació de Viladecans



Parada de bus davant de l'estació

Taula 10. Horaris i intervals de pas de les línies de Rodalies per Viladecans i Gavà

| Estació    | Línies   | Sentit | Horari                   | Interval de pas aprox.           |
|------------|--|--------|--------------------------|----------------------------------|
| Viladecans | R2 Granollers Centre – Castelldefels                           | Sud    | Feiner: 06.01h.- 00.22h. | Feiner: 5-15 min (64 exp./dia)   |
|            | R2 sud Barcelona – Vilanova i la Geltrú                        |        | Festiu: 06.01h.- 00.22h. | Festiu: 12-18 min (69 exp./dia)  |
|            | R2 sud Barcelona – St. Vicenç de Calders (dissabtes i festius) | Nord   | Feiner: 05.14h.- 22.46h. | Feiner: 10-30 min (71 exp./dia)  |
|            | R15 Barcelona – Ribarroja d'Ebre per Tarragona i Reus          |        | Festiu: 05.14h.- 22.46h. | Festiu: 12-18 min (65 exp./dia)  |
| Estació    | Línies   | Sentit | Horari                   | Interval de pas aprox.           |
| Gavà       | R2 Granollers Centre – Castelldefels                           | Sud    | Feiner: 06.04h.- 00.25h. | Feiner: 5-15 min (98 exp./dia)   |
|            | R2 sud Barcelona – Vilanova i la Geltrú                        |        | Festiu: 06.04h.- 00.25h. | Festiu: 12-18 min (69 exp./dia)  |
|            | R2 sud Barcelona – St. Vicenç de Calders                       | Nord   | Feiner: 05.12h.- 22.43h. | Feiner: 10-30 min (106 exp./dia) |
|            | R13 Barcelona – Lleida per Valls                               |        | Festiu: 05.12h.- 22.43h. | Festiu: 12-18 min (65 exp./dia)  |
|            | R14 Barcelona – Lleida per Tarragona i Reus                    |        |                          |                                  |

Al costat de l'estació de Viladecans hi ha la parada de bus "Av. del Ferrocarril" on hi efectuen parada les expedicions de les línies urbanes VB1 i VB2 i de la línia interurbana L88. Totes elles comuniquen amb l'entorn del nou centre assistencial i, en particular, la línia L88, ja que efectua parada a la carretera de la Vila i al llarg de l'av. Generalitat.

### Oferta de bus a l'entorn

A l'entorn del nou centre assistencial hi efectuen parada catorze línies regulars de bus diürnes i tres de nocturnes. Les línies són gestionades per les companyies Avanza i Monbus- Julià. A més, els dissabtes i festius hi ha dues expedicions per sentit de la línia 902 de Barcelona a Begues amb parada a la plaça Europa de Viladecans, operada per Rosanbus, SL.

Línies diürnes: L80, L82, L85, L86, L88, L96, L97, L99, E86, E98, M5, VB1, VB2 i VB4.

Línies bus nocturn: N14, N16 i N19.

Taula 11. Oferta de bus metropolità a l'entorn

| Línia | Via de pas    | Itinerari                          | Feiner       |      | Dissabte     |      | Diumenge     |      |
|-------|---------------|------------------------------------|--------------|------|--------------|------|--------------|------|
|       |               |                                    | Horari       | Exp. | Horari       | Exp. | Horari       | Exp. |
| L80   | C-245 /B-204  | Gavà – Barcelona                   | 5.15 – 23.00 | 72   | 5.10 – 22.50 | 54   | 5.50 – 22.50 | 52   |
| L82   | C-245         | Gavà – L'Hospitalet                | 5.10 – 23.10 | 54   | 7.00 – 23.00 | 25   | 6.50 – 23.00 | 25   |
| L85   | C-245         | Gavà – L'Hospitalet                | 4.55 – 22.55 | 54   | 6.40 – 22.40 | 25   | 6.30 – 22.30 | 25   |
| L86   | C-245         | Viladecans – Barcelona             | 5.45 – 23.15 | 71   | 6.20 – 23.00 | 51   | 6.20 – 23.00 | 51   |
| L88   | B-204         | Viladecans – St. Climent           | 5.45 – 22.45 | 35   | 5.45 – 22.45 | 35   | 7.45 – 22.45 | 16   |
| L96   | C-245         | Castelldefels – Sant Boi           | 5.30 – 22.15 | 83   | 6.55 – 22.00 | 46*  | 6.55 – 22.00 | 46*  |
| L97   | C-245         | Castelldefels – Barcelona          | 7.00 – 22.30 | 63   | 8.00 – 22.30 | 44   | 8.00 – 22.30 | 30   |
| L99   | B-204         | Castelldefels – Aeroport           | 5.30 – 23.00 | 36   | 5.30 – 23.00 | 36   | 5.30 – 23.00 | 36   |
| E86   | C-245         | Viladecans - Barcelona             | 6.05 – 21.05 | 46   |              |      |              |      |
| E98   | C-245         | Gavà – Barcelona                   | 6.05 – 19.20 | 24** |              |      |              |      |
| M5    | C-245         | Cornellà – Castelldefels           | 5.30 – 22.30 | 103  | 5.30 – 22.30 | 69   | 5.30 – 22.30 | 69   |
| N14   | C-245         | Barcelona - Castelldefels          | 22.40 – 5.00 | 20   | 22.40 – 5.00 | 20   | 22.40 – 5.00 | 20   |
| N16   | C-245         | Barcelona - Castelldefels          | 23.10 – 5.10 | 19   | 23.10 – 5.10 | 19   | 23.10 – 5.10 | 19   |
| N19   | C-245 / B-204 | Castelldefels – Aeroport - El Prat | 23.45 – 5.15 | 12   | 23.45 – 5.15 | 12   | 23.45 – 5.15 | 12   |

\* increment d'expedicions durant l'estiu, de l'1 de juny a l'11 de setembre / \*\* expedicions de reforç sentit Barcelona de 6:05 a 10:00 i sentit Gavà de 13:35 a 19:20

La freqüència mitjana de pas de les línies metropolitanes és ben variada. Però com que bona part d'elles efectuen el recorregut al llarg de l'eix de la ctra. C-245, l'interval de pas dels autobusos és inferior als 5 minuts de mitjana. En dissabtes, diumenges i festius la freqüència de pas és una mica més reduïda. Per la seva banda, les línies de bus urbanes tenen una freqüència de pas de 30 minuts en dies feiners i de 60 minuts en dissabtes.

Taula 12. Oferta de bus urbà a l'entorn

| Línia | Itinerari                                 | Feiner        |      | Dissabte      |      | Diumenge      |      |
|-------|---|---------------|------|---------------|------|---------------|------|
|       |   | Horari        | Exp. | Horari        | Exp. | Horari        | Exp. |
| VB1   | Estació Rodalies – Can Guardiola          | 6.25 – 22.25  | 33   | 6.10 – 22.10  | 16   |               |      |
| VB2   | Estació Rodalies – Can Palmer             | 6.10 – 22.40  | 34   | 7.410 – 21.40 | 16   |               |      |
| VB4   | Viladecans Centre – Platja de la Murtra * | 10.00 – 20.00 | 10   | 10.00 – 20.00 | 10   | 10.00 – 20.00 | 10   |

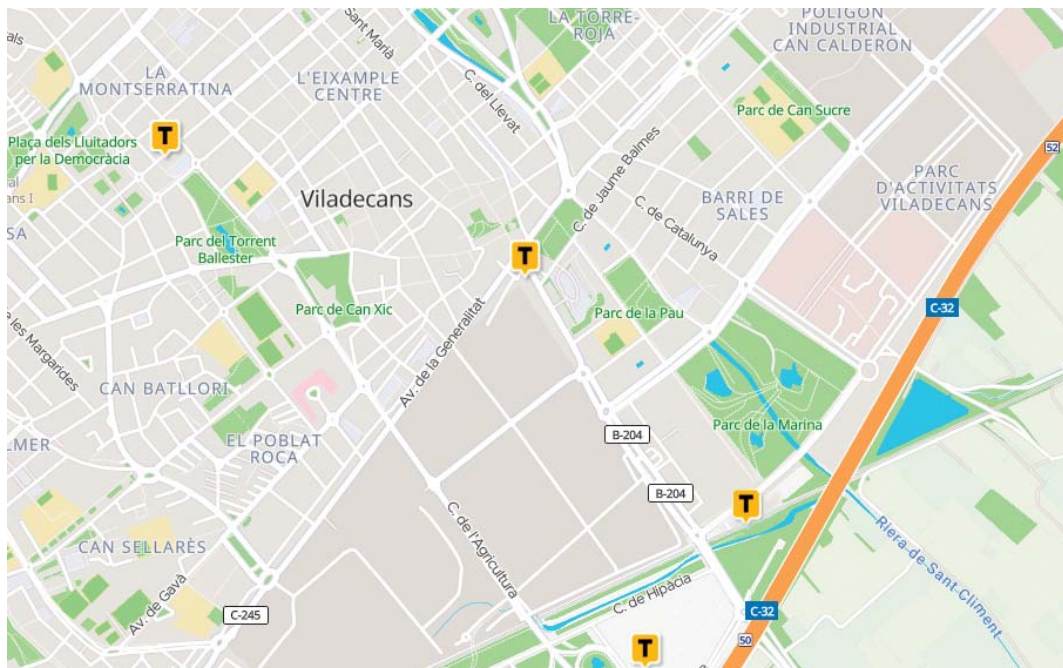
\* només circula del 15 de juny a l'11 de setembre

### Oferta de taxi

Al conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona hi ha més de 300 parades de taxi, el 70 % de les quals es concentren a la ciutat de Barcelona.

Pel que respecte a l'àmbit d'estudi, cal destacar la parada de taxi situada a la cruïlla entre l'Av. de la Generalitat (C-245) i el Parc Europa de Viladecans, entre la ctra. de la Vila i el Pg. de la Marina. S'ubica al costat de la parada de bus Av. Generalitat – Pl. d'Europa.

Plànol 9. Parades de taxi a l'entorn del nou centre assistencial





Parada de taxis de la carretera de la Vila - Av. de la Generalitat



Parada de taxis de la carretera de la Vila - Av. de la Generalitat

### Accessibilitat a les parades de bus

Per a l'estudi dels aspectes de **cobertura de transport públic** el Decret 344/2006 determina que en caràcter general la distància mínima a les infraestructures fixes de transport col·lectiu no ha de sobrepassar els 500 metres (distància mesurada sobre la xarxa viària), mentre que en el cas de la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, determina que les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris de vianants i ciclistes, de manera que la **distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants** sigui **inferior a 750 metres**, llevat d'aquells supòsits en que es justifiqui que no és possible.

El nou centre assistencial gaudeix d'accessibilitat a la xarxa de busos interurbans amb parades al llarg de l'Av. Generalitat (C-245) ctra. de la Vila (B-204) i pg. de la Marina.

En relació a les línies urbanes (VB1 i VB2), aquestes disposen de parades a l'Av. de Lluís Moré / l'Av. de Josep Tarradellas (dos carrers per sobre de la C-245), Pg. de la Marina i ctra. de la Vila.

Taula 13. Parades de bus a l'entorn del nou centre assistencial

| Codi i parada                               | Sentit   | Línies de bus  | Distància | Itinerari a peu                         |
|---|----------|--|-----------|---|
| 109218. Ctra. de la Vila - Jaume Balmes     | Mar      | L80, L88, L99, VB4, N19  | 115 m     | Ctra. de la Vila                        |
| 101762. Ctra. de la Vila - Pl. St. Herblain | Muntanya | L80, L88, L99, VB4, N19  | 125 m     | Ctra. de la Vila                        |
| 100574. Plaça Europa                        | St. Boi  | E86, E98, L80, L82, L85, L86, L88, L96, L97, L99, M5, VB4, N14, N16, N19 | 290 m     | Av. Generalitat nord - Ctra. de la Vila |

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre assistencial a la carretera de la Vila, a Viladecans

| Codi i parada                              | Sentit   | Línies de bus                                   | Distància | Itinerari a peu                         |
|--|----------|---|-----------|---|
| 108655. Av. Generalitat - Noi del Sucre    | St. Boi  | E98, L80, L82, L85, L96, L97, L99, M5, N16, N19 | 295 m     | Av. Generalitat sud – Ctra. de la Vila  |
| 100558. Av. Generalitat - Dr. Creixell     | Gavà     | E98, L80, L82, L85, L96, L97, L99, M5, N16, N19 | 330 m     | Av. Generalitat sud – Ctra. de la Vila  |
| 106178. Plaça Europa                       | Gavà     | E98, L82, L85, L96, L97, M5, N16                | 360 m     | Av. Generalitat nord – Ctra. de la Vila |
| 106636. Pg. de la Marina - CAP Mas Font    | Mar      | L88, VB1, VB2, VB4                              | 360 m     | C. Jaume Balmes – Ctra. Vila            |
| 106640. Pg. de la Marina - Rafael Casanova | Muntanya | VB1, VB2  | 370 m     | C. Jaume Balmes – Ctra. Vila            |



Parada 109218. Ctra. de la Vila - Jaume Balmes



Parada 101762. Ctra. de la Vila - Pl. St. Herblain



Parada 100574. Plaça Europa



Parada 108655. Av. Generalitat - Noi del Sucre



Parada 100558. Av. Generalitat - Dr. Creixell



Parada 106178. Plaça Europa



Parada 106636. Pg. de la Marina - CAP Mas Font



Parada 106640. Pg. de la Marina - Rafael Casanova

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

L'àmbit en estudi se situa al sud del casc urbà de Viladecans. Els carrers residencials adjacents a l'àmbit estan correctament urbanitzats i gaudeixen de bones condicions per als desplaçaments a peu, amb passos de vianants rebaixats accessibles per a persones amb mobilitat reduïda. En molt casos es tracta de vies pacificades. A més, el nou centre assistencial es troba molt pròxim al centre urbà de Viladecans, on hi ha un conjunt de carrers exclusius per a vianants.

L'avinguda de la Generalitat (C-245) ha millorat recentment l'amplada de voreres i també a seva permeabilitat, disposant de passos de vianants semaforitzats i d'altres no, amb les voreres ubicades al mateix nivell de la calçada de vehicles. La velocitat dels vehicles no està específicament limitada mitjançant senyalització vertical o horitzontal, tot i que es considera que hauria de ser d'un màxim de 30 km/h ateses les característiques de la via.

D'altra banda, a la carretera de la Vila els itineraris a peu es podria dir que són força asimètrics: a la vorera del costat est més propera a l'àmbit residencial l'amplada i condicions són adequades; a la mitjana central separadora entre la via de pas i la via d'accés a les naus industrials l'espai ja resulta més reduït; a la vorera situada a la façana de les naus industrials, i també del nou centre assistencial, la vorera és adequada però el pas per cadascun dels guals d'accés a les naus industrials la vorera hi ha alguns punts amb rampes més brusques i a més sovint hi ha vehicles que impedeixen el pas lliure a peu i cal baixar a la calçada.

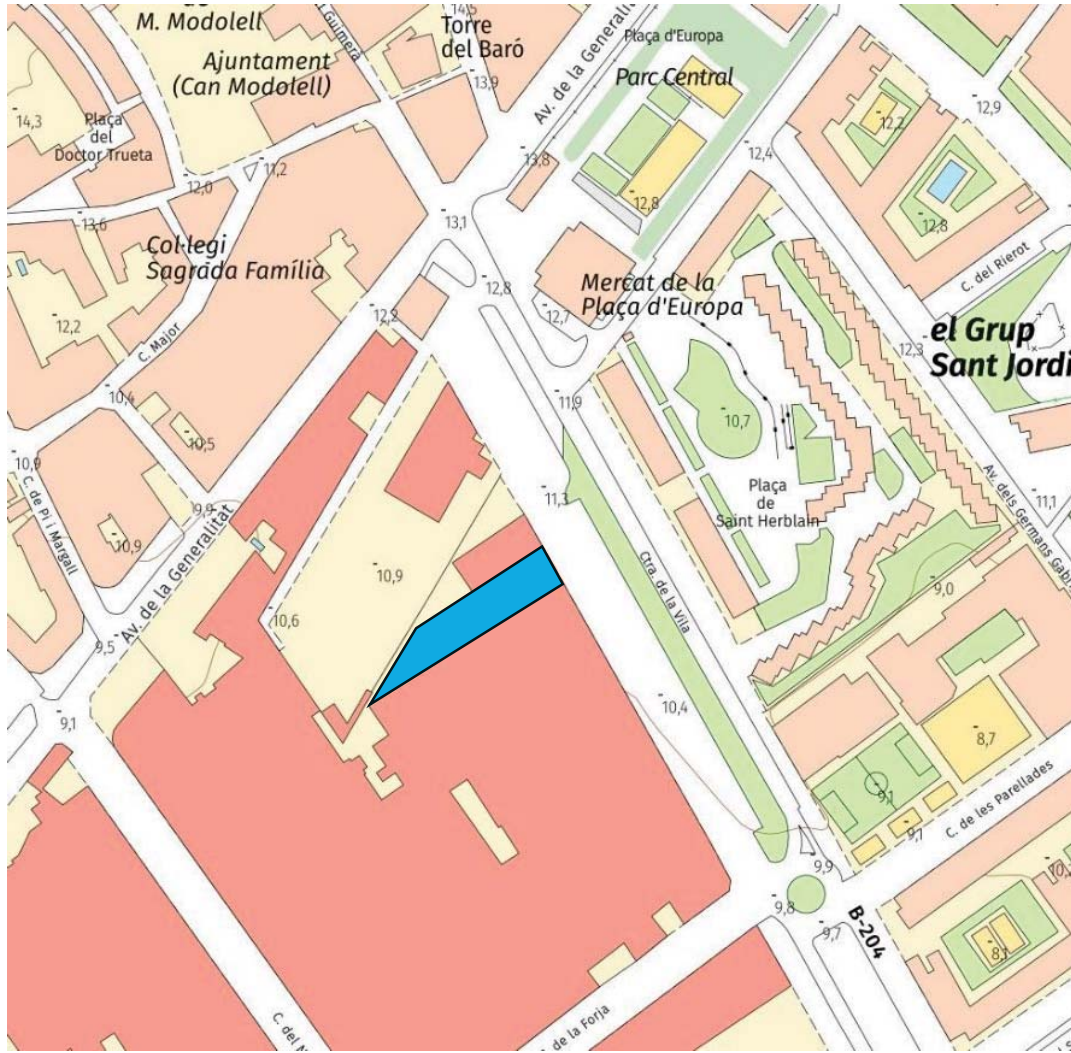
Al polígon Centre els itineraris a peu esdevenen incòmodes per la falta de passos de vianants en les cruïlles que creuen el carrer Noi del Sucre (c. de la Forja, c. Llobatona, Av. Ferrocarril).

Pel que fa al pendent, aquest és reduït a l'entorn de l'àmbit d'estudi:

- **C-245** (Josep Tarradellas/Ctra. de la Vila). Pendent (%) =  $5,1 \text{ m.} * 100 / 255 \text{ m.} = 2\%$

El Decret 344/2006 estableix en relació a la planificació, que "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%."

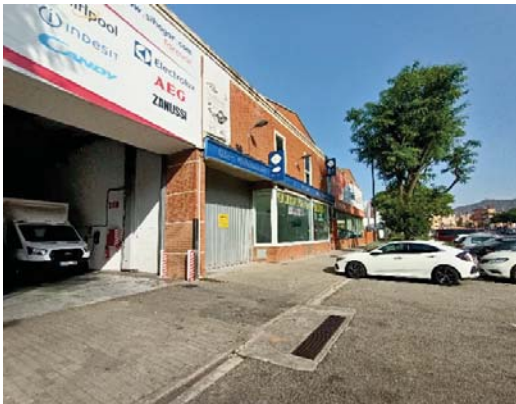
Figura 3.1. Cotes alimètriques a l'entorn del PMU 3



## Carretera de la Vila

La carretera de la Vila, on s'ubicarà el nou centre assistencial, disposa de voreres en general accessibles per a vianants. Compleixen amb l'amplada mínima lliure de pas d'1,8 metres tal i com estableix l'Ordre VIV/561/2010. No obstant això, hi ha alguns punts on no es compleix aquesta amplada, especialment a la mitjana separadora dels dos espais de calçada on també s'hi ubica un carril bici. A més, a la connexió fins a l'avinguda de la Generalitat per la vorera oest de la carretera de la Vila també presenta algun punt amb discontinuïtat o d'amplada més reduïda. Els passos que creuen la via són tots accessibles a PMR.

En el cas de la vorera ubicada davant de la façana del nou centre assistencial sovint és ocupada per vehicles estacionats o posicionats damunt coincidint amb els guais d'accés a les diverses naus industrials. Aquest fet suposa que el vianant hagi de baixar a la calçada, amb el risc de seguretat viària que comporta.



Vorera oest a la carretera de la Vila, davant del nou centre assistencial



Camió bloquejant el pas a la vorera oest de la carretera de la Vila, al sud del nou centre assistencial



Pas de vianants adaptat per creuar la calçada oest de la carretera de la Vila



La vorera a la mitjana entre els dos espais de calçada de la carretera de la Vila no té amplada suficient per als vianants, ja que l'espai és ocupat per un carril bicicleta



Pas de vianants adaptat a la carretera de la Vila per enllaçar amb l'avinguda de la Generalitat



Carreró de connexió entre la carretera de la Vila i l'avinguda de la Generalitat, que en part pot ser utilitzable per als vianants pràcticament com si fos un carrer de paviment únic



Pas de vianants adaptat per creuar el carrer Jaume Balmes a la vorera est de la carretera de la Vila



Vorera oest de la carretera de la Vila



Pas de vianants per creuar la carretera de la Vila



Un dels punts d'enllaç entre els dos espais de la carretera de la Vila, pel parterre

## Av. Generalitat

L'Av. Generalitat ha estat recentment urbanitzada en la seva totalitat i disposa de voreres accessibles per a vianants. Compleixen amb l'amplada mínima lliure de pas de 1,8 metres tal i com estableix l'Ordre VIV/561/2010. De fet, en el tram comprès entre el passeig de la Marina i el carrer del Noi del Sucre les voreres i la calçada se situen al mateix nivell, excepte les parades d'autobús que disposen d'una elevació per tal de permetre l'accés als vehicles a peu pla. Els passos que creuen la via majoritàriament estan semaforitzats i són tots accessibles a PMR.



Av. Generalitat, tram de la plaça Europa



Av. Generalitat, tram al sud de la carretera de la Vila



Av. Generalitat, tram entre la carretera de la Vila i el carrer de Pi i Margall



Av. Generalitat, amb carrer del Noi del Sucre, on hi ha una senyalització específica de tram compartit

## Vialitat del Polígon Industrial Centre

El Polígon Industrial Centre presenta en l'actualitat problemes d'accessibilitat que majoritàriament tenen a veure per la falta de passos de vianants en les cruïlles que creuen el carrer Noi del Sucre (c. de la Forja, c. Llobatona, Av. Ferrocarril).

Cal dir que les seccions dels carrers són molt amples però estan principalment destinades al vehicle privat. Els carrers de l'interior del Polígon ara mateix són de doble

sentit de circulació i disposen d'estacionament a tots dos costats de la marxa. En el cas del carrer del Noi del Sucre, amb aparcament en semibateria a un costat de la via.

Les voreres, tot i disposar d'amplades acceptables es troben en mal estat de conservació i sovint envaïdes per vehicles estacionats o posicionats damunt (ex: turismes aparcats en semibateria).



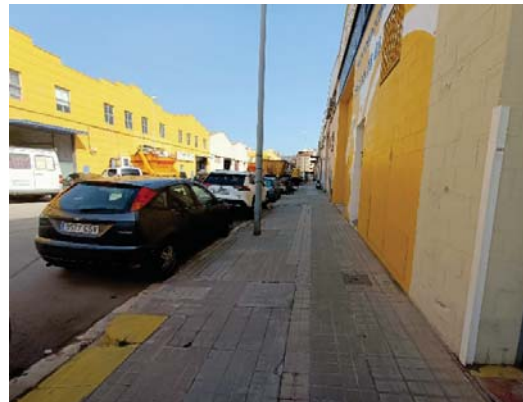
Intersecció del carrer de la Forja amb la carretera de la Vila



Vorera del carrer de la Forja



Intersecció dels carrers de la Forja i del Noi del Sucre



Vorera del carrer del Noi del Sucre

Un cop es desenvolupin la resta de sectors compresos dins del Polígon Industrial Centre (PMU 1 i PMU 2) s'incorporaran els passos de vianants que manquen a les cruïlles del polígon.

Caldrà incorporar passos de vianants (correctament rebaixats) a les interseccions de dins del Polígon Centre on en falten:

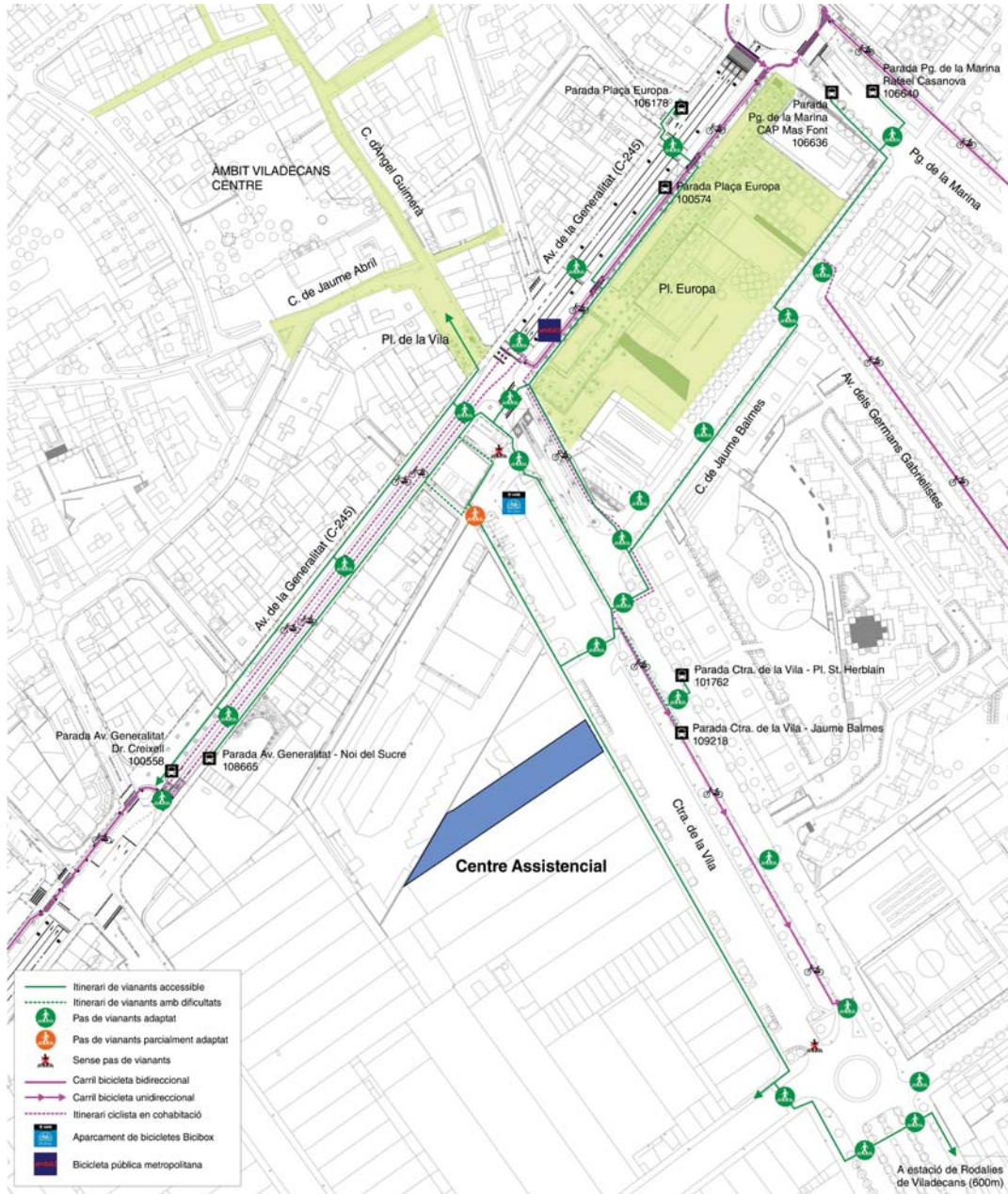
- 3 passos de vianants a la cruïlla Av. del Ferrocarril / C. Noi del Sucre.
- 4 passos de vianants a la cruïlla C. Llobatona / C. Noi del Sucre.
- 3 passos de vianants a la cruïlla C. de la Forja / C. Noi del Sucre.

També caldrà adaptar aquells passos de vianants que no es troben correctament rebaixats, un total de 6 passos identificats, alguns d'ells ja inclosos dins les obres de reurbanització del Polígon:

- Av. Ferrocarril, 1 (manca 1 gual).
- C. Forja, 27 – C. Noi del Sucre (manquen 2 guals).
- Av. Generalitat, 145 (manca 1 gual).
- Ctra. Llobatona, 45 (manquen 2 guals).
- C. Noi del Sucre, 2 (manquen 2 guals).
- Ctra. de la Vila, 2 (manca 1 gual).

Respecte a les voreres, caldrà vigilar i controlar la indisciplina dels vehicles que estacionen damunt la vorera i reordenar l'espai d'aparcament per evitar l'estacionament en bateria i en semibateria, ja que els vehicles acaben envaint part de la vorera. Atenent l'Ordre VIV/561/2010, cal garantir una amplada lliure de pas lliure d'obstacles d'un mínim de 1,80 metres.

Plànol 10. Itineraris de vianants i de ciclistes a l'entorn del nou centre assistencial



### 3.4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICIS / VMP

Actualment la ciutat disposa d'una xarxa de carrils bici segregats de més de 12 Km lineals. Fora del nucli urbà en trobem uns altres 2,6 Km lineals en el Camí del Mar al que es pot arribar a través dels 3 quilòmetres de pista bici per la llera de la riera de Sant Climent des del Parc de la Marina. Aquest camí connecta la ciutat amb les platges i les zones de reserva natural del Delta del Llobregat.

Els grans eixos existents en sentit muntanya - mar passen per l'av. Riera de Sant Llorenç, av. Ballester, av. Josep Tarradellas, av. Llorenç Puig, ctra. de la Vila, av. Germans Gabrielistes, c/ Marià San Juan, av. Francesc Macià, Passeig de la Marina, av. Torre Roja, c/ Antoni Machado i c/ Torrent Fondo. Quant als carrils en sentit horitzontal destaquen l'av. De Gavà, l'av. Lluís Moré i Dr. Fleming, l'av. Generalitat, l'av. Segle XXI, el c/Tecnologia, l'av. Jocs Olímpics i el c/ Amposta.

Per connectar en sentit horitzontal la xarxa de carrils bici s'han creat les "Zones 30", en carrers que per les seves dimensions impossibilitaven la creació de carrils bici segregats i on s'ha optat per limitar la velocitat a 30 Km/h. S'ha pintat senyalització i s'han posat bandes sonores per limitar la velocitat.

Així s'han habilitat els carrers Angel Arañó, el c/ Mare de Déu de Sales i el c/ Jaume Abril. A la zona de la Montserratina s'ha pintat com a "Zona 30" els carrers compresos entre l'av. Ballester, al sud; l'av. Roureda, a l'oest; els carrers Salze i Sant Marià, al nord i, el carrer Salvador Baróné, a l'est.

Amb la creació d'aquestes zones es comuniquen les grans vies de carril bici de forma horitzontal i es dóna continuïtat de carril bici a pràcticament tots els barris de la ciutat.

En concret, els eixos ciclables més propers al nou centre assistencial són:

- Carril bicicleta ctra. de la Vila, només sentit mar
- Itinerari ciclista per l'av. Generalitat, en cohabitació amb la resta de vehicles motoritzats al tram entre el carrer Pi i Margall i la carretera de la Vila. La resta de la via al seu pas per Viladecans correspon a un carril bicicleta bidireccional ubicat a la vorera.
- Carril bicicleta av. Germans Gabrielistes, bidireccional.
- Carril bicicleta pg. Marina, bidireccional.

Des de gener de 2013, Viladecans disposa d'una xarxa de "Bicibox". El Bicibox es un sistema segur d'aparcament de bicicletes per al que ha apostat l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT). La ciutat compta amb 10 estacions de bicibox, de les quals una se situa a la carretera de la Vila, pràcticament al costat del nou centre assistencial.

També es troba actiu el servei AMBici, de bicicleta compartida disponible en 15 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquestes bicicletes són 100% elèctriques d'alta gamma i serveixen per connectar els viatges amb la xarxa de transport públic. El servei AMBici posa a disposició fins a 2.600 bicicletes elèctriques en 236 estacions, de les quals

una es troba a la intersecció de l'avinguda de la Generalitat amb la carretera de la Vila, molt a prop del nou centre assistencial.



Carril bicicleta sentit mar a la carretera de la Vila



Carretera de la Vila, tram senyalitzat de cohabitació bicicletes i vianants al costat del mercat municipal



Intersecció av. Generalitat i ctra. Vila



Av. Generalitat a l'alçada de la plaça Europa, carril bici en vorera



Av. Generalitat, a l'oest de la ctra. Vila, tram compartit bicicleta/VMP i altres vehicles



Bicicleta en el tram de cohabitació per Viladecans a l'av. Generalitat



Aparcament de bicicletes BiciBox a la carretera de la Vila



Servei AMBici a l'avinguda de la Generalitat amb ctra. Vila

Respecte a la tipologia de carrils bici existents a l'entorn de l'àmbit d'estudi, destacar que, tal i com s'aprecia a les imatges, són majoritàriament bidireccionals, estan disposats sobre vorera i tenen amb una amplada aproximada d'1 metre per carril i sentit. El carril bici de la ctra. de la Vila, en el tram delimitat pel carrer Parellades i Av. de la Generalitat disposa només d'un carril de baixada (sentit mar).

## 4. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

---

### 4.1. DESPLAÇAMENTS EN VEHICLE MOTORITZAT

Per conèixer els fluxos d'entrada i sortida es fa servir la distribució horària definida en l'apartat 2.2. Això permet identificar les hores punta, que és el moment del dia en que es produeix un major nombre de circulacions, i per tant, els moments de màxima demanda.

La mobilitat generada amb vehicle motoritzat serà molt reduïda i no afectarà al nivell de capacitat de les vies d'accés. En total es generaran 16 cotxes, 17 motos i 15 taxis durant tot el dia, la meitat dels quals arribaran al sector i l'altra meitat en sortiran. En cap de les hores del dia es sobrepassarà la quantitat de 3 vehicles entrant (1 cotxe, 1 moto i 1 taxi) i 3 vehicles sortint (1 cotxe, 1 moto i 1 taxi) que s'integraran en el trànsit existent a l'entorn.

#### Itineraris d'entrada i sortida

Els itineraris d'entrada en vehicle motoritzat al nou centre comercial es canalitzaran a través de la carretera de la Vila, específicament pel lateral oest en el tram comprès entre el carrer del Migdia i el carrer de la Forja. Així, l'arribada al centre sanitari s'acabarà canalitzant per l'avinguda de la Generalitat (C-245), tot i que també hi haurà moviments pel carrer Jaume Balmes (ja que des de l'avinguda de la Generalitat sentit Castelldefels no es pot girar a l'esquerra cap a la carretera de la Vila) i pel carrer de la Forja pels vehicles procedents de l'autopista C-32 a través de l'enllaç de Viladecans pel carrer Agricultura.

Quant als itineraris de sortida seguiran bàsicament els mateixos itineraris que els d'entrada al nou centre assistencial, tot i que es considera que tot el gruix dels vehicles que es dirigeixen cap al sud-oest ho acabaran fent pel carrer de la Forja i alguns seguiran pel carrer del Noi del Sucre fins a l'avinguda de la Generalitat.



## Capacitat viària de la carretera de la Vila

La capacitat base es calcula segons el Highway Capacity Manual (HCM-2000) segons la el valor base de 1.900 vehicles/hora per carril, al qual s'apliquen una sèrie de factors de correcció.

$$S = 1900 \cdot N \cdot f_a \cdot f_{vp} \cdot f_i \cdot f_e \cdot f_b \cdot f_z \cdot f_{gd} \cdot f_{gi}$$

on:

S Intensitat de saturació (vehicles/hora)

N nombre de carrils

$f_a$  correspon a l'amplada del carril (m)

$f_{vp}$  percentatge de vehicles pesants (%)

$f_i$  inclinació de la rasant

$f_e$  moviments d'estacionament en 1 hora

$f_b$  autobusos que paren en 1 hora

$f_z$  situació (centre urbà 0,9 – altres zones 1)

$f_{gd}$  proporció de vehicles que giren a la dreta

$f_{gi}$  proporció de vehicles que giren a l'esquerra

A partir dels càlculs dels índexs de saturació es poden determinar els nivells de servei, segons s'especifica a la taula següent:

| Nivell de Servei | Índex de Saturació (IS) | Descripció   |
|------------------|-------------------------|--|
| <b>NdS A</b>     | 0 – 25                  | Sense conflictes   |
| <b>NdS B</b>     | 25 – 50                 | Molt fluid   |
| <b>NdS C</b>     | 50 – 70                 | Entre fluid i dens   |
| <b>NdS D</b>     | 70 – 90                 | Molt dens  |
| <b>NdS E</b>     | 90 – 100                | Màxima capacitat   |
| <b>NdS F</b>     | > 100                   | Màxima aglomeració. Es supera la capacitat. Flux inestable |

En el cas de la carretera de la Vila la intensitat de trànsit en hora punta del matí (8-9 hores) és de 205 vehicles sentit muntanya i 403 sentit mar, mentre que en hora punta de la tarda (18-19 hores) és de 303 vehicles sentit muntanya i 172 sentit mar.

Es realitza la comparativa de capacitat suposant que hi ha 3 vehicles nous generats pel nou centre assistencial en cada sentit (1 cotxe, 1 ambulància i 1 taxi), tant en hora punta de matí com en hora punta de tarda.

Taula 14. Capacitat i nivell de servei de la carretera de la Vila actual i amb el nou trànsit generat pel futur centre assistencial

| Hora punta matí                              | Ctra. Vila sentit mar | Ctra. Vila sentit muntanya |
|--|-----------------------|----------------------------|
| Capacitat màxima de la via                   | 1.467                 | 663                        |
| Trànsit actual (veh/hora)                    | 403                   | 205                        |
| Trànsit actual + generat (veh/hora)          | 406                   | 208                        |
| Nivell de servei hora punta actual           | 0,275 (NdS B)         | 0,309 (NdS B)              |
| Nivell de servei hora punta actual + generat | 0,277 (NdS B)         | 0,314 (NdS B)              |
| Hora punta tarda                             | Ctra. Vila sentit mar | Ctra. Vila sentit muntanya |
| Capacitat màxima de la via                   | 1.467                 | 663                        |
| Trànsit actual (veh/hora)                    | 172                   | 303                        |
| Trànsit actual + generat (veh/hora)          | 175                   | 306                        |
| Nivell de servei hora punta actual           | 0,117 (NdS A)         | 0,457 (NdS B)              |
| Nivell de servei hora punta actual + generat | 0,119 (NdS A)         | 0,461 (NdS B)              |

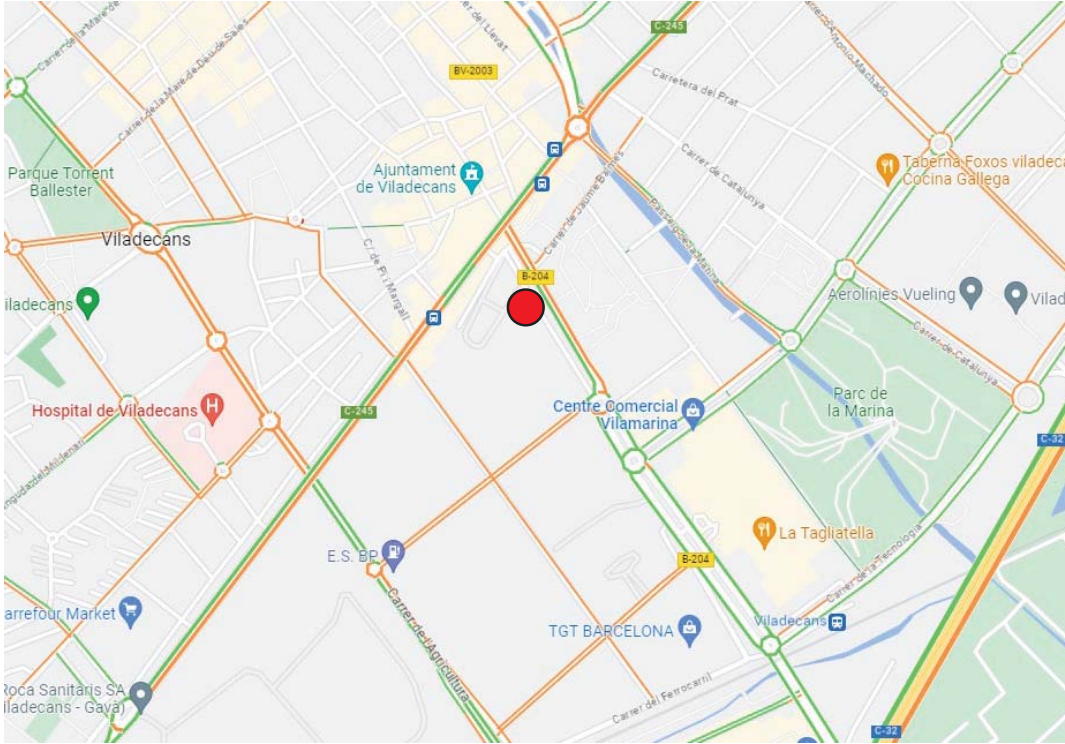
La incidència a la xarxa viària és mínima, sense variar en cap cas els nivells de servei actuals que se situen entre A i B en hora punta, podent-se considerar adequats ja que es tracta d'una situació de trànsit molt fluid.

### Trànsit a 10 anys vista

Les perspectives de trànsit a 10 anys són molt difícils de valorar. En primer lloc, des de l'Ajuntament de Viladecans i tota l'àrea metropolitana de Barcelona s'estan invertint molts recursos en potenciar una mobilitat més sostenible i treure vehicles privats motoritzats de la ciutat. Tampoc es preveuen creixements urbanístics a la zona que puguin derivar en un increment de la mobilitat. Tot i així, si s'estimés un creixement del trànsit proper a l'1% anual, d'aquí a 10 anys, l'índex de saturació de la carretera de la Vila permetria igualment absorbir el trànsit generat pel nou edifici d'ús sanitari-assistencial, el qual preveu únicament 16 desplaçaments en turisme/dia.

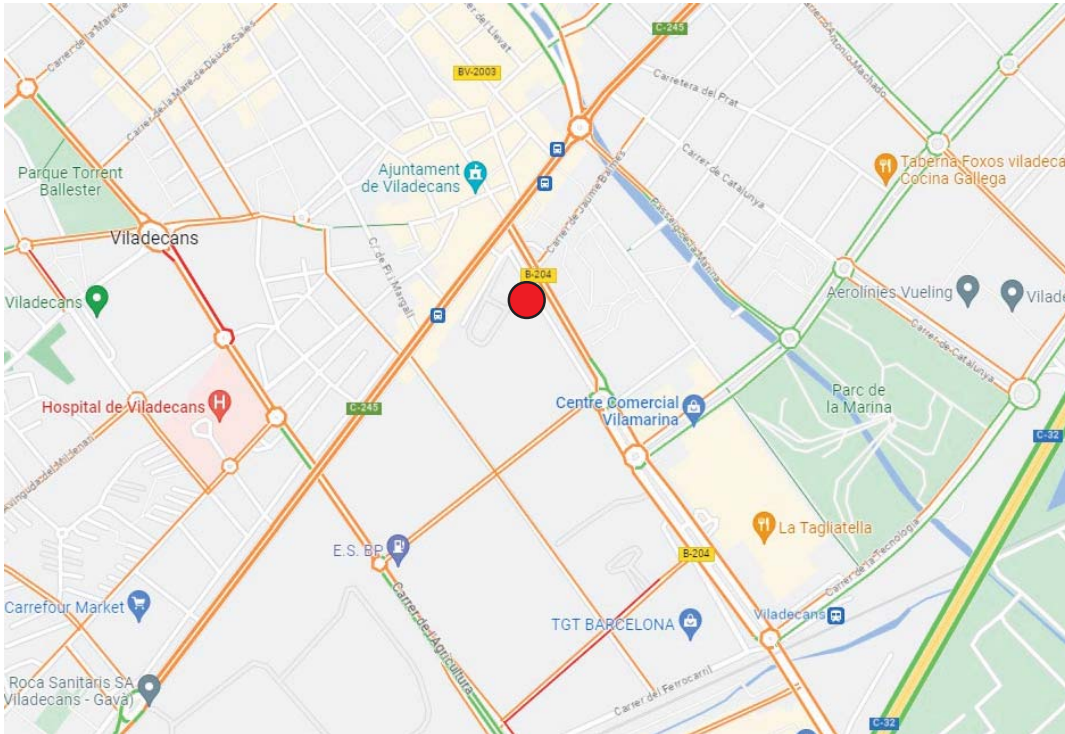
Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre assistencial a la carretera de la Vila, a Viladecans

Figura 4.1. Trànsit habitual i nivell de servei a les 9h d'un dia feiner



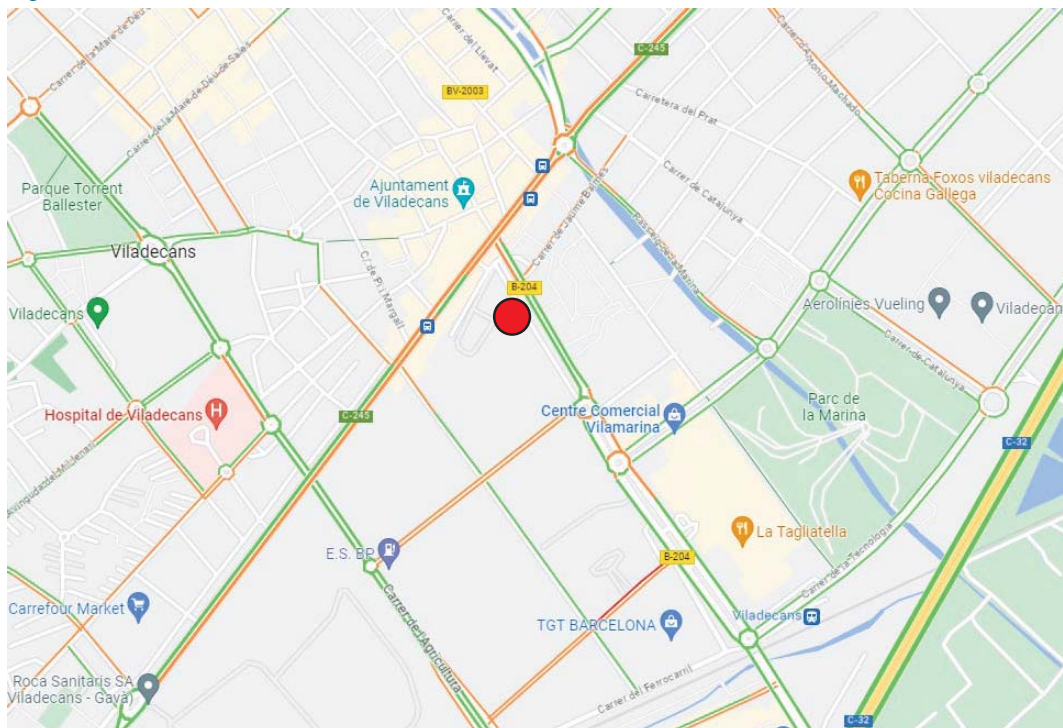
Font: Google Maps. Trànsit

Figura 4.2. Trànsit habitual i nivell de servei a les 12h d'un dia feiner



Font: Google Maps. Trànsit

Figura 4.3. Trànsit habitual i nivell de servei a les 16h d'un dia feiner



Font: Google Maps. Trànsit

## 4.2. DESPLAÇAMENTS EN TRANSPORT PÚBLIC

L'estimació de la generació de desplaçaments permet analitzar la capacitat de la xarxa de transport públic de la zona i comprovar si pot absorbir la demanda generada pel nou centre assistencial que s'hi està projectant.

Dels 54 desplaçaments previstos en transport públic (sense comptabilitzar el taxi), es preveu que el 75,5% es facin en bus i el 24,5% restant en Rodalies. A continuació es reproduïxen les hores de màxima demanda pel transport públic:

Bus:

- Al matí (9 a 10h.): 3 desplaçaments d'entrada i 2 desplaçaments de sortida.
- Al migdia (12 a 13h.): 2 desplaçaments d'entrada i 2 desplaçaments de sortida.
- A la tarda (16 a 17h.): 2 desplaçaments d'entrada i 1 desplaçament de sortida.

Rodalies:

- Al matí (9 a 10h.): 3 desplaçaments d'entrada i 1 desplaçament de sortida.
- Al migdia (12 a 13h.): 3 desplaçaments d'entrada i 1 desplaçament de sortida.
- A la tarda (16 a 17h.): 1 desplaçament d'entrada i 1 desplaçament de sortida.

Respecte a les expedicions de ferrocarril de Rodalies, en hora punta de matí (de 9 a 10h.) el nivell d'ocupació és elevat però no es troba saturat. A l'estació de Viladecans hi tenen parada les línies R2 i R2 sud de Rodalies de Catalunya, amb un total de 6 expedicions sentit Castelldefels / Vilanova i la Geltrú / St. Vicenç de Calders i 5 expedicions sentit Barcelona / Granollers-Centre durant aquesta franja horària de matí.

En el cas del bus cal destacar que hi ha diverses parades de bus que donen cobertura a l'àmbit en estudi, situades a menys de 500 metres. Hi tenen parada dues línies de bus urbanes (VB1 i VB2), onze línies de bus metropolitanes diürnes (E86, E98, L80, L82, L85, L86, L88, L96, L97, L99 i M5) i una línia de bus urbana de temporada de platja (VB4).

S'ha estudiat la capacitat de les expedicions de bus en HP de matí per tal de conèixer el comportament de la demanda.

Els busos articulats tenen una capacitat màxima de 146-156 persones mentre que els estàndard tenen una capacitat de 76-79 persones. Els busos articulats permeten tenir una mitjana de 115 persones dretes i els estàndard 52 persones.

A la taula següent s'analitza per a cadascuna de les línies de bus de l'entorn del nou centre assistencial de Viladecans l'ocupació observada aproximada, per tal de determinar les places disponibles per a cadascuna d'aquestes. Per a la capacitat dels vehicles es prenen els valors estandarditzats de 80 per a un vehicle estàndard, 60 per a un vehicle tipus midi i 135 per a un vehicle articulat. No obstant, la capacitat real dels autobusos en general és una mica més alta, de manera que els càlculs estaran pel costat de la seguretat.

Taula 15. Ocupació aproximada de les diverses línies de bus observades a l'entorn de l'àmbit d'estudi

| Línia        | Ocupació mitjana / vehicle | Capacitat vehicle tipus | Busos / hora i sentit | Places ofertes / hora i sentit | Ocupació total / hora i sentit | % ocupació / hora i sentit | Places disponibles / hora i sentit |
|--------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| VB1          | 22                         | 60                      | 2                     | 120                            | 44                             | 37%                        | 76                                 |
| VB2          | 18                         | 60                      | 2                     | 120                            | 36                             | 30%                        | 84                                 |
| E86          | 29                         | 80                      | 3                     | 240                            | 87                             | 36%                        | 153                                |
| E98          | 31                         | 80                      | 8                     | 640                            | 248                            | 39%                        | 392                                |
| L80          | 38                         | 80                      | 4                     | 320                            | 152                            | 48%                        | 168                                |
| L82          | 21                         | 60                      | 3                     | 180                            | 63                             | 35%                        | 117                                |
| L85          | 30                         | 80                      | 3                     | 240                            | 90                             | 38%                        | 150                                |
| L86          | 29                         | 80                      | 4                     | 320                            | 116                            | 36%                        | 204                                |
| L88          | 18                         | 60                      | 2                     | 120                            | 36                             | 30%                        | 84                                 |
| L96          | 31                         | 80                      | 5                     | 400                            | 155                            | 39%                        | 245                                |
| L97          | 37                         | 135                     | 4                     | 540                            | 148                            | 27%                        | 392                                |
| L99          | 33                         | 80                      | 2                     | 160                            | 66                             | 41%                        | 94                                 |
| M5           | 47                         | 135                     | 6                     | 810                            | 282                            | 35%                        | 528                                |
| <b>TOTAL</b> |                            |                         |                       | <b>4.210</b>                   | <b>1523</b>                    | <b>36%</b>                 | <b>2.687</b>                       |

Les expedicions que donen servei a la zona d'estudi circulen amb una freqüència de pas que conjuntament és molt alta al llarg del dia, especialment a l'eix de l'avinguda de la Generalitat (C-245). En hora punta de matí els busos que transiten pels eixos viari de l'entorn de l'àmbit d'estudi circulen generalment amb bona part de les persones assegudes i poques dempeus.

De fet, per al conjunt de les línies de bus de l'entorn l'ocupació mitjana és d'un 36% de la seva capacitat màxima, amb un total de 2.687 places disponibles. Per línia, en tots els casos hi ha almenys encara 76 places disponibles.

El nou centre assistencial de Viladecans generarà un total de 21 desplaçaments totals diaris en bus, dels quals un màxim de 3 d'entrada i 2 de sortida en hora punta, que atès el nombre de places disponibles es conclou que no hi haurà problemes per absorbir la nova demanda d'usuaris del transport públic.

#### Capacitat de les expedicions de bus de l'entorn de l'àmbit d'estudi en HP de matí (9-10h.)



Bus de la línia M5



Interior d'un dels autobusos articulats de la línia M5



Plaça Europa, on es pot observar l'elevada freqüència d'autobusos que hi té parada



Bus de la línia L97



Bus de la línia E98



Bus de la línia E86



Bus de la línia L86



Autobusos de la línia M5, línia amb serveis cada 10 minuts que circula en tot l'eix per la C-245 entre Cornellà i Castelldefels



Bus de la línia L80



Bus de la línia L86



Bus de la línia L99



Bus de la línia L80

### 4.3. PARADES DE TAXI

Quant als taxis, a uns 140 metres a peu del nou centre assistencial hi ha una parada de taxis, ubicada a la carretera de la Vila número 2. La parada té una capacitat de 8 places.

S'estimen 27 desplaçaments/dia en taxi al nou centre assistencial, amb puntes d'1 desplaçament d'entrada i 1 de sortida. Per tant, la proximitat de la parada de taxi existent podrà fer front a la demanda prevista pel nou edifici sanitari-assistencial.



Parada de taxis de la carretera de la Vila -  
Av. de la Generalitat

#### 4.4. DESPLAÇAMENTS A PEU

La zona d'accés a l'àmbit d'estudi disposa d'unes condicions adequades per als desplaçaments a peu, atenent d'una banda, a les bones condicions d'accessibilitat i seguretat existent a l'entorn de la recent urbanització de l'avinguda de la Generalitat i la proximitat a l'àrea de vianants del centre de Viladecans. A més, també hi ha una bona cobertura del transport públic, per l'elevada intensitat d'autobusos que circulen per l'eix de la C-245.

Les cruïlles de l'entorn de l'equipament disposen de passos de vianants correctament rebaixats i alguns d'ells semaforitzats, amb voreres que generalment tenen amplades que compleixen també amb els paràmetres que estableix l'Ordre TMA/851/2021 d'accessibilitat per als itineraris per a vianants adaptats (amplades mínimes lliures de pas de 1,8m.). La carretera de la Vila, a la vorera oest on s'ubicarà el nou centre assistencial, té una amplada aproximada de 3,4 metres; en aquesta vorera la problemàtica s'esdevé amb vehicles accedint als guals de les naus industrials, ja que sovint queden aturats parcial o totalment damunt d'aquesta vorera.

No obstant, cal tenir en compte que l'accés a la carretera de la Vila des de l'avinguda de la Generalitat i des del centre de Viladecans pot generar alguns dubtes de continuïtat dels itineraris a peu òptims. Hi ha un itinerari accessible a través de l'espai separador dels dos espais de calçada de la via, però en cas que alguna persona circuli seguint la línia de façana pel carrer del Migdia té alguns punts amb passos no adaptats i voreres que tenen només entre 0,80 i 1,00 metre d'amplada.



Vorera estreta a l'accés pel carrer Migdia d'enllaç entre l'av. Generalitat i la ctra. Vila

Respecte a l'**enllumenat exterior** el sector complirà amb la normativa ambiental requerida (Art. 23 Energia. Enllumenat exterior):

- Amb la finalitat d'estalvi energètic, les instal·lacions i els aparells d'enllumenat exterior, tant en espais públics com en parcel·la privada, han de complir els requeriments establerts al reglament que desenvolupi la Llei 6/2001 d'ordenació ambiental de l'enllumenat per a la protecció del medi nocturn; i al Real Decret 1890/2008, pel que s'aprova el Reglament d'eficiència energètica en instal·lacions d'enllumenat exterior i les seves instruccions tècniques complementàries EA-01 a EA-07.

- Igualment, aquestes instal·lacions hauran de complir les determinacions i requeriments de l'articulat del Reglament Municipal de Protecció del Cel Nocturn, que regula l'ús de la il·luminació d'exterior, tant d'espais públics com privats, per tal d'aconseguir una disminució important de la contaminació lumínica i un estalvi energètic.
- Els projectes incorporaran aquelles lluminàries que d'acord amb els avanços tecnològics de cada moment siguin més eficients. En el moment actuals són les que utilitzen la tecnologia LED (Solid State lighting).
- S'haurà de complir, així mateix, el Decret 190/2015, de 25 d'agost, de desplegament de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del Medi Nocturn, o la que la substitueixi, si s'escau.

A dia d'avui la carretera de la Vila té un enllumenat correcte, si bé l'espai de vorera ubicat davant de les naus industrials pot presentar alguns punts més foscos i ombres que fan els propis arbres. A més, quan alguna de les naus no opera i es troba amb els llums propis dels aparadors apagats es pot generar algun punt més fosc i que pugui arribar a generar certa inseguretat.



## 4.5. DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA

El nou centre assistencial té una connectivitat en bicicleta molt bona, atès que s'ubica just al costat del de la carretera de la Vila (tot i que és unidireccional sentit mar) i molt proper als existents a l'avinguda de la Generalitat, avinguda dels Germans Gabrielistes i passeig de la Marina. A més, en alguns dels vials de l'entorn també resulta adequada la circulació de bicicletes en calçada en cohabitació amb els vehicles a motor. L'orografia de l'entorn, amb el terreny força pla, també afavoreix la possible arribada al nou centre assistencial en bicicleta o VMP.

A més, a les proximitats del nou centre assistencial hi ha un aparcament segur de bicicletes Bicibox i una estació de bicicleta metropolitana AMBici.

Respecte a l'aparcament de bicis i VMP, el Polígon no disposa d'oferta en calçada. Caldrà que tant l'Ajuntament com les futures activitats incorporin places a la via pública i fora, respectivament, per tal de potenciar aquest mitjà de transport.

## 4.6. CONSIDERACIONS DE GÈNERE

Un altre aspecte que cal considerar és si la distribució modal presenta diferències atenent al gènere de l'individu. Per realitzar una anàlisi global de la mobilitat quotidiana al municipi de Barcelona s'exposen els resultats del **Quadern de la Mobilitat de Viladecans**, el qual analitza la mobilitat en dia feiner dels residents a Viladecans, a partir de les dades de l'Enquesta de Mobilitat 2011. Aquest estudi va ser realitzat per IERM amb col·laboració de l'AMB i la DIVA.

L'estudi permet visualitzar les diferències d'hàbits i necessitats per raó de gènere i corrobora les diferències existents respecte als mitjans de transport emprats i als motius de desplaçament.

La disponibilitat de permís de conduir és present en major proporció en els homes que en les dones (89% i 55%, respectivament).

L'ús dels modes de transport varia en funció de la disponibilitat d'un vehicle privat motoritzat.

- La quota del transport públic augmenta en set punts percentuals entre aquells que no disposen de vehicle privat.
- Els modes no motoritzats entre aquells que no disposen engloben el 71% de la mobilitat enfront a un 50% dels que sí disposen.
- La del vehicle privat és tres vegades superior entre aquells que sí en tenen.

La població femenina es caracteritza per fer un ús més elevat dels modes sostenibles:

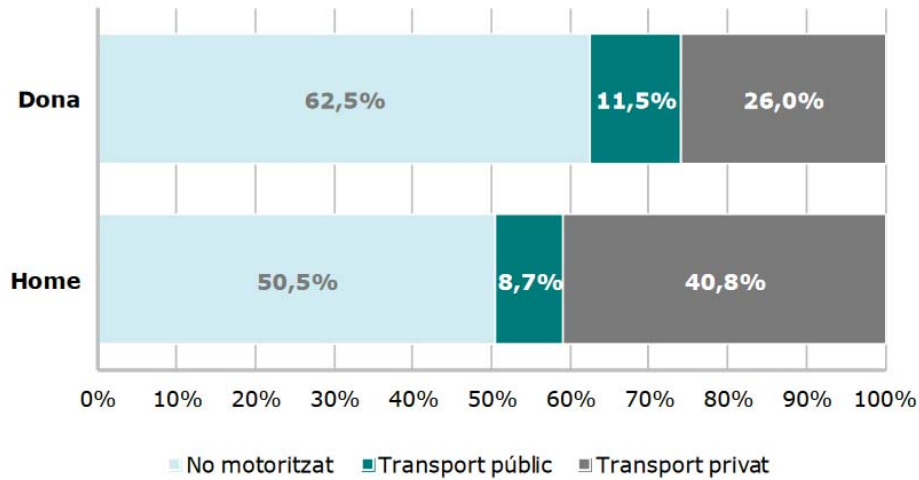
- Una diferència de dotze punts percentuals en l'ús dels modes no motoritzats.
- Un ús del transport públic que representa el 11,5% de la seva mobilitat, enfront a un 8,7% en el cas dels homes.
- El vehicle privat és el mitjà principal del 26% dels desplaçaments de les dones, enfront a un 41% en el cas dels homes.

Les dones presenten una major mobilitat personal (36,4%) que els homes (31,4%).

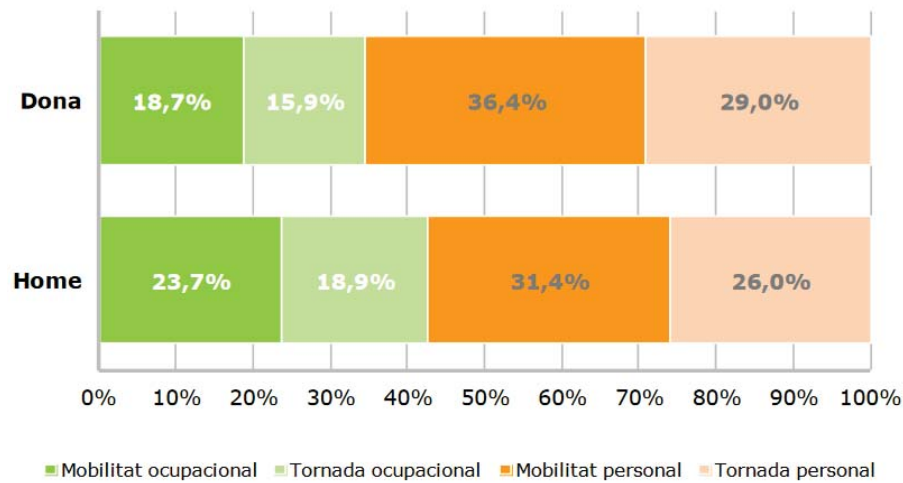
En el cas de les activitats previstes al PMU 3, no és de preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere, ja que es considera que la bona i variada oferta de transport públic existent a l'entorn de l'àmbit d'estudi no afectarà negativament a la discriminació per raó de gènere.

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre assistencial a la carretera de la Vila, a Viladecans

Repartiment modal de la mobilitat en dies feiner a Viladecans segons gènere



Mobilitat en dies feiner a Viladecans segons gènere i mobilitat ocupacional vs personal



Disponibilitat de vehicle segons gènere

| Variables sociodemogràfiques |       | Disponibilitat de vehicle |             |            |              |            | Total  |
|------------------------------|-------|---------------------------|-------------|------------|--------------|------------|--------|
|                              |       | No disposa                | Sí          |            |              |            |        |
|                              |       |                           | Només cotxe | Només moto | Cotxe i moto | Només bici |        |
| Gènere                       | Homes | 7,7%                      | 66,2%       | 1,3%       | 17,7%        | 7,1%       | 100,0% |
|                              | Dones | 33,9%                     | 48,5%       | 1,8%       | 8,4%         | 7,5%       | 100,0% |

## 4.7. INCIDÈNCIA DE LES EMISSIONS DEL SECTOR TRANSPORT

En la disposició transitòria quarta del Decret 344/2006 s'estableix la necessitat d'avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica:

*"Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades **necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**".*

Barcelona s'emmarca en el conjunt de municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, segons el Decret 226/2006 i queda subjecte al Pla d'actuació (horitzó 2015) per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis que van ser declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric.

Barcelona se situa dins de la zona 1, que s'estableix d'especial protecció pel que fa als contaminants diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM<sub>10</sub>).

En aquest sentit, la qualitat mediambiental associada al nou edifici en estudi estarà íntimament relacionada amb el volum de viatges en cotxe i, per tant, amb les facilitats que es doni per a un bon accés en transport públic. Cal recordar que el transport per carretera és, a nivell global de la societat, el responsable del 75% de les emissions de contaminants a l'atmosfera. L'emissió de gasos d'efecte hivernacle procedents del transport estan augmentat de forma constant perquè la demanda creix més ràpida que l'eficiència energètica dels diferents mitjans de transport.

No obstant, s'espera que a mig termini, el pes relatiu del nombre de vehicles que funcionaran amb combustibles fòssils sobre la totalitat de la flota de turismes, taxis i autobusos s'haurà reduït de forma considerable en benefici d'altres combustibles més nets i ecològics.

La caracterització del consum de combustible dels vehicles i les emissions derivades de la mobilitat generada s'ha realitzat amb el suport de la eina AMBIMOB-U, del Departament de Medi Ambient i Habitatge.

S'ha de considerar que l'àmbit d'estudi no està delimitat per unes fronteres físiques. Per tal d'avaluar el consum de combustible i les emissions derivades de la nova mobilitat generada, es simula l'edifici com una entitat tancada, tot i que sempre hi haurà fluxos amb l'exterior.

Per calcular els consums de combustibles i les emissions de nova generació a l'àrea d'estudi es tipifiquen alguns dels paràmetres que intervindran en aquest càlcul:

- Es realitzen els càlculs en base als dies laborables.
- Per als desplaçaments en turisme la distància mitjana recorreguda s'estima en 10 km (inclou l'anada). L'ocupació mitjana dels vehicles és de 1,6 persones.
- Per als desplaçaments en moto s'estima una distància mitjana de 6 km anada i tornada. L'ocupació mitjana dels vehicles és de 1,1 persones.

- Per als desplaçaments en taxi s'estima una distància mitjana de 5 km anada i tornada. L'ocupació mitjana dels vehicles és de 1,8 persones.
- En transport públic per carretera el recorregut mitjà s'estima en 10 km i una ocupació mitjana de 40 passatgers. Per a l'avaluació del consum de combustibles i d'emissions de contaminants a l'atmosfera només es tindrà en compte el transport públic de superfície.
- Pel conjunt dels mitjans de transport s'estima una velocitat mitjana de 20 km/h en vies congestionades, de 30 km/h en vies secundàries i de 50 km/h en vies de la xarxa viària principal.

Per al seu càlcul s'ha establert:

Taula 16. Repartiment de trànsit en funció de la tipologia de vehicles i de les vies

| Tipus de vehicle | Via congestionada | Via principal | Via secundària |
|------------------|-------------------|---------------|----------------|
| Turisme          | 10%               | 30%           | 60%            |
|                  | 20 km/h           | 50 km/h       | 30 km/h        |
| Moto             | 10%               | 15%           | 75%            |
|                  | 20 km/h           | 50 km/h       | 30 km/h        |
| Taxi             | 5%                | 30%           | 65%            |
|                  | 20 km/h           | 50 km/h       | 30 km/h        |
| Autobús          | 5%                | 30%           | 65%            |
|                  | 20 km/h           | 50 km/h       | 30 km/h        |

Se simula una situació inicial que coincideix amb la mobilitat generada per l'equipament en estudi.

Taula 17. Vehicles\*Quilòmetre en desplaçaments generats en dies feiners

| Tipus de vehicle | Desplaçaments | Ocupació | Vehicles | Distància | Veh.*km | Veh.*km*any |
|------------------|---------------|----------|----------|-----------|---------|-------------|
| Turisme          | 31            | 2,0      | 16       | 10        | 157     | 40.739      |
| Moto             | 19            | 1,1      | 17       | 6         | 104     | 26.945      |
| Taxi             | 27            | 1,8      | 15       | 5         | 75      | 19.741      |
| Autobús          | 42            | 40       | 2        | 10        | 20      | 5.301       |

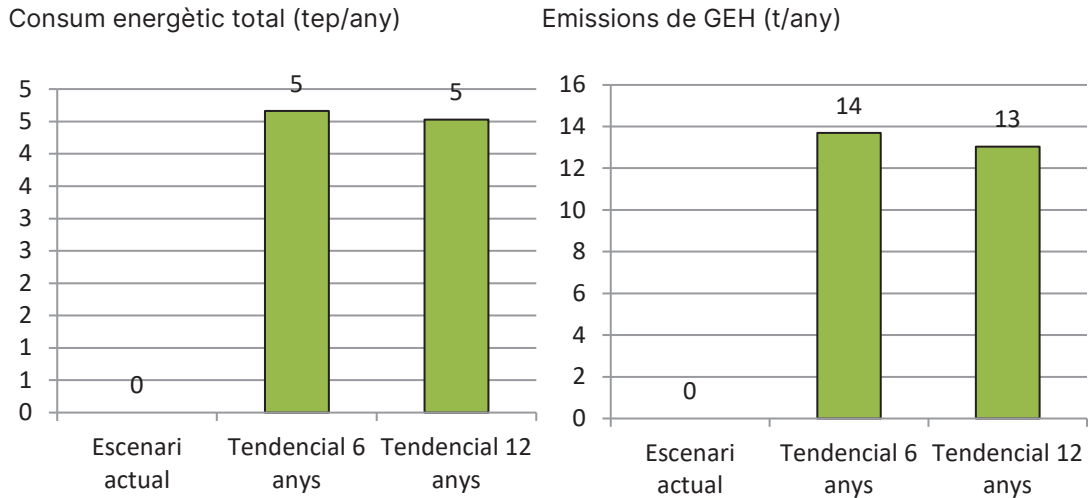
El consum total de combustibles resultants de la mobilitat generada per l'àmbit d'estudi és de **5 tones d'equivalent petroli/any**. Les millores tecnològiques en els vehicles que es

puguin preveure en un horitzó a mig termini, poden suposar una disminució del consum de combustible (tep/any) en termes relatius.

Els turismes són responsables del 51,5% del consum de combustible.

Les emissions a l'atmosfera es xifren en **14 tones de gasos d'efecte hivernacle/any**.

Els turismes realitzen el 44% dels quilòmetres recorreguts i són els responsables del 34% de les emissions de GEH.



Es constata una disminució de les emissions dels vehicles a llarg termini gràcies a les millores tecnològiques.

Taula 18. Emissions de gasos d'efecte hivernacle de CO<sub>2</sub> (t/any) per tipologia de vehicle

| Tipus de vehicle | Any +6    | Any +12   |
|------------------|-----------|-----------|
| Turisme          | 7         | 7         |
| Moto             | 2         | 2         |
| Taxi             | 0         | 0         |
| Autobús          | 5         | 4         |
| <b>Total</b>     | <b>14</b> | <b>13</b> |

El pes relatiu del nombre de vehicles que funcionaran amb combustibles fòssils sobre la totalitat de la flota de turismes, taxis i autobusos és d'esperar que es redueixi de forma considerable en benefici d'altres combustibles més nets i ecològics.

En el cas dels taxis (biodièsel, GLP, etc) dels autobusos (gas natural, biodièsel) i de les motocicletes (elèctriques) és d'esperar que la reconversió sigui ràpida mentre que en el cas dels cotxes és de preveure que els canvis siguin més progressius (elèctrics, híbrids, etc...).

Taula 19. Emissions de gasos d'efecte hivernacle de CO<sub>2</sub> (t/any) per tipus de combustibles

| Tipus de vehicle | Any +6    | Any +12   |
|------------------|-----------|-----------|
| Gasolina         | 4         | 3         |
| Diesel           | 9         | 8         |
| GN               | 0         | 1         |
| Electricitat     | 0         | 0         |
| Bio10            | 0         | 1         |
| GLP              | 0         | 0         |
| Híbrids          | 0         | 0         |
| Hidrogen         | 0         | 0         |
| <b>Total</b>     | <b>14</b> | <b>13</b> |

Taula 20. Emissions de NOx (t/any)

| Tipus de vehicle | Any +6      | Any + 12    |
|------------------|-------------|-------------|
| Turisme          | 0,02        | 0,02        |
| Moto             | 0,00        | 0,00        |
| Taxi             | 0,00        | 0,00        |
| Autobús          | 0,04        | 0,03        |
| <b>Total</b>     | <b>0,07</b> | <b>0,05</b> |

Taula 21. Emissions de PM<sub>10</sub> (t/any)

| Tipus de vehicle | Any +6      | Any + 12    |
|------------------|-------------|-------------|
| Turisme          | 0,01        | 0,01        |
| Moto             | 0,01        | 0,01        |
| Taxi             | 0,00        | 0,00        |
| Autobús          | 0,00        | 0,00        |
| <b>Total</b>     | <b>0,02</b> | <b>0,02</b> |

El nou edifici en estudi generarà un increment potencial de mobilitat a la zona. Tot i així, cal tenir en compte una sèrie de factors que amorteixen aquesta incidència de la mobilitat en la contaminació de l'atmosfera:

- Els desplaçaments de l'àmbit podran fer-se en transport públic. Una bona política de promoció de les connexions amb autobús i Rodalies podran decantar part de la mobilitat en vehicle privat cap al transport públic, disminuint el consum de combustibles fòssils i les emissions.
- Aquestes condicions, juntament amb l'aplicació de bones pràctiques respecte a l'estalvi i eficiència energètica, contribuiran a crear un nou espai equilibrat podent disminuir la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica.

És important introduir els criteris ambientals i energètics en la planificació i gestió del transport. El transport públic consumeix menys i és molt més eficient energèticament.

## 5. APARCAMENT

En aquest capítol s'analitza la demanda actual d'aparcament, s'estima la demanda que hi haurà després de l'ampliació i es compara amb l'oferta de places prevista, tot tenint en compte els requeriments que es desprenen de les diferents normatives.

### 5.1. NORMATIVA I OFERTA RELACIONADA AMB L'APARCAMENT

En matèria d'aparcament caldrà donar resposta principalment als requeriments de la Modificació de les Normes Urbanístiques del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Viladecans (article 398. Complementàriament, s'especifiquen les recomanacions del Decret 344/2006 en matèria d'aparcament, així com les normatives relatives a necessitat de places adaptades a PMR i a places amb recàrrega de vehicles elèctrics.

El nou centre assistencial disposarà de 17 places d'aparcament dins de la parcel·la.

L'activitat prevista en cap cas disposarà de llits, i per tant, el nou edifici no té necessitat de disposar places d'aparcament de turisme i motocicleta atenent als requeriments del Decret 344/2006 i de les Normes urbanístiques.

#### Turismes i motocicletes

##### Decret 344/2006

El Decret 344/2006 d'EAMG **només** contempla la necessitat de reserva de places de **turismes i motocicletes per l'ús d'habitatge** i "estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans".

En l'apartat introductori d'Exposicions de motius ho justifica:

"En les noves promocions urbanístiques de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'accés a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu)."

## **Modificació de les Normes Urbanístiques del PGM**

### Article 298 - Previsió d'aparcaments als edificis

1. Els edificis de nova planta hauran de projectar-se perquè comptin amb aparcaments a l'interior de l'edifici o en terrenys edificables del mateix solar, a raó d'un mínim de 20 m<sup>2</sup> per plaça, incloses rampes d'accés, àrees de maniobra, illetes i voravies.

2. Les places mínimes d'aparcament que s'hauran de preveure són les següents:

#### **A. Edificis d'habitatge.**

- a. En sòl urbà una plaça per cada habitatge de més de 130 m<sup>2</sup> o una plaça per cada dos habitatges de 80 a 130 m<sup>2</sup> i una plaça per cada quatre habitatges menors de 80 m<sup>2</sup>, tot referit a superfície construïda.
- b. En sòl urbanitzable objecte d'un pla parcial, les que es fixin en aquest, amb el límit mínim d'una plaça, almenys, per cada 200 m<sup>2</sup> d'edificació i es completarà l'estàndard legal per mitjà de la reserva de superfície d'estacionament.
- c. En sòl urbà, objecte d'un Pla Especial de Reforma Interior, les que s'hi fixin, amb un mínim d'una plaça per cada 200 m<sup>2</sup> de sostre edificable potencial.

#### **B. Edificis públics o privats per a oficines, despatxos, bancs i similars; o edificis amb oficines, despatxos, bancs i similars.**

Una plaça d'aparcament per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície útil dedicada a oficines o despatxos.

#### **C. Edificis amb locals comercials al detall i grans magatzems de venda.**

Quan la superfície comercial, sumades totes les plantes de l'edifici amb destinació comercial, depassi de 400 m<sup>2</sup>, hauran de comptar amb una plaça d'aparcament per cada 80 m<sup>2</sup> de superfície construïda.

#### **D. Indústries, magatzems i, en general, locals destinats a ús industrial.**

Una plaça d'aparcament per cada local de superfície superior a 100 m<sup>2</sup> amb el mínim d'una plaça per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície útil.

#### **E. Teatres, cinemes, circs, sales de festes, sales d'espectacles, palaus o sales de congressos i convencions, auditoris, gimnasos i anàlegs.**

Una plaça d'aparcament per cada quinze localitats i quan excedeixin de cinc-centes localitats de cabuda, una plaça per cada deu localitats.

#### **F. Hotels, residències i similars.**

- a. Hotels de quatre i cinc estrelles, una plaça d'aparcament per cada tres habitacions dobles o l'equivalent de senzilles.
- b. Hotels de tres estrelles, una plaça per cada cinc habitacions dobles o l'equivalent de senzilles.
- c. Els altres, una plaça per cada sis habitacions dobles o l'equivalent de senzilles.

#### **G. Clíniques, sanatoris, hospitals.**

Una plaça d'aparcament per cada deu llits.

#### **H. Biblioteques, galeries d'art, museus i anàlegs.**

Una plaça d'aparcament per cada 200 m<sup>2</sup> en aquells locals de superfície superior a 1.600 m<sup>2</sup>.

3. Les exigències establertes als paràgrafs anteriors són mínimes i, en conseqüència, podran establir-se'n d'altres de superiors a les ordenances municipals sobre aparcaments.

### Altres requeriments

- Reserva de places adaptades per a PMR

L'Ordre TMA/851/2021 estableix en l'article 35 la necessitat de disposar d'1 plaça reservada / 40 places o fraccions.

- Recàrrega de vehicles elèctrics

El Real Decreto 1053/2014 estableix una dotació mínima d'una plaça d'aparcament amb recàrrega de vehicle elèctric per a cada 40 places dels aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa.

Taula 22. Places adaptades a PMR i amb recàrrega elèctrica

| Ús                              | Places de turisme | Adaptades a PMR | Recàrrega vehicle elèctric |
|---------------------------------|-------------------|-----------------|----------------------------|
| Clíniques, sanatoris i hospital | 17 places         | 1 plaça         | 1 plaça                    |

### **Bicicletes/VMP**

Respecte als aparcaments de bicicleta i patinet, es proposarà que el nou edifici d'ús sanitari-assistencial disposi d'aparcaments ubicats fora de la via pública, al pati exterior. Concretament 30 places de bicicleta (atenent a una ràtio d'1 p./100 m<sup>2</sup>). diversificades entre places de bici (20) i places de patinet (10). Finalment es proposarà que l'activitat disposi també de consignes per als treballadors per guardar-hi bicis plegables i/o patinets.

El Decret 344/2006 estableix una reserva mínima d'aparcament de bicicletes corresponent a 1 plaça / 100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció, situada fora de la via pública, per a equipaments públics. El Decret no contempla un mínim de places per a equipaments sanitari-assistencials de caire privat.

#### Annex 2 – Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

##### ANNEX 2

##### Aparcament de bicicletes

S'estableixen 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:

##### Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

|   |  |
|---|--|
| Ús d'habitatge                                | màx. de 2 places/habitatge<br>2 places/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció |
| Ús comercial                                  | 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció                                |
| Ús d'oficines                                 | 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció                                |
| Ús industrial                                 | 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció                                |
| Equipaments docents                           | 5 places /100 m <sup>2</sup> sostre o fracció                              |
| Equipaments esportius, culturals i recreatius | 5 places/100 places d'aforament de l'equipament                            |
| Altres equipaments públics                    | 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció                                |
| Zones verdes                                  | 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sòl   |
| Franja costanera                              | 1 plaça/10 ml de platja  |
| Estacions de ferrocarril                      | 1 plaça/ 30 places ofertes de circulació                                   |
| Estacions d'autobusos interurbans             | 0,5 places/30 places ofertes de circulació                                 |

Atenent a la ràtio d'1 plaça / 100 m<sup>2</sup> de st., caldria disposar de 12 places per a bicicleta/VMP ubicades fora de la via pública.

Taula 23. Necessitat de places d'aparcament per a bicicletes

| Ús                | Superfície                  | Ràtio places                         | Places de bicicleta |
|-------------------|-----------------------------|--------------------------------------|---------------------|
| Altres equipament | 1.176,55 m <sup>2</sup> st. | 1 plaça/100 m <sup>2</sup> de sostre | 12                  |

## Distribució de mercaderies

El Decret 344/2006 d'EAMG només contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies pels usos oficines i comercial.

El Decret 344/2006 no determina necessari reservar places per a càrrega i descàrrega de mercaderies per a l'ús equipament.

### Article 6

*Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies*

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m<sup>2</sup>.

b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>.

6.3 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.

Es proposarà estudiar la possibilitat de sol·licitar la reserva d'un espai de C/D de mercaderies per al nou edifici d'ús sanitari-assistencial, a concretar amb l'Ajuntament de Viladecans.

## 5.2. DEMANDA FUTURA D'APARCAMENT

S'estudia l'ocupació màxima prevista d'estacionament de turismes, motos i bicicletes/VMP associades al nou equipament.

Es preveu que l'equipament generi un total de 16 turismes/dia, 18 motos/dia i 18 bicis/dia i una ocupació màxima de 1 turisme, 1 moto i 1 bicicleta estacionades simultàniament.

Aquesta demanda de vehicles podrà ser assimilada sense cap mena de dificultat pel nou aparcament previst a l'interior de la parcel·la de 17 places.

Respecte a bicicletes i patinets, es proposa aparcament de bicis i patinets per als usuaris de les activitats, així com de consignes pel personal per guardar-hi bicis plegables o patinets dins de l'edifici.

Taula 24. Distribució horària del nombre de vehicles que entren, surten i aparcament

| Hora         | Nombre de cotxes |          |        | Nombre de motocicletes |          |        | Nombre de bicis / VMP |          |        |
|--------------|------------------|----------|--------|------------------------|----------|--------|-----------------------|----------|--------|
|              | Entren           | Surten   | Ocupen | Entren                 | Surten   | Ocupen | Entren                | Surten   | Ocupen |
| 8 a 9        | 1                | 1        | 1      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 9 a 10       | 1                | 1        | 1      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 10 a 11      | 1                | 1        | 1      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 11 a 12      | 1                | 1        | 1      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 12 a 13      | 1                | 1        | 1      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 13 a 14      | 1                | 1        | 1      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 14 a 15      | 0                | 0        | 1      | 0                      | 1        | 1      | 0                     | 0        | 1      |
| 15 a 16      | 0                | 1        | 0      | 0                      | 1        | 0      | 0                     | 1        | 0      |
| 16 a 17      | 1                | 0        | 0      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 17 a 18      | 1                | 1        | 1      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 18 a 19      | 0                | 1        | 0      | 1                      | 1        | 1      | 1                     | 1        | 1      |
| 19 a 20      | 0                | 0        | 0      | 0                      | 1        | 0      | 0                     | 1        | 0      |
| 20 a 21      | 0                | 0        | 0      | 0                      | 0        | 0      | 0                     | 0        | 0      |
| <b>TOTAL</b> | <b>8</b>         | <b>8</b> |        | <b>9</b>               | <b>9</b> |        | <b>9</b>              | <b>9</b> |        |

## 6. MESURES A ADOPTAR

L'article 19 del Decret 344/2006, determina la contribució al finançament:

*Finançament*

19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una **proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries**, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les **infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes**, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

19.2 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'**obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic** mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

19.3 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'**obligació de les persones promotores d'una implantació singular d'assumir**, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el **cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes** des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de **garantir la continuïtat** de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.

19.4 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la **construcció d'una nova estació**, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.

Les diferents xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir el nou flux de mobilitat que generarà el nou equipament.

No obstant això es considera **necessari introduir mesures per facilitar l'estacionament de curta durada per a la pujada i baixada de persones des d'ambulàncies i de cotxes davant del nou centre assistencial**, així com **potenciar l'oferta associada a la bicicleta /VMP** atenent a les millores de la xarxa de carrils bici de la ciutat i a la necessitat d'oferir alternatives competitives al vehicle privat.

## 6.1. DELIMITACIÓ DE NOVES PLACES D'APARCAMENT PER A AMBULÀNCIES O ACOMPANYANTS

Es proposa la creació d'un espai d'aparcament de curta durada a la carretera de la Vila, just davant de la façana del nou centre assistencial.

Específicament es proposa senyalitzar dues places en bateria o semibateria inversa com a "Àrea exprés" o similar, consistent en una plaça gratuïta, però amb uns horaris de funcionament i temps màxim d'estacionament limitat que podria ser de 5 o 10 minuts. Les persones usuàries han de deixar en un lloc visible del vehicle un document que consignï l'hora en què s'ha aparcat, mitjançant un disc horari (del tipus que sigui) per marcar l'hora i el minut en els quals s'ha aparcat el vehicle a l'àrea, o deixar en lloc visible un paper escrit a mà amb la mateixa informació. També seria desitjable la funcionalitat mitjançant una aplicació mòbil.

Finalment, es proposa la possibilitat de sol·licitar la reserva d'un espai exclusiu de C/D de mercaderies per al nou centre assistencial, mitjançant la reserva d'un espai en franges horàries a concretar amb l'Ajuntament de Viladecans.

Figura 6.1. Proposta orientativa de delimitació de noves places d'aparcament



Taula 25. Cost estimat de delimitació de noves places d'aparcament

| Descripció   | EUR (IVA inclòs) | Amidament | Cost estimat (€) |
|--|------------------|-----------|------------------|
| Senyalització de places d'aparcament, horitzontal i vertical | 215 € / plaça    | 3         | 645 €            |
|  |                  |           | <b>645 €</b>     |

## 6.2. COMPLECIÓ DE L'ACCESSIBILITAT DE PAS DE VIANANTS

Es proposa completar l'accessibilitat del pas de vianants per creuar el carrer del Migdia per la vorera oest de la carretera de la Vila. Així, aquest pas al costat sud disposa d'un gual accessible, però en canvi la vorera nord no té cap gual o rebaix per poder continuar el recorregut a peu.

En concret, es proposa aplicar un rebaix de la vorera en aquest pas de vianants, que a la vegada arribi el tram rebaixat fins al carreró d'enllaç entre el carrer del Migdia i l'avinguda de la Generalitat per disposar d'un recorregut alternatiu a peu accessible. Cal tenir en compte que actualment ja existeix un recorregut a peu accessible a través de l'espai ubicat entre les calçades de la carretera de la Vila.

Figura 6.2. Espai aproximat de la vorera del pas de vianants a rebaixar per completar-ne l'accessibilitat



Taula 26. Cost estimat de rebaix de la vorera per completar l'accessibilitat

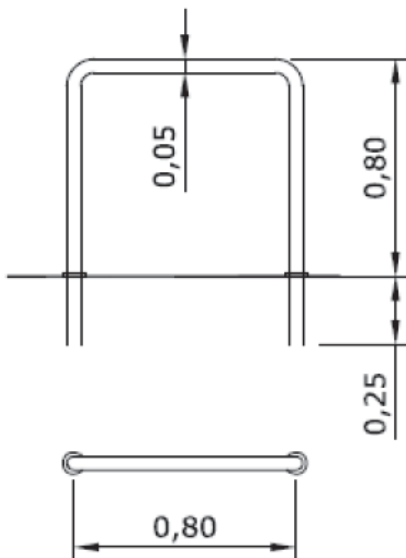
| Descripció  | EUR (IVA inclòs)       | Amidament | Cost estimat (€) |
|---|------------------------|-----------|------------------|
| Rebaix de vorera existent, incloent reubicació de tapa de serveis | 175 € / m <sup>2</sup> | 15        | 2.625 €          |
|   |                        |           | <b>2.625 €</b>   |

### 6.3. NOUS ANCORATGES DE BICICLETES

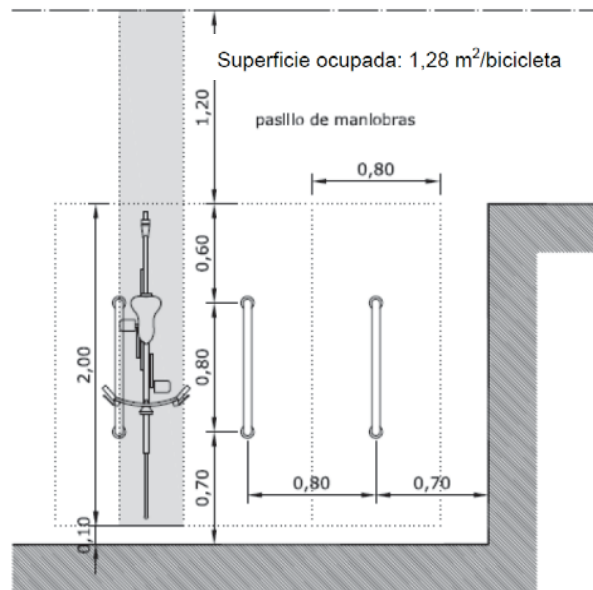
Atenent a la ràtio d'1 plaça / 100 m<sup>2</sup> de st., caldria disposar de 12 places per a bicicleta/VMP ubicades fora de la via pública.

El cost de les 6 barres d'aparcament de bicicletes amb capacitat d'aparcar-hi 20 bicicletes simultàniament tindria un cost aproximat de 1.150 €.

Dimensions bàsiques d'un suport de tipus U-invertida (en metres)



Esquema d'un aparcament amb suport de tipus U-invertida (mesures recomanades en metres)



Font: *Manual de aparcamientos de bicicletas Instituto para la Diversificación y Ahorro en la Energía (IDAE)*

Taula 27. Cost estimat d'instal·lació de les barres tipus U-invertida d'aparcament de bicicleta

| Descripció  | EUR (IVA inclòs) | Amidament | Cost estimat (€) |
|---|------------------|-----------|------------------|
| Instal·lació de barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes 3F <sup>5</sup> | 115 € / ut       | 6         | 690 €            |
|   |                  |           | <b>690 €</b>     |

<sup>5</sup> Una barra tipus U-invertida equival a dues places d'aparcament de bicicleta.

## 6.4. APARCAMENTS SEGURS PER A PATINETS

Es proposa la instal·lació de 10 aparcaments segurs de patinets fora de la via pública.

La mesura tindrà un cost aproximat de 5.000 €.

Esquema d'aparca-patinets



Taula 28. Cost estimat aparcament de bicicletes

| Descripció                                       | Cost unitari | Amida. | Cost estimat (€) |
|--|--------------|--------|------------------|
| Instal·lació d'aparcaments segurs per a patinets | 500 € / ut   | 10     | 5.000 €          |
|  |              |        | <b>5.000 €</b>   |

## 6.5. CONSIGNES D'ÚS PEL PERSONAL PER GUARDAR BICIS PLEGABLES I PATINETS

Es proposa la instal·lació de 10 consignes pel personal per guardar-hi bicis plegables o patinets dins de l'edifici amb el propòsit de fomentar els desplaçaments de persones treballadores en modes sostenibles.

La mesura tindrà un cost aproximat de 5.000 €.



*Exemple de consignes per a bicis plegables i patinets ubicades a la Universitat de Barcelona (Edifici de Sants)*

Taula 29. Consignes per a bicis plegables i patinets per al personal

| Descripció   | Cost unitari | Amida. | Cost estimat (€) |
|--|--------------|--------|------------------|
| Consignes per a bicis plegables i patinets per al personal | 500 / ut     | 10     | 5.000 €          |
|  |              |        | <b>5.000 €</b>   |

## 6.6. DIFUSIÓ DE L'OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC

Tal i com es descriu en el capítol de caracterització de la xarxa de transport públic, l'oferta de transport públic de l'àmbit d'estudi és molt àmplia.

És important que des de les noves activitats (punt d'informació i pàgina web) es doni a conèixer la informació necessària als clients per tal que aquests coneguin totes les opcions possibles, a través de mapes de la xarxa i de l'àmbit o de les aplicacions mòbil dels diversos operadors i de l'ATM.

La mesura tindrà un cost aproximat de 2.000 €.

## 6.7. TAULA RESUM DE MESURES

La delimitació de noves places d'aparcament a la carretera de la Vila, la instal·lació d'ancoratges de bicicletes, aparcaments segurs per a patinets, consignes per bicicletes plegables i patinets i la difusió de l'oferta de transport públic tindrà un **cost aproximat de 15.960 €**.

No es calcula de forma específica el dèficit del cost del transport públic a assumir, ja que la xarxa actual podrà absorbir perfectament la demanda generada per la nova implantació i, en conseqüència, no s'ha establert cap mesura al respecte.

Taula 30. Cost estimat de les mesures proposades

| Descripció  | Cost estimat (€) |
|---|------------------|
| Delimitació de noves places d'aparcament per a ambulàncies, acompanyants i càrrega i descàrrega | 645              |
| Rebaix de vorera per completar l'accessibilitat de pas de vianants                              | 2.625            |
| Instal·lació de 10 barres tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes                       | 690              |
| Instal·lació de 10 aparcaments segurs per a patinets  | 5.000            |
| Instal·lació de 10 consignes d'ús pel personal per guardar bicis plegables i patinets           | 5.000            |
| Difusió de l'oferta de transport públic   | 2.000            |
| <b>Total</b>  | <b>15.960 €</b>  |

**Títol:** Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre assistencial a la carretera de la Vila, a Viladecans

Juliol, 2023



**Ingeniería de Tráfico, S.L.**  
Consultors de mobilitat  
els primers en seguretat viària

[www.intrasl.net](http://www.intrasl.net)  
[intra@intrasl.net](mailto:intra@intrasl.net)  
+34 93 301 37 78





## ANEXO IV. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

### 1. Introducción.

La Ley 16/2015, de 21 de julio, de *simplificación de la actividad administrativa de la Administración de la Generalitat y de los gobiernos locales de Cataluña y de impulso de la actividad económica*, en su disposición adicional octava, establece las siguientes consideraciones de relevancia:

- En lo relacionado con el marco normativa de referencia directa, mientras no se realice la adaptación de la Ley 6/2009, de 28 de abril, a la normativa básica contenida en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, deben aplicarse las prescripciones de la Ley 6/2009 que no contradigan dicha normativa básica.
- En cuanto a los procedimientos de evaluación ambiental, se distingue entre procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria y procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.
- En referencia a la evaluación ambiental estratégica del planeamiento urbanístico, se establece la siguiente obligatoriedad:
  - o Son objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria, las siguientes actuaciones:
    - Los planes de ordenación urbanística municipal.
    - Los planes parciales urbanísticos de delimitación.
    - El planeamiento urbanístico que establezca el marco normativo para futuros proyectos y actividades sometidos a evaluación de impacto ambiental; así como todo planeamiento urbanístico que pueda tener efectos apreciables en espacios de interés natural.
    - Las modificaciones de los planes urbanísticos que establezcan el marco normativo para futuros proyectos y actividades sometidos a evaluación de impacto ambiental; así como cualquier modificación de un plan urbanístico que pueda tener efectos apreciables en espacios de interés natural.
    - Las modificaciones de los planes urbanísticos que son objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria, cuando dichas modificaciones constituyan variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de la cronología del plan que produzcan diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia.
    - Los instrumentos de planeamiento urbanístico de cualquier tipo si así lo determina el órgano ambiental.
  - o Son objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada, las siguientes actuaciones:
    - Los planes directores urbanísticos y las normas de planeamiento urbanístico.
    - Los planes parciales urbanísticos y los planes especiales urbanísticos en suelo no urbanizable en el caso de que desarrollen planeamiento urbanístico general no evaluado ambientalmente o planeamiento urbanístico general evaluado ambientalmente si este lo determina.



- Las modificaciones de los planes urbanísticos de los apartados previos que constituyan variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de la cronología del plan que produzcan diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia.
- Las modificaciones de los planes urbanísticos que son objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria que no constituyan variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de la cronología del plan que produzcan diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia.
- No deben ser objeto de evaluación ambiental estratégica, por la falta de efectos significativos que producen sobre el medio ambiente, o porque los efectos ya han sido evaluados en el planeamiento urbanístico general, las siguientes actuaciones:
  - El planeamiento urbanístico derivado no incluido en los apartados previos que se refiere solamente a suelo urbano o que desarrolla planeamiento urbanístico general evaluado ambientalmente.
  - Las modificaciones de planeamiento urbanístico no incluidos en los apartados previos que se refieren solamente a suelo urbano.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de *evaluación ambiental*, establece las siguientes consideraciones de relevancia:

- En su artículo 6, define el *ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica*:
  - Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, las siguientes actuaciones:
    - Aquellas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.
    - Aquellas que requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000.
    - Cuando así lo decida el órgano ambiental.
  - Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada, las siguientes actuaciones:
    - Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.
    - Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.



- Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.
- En su artículo 7, define el *ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental*:
  - Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria los siguientes proyectos:
    - Los comprendidos en el Anexo I de la Ley.
    - Los comprendidos en el siguiente apartado, cuando así lo decida el órgano ambiental de acuerdo con el Anexo III de la Ley, o cuando así lo solicite el promotor.
    - Cualquier modificación de las características de un proyecto consignado en el Anexo I o en el Anexo II.
  - Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada:
    - Los proyectos comprendidos en el Anexo II.
    - Los proyectos no incluidos ni en el Anexo I ni en el Anexo II que puedan afectar de forma apreciable a Espacios Protegidos Red Natura 2000.
    - Cualquier modificación de las características de un proyecto del Anexo I o del Anexo II, distintas de lo contemplado en el apartado anterior, y que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

## 2. Necesidad de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo expresado en el capítulo 1 de este Anexo, y en base al articulado de la Ley 16/2015, la Ley 6/2009 y la Ley 21/2013, el presente Plan Especial no requiere la elaboración de ningún estudio, informe o similar de evaluación ambiental.

Eso es así porque no se modifican las características del ámbito de actuación del Plan Especial, no se actúa sobre espacios protegidos ni naturales de ningún tipo, la intervención se desarrolla en suelo urbano, no se contempla ninguna actuación que pueda resultar perjudicial para el medio ambiente, y, además, el cambio de uso contemplado (de industrial a sanitario) para la parcela objeto del Plan Especial incluso mejoraría las condiciones medioambientales actuales. Por otro lado, ni el Plan Especial contemplado ni el emplazamiento ni el tipo de actuación prevista pertenecen a ninguno de los supuestos contemplados en el articulado de las Leyes ni en sus Anexos correspondientes.



## ANEXO V. MEMORIA SOBRE IMPACTO DE GÉNERO

### 1. Introducción.

La valoración del impacto de género exige la adopción de medidas que contribuyan al desarrollo de los objetivos de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

La normativa en materia de género ha crecido en número y concreción, desde los primeros textos internacionales sobre derechos humanos hasta nuestros días.

En este sentido cabe citar, de forma cronológica y de manera no exhaustiva, las siguientes normas relativas a la materia que nos ocupa: marco general y normativa específica.

#### 1.1. Marco general normativo.

En este ámbito, encontramos la siguiente normativa:

- Artículo 1 de la Declaración Universal de Derechos Humanos (1948) que establece: "*Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos*". Y artículo 2 de la misma Declaración: "*toda persona tiene todos los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición*".
- Naciones Unidas convoca, en 1975, la I Conferencia Mundial de la Mujer, dentro del Año Internacional de la Mujer, iniciando un proceso de construcción de un acervo normativo que sitúe la igualdad entre mujeres y hombres en la centralidad de las políticas públicas y erradique la discriminación en todos los ámbitos, incluyendo el mercado laboral. Tras la Conferencia, en el Decenio de Naciones Unidas para la Mujer (1975-1985) se promueve que en todos los ámbitos y a todos los niveles se aprueben medidas y legislación a favor de la igualdad de las mujeres.
- Artículo 14 de la Constitución Española (1978): "*los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social*". Y artículo 9.2: "*Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica cultural y social*".
- Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas (1979) y ratificada por España (1983).
- La Recomendación del Consejo de las Comunidades Europeas (1984), relativa a la promoción de acciones positivas en favor de las mujeres, que señala que los Gobiernos,



las Administraciones Públicas y los agentes sociales deben poner en marcha medidas de acción positiva destinadas a promover la igualdad entre las mujeres y los hombres, para evitar *“los efectos perjudiciales que para las mujeres se derivan de aptitudes, comportamientos y estructuras sociales”*.

- La Plataforma de Acción de Beijing'95, aprobada en la IV Conferencia Mundial de las Mujeres organizada por Naciones Unidas en 1995. El apartado F (La mujer y la economía) incluye, entre sus objetivos estratégicos, eliminar la segregación en el trabajo y todas las formas de discriminación en el empleo y fomentar la armonización de las responsabilidades de las mujeres y los hombres en lo que respecta al trabajo y la familia. Esta Conferencia aprueba una nueva estrategia de trabajo, el 'mainstreaming' (transversalidad), que se suma a la aprobada en la III Conferencia Mundial de la Mujer, de 1985: las acciones positivas. Junto con ellas, la incorporación de la perspectiva de género y el empoderamiento de las mujeres son las propuestas que la Conferencia considera imprescindibles para lograr la igualdad de género.
- El Tratado de la Unión Europea (TUE), acordado en 1992, que recoge en su artículo 3 el compromiso de la Unión Europea por la igualdad entre mujeres y hombres y la lucha contra la discriminación.
- El Tratado de Ámsterdam, firmado en 1997, introduce en el articulado del TUE la promoción de la igualdad entre mujeres y hombres (art. 2); la eliminación de las desigualdades entre mujeres y hombres (art.3); la lucha contra la discriminación por razón de sexo (art. 13); la igualdad de oportunidades en el mercado laboral y a la igualdad de trato en el trabajo (art. 137); y la igualdad salarial, la adopción de medidas para garantizar la aplicación del Principio de Igualdad en el empleo, la ocupación y la retribución, así como la adopción de medidas que *“ofrezcan ventajas concretas destinadas a facilitar al sexo menos representado el ejercicio de actividades profesionales o a evitar o compensar desventajas en sus carreras profesionales”* (art. 141).
- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que incorpora y actualiza el compromiso con la igualdad del Tratado de Ámsterdam, en el art. 8 (promoción de la igualdad y eliminación de las desigualdades); art. 19 (lucha contra la discriminación); art. 153 (igualdad en el empleo); y art. 157 (igualdad salarial y adopción de medidas).
- En 1997, la Comisión Europea destacó la evaluación del impacto en función del género como una de las medidas fundamentales para integrar la perspectiva de género en los distintos ámbitos de intervención. Posteriormente, durante el IV Programa de Acción Comunitaria para la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres 1996-2000, la Comisión elaboró una Guía para la Evaluación del Impacto en Función del Género. La necesidad de evaluar el impacto de género se ha venido reiterando en los sucesivos programas de actuación de la Unión Europea.
- Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2000) establece que *“la Unión está fundada sobre los valores indivisibles y universales de la dignidad humana, la libertad, la igualdad y la solidaridad”*.



- Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, revisada en 2000, con el mantenimiento del art. 20, la Igualdad ante la ley, y la ampliación del art. 21, la prohibición de toda discriminación, en particular la ejercida por razón de sexo, etc.; y específicamente, en el art. 23, la Igualdad entre mujeres y hombres, en la misma línea de lo recogido en TFUE.
- La Carta Europea para la Igualdad de mujeres y hombres en la vida local (2006), elaborada por el Consejo de Municipios y Regiones de Europa (CMRE), que en su primera parte expone los Principios de su compromiso con la igualdad de mujeres y hombres como derecho fundamental; la participación equilibrada de mujeres y hombres en la toma de decisiones como requisito para la sociedad democrática; la indispensable eliminación de los estereotipos de género; la integración de la dimensión del género en todas las actividades de los gobiernos locales y los planes de acción y programas con los recursos apropiados como herramientas necesarias para hacer avanzar la igualdad entre mujeres y hombres.
- Plan de Igualdad es la Directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, (2006), que recoge en su articulado la prohibición de la discriminación, incluyendo como tal el acoso sexual y el acoso por razón de sexo, la transversalidad de la perspectiva de género, la adaptación de acciones positivas para garantizar la plena igualdad en la vida laboral, y la carga de la prueba.

## 1.2. Normativa específica.

En este ámbito, encontramos la siguiente normativa:

- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración de impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno. Se establece en el artículo segundo la modificación del artículo 24 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con la siguiente redacción: *“En to do caso, l os regl amentos debe rán i r acompañados de un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo”*.
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
  - o Artículo 15. Transversalidad del principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres.  
El principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres informará, con carácter transversal, la actuación de todos los Poderes Públicos. Las administraciones públicas lo integrarán, de forma activa, en la adopción y ejecución de sus disposiciones normativas, en la definición y presupuestación de políticas públicas en todos los ámbitos y en el desarrollo del conjunto de todas sus actividades.
  - o Artículo 19. Informes de impacto de género.  
Los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social, cultural y artística que se sometan a la aprobación del



- Consejo de ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género.
- Artículo 31. Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda.
    1. Las políticas y planes de las Administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres. Del mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.
    2. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.
    3. Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.
  - Real Decreto-Ley 6/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes para la garantía de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación.
    - Artículo 1. Modificación de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Se modifican los artículos 45 y 46, y se introduce una nueva disposición transitoria décima segunda.
    - Artículo 2. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

Se modifican los artículos 9, 11, 12, 14, 22, 28, 34, 37, 45, 48, 53, 55 y 64, se modifica la disposición adicional decimonovena, y se añaden la disposición adicional decimonovena, la disposición adicional vigesimosegunda y una nueva disposición transitoria decimotercera.
    - Artículo 3. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre.

Se modifican los artículos 7, 48 y 49, y se introduce una nueva disposición transitoria novena.
    - Artículo 4. Modificación del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.

Se modifican los artículos 42, 177, 178, 179, 180, 181, 182 y 318, se modifican el capítulo VI y el capítulo VII del título II, se modifican las disposiciones adicionales primera y decimocuarta, y se añaden las nuevas disposiciones transitorias trigésima primera y trigésima segunda.
    - Artículo 5. Modificación de la disposición adicional sexagésima primera de la Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2009.



- Artículo 6. Modificación del texto refundido de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto.
- Artículo 7. Modificación de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo.  
Se modifican los artículos 4, 11, 16, 26, 38 y 38 bis.
- Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.
  - Artículo 1. Se modifica la disposición adicional trigésima quinta del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio. Sobre reducciones y bonificaciones a la Seguridad Social aplicables a los jóvenes trabajadores por cuenta propia.
  - Artículo 4. Se modifica la regla tercera y se introduce una nueva regla cuarta del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la Ley 45/2022, de 12 de diciembre, de medidas urgentes para la reforma del sistema de protección por desempleo y mejora de la ocupabilidad. Sobre la ampliación de las posibilidades de aplicación de la capitalización de la prestación por desempleo.
  - Artículo 12. Primero empleo joven.
    4. Las empresas, incluidos los trabajadores autónomos, que, una vez transcurrido un plazo mínimo de tres meses desde su celebración, transformen en indefinidos los contratos a que se refiere este artículo tendrán derecho a una bonificación en las cuotas empresariales a la Seguridad Social de 41,67 euros/mes (500 euros/año), durante tres años, siempre que la jornada pactada sea al menos del 50 por cien de la correspondiente a un trabajador a tiempo completo comparable. Si el contrato se hubiera celebrado con una mujer, la bonificación por transformación será de 58,33 euros/mes (700 euros/año).
  - Disposición transitoria sexta. Inicio de efectos de las modificaciones en materia de igualdad de trato entre mujeres y hombres.
  - Disposición final cuarta. Se modifica el artículo 3 de la Ley 3/2012, de 6 de julio, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral.
  - Disposición final decimotercera. Se modifica el artículo 71 y se modifica la disposición transitoria quinta de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
  - Disposición final decimocuarta. Se modifica la disposición adicional duodécima del texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre. Sobre la igualdad de trato entre mujeres y hombres.
- Ley 17/2015, de 21 de julio, de igualdad efectiva de mujeres y hombres.
  - Artículo 32. Promoción de la igualdad de trato y oportunidades de mujeres y hombres en el ámbito laboral.
  - Artículo 53. Planificación de las políticas de medio ambiente, urbanismo, vivienda y movilidad.



**Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género**  
PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA  
SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

- 1.a) Incorporar la perspectiva de género en todas las fases del diseño, planificación, ejecución y evaluación urbanísticos, para situar en igualdad de condiciones, en el diseño y configuración de los espacios urbanos, las necesidades y prioridades derivadas del trabajo de mercado y del doméstico y de cuidado de personas, así como para colaborar a eliminar las desigualdades existentes.
- 2.c) Garantizar los estudios de impacto de género y medidas correctoras pertinentes para minimizar los impactos diferenciales en toda actuación urbanística, de vivienda, de movilidad o de medio ambiente.
- Artículo 55. Seguridad.
  - 2.a) Promover un modelo de seguridad que incorpore la perspectiva de las mujeres en el planeamiento urbanístico. Con esta finalidad el planeamiento debe vincular diseño urbano y violencia machista, para evitar entornos y elementos que puedan provocar situaciones de inseguridad para las mujeres
- Ley Orgánica 10/2022, de 6 de septiembre, de garantía integral de la libertad sexual.
  - Artículo 2. Principios rectores.
    - c) Enfoque de género. Las administraciones públicas incluirán un enfoque de género fundamentado en la comprensión de los estereotipos y las relaciones de género, sus raíces y sus consecuencias en la aplicación y la evaluación del impacto de las disposiciones de la ley orgánica, y promoverán y aplicarán de manera efectiva políticas de igualdad entre mujeres y hombres y para el empoderamiento de las mujeres y las niñas.
  - Artículo 16. Espacios públicos seguros.
    - 1. La Administración General del Estado y las comunidades autónomas con competencias en la materia, apoyarán a las Entidades Locales para que desarrollen políticas urbanísticas y de seguridad con enfoque de género que garanticen que los espacios públicos de los municipios sean seguros y accesibles para todas las mujeres, las niñas y los niños.
- Estudios y declaraciones sobre impacto del género en el ámbito de la vivienda y la ordenación urbanística.
  - Conferencias internacionales (años 90) de las que resultan estudios y declaraciones en favor de la igualdad, enmarcadas en la planificación urbana, reclamándose el acceso seguro a los servicios urbanos, la implementación de políticas efectivas de vivienda orientadas a la inserción de mujeres en situación de especial vulnerabilidad social y a la priorización en la creación de infraestructuras, servicios y equipamientos destinados a la atención de la población dependiente (menores, ancianos y discapacitados) cuyo cuidado, aun hoy en día, es mayoritariamente llevado a cabo por mujeres. Además, la planificación de políticas públicas de seguridad urbana cuyo diseño involucre tanto a mujeres como a hombres, persiguiendo objetivos preventivos de la violencia de género.
  - Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (1996). Parte del hecho de que la práctica ausencia de las mujeres en la toma de decisiones relacionadas con las ciudades, vivienda y ordenación territorial, proponiendo un catálogo de medidas en cinco aspectos esenciales: planeamiento urbano y desarrollo sostenible, seguridad,



movilidad, hábitat y equipamientos locales y estrategias. Todo ello bajo la perspectiva de género.

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el desarrollo urbano sostenible (Hábitat III) y su Nueva Agenda Urbana que tiende, en su apartado 13, a buscar viviendas que:
  - o Logren la igualdad de género y empoderan a todas las mujeres y las niñas, asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en todos los niveles de adopción de decisiones; garantizando el acceso a un trabajo decente y el principio de igual remuneración por igual trabajo o trabajo de igual valor, para todas las mujeres; y previniendo y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra las mujeres y las niñas en espacios públicos y privados.
  - o Promuevan la planificación basada en la edad y el género e inversiones para una movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos, así como sistemas de transporte de pasajeros y de carga que hagan un uso eficiente de los recursos y que faciliten un vínculo efectivo entre las personas, los lugares, los bienes, los servicios y las oportunidades económicas.

### 1.3. Oportunidad de la propuesta.

Como ya se ha señalado previamente, el cambio de uso del presente Plan Especial pretende que una parcela destinada a uso industrial pasa a tener un uso sanitario. De esta forma, donde actualmente existe una nave de almacenamiento, se implantará, tras la necesaria reforma del edificio, un centro asistencial. Este cambio supondrá una mejora urbanística en muchos aspectos, pero, en lo referente al impacto de género, aportará los siguientes beneficios:

- El emplazamiento de la parcela es un enclave bisagra entre un área residencial y una zona industrial. Este tipo de localizaciones intermedias, de frontera, suponen polos tractores de inseguridad debido a que ambas zonas limítrofes cuentan con características muy diferentes en cuanto a:
  - o Horarios y funcionamiento intrínsecos. Mientras una zona industrial comienza su actividad a horas muy tempranas, incluso en período nocturno, las áreas residenciales concentran su actividad cuando se produce el regreso de los residentes a su hogar tras su jornada laboral, en la franja final del día y el inicio de la noche. Como consecuencia, la frontera entre ambas zonas se convierte en un espacio urbano vacío, de escasa afluencia, durante el tiempo de mayor actividad de los usuarios residentes; y es este vacío el que empeora las condiciones de la seguridad en la vía pública. En este sentido, existe una mayor y mejor compatibilidad entre el uso sanitario y el uso residencial, pues generan realidades que favorecen su convivencia: horarios, iluminación, relación con el entorno, contaminación acústica, estética urbana, etc.
  - o Densidad de usuarios. Mientras que las zonas residenciales conjugan densidades de población elevadas, en el caso de las áreas industriales, la concentración se produce en el tránsito de vehículos. Como consecuencia, este contraste también genera



- condiciones negativas de seguridad. En este sentido, existe una mayor y mejor compatibilidad entre el uso sanitario y el uso residencial, pues ambos usos reúnen características y ponen el foco en las personas, especialmente en los usuarios de proximidad, relegando el papel de otros elementos urbanos-económicos-logísticos más vinculados con los productos y las mercancías.
- Volumen y tipo de tráfico. El nivel de tráfico, los vehículos en tránsito y los momentos de mayor y menor afluencia son completamente distintos entre ambas zonas. Como consecuencia, esta convivencia entre formas de movilidad diferentes, casi opuestas, también redundan en una mayor inseguridad. En este sentido, existe una mayor y mejor compatibilidad entre el uso sanitario y el uso residencial, pues los desplazamientos se aglutinan en momentos concretos del día en ambos casos, las características de los vehículos en movimiento son iguales o similares, y también coinciden los flujos de tráfico y las necesidades de aparcamiento.
- En cuanto a las cualidades del futuro uso sanitario, que harán mejorar las condiciones urbanas de la parcela y el entorno, en relación con su impacto de género, cabe destacar lo siguiente:
- El uso sanitario, por su propia naturaleza y características particulares, genera más puestos de trabajo que el uso industrial, pues sus necesidades de funcionamiento así lo demandan; y, además, requiere trabajadores más cualificados, de carácter técnico, especialmente vinculados a la medicina, lo cual, estadísticamente y desde un punto de vista laboral, se trata de una circunstancia más favorable para el empleabilidad de las mujeres, en comparación con las actividades industriales actuales de almacenamiento y logística.
  - El centro asistencial que se implantará tras el cambio de uso tendrá un carácter dotacional que redundan en un beneficio general para todos los residentes y usuarios próximos.
  - El nuevo uso también favorecerá una reducción del tráfico y una menor contaminación aérea y acústica. Frente al uso industrial, caracterizado por el tráfico de furgonetas y camiones, más contaminantes y ruidosos, el centro asistencial atraerá el tráfico turismos y pequeños vehículos.

## 2. Impacto por razón de género.

### 2.1. Requisitos de las acciones y políticas de igualdad de género en urbanismo.

De acuerdo con el marco jurídico expuesto, el planeamiento urbanístico debe garantizar la igualdad real y efectiva de las personas en atención a la identidad y expresión de género.

Los requisitos de las acciones y políticas de igualdad de género en urbanismo se pueden sintetizar en los dos puntos siguientes:



- Combinación de acciones transversales con acciones positivas específicas para las mujeres.
- Mecanismos institucionales de integración en la toma de decisiones, consulta, información y consideración de expertas.

Para ello, durante la redacción del documento de planeamiento se han tenido en cuenta, en la medida de lo posible, los siguientes aspectos y tomado en consideración en la secuencia información-diagnóstico-toma de toma de decisiones:

- a) Información cuantitativa de base. Datos desagregados por sexo, en lo posible.
- b) Identificación de las prácticas actuales específicas del planeamiento que producen efectos discriminatorios contra las mujeres.
- c) Identificación de modos concretos en que las necesidades de las mujeres pueden ser introducidas en cada faceta de los procesos formales e informales de planificación: por ejemplo, en la redacción de planes de desarrollo, en el desarrollo de los proyectos, en los procedimientos de control y de consulta pública.
- d) Cómo se consideran en cada uno de esos procesos, los efectos distributivos para distintos grupos de personas, incluyendo distintos grupos de mujeres.
- e) Evaluar los impactos diferenciales, entre hombres y mujeres, de los recursos públicos que se invierten en urbanismo, por ejemplo: en transporte motorizado, transporte público, equipamientos, zonas verdes y espacios libres, etc.

## 2.2. Demografía.

Según los datos publicados por el INE (Instituto Nacional de Estadística), a fecha 1 de enero de 2022 el número de habitantes en Viladecans es de 66.720 habitantes, 13 personas más que en el año 2021, de forma que la densidad de población en Viladecans es de 3.325,23 habitantes/km<sup>2</sup>. A continuación, se exponen dos tablas con la variación de población en los últimos 30 años:

| Evolución Anual de la Población en Viladecans entre 1992 y 2022 |         |              |         |              |        |              |
|---|---------|--------------|---------|--------------|--------|--------------|
| Año   | Hombres | Variación H. | Mujeres | Variación M. | Total  | Variación T. |
| 2022  | 32.992  | 0,26%        | 33.728  | -0,21%       | 66.720 | 0,02%        |
| 2021  | 32.907  | -0,97%       | 33.800  | -0,49%       | 66.707 | -0,73%       |
| 2020  | 33.231  | 0,91%        | 33.966  | 0,85%        | 67.197 | 0,88%        |
| 2019  | 32.930  | 0,44%        | 33.681  | 0,89%        | 66.611 | 0,67%        |
| 2018  | 32.785  | 0,16%        | 33.383  | 0,36%        | 66.168 | 0,27%        |
| 2017  | 32.731  | 0,18%        | 33.262  | 0,47%        | 65.993 | 0,33%        |
| 2016  | 32.673  | 0,41%        | 33.106  | 0,30%        | 65.779 | 0,35%        |
| 2015  | 32.541  | 0,26%        | 33.008  | 0,33%        | 65.549 | 0,29%        |
| 2014  | 32.458  | -0,21%       | 32.900  | -0,05%       | 65.358 | -0,13%       |
| 2013  | 32.527  | 0,33%        | 32.917  | 0,45%        | 65.444 | 0,39%        |
| 2012  | 32.420  | 0,42%        | 32.768  | 0,98%        | 65.188 | 0,70%        |
| 2011  | 32.286  | 0,57%        | 32.451  | 1,50%        | 64.737 | 1,03%        |



**Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género**  
**PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA**  
**SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6**  
 Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

|      |        |        |        |       |        |       |
|------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|
| 2010 | 32.104 | 0,67%  | 31.973 | 1,19% | 64.077 | 0,93% |
| 2009 | 31.891 | 1,47%  | 31.598 | 1,46% | 63.489 | 1,46% |
| 2008 | 31.429 | 1,39%  | 31.144 | 1,38% | 62.573 | 1,39% |
| 2007 | 30.998 | 0,79%  | 30.720 | 1,01% | 61.718 | 0,90% |
| 2006 | 30.754 | -0,03% | 30.414 | 0,44% | 61.168 | 0,20% |
| 2005 | 30.763 | 1,59%  | 30.280 | 1,78% | 61.043 | 1,68% |
| 2004 | 30.282 | 1,08%  | 29.751 | 1,25% | 60.033 | 1,16% |
| 2003 | 29.958 | 2,09%  | 29.385 | 1,79% | 59.343 | 1,94% |
| 2002 | 29.344 | 2,01%  | 28.869 | 1,77% | 58.213 | 1,89% |
| 2001 | 28.766 | 1,79%  | 28.367 | 1,85% | 57.133 | 1,82% |
| 2000 | 28.260 | 0,83%  | 27.852 | 1,10% | 56.112 | 0,96% |
| 1999 | 28.028 | 1,39%  | 27.550 | 1,30% | 55.578 | 1,35% |
| 1998 | 27.643 | 3,22%  | 27.197 | 2,81% | 54.840 | 3,02% |
| 1997 | 26.780 | 1,11%  | 26.453 | 1,65% | 53.233 | 1,38% |
| 1996 | 26.487 | 1,58%  | 26.023 | 1,77% | 52.510 | 1,67% |
| 1995 | 26.076 | 2,27%  | 25.570 | 2,28% | 51.646 | 2,28% |
| 1994 | 25.496 | 3,13%  | 24.999 | 3,01% | 50.495 | 3,07% |
| 1993 | 24.721 | 1,47%  | 24.268 | 1,41% | 48.989 | 1,44% |
| 1992 | 24.364 | -      | 23.930 | -     | 48.294 | -     |

| Evolución Decenal de la Población en Viladecans entre 1992 y 2022 |         |              |         |              |        |              |
|---|---------|--------------|---------|--------------|--------|--------------|
| Año   | Hombres | Variación H. | Mujeres | Variación M. | Total  | Variación T. |
| 2022  | 32.992  | 1,76%        | 33.728  | 2,93%        | 66.720 | 2,35%        |
| 2012  | 32.420  | 10,48%       | 32.768  | 13,51%       | 65.188 | 11,98%       |
| 2002  | 29.344  | 20,44%       | 28.869  | 20,64%       | 58.213 | 20,54%       |
| 1992  | 24.364  | -            | 23.930  | -            | 48.294 | -            |

En base a los datos de las tablas previas, se puede concluir que el crecimiento de población en Viladecans se ha reducido considerablemente, disminuyendo dicho crecimiento en unos diez puntos porcentuales cada decenio, hasta alcanzar solo un crecimiento del 2,35% en la última década. Además, y aun siendo similar el crecimiento de población tanto en hombres como en mujeres, este resulta algo superior en el caso de las mujeres.

En la siguiente tabla, se indica la variación de proporción entre mujeres y hombres que habitan en Viladecans, con datos comparativos de los últimos 30 años:

| Proporción Anual Mujeres-Hombres en Viladecans entre 1992 y 2022 |         |               |         |               |
|--|---------|---------------|---------|---------------|
| Año  | Hombres | Proporción H. | Mujeres | Proporción M. |
| 2022   | 32.992  | 49,45%        | 33.728  | 50,55%        |
| 2021   | 32.907  | 49,33%        | 33.800  | 50,67%        |
| 2020   | 33.231  | 49,45%        | 33.966  | 50,55%        |
| 2019   | 32.930  | 49,44%        | 33.681  | 50,56%        |
| 2018   | 32.785  | 49,55%        | 33.383  | 50,45%        |
| 2017   | 32.731  | 49,60%        | 33.262  | 50,40%        |
| 2016   | 32.673  | 49,67%        | 33.106  | 50,33%        |



**Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género**  
**PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA**  
**SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6**  
 Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

|                 |               |               |               |               |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 2015            | 32.541        | 49,64%        | 33.008        | 50,36%        |
| 2014            | 32.458        | 49,66%        | 32.900        | 50,34%        |
| 2013            | 32.527        | 49,70%        | 32.917        | 50,30%        |
| 2012            | 32.420        | 49,73%        | 32.768        | 50,27%        |
| 2011            | 32.286        | 49,87%        | 32.451        | 50,13%        |
| 2010            | 32.104        | 50,10%        | 31.973        | 49,90%        |
| 2009            | 31.891        | 50,23%        | 31.598        | 49,77%        |
| 2008            | 31.429        | 50,23%        | 31.144        | 49,77%        |
| 2007            | 30.998        | 50,23%        | 30.720        | 49,77%        |
| 2006            | 30.754        | 50,28%        | 30.414        | 49,72%        |
| 2005            | 30.763        | 50,40%        | 30.280        | 49,60%        |
| 2004            | 30.282        | 50,44%        | 29.751        | 49,56%        |
| 2003            | 29.958        | 50,48%        | 29.385        | 49,52%        |
| 2002            | 29.344        | 50,41%        | 28.869        | 49,59%        |
| 2001            | 28.766        | 50,35%        | 28.367        | 49,65%        |
| 2000            | 28.260        | 50,36%        | 27.852        | 49,64%        |
| 1999            | 28.028        | 50,43%        | 27.550        | 49,57%        |
| 1998            | 27.643        | 50,41%        | 27.197        | 49,59%        |
| 1997            | 26.780        | 50,31%        | 26.453        | 49,69%        |
| 1996            | 26.487        | 50,44%        | 26.023        | 49,56%        |
| 1995            | 26.076        | 50,49%        | 25.570        | 49,51%        |
| 1994            | 25.496        | 50,49%        | 24.999        | 49,51%        |
| 1993            | 24.721        | 50,46%        | 24.268        | 49,54%        |
| 1992            | 24.364        | 50,45%        | 23.930        | 49,55%        |
| <b>Promedio</b> | <b>30.214</b> | <b>50,07%</b> | <b>30.171</b> | <b>49,93%</b> |

En base a los datos de la tabla anterior, se puede concluir que la distribución de población por género se ha mantenida prácticamente igual en los últimos 30 años, con una proporción en torno al 50% de hombres y el 50% de mujeres. No obstante, cabe destacar que, si bien hace tres décadas la cifra de habitantes de género masculino era algo superior, actualmente la situación es la inversa, por lo que desde 2011 habitan más mujeres que hombres en el municipio.

En la siguiente tabla, se compara la variación de proporción entre mujeres y hombres que habitan en Viladecans, la provincia de Barcelona y la Generalitat de Cataluña, con datos comparativos de los últimos 10 años:

**Proporción Anual Mujeres-Hombres en municipio, provincia y CCAA**

| <b>Municipio de VILADECANS</b> |                |                  |                |                  |
|--------------------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|
| <b>Año</b>                     | <b>Hombres</b> | <b>% Hombres</b> | <b>Mujeres</b> | <b>% Mujeres</b> |
| 2022                           | 32.992         | 49,45%           | 33.728         | 50,55%           |
| 2021                           | 32.907         | 49,33%           | 33.800         | 50,67%           |
| 2020                           | 33.231         | 49,45%           | 33.966         | 50,55%           |
| 2019                           | 32.930         | 49,44%           | 33.681         | 50,56%           |
| 2018                           | 32.785         | 49,55%           | 33.383         | 50,45%           |
| 2017                           | 32.731         | 49,60%           | 33.262         | 50,40%           |



**Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género**  
**PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA**  
**SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6**  
 Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

|                 |               |               |               |               |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 2016            | 32.673        | 49,67%        | 33.106        | 50,33%        |
| 2015            | 32.541        | 49,64%        | 33.008        | 50,36%        |
| 2014            | 32.458        | 49,66%        | 32.900        | 50,34%        |
| 2013            | 32.527        | 49,70%        | 32.917        | 50,30%        |
| 2012            | 32.420        | 49,73%        | 32.768        | 50,27%        |
| <b>Promedio</b> | <b>32.745</b> | <b>49,57%</b> | <b>33.320</b> | <b>50,43%</b> |

| <b>Provincia de BARCELONA</b> |                  |                  |                  |                  |
|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Año</b>                    | <b>Hombres</b>   | <b>% Hombres</b> | <b>Mujeres</b>   | <b>% Mujeres</b> |
| 2022                          | 2.796.852        | 48,83%           | 2.930.763        | 51,17%           |
| 2021                          | 2.791.250        | 48,84%           | 2.923.480        | 51,16%           |
| 2020                          | 2.804.316        | 48,83%           | 2.939.086        | 51,17%           |
| 2019                          | 2.762.689        | 48,77%           | 2.901.890        | 51,23%           |
| 2018                          | 2.733.466        | 48,73%           | 2.875.884        | 51,27%           |
| 2017                          | 2.718.621        | 48,76%           | 2.857.416        | 51,24%           |
| 2016                          | 2.704.771        | 48,80%           | 2.837.909        | 51,20%           |
| 2015                          | 2.696.360        | 48,81%           | 2.827.562        | 51,19%           |
| 2014                          | 2.699.040        | 48,86%           | 2.824.744        | 51,14%           |
| 2013                          | 2.711.403        | 48,93%           | 2.829.522        | 51,07%           |
| 2012                          | 2.722.394        | 49,03%           | 2.829.656        | 50,97%           |
| <b>Promedio</b>               | <b>2.740.106</b> | <b>48,84%</b>    | <b>2.870.719</b> | <b>51,16%</b>    |

| <b>Generalitat de CATALUÑA</b> |                  |                  |                  |                  |
|--------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Año</b>                     | <b>Hombres</b>   | <b>% Hombres</b> | <b>Mujeres</b>   | <b>% Mujeres</b> |
| 2021                           | 3.819.831        | 49,20%           | 3.943.531        | 50,80%           |
| 2020                           | 3.826.964        | 49,19%           | 3.953.515        | 50,81%           |
| 2019                           | 3.770.123        | 49,12%           | 3.905.094        | 50,88%           |
| 2018                           | 3.730.326        | 49,08%           | 3.869.739        | 50,92%           |
| 2017                           | 3.710.200        | 49,10%           | 3.845.630        | 50,90%           |
| 2016                           | 3.697.368        | 49,15%           | 3.825.228        | 50,85%           |
| 2015                           | 3.691.745        | 49,17%           | 3.816.361        | 50,83%           |
| 2014                           | 3.701.740        | 49,23%           | 3.817.163        | 50,77%           |
| 2013                           | 3.725.318        | 49,32%           | 3.828.332        | 50,68%           |
| 2012                           | 3.741.628        | 49,42%           | 3.829.280        | 50,58%           |
| 2011                           | 3.732.196        | 49,50%           | 3.807.422        | 50,50%           |
| <b>Promedio</b>                | <b>3.740.676</b> | <b>49,23%</b>    | <b>3.858.300</b> | <b>50,77%</b>    |

En base a los datos de la tabla anterior, se puede concluir que la distribución de población por género en Viladecans, durante la última década, se mantenido con valores muy similares a los observados en el caso de la provincia de Barcelona y de la Generalitat, con una proporción en torno al 50% de hombres y el 50% de mujeres. No obstante, cabe destacar que, si bien hace tres décadas la cifra de habitantes de género masculino era algo superior, actualmente la situación es la inversa, por lo que desde 2011 habitan más mujeres que hombres en el municipio.



### 2.3. Mercado de trabajo.

Si bien la tasa de paro registrado ha disminuido en los últimos dos años, la tasa de paro femenina se ha mantenido siempre muy por encima de la masculina e, incluso, se ha visto incrementada. Cabe destacar que hace diez años, la tasa de paro femenina solo superaba en dos puntos porcentuales la tasa de paro masculina, mientras que, en la actualidad, esta diferencia ha crecido hasta los diecisiete puntos porcentuales.

En la siguiente tabla, se recoge la evolución de la tasa de paro registrado en el municipio de Viladecans, al tiempo que se compara la proporción de parados según el sexo, con datos comparativos de los últimos 10 años:

| Paro registrado         |               |               |               |              |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Municipio de VILADECANS |               |               |               |              |
| Año                     | Tasa de Paro  | % Hombres     | % Mujeres     | Diferencia   |
| 2022                    | 8,54%         | 41,12%        | 58,88%        | 17,76        |
| 2021                    | 9,47%         | 41,49%        | 58,51%        | 17,01        |
| 2020                    | 11,93%        | 41,87%        | 58,13%        | 16,26        |
| 2019                    | 9,57%         | 39,68%        | 60,32%        | 20,65        |
| 2018                    | 9,99%         | 39,18%        | 60,82%        | 21,64        |
| 2017                    | 11,07%        | 39,60%        | 60,40%        | 20,80        |
| 2016                    | 12,31%        | 42,50%        | 57,50%        | 15,01        |
| 2015                    | 14,82%        | 43,90%        | 56,10%        | 12,21        |
| 2014                    | 16,98%        | 46,34%        | 53,66%        | 7,32         |
| 2013                    | 19,18%        | 48,12%        | 51,88%        | 3,76         |
| 2012                    | 20,13%        | 48,82%        | 51,18%        | 2,36         |
| <b>Mínimo</b>           | <b>8,54%</b>  | <b>39,18%</b> | <b>51,18%</b> | <b>2,36</b>  |
| <b>Promedio</b>         | <b>13,09%</b> | <b>42,96%</b> | <b>57,04%</b> | <b>14,07</b> |
| <b>Máximo</b>           | <b>20,13%</b> | <b>48,82%</b> | <b>60,82%</b> | <b>21,64</b> |

La desigualdad también se refleja en los ingresos salariales, ya que las mujeres que trabajan en la Generalitat de Cataluña, comunidad autónoma en la que se ubica Viladecans, tienen un salario medio claramente inferior al de los hombres. A continuación, se recoge la distribución de salarios según el puesto de trabajo y el sexo, así como la ganancia por hora trabajada:

| Condiciones económicas de los asalariados en Cataluña en el año 2020 |             |                               |             |                               |             |
|--|-------------|-------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------|
| Salario bruto anual  |             |                               |             |                               |             |
| Puesto de trabajo  | Hombres     | Diferencia respecto al Global | Mujeres     | Diferencia respecto el Global | Global      |
| Directores y gerentes  | 62.481,36 € | 6,10%                         | 53.089,93 € | -9,85%                        | 58.888,09 € |
| Profesionales científicos e intelectuales                            | 42.456,58 € | 10,17%                        | 35.694,59 € | -7,37%                        | 38.536,19 € |
| Técnicos y profesionales de apoyo                                    | 34.656,32 € | 12,08%                        | 26.831,84 € | -13,23%                       | 30.921,31 € |



**Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género**  
**PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA**  
**SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6**  
 Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

|   |                    |               |                    |                |                    |
|---|--------------------|---------------|--------------------|----------------|--------------------|
| Empleados de oficina, contables y administrativos     | 26.952,64 €        | 15,64%        | 21.826,64 €        | -6,35%         | 23.307,48 €        |
| Trabajadores de restauración, personales y vendedores | 24.478,14 €        | 25,67%        | 16.560,66 €        | -14,98%        | 19.478,47 €        |
| Trabajadores sector agrícola, ganadero y pesquero     | -                  | -             | -                  | -              | -                  |
| Artesanos, trabajadores industriales y construcción   | 25.119,46 €        | 3,40%         | 18.851,95 €        | -22,40%        | 24.294,53 €        |
| Operadores instalaciones y maquinaria, montadores     | 26.461,30 €        | 3,11%         | 21.613,88 €        | -15,78%        | 25.664,41 €        |
| Ocupaciones elementales                               | 19.763,58 €        | 15,79%        | 13.545,27 €        | -20,64%        | 17.068,80 €        |
| <b>Mínimo</b>   | <b>19.763,58 €</b> | <b>15,79%</b> | <b>13.545,27 €</b> | <b>-20,64%</b> | <b>17.068,80 €</b> |
| <b>Máximo</b>   | <b>62.481,36 €</b> | <b>6,10%</b>  | <b>53.089,93 €</b> | <b>-9,85%</b>  | <b>58.888,09 €</b> |

|               |                    |               |                    |                |                    |
|---------------|--------------------|---------------|--------------------|----------------|--------------------|
| <b>Global</b> | <b>30.003,62 €</b> | <b>10,71%</b> | <b>24.096,69 €</b> | <b>-11,08%</b> | <b>27.100,11 €</b> |
|---------------|--------------------|---------------|--------------------|----------------|--------------------|

En base a los datos de la tabla anterior, se llega a las siguientes conclusiones:

- La mayor diferencia entre los salarios de los hombres y los percibidos por las mujeres, se produce en el ámbito laboral que engloba a *los artesanos, trabajadores industriales y empleados de la construcción*; en cambio, la menor diferencia tiene lugar en los puestos de trabajo vinculados a *profesionales científicos e intelectuales*, y en el ámbito de los *empleados de oficina, contables y administrativos*.
- Los puestos de trabajo englobados dentro de las *ocupaciones elementales* son los peor remunerados; mientras que los trabajos con mayor retribución son los que pertenecen al ámbito de los *directores y gerentes*, situándose en segunda posición encontramos a los *profesionales científicos e intelectuales*, y en tercer lugar tenemos a los *técnicos y profesionales de apoyo*.

| Ganancia por hora                                     |         |                               |         |                               |         |
|---|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|
| Puesto de trabajo                                     | Hombres | Diferencia respecto al Global | Mujeres | Diferencia respecto el Global | Global  |
| Directores y gerentes                                 | 37,61 € | 5,91%                         | 32,10 € | -9,60%                        | 35,51 € |
| Profesionales científicos e intelectuales             | 27,19 € | 7,56%                         | 23,84 € | -5,70%                        | 25,28 € |
| Técnicos y profesionales de apoyo                     | 21,18 € | 9,29%                         | 17,30 € | -10,73%                       | 19,38 € |
| Empleados de oficina, contables y administrativos     | 16,41 € | 11,33%                        | 14,03 € | -4,82%                        | 14,74 € |
| Trabajadores de restauración, personales y vendedores | 15,56 € | 20,62%                        | 11,25 € | -12,79%                       | 12,90 € |
| Trabajadores sector agrícola, ganadero y pesquero     | -       | -                             | -       | -                             | -       |
| Artesanos, trabajadores industriales y construcción   | 14,75 € | 2,86%                         | 11,48 € | -19,94%                       | 14,34 € |
| Operadores instalaciones y maquinaria, montadores     | 16,08 € | 2,42%                         | 13,68 € | -12,87%                       | 15,70 € |
| Ocupaciones elementales                               | 12,08 € | 5,41%                         | 10,45 € | -8,81%                        | 11,46 € |



**Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género**  
 PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA  
 SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6  
 Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

|               |                |              |                |               |                |
|---------------|----------------|--------------|----------------|---------------|----------------|
| <b>Mínimo</b> | <b>12,08 €</b> | <b>5,41%</b> | <b>10,45 €</b> | <b>-8,81%</b> | <b>11,46 €</b> |
| <b>Máximo</b> | <b>37,61 €</b> | <b>5,91%</b> | <b>32,10 €</b> | <b>-9,60%</b> | <b>35,51 €</b> |
| <b>Global</b> | <b>18,42 €</b> | <b>6,29%</b> | <b>16,11 €</b> | <b>-7,04%</b> | <b>17,33 €</b> |

En base a los datos de la tabla anterior, se llega a las siguientes conclusiones:

- Existe un contraste en las diferencias de remuneración por género, en función de si analizamos el salario bruto anual o si comparamos la ganancia por hora.
- En todos los casos estudiados, la diferencia entre las ganancias por hora es menor que la diferencia entre los salarios brutos anuales. Este hecho supone una doble revelación: se ratifica que los hombres perciben siempre un salario mayor que las mujeres en todos los casos de estudio; al tiempo que se demuestra que las mujeres trabajan, generalmente, menos horas que los hombres, en todos los puestos de trabajo considerados.
- Los trabajos peor remunerados son también aquellos en los que existe una mayor diferencia entre las retribuciones de los hombres y las de las mujeres; además, estos mismos trabajos son aquellos en que las mujeres están contratadas menos horas al año.
- La comparativa entre *salario bruto anual* y *ganancia por horas* indica que, en el primer supuesto, la remuneración de los hombres se sitúa más de veinte puntos porcentuales sobre la remuneración de las mujeres; pero, si hablamos de la remuneración por hora trabajada, los hombres aventajan a las mujeres en más de diez puntos porcentuales.

#### 2.4. Violencia de género.

Respecto a la violencia de género, se recogen los principales datos relativos a esta cuestión, diferenciados por comunidades autónomas:

### Estadísticas sobre violencia machista

| Mujeres víctimas de violencia de género en 2022 |                      |                             |  |  |   |                     |   |
|---|----------------------|-----------------------------|--|--|---|---------------------|---|
| Comunidad Autónoma                              | Número de habitantes | Número de víctimas mortales | Víctimas mortales por cada 1.000.000 de habitantes | Víctimas de violencia con sentencia judicial | Víctimas de violencia por cada 10.000 de habitantes | Número de denuncias | Denuncias por cada 10.000 de habitantes |
| Andalucía                                       | 8.472.407            | 11                          | 1,30   | 20.164                                       | 23,80   | 28.638              | 33,80                                   |
| Aragón  | 1.326.261            | 2                           | 1,51   | 2.361  | 17,80   | 3.320               | 25,03                                   |
| Principado de Asturias                          | 1.011.792            | 1                           | 0,99   | 2.580  | 25,50   | 2.324               | 22,97                                   |
| Islas Baleares                                  | 1.173.008            | 0                           | 0,00   | 4.129  | 35,20   | 5.390               | 45,95                                   |
| Canarias  | 2.172.944            | 2                           | 0,92   | 5.020  | 23,10   | 7.093               | 32,64                                   |
| Cantabria                                       | 584.507              | 0                           | 0,00   | 1.075  | 18,40   | 1.639               | 28,04                                   |



**Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género**  
PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA  
SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

|                            |                   |           |             |               |              |                |              |
|----------------------------|-------------------|-----------|-------------|---------------|--------------|----------------|--------------|
| Castilla - La Mancha       | 2.383.139         | 7         | 2,94        | 3.622         | 15,20        | 4.255          | 17,85        |
| Castilla y León            | 2.049.562         | 3         | 1,46        | 2.664         | 13,00        | 4.825          | 23,54        |
| Cataluña                   | 7.763.362         | 7         | 0,90        | 12.188        | 15,70        | 17.185         | 22,14        |
| Comunitat Valenciana       | 5.058.138         | 3         | 0,59        | 12.848        | 25,40        | 20.055         | 39,65        |
| Extremadura                | 1.059.501         | 1         | 0,94        | 1.632         | 15,40        | 2.410          | 22,75        |
| Galicia                    | 2.695.645         | 0         | 0,00        | 3.585         | 13,30        | 5.362          | 19,89        |
| Comunidad de Madrid        | 6.751.251         | 7         | 1,04        | 14.178        | 21,00        | 21.313         | 31,57        |
| Región de Murcia           | 1.518.486         | 2         | 1,32        | 3.918         | 25,80        | 5.879          | 38,72        |
| Comunidad Foral de Navarra | 661.537           | 1         | 1,51        | 1.297         | 19,60        | 1.612          | 24,37        |
| País Vasco                 | 2.213.993         | 1         | 0,45        | 3.100         | 14,00        | 4.533          | 20,47        |
| La Rioja                   | 319.796           | 0         | 0,00        | 457           | 14,30        | 679            | 21,23        |
| <b>Mínimo</b>              | <b>319.796</b>    | <b>0</b>  | <b>0,00</b> | <b>457</b>    | <b>13,00</b> | <b>679</b>     | <b>17,85</b> |
| <b>Máximo</b>              | <b>8.472.407</b>  | <b>11</b> | <b>2,94</b> | <b>20.164</b> | <b>35,20</b> | <b>28.638</b>  | <b>45,95</b> |
| <b>Total</b>               | <b>47.215.329</b> | <b>48</b> | <b>-</b>    | <b>94.818</b> | <b>-</b>     | <b>136.512</b> | <b>-</b>     |

En base a los datos de la tabla anterior, se llega a las siguientes conclusiones:

- Cataluña cuenta con uno de los valores más bajos, en términos relativos,

## 2.5. Análisis y valoración de efectos.

En este aspecto, el criterio de la Ley 17/2015, de 21 de julio, de igualdad efectiva de mujeres y hombres, es que *“las políticas de medio ambiente, urbanismo, vivienda y movilidad deben” [...] incorporar la perspectiva de género en todas las fases del diseño, planificación, ejecución y evaluación urbanísticos.*”

Por ello, el presente punto que estudia el impacto por razón de género del Plan Especial requiere analizar y valorar los efectos que producirá la actuación propuesta en cuanto a:

- La eliminación de las desigualdades.
- La consecución de objetivos de igualdad de oportunidad y trato.

En este sentido, se resumen a continuación los dos principales efectos favorables, ya señalados previamente, que tendrá el presente Plan Especial en lo relativo al impacto por razón de género:

- El nuevo uso garantizará una compatibilidad y una convivencia más adecuada con el entorno urbano en el que se emplaza.
- El nuevo uso fomentará una participación y aprovechamiento más equilibrada e igualitaria entre hombres y mujeres.



**Anexo V. Memoria sobre Impacto de Género**  
PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA  
SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

3. Conclusión.

En base a todo lo descrito en este Anexo V, cabe concluir que la propuesta planteada mediante el presente Plan Especial, el cambio de uso de la parcela señalada de industrial a sanitario no producirá ningún impacto negativo por razón de género.



## **NORMATIVA URBANÍSTICA**

### Artículo 1. Objeto, naturaleza y características.

El objeto del presente Plan Especial es definir un nuevo uso principal, el sanitario, en la parcela sita en Carretera de la Vila, número 6, de Viladecans (Barcelona).

### Artículo 2. Delimitación del ámbito.

El presente Plan Especial es de aplicación única y exclusiva sobre la parcela con referencia catastral 8142203DF1784C0001YK, en Carretera de la Vila, número 6, de Viladecans (Barcelona), quedando definido gráficamente dicho ámbito en los correspondientes planos que integran la documentación del Plan.

Por ello, el ámbito queda delimitado por las parcelas adyacentes de Carretera de la Vila, correspondientes con los números 2, 4 y 8 de dicha vía, en sus lados noroeste, sureste y suroeste; asimismo, el ámbito queda delimitado al noreste por la propia Carretera de la Vila.

### Artículo 3. Superficie del ámbito.

La superficie del ámbito del Plan Especial se corresponde con el área ocupada por la parcela con referencia catastral 8142203DF1784C0001YK.

De acuerdo con el Levantamiento Topográfico (Anexo II), el ámbito cuenta con una superficie de 1.449,00 m<sup>2</sup>.

### Artículo 4. Régimen de usos.

Los usos admitidos son: sanitario e industrial.

Se prohíbe expresamente el uso residencial por su incompatibilidad con los usos anteriores.

### Artículo 5. Vigencia.

El presente Plan Especial entrará en vigor el día de la publicación del acuerdo de su aprobación definitiva en el DOGC (Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya).

Su vigencia será indefinida en tanto no se apruebe una revisión del planeamiento municipal, sin perjuicio de eventuales modificaciones puntuales en las condiciones previstas por la legislación vigente.



#### Artículo 6. Efectos.

Este Plan Especial, una vez publicado el acuerdo de su aprobación definitiva, será público, obligatorio y ejecutivo.

#### Artículo 7. Modificaciones del Plan Especial.

Sin perjuicio de las modificaciones que puedan devenir por una revisión formal del planeamiento general municipal, se podrán modificar determinaciones del presente Plan Especial, siguiendo la tramitación prevista por la legislación vigente, siempre que concurren las siguientes circunstancias:

- Que no se vulneren determinaciones del planeamiento de rango superior.
- Que no se den los supuestos previstos por la legislación vigente.

#### Artículo 8. Normas de interpretación.

Las determinaciones del presente Plan Especial se interpretarán con base a los criterios que, partiendo del sentido propio de sus palabras y definiciones, en relación con las propias del planeamiento municipal al que éste se somete, y en relación con el contexto y los antecedentes, tengan en cuenta principalmente su espíritu y finalidad, así como la realidad social del momento en que se han de aplicar.

Para todas aquellas determinaciones urbanísticas o de carácter normativo que no estén reguladas expresamente en la presente normativa, regirá, con carácter supletorio, el Plan General Metropolitano de Barcelona y la Modificación Puntual del PGM en el ámbito del polígono industrial centro, aprobada definitivamente el 04/06/2019 i publicada en el DOGC el 22/07/2019.

#### Artículo 9. Deberes y compromisos por parte del promotor.

De acuerdo con los artículos 16.09, 16.11 y 16.12 de la normativa de la Modificación Puntual del Plan General Metropolitano en el Ámbito del Polígono Industrial Centro, el promotor del presente Plan Especial cederá el 10% del incremento del aprovechamiento urbanístico generado con el cambio de uso de la parcela (ámbito), o su equivalente dinerario, en el momento de otorgamiento de la licencia de obra nueva o rehabilitación que habilite el nuevo uso como condición previa a la concesión de la licencia o autorización municipal.

Esto se desarrolla en el documento de Evaluación Económica del presente Plan Especial, obteniéndose que el 10% del incremento obtenido equivale a un importe económico de 20.359,95 €.



El promotor constituirá la garantía correspondiente al 12% del valor de las obras de urbanización de acuerdo con la valoración económica recogida en el apartado de la Evaluación económica en referencia a las medidas a adoptar en la vía pública recogidas en el propio Estudio de movilidad generada, en el plazo establecido de acuerdo con los artículos 106.3 y 107.3 del DL 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de urbanismo.

Por otro lado, y de acuerdo con el documento adjunto de Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada (Anexo III), el promotor se compromete a realizar las medidas recogidas en dicho Estudio que se indican a continuación (puntos 6.1 a 6.4 del Estudio), en relación con la pública:

- Delimitación de nuevas plazas de aparcamiento para ambulancias o acompañantes.
- Realización de las actuaciones correspondientes a la mejora de la accesibilidad (paso de peatones).
- Instalación de nuevos anclajes de bicicletas.
- Instalación de aparcamientos seguros para patinetes.

Asimismo, el promotor también se compromete a realizar las medidas recogidas en el citado Estudio de movilidad (puntos 6.5 a 6.6) que afectan al interior de la parcela:

- Consignas de uso por el personal para guardar bicis plegables y patinetes.
- Difusión de la oferta del transporte público.

#### Artículo 10. Condiciones de la edificación.

Las condiciones de la edificación dentro del ámbito del Plan especial y en relación con los usos admitidos se regirá por los parámetros determinados en el artículo 18 de la Modificación Puntual del Plan General Metropolitano en el Ámbito del Polígono Industrial Centro, correspondientes a la zona calificada de Zona Industrial del polígono industrial centro de Viladecans-1, con la clave 22 apic1.

Será condición de la licencia de obra nueva o rehabilitación que habilite el nuevo uso, el cumplimiento de las medidas a adoptar dentro de la parcela derivadas del Estudio de Movilidad

#### Artículo 11. Medio ambiente.

Será de aplicación el capítulo octavo “Medio Ambiente” de la normativa de la Modificación Puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito del polígono industrial centro.



### Artículo 12. Servidumbres aeronáuticas.

Según el artículo 10 del Decreto 584/72, modificado por el RD297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbre del aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o acondicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Esta posibilidad se extenderá a los usos de suelo que facultan para la implantación o ejercicio de estas actividades, e incluirá, entre otros:

- Las actividades que supongan o comporten la construcción de obstáculos de tal índole que puedan inducir turbulencias.
- El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- Las actividades que implican el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramientos.
- Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible a la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir en el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- Las actividades que faciliten o comporten la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- El uso de medios de propulsión o sustentación aéreas para la realización de actividades deportivas o de cualquier índole.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera ser origen de radiaciones electromagnéticas perturbadoras del funcionamiento normal de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aunque no vulneren las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá la correspondiente autorización según lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/72 de la Ley 16/2002. Asimismo, dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad por la función social de la misma, la resolución que a tales efectos se evacue no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en el ámbito de la Segunda Modificación Puntual, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, coronamiento ornamentales), así como cualquier otro añadido sobre estas construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (posts, antenas, carteles, aerogeneradores incluidas sus palas, etc.) así como



**Normativa Urbanística**  
**PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA**  
**SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6**  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

el gálibo de viario o vía férrea, no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, que vienen representadas en el plano de Servidumbres aeronáuticas sobre la zonificación propuesta" de servidumbres aeronáuticas de esta Modificación Puntual.

En caso de que el ámbito de la Modificación esté incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (posts, antenas, carteles, aerogeneradores incluidas sus palas, etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción requerirá resolución favorable previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), de acuerdo con los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado parcialmente por el RD 1189/2011, de 19 de agosto.

En caso de contradicción en esta Normativa o entre la Normativa y los planos, prevalecerán las limitaciones o condiciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas sobre cualquier otra disposición recogida en el planeamiento urbanístico.



## **EVALUACIÓN ECONÓMICA**

### 1. Objeto.

El objeto de esta Evaluación Económica es fijar la cesión de aprovechamiento de la parcela situada en Carretera de la Vila, 6, de Viladecans, tras el cambio de uso de industrial a sanitario descrito en el presente Plan Especial.

Se adjunta a esta Evaluación Económica, el siguiente documento:

- Informe de Valoración: Tasación y Aprovechamiento [Anexo VI].

### 2. Identificación de la parcela sometida a cesión de aprovechamiento.

La parcela objeto del cambio de uso es la siguiente:

- Referencia catastral: 8142203DF1784C0001YK.
- Ubicación: Carretera de la Vila, número 6, 08840, de Viladecans (Barcelona).
- Superficie real (de acuerdo con el levantamiento topográfico): 1.449,00 m<sup>2</sup>.

### 3. Cesión de aprovechamiento.

Los artículos 16.11 y 16.12 de la normativa de la Modificación Puntual del Plan General Metropolitano en el Ámbito del Polígono Industrial Centro, establecen que el promotor del cambio de uso de la parcela debe ceder el 10% del incremento del aprovechamiento urbanístico generado con dicho cambio de uso. Además, en dicha normativa se establece la posibilidad de sustituir la cesión del 10% por su equivalente dinerario, es decir, abonando en dinero el importe relativo a ese 10%.

Como base del cálculo se ha tenido en cuenta el artículo 22 del Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo, derivado de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y se aportan dos Informes de Tasación con criterio de metodología según la Orden ECO/805/2003 y que corresponden a:

- Cálculo del aprovechamiento inicial. Se valora un edificio con la máxima edificabilidad permitida por el planeamiento, sobre el suelo de la parcela y según su superficie real, con el uso del planeamiento vigente: industrial.



- Cálculo del aprovechamiento final (resultante en el ámbito objeto de la transformación). Se valora un edificio con la máxima edificabilidad permitida por el planeamiento, sobre el suelo de la parcela y según su superficie real, con el uso propuesto por el Plan Especial: sanitario.

De acuerdo con lo indicado en el Informe de Valoración [Anexo VI], que se adjunta al presente documento y el cual desarrolla más extensamente este aspecto, observamos que el cambio de uso recogido en el presente Plan Especial producirá un incremento de aprovechamiento urbanístico de **420.426,56 €**, al aumentar el valor urbanístico desde 782.852,02 € hasta 1.203.278,58 €.

|                          | <b>SITUACION INICIAL</b> | <b>SITUACION FINAL</b> |
|--------------------------|--------------------------|------------------------|
| <b>Uso previsto</b>      | Industrial               | Sanitario              |
| <b>Valor de tasación</b> | 782.852,02 €             | 1.203.278,58 €         |

Por tanto, y dado que la cesión requerida es del 10% del incremento obtenido, tenemos que el promotor del Plan Especial deberá abonar al Ayuntamiento de Viladecans la cifra de **42.042,66 €**.

#### 4. Valoración económica de las obras de urbanización.

De acuerdo con la normativa vigente, y en base figuras de planeamiento precedentes, se indican a continuación las medidas obligatorias a acometer en realización a la urbanización de la vía pública. Dichas medidas están recogidas en la Normativa Urbanística del presente Plan Especial, así como en el documento específico de Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada (puntos 6.1 a 6.4) [Anexo III del presente Plan Especial].

| <b>MEDIDA OBLIGATORIA A ADOPTAR</b>  | <b>COSTE DE LA MEDIDA</b> |
|--|---------------------------|
| Delimitación de nuevas plazas de aparcamiento para ambulancias o acompañantes                      | 645,00 €                  |
| Realización de las actuaciones correspondientes a la mejora de la accesibilidad (paso de peatones) | 2.625,00 €                |
| Instalación de nuevos anclajes de bicicletas   | 690,00 €                  |
| Instalación de aparcamientos seguros para patinetes  | 5.000,00 €                |
| <b>TOTAL</b>   | <b>8.960,00 €</b>         |



**Anexo VI. Informe de Valoración**  
PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA  
SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

## **ANEXO VI. INFORME DE VALORACIÓN: TASACIÓN Y APROVECHAMIENTO**

## INFORME DE VALORACION

Valor Aprovechamiento. Uso industrial y Uso Sanitario



Expediente: **06370/2024-02**  
Solicitante: **ASEPEYO MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL**

Fecha: **22/11/2024**  
Ubicación: **CTRA DE LA VILA 6**  
Población: **VILADECANS**  
C.P.: **08840** Provincia: **BARCELONA**



[www.euroval.com](http://www.euroval.com)

**ÍNDICE****1.- SOLICITANTE Y FINALIDAD**

SOLICITANTE DE LA TASACIÓN  
FINALIDAD

**2.- IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN**

OBJETO  
UBICACIÓN  
IDENTIFICACIÓN REGISTRAL Y/O CATASTRAL

**3.- COMPROBACIONES Y DOCUMENTACIÓN**

COMPROBACIONES  
DOCUMENTACIÓN DISPUESTA

**4.- LOCALIDAD Y ENTORNO**

4.1.\_ LOCALIDAD  
4.2.\_ ENTORNO (VENTA LANUZA)

**5.- DESCRIPCIÓN DEL INMUEBLE**

5.1.\_ DESCRIPCIÓN DE LA PARCELA  
5.2.\_ SUPERFICIE DE LA PARCELA  
5.3.\_ FOTOGRAFÍAS

**6.- SITUACION URBANISTICA**

6.1.\_ PLANEAMIENTO URBANISTICO VIGENTE  
6.2.\_ CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN URBANÍSTICA  
6.3.\_ PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE LA ZONA INDUSTRIAL 22apic 1

**7.- CRITERIOS Y METODOLOGÍA DE VALORACION**

7.1.\_ CRITERIOS LEGISLATIVOS  
7.2.\_ METODOLOGÍA DE VALORACION  
7.2.1 VALORES DE REPERCUSIÓN DEL SUELO - MÉTODO RESIDUAL ESTÁTICO  
7.2.2 VALOR DE VENTA o VALOR DE MERCADO (Vv) - MÉTODO DE COMPARACION

**8.- CÁLCULO DEL VALOR DE VENTA. VALOR DE MERCADO.**

8.1.\_ VALOR DE VENTA. USO INDUSTRIAL  
8.2.\_ VALOR DE VENTA. USO SANITARIO

**9.- CÁLCULO DEL VALOR DE APROVECHAMIENTO. USO INDUSTRIAL (Estado inicial)**

9.1 EDIFICABILIDAD ADOPTADA. USO INDUSTRIAL  
9.2 VALOR DEL APROVECHAMIENTO. USO INDUSTRIAL

**10.- CÁLCULO DEL VALOR DE APROVECHAMIENTO. USO SANITARIO (Uso resultante)**

10.1 EDIFICABILIDAD ADOPTADA. USO SANITARIO  
10.2 VALOR DEL APROVECHAMIENTO. USO SANITARIO

**11.- CESIÓN DE APROVECHAMIENTO****12.- OBSERVACIONES Y CONSIDERACIONES FINALES****13.- TÉCNICOS Y FECHAS****14.- ANEXO-DETALLE DE TESTIGOS****15.- ANEXOS GRÁFICOS**

**1.\_ SOLICITANTE Y FINALIDAD**

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Nombre                   | <b>ASEPEYO MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL</b>  |
| C.I.F.:                  | <b>G08215824</b>   |
| Domicilio:               | <b>VIA AUGUSTA, 36</b>   |
| Finalidad                | <b>DETERMINACIÓN DEL VALOR DEL 10% DE CESIÓN MUNICIPAL DEL INCREMENTO DEL APROVECHAMIENTO URBANISTICO</b>  |
| Fecha de valoración      | <b>Se determina el valor a fecha de emisión de este informe</b>  |
| Metodología y Normativas | <b>La presente valoración se ha realizado de conformidad a lo establecido en las siguientes normas legales:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Decreto Legislativo 1/2010</b>, de 3 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de urbanismo.</li><li>• <b>Ley 2/2012</b>, de 22 de febrero, de modificación del texto refundido de la Ley de urbanismo.</li><li>• <b>Decreto 305/2006</b>, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de urbanismo.</li><li>• <b>Real Decreto Legislativo RDL 7/2015</b>, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.</li><li>• <b>Real Decreto 1492/2011</b>, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo</li><li>• <b>Orden Eco/805/2003</b> de 27 de marzo de 2003, sobre normas de valoración de bienes inmuebles y de determinados derechos para ciertas finalidades financieras. (Art. 20-21-22). Exclusivamente para la obtención del valor de mercado se ha aplicado el método de comparación.</li></ul> |

El uso del presente informe queda limitado a la finalidad indicada en el mismo, no siendo posible su utilización para ningún otro propósito distinto al expresado.

**2.\_ IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DEL INMUEBLE**

|                    |   |
|--------------------|---|
| Objeto             | <b>El objeto de este informe es obtener el VALOR DEL 10% DE CESIÓN MUNICIPAL DEL INCREMENTO DEL APROVECHAMIENTO URBANISTICO generado con el cambio de uso propuesto en el Plan Especial Urbanístico de Desarrollo para Cambio de Uso de Parcela sita en carretera de la Vila nº6. Viladecans. Barcelona</b><br><br><b>Para ello se calculará el:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>VALOR DEL APROVECHAMIENTO del USO INDUSTRIAL (estado inicial)</b></li><li>- <b>VALOR DEL APROVECHAMIENTO para el USO SANITARIO, propuesto en el Plan Especial mencionado.</b></li></ul> |
| Tipo de Bien       | <b>SUELO URBANO</b>   |
| Dirección          | <b>CARRETERA DE LA VILA, 6</b>  |
| Municipio          | <b>VILADECANS</b>   |
| Provincia          | <b>BARCELONA</b>  |
| Código Postal      | <b>08840</b>  |
| Comunidad autónoma | <b>CATALUNYA</b>  |

### **Datos Registrales y catastrales**

Se detallan a continuación los datos registrales y catastrales de la parcela objeto de valoración

Registro de la Propiedad: **VILADECANS**

Titular registral: **TESORERIA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL**

| Referencia             | Finca registral Nº          | Folio      | Libro      | Tomo       | Insc.     | Código registral Único |
|------------------------|-----------------------------|------------|------------|------------|-----------|------------------------|
| <b>Nave industrial</b> | <b>23565</b>                | <b>123</b> | <b>259</b> | <b>903</b> | <b>5ª</b> | <b>08111000243556</b>  |
| Referencia catastral   | <b>8142203DF1784C0001YK</b> |            |            |            |           |                        |

Observaciones registrales **Se ha dispuesto de Nota Simple de fecha 02/02/2024. En dicho documento consta que esta finca ha sido ADSCRITA, con las facultades de uso y disfrute, a la entidad ASEPEYO, MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL, NUMERO 151,**

Observaciones catastrales **En la nota simple consta la referencia catastral. En el registro de la propiedad no consta el estado de coordinación gráfica de la parcela de esta finca con Catastro.**

## **3.\_ COMPROBACIONES Y DOCUMENTACIÓN**

### **Comprobaciones realizadas**

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/>            | Identificación física del inmueble mediante su localización e inspección ocular |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Comprobación de su descripción  |
| <input type="checkbox"/>            | Comprobación de su superficie   |
| <input type="checkbox"/>            | Comprobación de sus servidumbres visibles                                       |
| <input type="checkbox"/>            | Comprobación de su estado de construcción o conservación aparente               |
| <input type="checkbox"/>            | Comprobación régimen de ocupación   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Comprobación adecuación al planteamiento urbanístico                            |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Comprobación régimen de protección del patrimonio                               |

### **Documentación utilizada**

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Plan Especial Urbanístico de Desarrollo para Cambio de Uso de Parcela sita en carretera de la Vila nº6 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Planeamiento urbanístico vigente   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Documentación registral  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Ficha catastral  |

### **Anexo Detalle de testigos**

#### **Documentación gráfica anexa al informe**

|   |                           |
|---|---------------------------|
| 6 | Plano/s del emplazamiento |
| 1 | Ficha catastral           |
| 4 | Notas Simples             |
| 9 | Documentación urbanística |
| 2 | Otra documentación        |

#### 4.\_ LOCALIDAD Y ENTORNO

##### 4.1 - LOCALIDAD

|                |                           |                    |               |           |                 |
|----------------|---------------------------|--------------------|---------------|-----------|-----------------|
| Tipo de núcleo | <b>MUNICIPIO AUTONOMO</b> | Nº hab. s/ IDESCAT | <b>66.615</b> | Tendencia | <b>POSITIVA</b> |
|----------------|---------------------------|--------------------|---------------|-----------|-----------------|

Viladecans es una ciudad de la comarca del Bajo Llobregat, incluida en el área metropolitana de Barcelona.

Es una ciudad que ha experimentado un crecimiento demográfico muy importante en las últimas décadas debido a su cercanía a Barcelona, (19 Km).

Actualmente Viladecans se caracteriza por su amplia zona industrial ubicada a lo largo de la autopista C-32, donde alternan zonas industriales y centros empresariales con edificios industriales y edificios de oficinas.

##### 4.2 - ENTORNO

|                           |                    |                     |                   |            |                 |
|---------------------------|--------------------|---------------------|-------------------|------------|-----------------|
| Definición del entorno    | <b>URBANO</b>      | Uso dominante       | <b>INDUSTRIAL</b> | Desarrollo | <b>COMPLETO</b> |
| Nivel edificatorio %      | <b>95%</b>         | Actividad dominante | <b>MÚLTIPLE</b>   |            |                 |
| Antigüedad característica | <b>25- 50 años</b> | Renovación reciente | <b>MEDIO</b>      |            |                 |

##### Infraestructuras y grado de conservación

|                        |                     |                |                    |
|------------------------|---------------------|----------------|--------------------|
| Abastecimiento de agua | <b>Red General</b>  | Alcantarillado | <b>Red General</b> |
| Suministro eléctrico   | <b>Red General</b>  | Pavimentación  | <b>Asfaltado</b>   |
| Alumbrado público      | <b>Sobre báculo</b> | Red Telefónica | <b>Aérea</b>       |
| Grado de conservación  | <b>MEDIO</b>        |                |                    |

##### Nivel de equipamientos (En casco urbano)

|              |                              |                  |                   |
|--------------|------------------------------|------------------|-------------------|
| Asistencial  | <b>Suficiente</b>            | Lúdico deportivo | <b>Suficiente</b> |
| Comercial    | <b>Suficiente</b>            | Religioso        | <b>Suficiente</b> |
| Escolar      | <b>Primaria y secundaria</b> | Zonas verdes     | <b>Suficiente</b> |
| Aparcamiento | <b>Vial insuficiente</b>     |                  |                   |

##### Comunicaciones

Líneas de transporte **Urbanas e Interurbanas**

|                            |              |
|----------------------------|--------------|
| Calidad de emplazamiento   | <b>MEDIO</b> |
| Nivel de renta del entorno | <b>MEDIO</b> |
| Sociología del entorno     | <b>MEDIO</b> |
| CALIFICACIÓN DEL ENTORNO   | <b>MEDIO</b> |

##### Valoración y aspectos destacados del entorno

El inmueble objeto de valoración se sitúa en el Polígono Industrial Sector Centre, que fue el primer polígono industrial del municipio. Surgió en los años 60 con la implantación de la empresa Roca. Actualmente cuenta con 708.000 m<sup>2</sup> de suelo industrial y constituye el 40 % de la superficie destinada a actividad económica de Viladecans.

Actualmente se encuentran ubicadas unas 180 empresas, aproximadamente, que emplean a más de 2.265 trabajadores.

Con el paso de los años, ha sido necesario iniciar un proceso de rediseño y transformación, estando previstos 3 Planes de Mejora Urbana (PMU) en la zona para dotar el polígono de mejoras en los viales y dotarlo de equipamiento y espacios libres.

La parcela objeto de valoración linda con el PMU 3 de transformación global para la creación del espacio público de la Vileta, pero no está incluida en él.

La parcela se localiza en zona cercana al centro urbano, y si bien se ubica en zona industrial, en la acera situada frente a la nave existen edificios de uso residencial, y el Centro Comercial Vilamarina.

Se observa algún solar resultante de la demolición de antiguas instalaciones industriales incluidas en alguno de los Planes de Mejora Urbana previstos por el planeamiento.

Comunicaciones

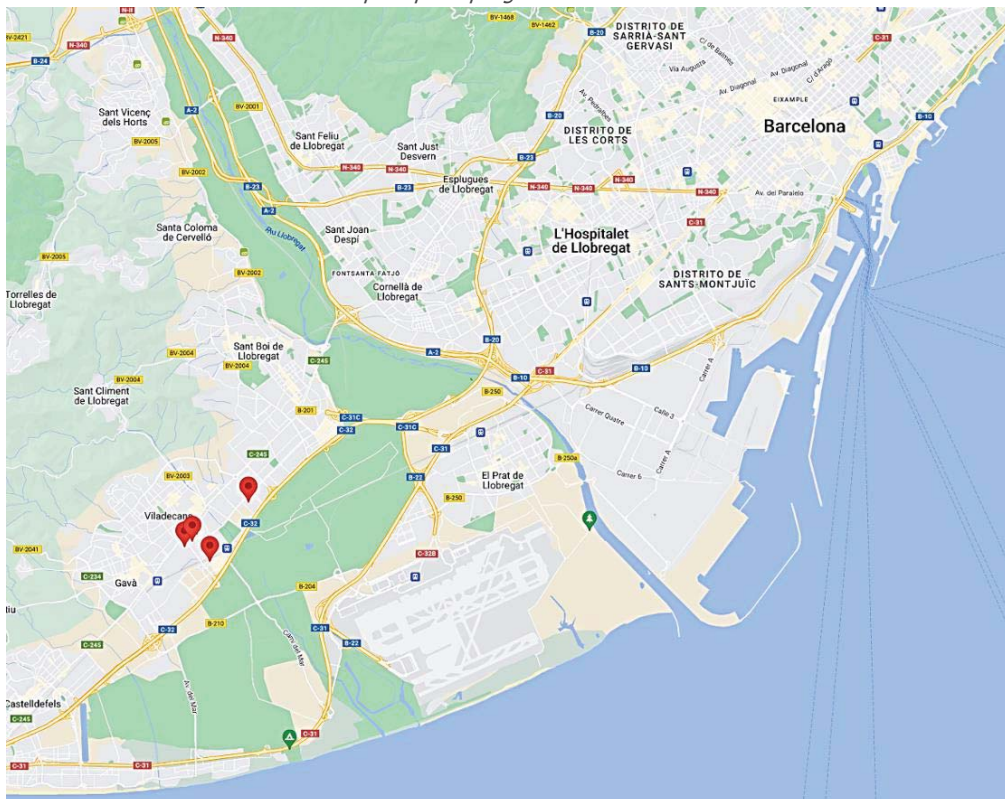
Cuenta con buenas comunicaciones, por transporte público y privado:

- Autobuses:
  - Red de autobuses urbanos e interurbanos que conectan con las poblaciones cercanas
  - Existe parada de bus cerca del inmueble
- Ferrocarril: Dispone de estación de tren
  - líneas: R2 y R2 sur.
- Buenas comunicaciones por carretera:
  - autopista C-32, autovía C-31
  - carretera comarcal C-245, que atraviesa el centro de la ciudad
  - carretera BV-2003.
- El aeropuerto más próximo a Viladecans es el aeropuerto de Josep Tarradellas- Barcelona -El Prat (BCN) a 5,7 Km

Equipamiento:

Viladecans dispone de equipamientos completos, educativo, sanitario, comercial, cultural y deportivo.

*Situación del municipio en el entorno. Vías de comunicación.  
Situación de los principales polígonos industriales de Viladecans*



**4.3 VISTA DE LAS EDIFICACIONES DEL ENTORNO** Fuente: Google Maps



**5.\_ DESCRIPCIÓN DEL INMUEBLE**

**5.1 DESCRIPCIÓN DE LA PARCELA**

Localización Catastral:

**CR VILA DE LA 6  
08840 VILADECANS (BARCELONA)**

REF.CATASTRAL:

**8142203DF1784C0001YK**

**Descripción**

Parcela de forma trapezoidal, muy alargada, con frente de 16 m y fondo variable entre 74 y 181 m.

Linderos:

- Norte, nave industrial, Ctra Vila 4
- Sur, nave industrial, Ctra Vila 8
- Este, nave industrial, Ctra Vila 2
- Oeste, Ctra Vila, por donde tiene acceso.

**Estado actual**

La parcela se encuentra ocupada por una nave que consta de dos plantas sobre rasante y planta sótano.

- Planta baja: nave diáfana y oficinas
- Planta 1ª: oficinas y aseos
- Planta sótano: almacén

En la parte posterior tiene patio descubierto.

Actualmente el edificio carece de actividad.

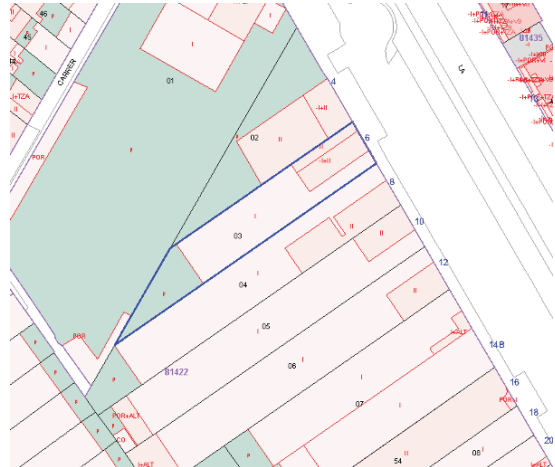
Antigüedad del edificio: 1988 s/ Catastro.

**Observaciones**

**El objeto de este informe es calcular el VALOR DEL APROVECHAMIENTO DE LA PARCELA, para los usos Industrial y Sanitario, previstos por el planeamiento vigente, Plan de Ordenación Urbanística Metropolitano de Barcelona.**

**Por lo tanto, dada la finalidad de la valoración, resulta irrelevante la edificación existente en la parcela, y por lo tanto no se describen sus características y estado de conservación, ya que esto no influye en la valoración realizada.**

*Plano catastral*



*Vista aérea. Delimitación de los terrenos  
Fuente: PRI*



*Nave existente*



### 5.2 SUPERFICIE DE LA PARCELA

Para la valoración se ha dispuesto de documentación registral y catastral, así como de Levantamiento Topográfico realizado por técnico competente en fecha 05/04/2024.

#### Superficies:

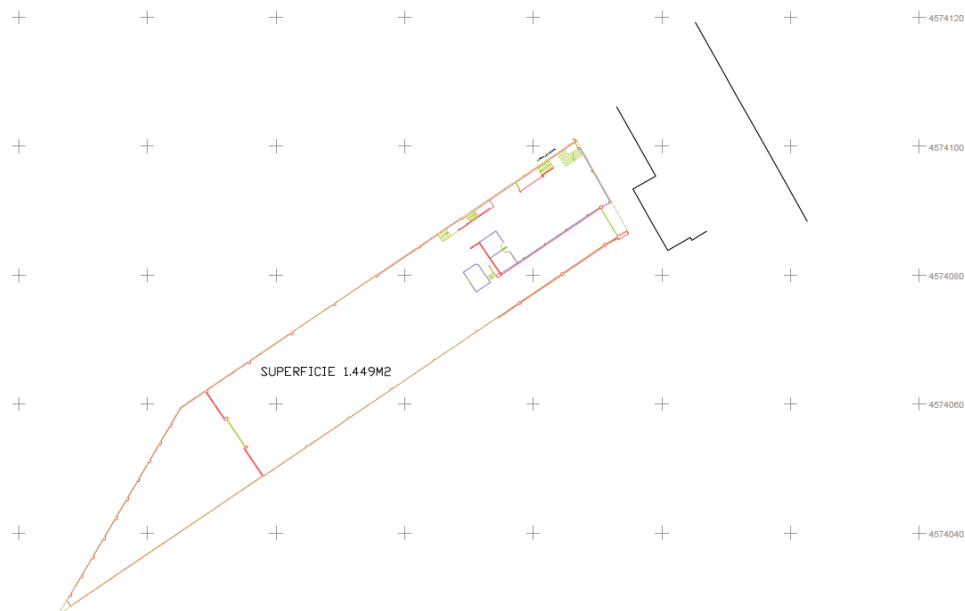
|                           | Parcela (m <sup>2</sup> ) | Construida (m <sup>2</sup> ) |
|---------------------------|---------------------------|------------------------------|
| Registral                 | <b>1.459</b>              | <b>1.685,60</b>              |
| Catastral                 | <b>1.449</b>              | <b>1.596,00</b>              |
| Levantamiento topográfico | <b>1.449</b>              | -                            |

|                                       |              |
|---------------------------------------|--------------|
| <b>Superficie de parcela adoptada</b> | <b>1.449</b> |
|---------------------------------------|--------------|

No se ha comprobado la superficie de la parcela por medición.

Para la valoración se adopta la superficie del Levantamiento Topográfico incluido en el Plan Especial Urbanístico de Desarrollo para Cambio de Uso de Parcela sita en carretera de la Vila nº6

GEOREFERENCIADO



|   |            |   |  |           |  |
|---|------------|---|--|-----------|--|
| 01  | 27/07/2023 | LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO   | AMDEL  | SPC       |  |
| REV:  | FECHA:     | DESCRIPCIÓN:  | DIBUJADO:  | REVISADO: |  |
| <br>C/ Albadalejo, 4 - 1ª Planta, Local 33<br>28037 Madrid<br>t: 918 897 175 • f: 917 710 732<br>e: info@plai.es • www.plai.es |            | LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO<br>EMPLAZAMIENTO:<br>CARRETERA DE LA VILA, 6, 08840, VILADECANS (BARCELONA) |  |           |  |
| REF. DE PROYECTO:<br><b>2160623</b>   |            | TÍTULO DE PLANO: MEDICIONES SOBRE EL TERRENO REALIZADAS<br>CON DIANAS TOPOGRÁFICAS Y ESCANEADO 3D     |  |           |  |
| Nº PLANO:   | VAR 01     | EL TITULAR:   | <br>PROYECTISTA:<br>Firmado por INIESTA<br>TOMAS JOSE JORGE -<br>***1560** el día<br>05/04/2024 con un<br>COCERMO |           |  |
| ESCALA:   | 1:750      | ASEPEYO MUTUA COLABORADORA CON<br>LA SEGURIDAD SOCIAL Nº 151  |  |           |  |

**5.3 FOTOGRAFÍAS DEL EDIFICIO EXISTENTE** (08/02/2024)

*Vistas del exterior de la nave existente*



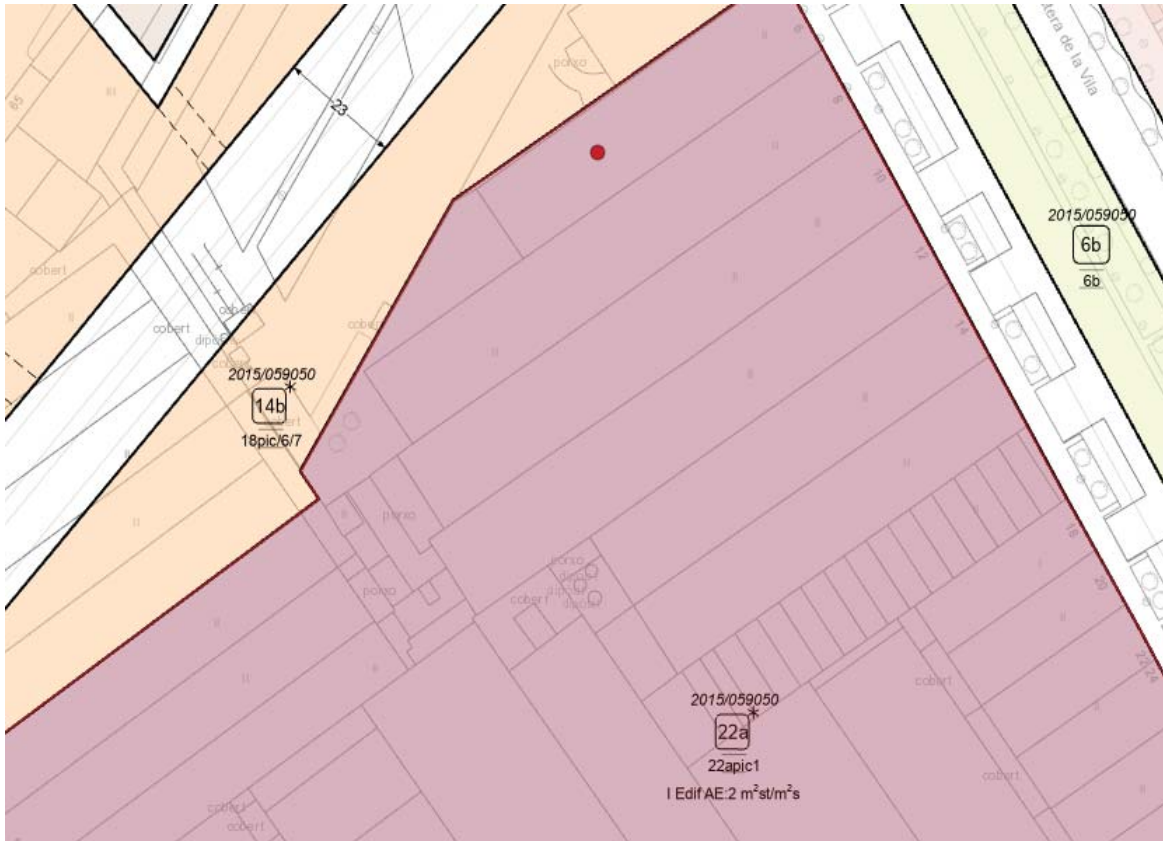
*Vistas del interior de la nave existente*





**Planeamiento derivado**

Calificación **22apic1**  
Expediente planeamiento derivado **2015/059050**



2015/059050  
14b  
18pic/6/7

2015/059050  
22a  
22apic1  
I Edif AE:2 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s

2015/059050  
6b  
6b

Información del punto Municipio de Viladecans

|             |                   |          |          |       |           |
|-------------|-------------------|----------|----------|-------|-----------|
| Expedientes | Régimen del suelo | Sectores | Catálogo | Notas | Descargas |
|-------------|-------------------|----------|----------|-------|-----------|

**Este municipio forma parte del Plan General Metropolitano**

Clasificación: Suelo urbano  
Calificación: 22a  
Zona industrial

**Esta clave urbanística está determinada por el Planeamiento Derivado**

### **6.3 PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE LA ZONA INDUSTRIAL 22apic 1**

|  |   |
|--|---|
| Zona   | <p><b>ZONA 22apic1, ZONA INDUSTRIAL DEL POLÍGONO INDUSTRIAL CENTRE DE VILADECANS – 1</b></p> <p>El 22apic1 se fundamenta en la aplicación general de la normativa del 22a del PGM, pero se introduce una serie de precisiones para adaptarla y precisarla en el entorno y a las circunstancias actuales.</p>  |
| Uso principal                                      | <p><b>INDUSTRIAL</b></p> <p>Se admite Almacenaje y logística</p>  |
| Otros usos   | <p><b>Art. 16</b> TR de la Modificación puntual del PGM Polígono Industrial Centre. Viladecans</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OFICINAS</b></li> <li>- <b>COMERCIAL</b></li> <li>- <b>SANITARIO:</b> Servicios médicos excluidos centros sanitarios con internamiento. Se incluyen consultas y centros veterinarios.</li> <li>- <b>CULTURAL:</b> Actividades docentes, salas de exposiciones y similares</li> <li>- <b>RECREATIVO</b> Actividades vinculadas al ocio. Les actividades recreativas musicales cumplirán les condiciones descritas al punto 4</li> <li>- <b>DEPORTIVO:</b> Locales y edificios acondicionados para la práctica y enseñanza de ejercicios de cultura física (gimnasia, academias de danza y similares)</li> <li>- <b>APARCAMIENTO</b></li> </ul>  |
| Condiciones del uso sanitario                      | <p><b>8. El uso sanitario, cultural y deportivo se admite en las parcelas con frente a los ejes de la carretera de la Vila y carrer Agricultura</b></p> <p>9. En aquellas parcelas en las que se implanten usos comercial, sanitario, cultural, deportivo y recreativo, desvinculadas de la actividad industrial, que den frente a la carretera de la Vila, se transformaran mediante el mecanismo establecido en el artículo 311.2 del PGM. <b>En este caso, los propietarios deberán ceder el 10% del incremento del aprovechamiento urbanístico que comporte la actuación respecto al aprovechamiento atribuido por el planeamiento vigente Art. 43.1 del TRLUC.</b></p> <p>11. El cumplimiento de los deberes de cesión establecidos en el punto 9 se puede sustituir por su equivalente dinerario en el momento de otorgamiento de licencia</p> <p>12. Se incorporará al instrumento de planeamiento o gestión o a la licencia de obras, según corresponda, <u>una valoración comparativa entre el aprovechamiento inicial y el resultante en el ámbito objeto de la transformación.</u></p> |
| Usos prohibidos                                    | <p><b>RESIDENCIAL Y VIVIENDA</b></p>  |
| <p><b><u>Condiciones de la edificación</u></b></p> |   |
| Tipo de ordenación                                 | <b>ALINEACIÓN A VIAL</b>  |
| Edificabilidad                                     | <b>2 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s</b>  |
| Ocupación máxima                                   | <b>100% sobre y bajo rasante</b>  |
| Altura máxima                                      | <b>17 m. PB + 3</b>   |
| Número máximo de establecimientos por parcela      | <b>Primer establecimiento: Superficie mínima 300 m<sup>2</sup> de techo<br/>A partir de 450 m<sup>2</sup> de techo se admiten 2 establecimientos y un establecimiento mas cada 300 m<sup>2</sup> de techo adicionales</b>   |
| Fachada mínima                                     | <b>10 m</b>   |
| Plazas de aparcamiento                             | <b>1 plaza cada 100 m<sup>2</sup> útiles para uso industrial<br/>1 plaza cada 200 m<sup>2</sup> útiles para otros usos no industriales</b>  |

## **7.\_ CRITERIOS Y METODOLOGÍA DE VALORACIÓN**

### **7.1 CRITERIOS LEGISLATIVOS**

El objeto de este informe es obtener el VALOR DEL 10% DE CESIÓN MUNICIPAL DEL INCREMENTO DEL APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO generado con el cambio de uso propuesto en el "Plan Especial Urbanístico de Desarrollo para Cambio de Uso de Parcela sita en carretera de la Vila nº6.", Viladecans. Barcelona.

Se determina el Valor del aprovechamiento en la fecha de emisión de este informe.

La valoración se realizará de acuerdo con las disposiciones de la MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL METROPOLITANO EN EL ÁMBITO DEL POLÍGONO INDUSTRIAL CENTRO DE VILADECANS. Núm. expediente: 2015 / 059050 / M

- Art. 16. 12. Se incorporará al instrumento de planeamiento o gestión o a la licencia de obras, según corresponda, **una valoración comparativa entre el aprovechamiento inicial y el resultante en el ámbito objeto de la transformación.**

De acuerdo con este artículo se realizará:

- VALORACION DEL APROVECHAMIENTO EN ESTADO INCIAL. USO INDUSTRIAL
  - VALORACION DEL APROVECHAMIENTO RESULTANTE DEL CAMBIO DE USO. USO SANITARIO
- A partir de estos valores se calculará el INCREMENTO DEL APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO, y el correspondiente 10% de CESIÓN MUNICIPAL.

El valor del aprovechamiento de cada uno de los usos se calcula multiplicando el valor unitario de repercusión del suelo por la edificabilidad máxima permitida por la normativa vigente.

$$\text{VALOR APROVECHAMIENTO} = \text{VRS} \times \text{EDIFICABILIDAD MÁXIMA}$$

La valoración se realizará conforme a lo establecido en la Ley del suelo estatal. Se aplicarán los principios y metodología contenida en la siguiente normativa:

- **Real Decreto Legislativo RDL 7/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- **Real Decreto 1492/2011**, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo.

Dada la finalidad de la valoración, se valorará el suelo con independencia de la edificación existente y futura, de acuerdo con las determinaciones de la Ley del Suelo, Art. 21, 34, 35, 37.1:

#### **Artículo 21. Situaciones básicas del suelo.**

1. *Todo el suelo se encuentra, a los efectos de esta ley, en una de las situaciones básicas de suelo rural o de suelo urbanizado.*
2. *Está en la situación de suelo rural:*
  - a) *En todo caso, el suelo preservado por la ordenación territorial y urbanística de su transformación mediante la urbanización, que deberá incluir, como mínimo, los terrenos excluidos de dicha transformación por la legislación de protección o policía del dominio público, de la naturaleza o del patrimonio cultural, los que deban quedar sujetos a tal protección conforme a la ordenación territorial y urbanística por los valores en ellos concurrentes, incluso los ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales y paisajísticos, así como aquéllos con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación o de otros accidentes graves, y cuantos otros prevea la legislación de ordenación territorial o urbanística.*
  - b) *El suelo para el que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevean o permitan su paso a la situación de suelo urbanizado, hasta que termine la correspondiente actuación de urbanización, y cualquier otro que no reúna los requisitos a que se refiere el apartado siguiente.*

3. **Se encuentra en la situación de suelo urbanizado** el que, estando legalmente integrado en una malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumpla alguna de las siguientes condiciones:
- Haber sido urbanizado en ejecución del correspondiente instrumento de ordenación.
  - Tener instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes o previstos por la ordenación urbanística o poder llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión con las instalaciones preexistentes. El hecho de que el suelo sea colindante con carreteras de circunvalación o con vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí mismo, su consideración como suelo urbanizado.
  - Estar ocupado por la edificación, en el porcentaje de los espacios aptos para ella que determine la legislación de ordenación territorial o urbanística, según la ordenación propuesta por el instrumento de planificación correspondiente.

**Artículo 34. Ámbito del régimen de valoraciones.**

- Las valoraciones del suelo, las instalaciones, construcciones y edificaciones, y los derechos constituidos sobre o en relación con ellos, se rigen por lo dispuesto en esta Ley cuando tengan por objeto:
  - La verificación de las operaciones de reparto de beneficios y cargas u otras precisas para la ejecución de la ordenación territorial y urbanística en las que la valoración determine el contenido patrimonial de facultades o deberes propios del derecho de propiedad, en defecto de acuerdo entre todos los sujetos afectados.

**Artículo 35. Criterios generales para la valoración de inmuebles.**

- El valor del suelo corresponde a su pleno dominio, libre de toda carga, gravamen o derecho limitativo de la propiedad.
- El suelo se tasará en la forma establecida en los artículos siguientes, según su situación y con independencia de la causa de la valoración y el instrumento legal que la motive.

**Artículo 37. Valoración en el suelo urbanizado.**

- Para la valoración del suelo urbanizado que no está edificado, o en que la edificación existente o en curso de ejecución es ilegal o se encuentra en situación de ruina física:
  - Se considerarán como uso y edificabilidad de referencia los atribuidos a la parcela por la ordenación urbanística, incluido en su caso el de vivienda sujeta a algún régimen de protección que permita tasar su precio máximo en venta o alquiler.  
*Si los terrenos no tienen asignada edificabilidad o uso privado por la ordenación urbanística, se les atribuirá la edificabilidad media y el uso mayoritario en el ámbito espacial homogéneo en que por usos y tipologías la ordenación urbanística los haya incluido.*
  - Se aplicará a dicha edificabilidad el valor de repercusión del suelo según el uso correspondiente, determinado por el método residual estático.

Para obtener el Valor en venta del metro cuadrado de edificación se realiza un Estudio de mercado del uso previsto en el PRI, aplicando el método de comparación de acuerdo con las determinaciones de:

- Orden Eco/805/2003** de 27 de marzo de 2003, sobre normas de valoración de bienes inmuebles y de determinados derechos para ciertas finalidades financieras. (Art. 20-21-22).

## 7.2. METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

Se seguirá la metodología:

### 7.2.1 VALORES DE REPERCUSIÓN DEL SUELO - MÉTODO RESIDUAL ESTÁTICO

Se calcula el Valor de repercusión por m<sup>2</sup> por el **Método Residual Estático**, siguiendo el procedimiento de cálculo establecido en el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo de 24 de octubre de 2011.

*Artículo 22: Valoración en situación de suelo urbanizado no edificado.*

1. El valor en situación de suelo urbanizado no edificado, o si la edificación existente o en curso sea ilegal o se encuentre en situación de ruina física, se obtendrá aplicando a la edificabilidad de referencia determinada según lo dispuesto en el artículo anterior, el valor de repercusión del suelo según el uso correspondiente, de acuerdo con la siguiente expresión:

$$VS = \sum E_i \cdot VRS_i$$

*Siendo:*

**VS** = Valor del suelo urbanizado no edificado, en euros por metro cuadrado de suelo.

**E<sub>i</sub>** = Edificabilidad correspondiente a cada uno de los usos considerados, en metros cuadrados edificables por metro cuadrado de suelo.

**VRS<sub>i</sub>** = Valor de repercusión del suelo de cada uno de los usos considerados, en euros por metro cuadrado edificable.

2. Los valores de repercusión del suelo de cada uno de los usos considerados a los que hace referencia el apartado anterior se determinarán por el método residual estático de acuerdo con la siguiente expresión:

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

*Siendo:*

**VRS** = Valor de repercusión del suelo en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado.

**Vv** = Valor en venta del metro cuadrado de edificación del uso considerado del producto inmobiliario acabado, calculado sobre la base de un estudio de mercado estadísticamente significativo, en euros por metro cuadrado edificable.

**K** = Coeficiente que pondera la totalidad de los gastos generales, incluidos los de financiación, gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria necesaria para la materialización de la edificabilidad.

Dicho coeficiente K, que tendrá con carácter general un valor de **1,40**, podrá ser reducido o aumentado de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Podrá reducirse hasta un mínimo de **1,20** en el caso de terrenos en situación de urbanizado destinados a la construcción de viviendas unifamiliares en municipios con escasa dinámica inmobiliaria, viviendas sujetas a un régimen de protección que fije valores máximos de venta que se aparten de manera sustancial de los valores medios del mercado residencial, naves industriales u otras edificaciones vinculadas a explotaciones económicas, en razón de factores objetivos que justifiquen la reducción del componente de gastos generales como son la calidad y la tipología edificatoria, así como una menor dinámica del mercado inmobiliario en la zona.
- b) Podrá aumentarse hasta un máximo de **1,50** en el caso de terrenos en situación de urbanizado destinados a promociones que en razón de factores objetivos como puedan ser, la extraordinaria localización, la fuerte dinámica inmobiliaria, la alta calidad de la tipología edificatoria, el plazo previsto de comercialización, el riesgo previsible, u otras características de la promoción, justifiquen la aplicación de un mayor componente de gastos generales.

**Vc** = Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado. Será el resultado de sumar los costes de ejecución material de la obra, los gastos generales y el beneficio industrial del constructor, el importe de los tributos que gravan la construcción, los honorarios profesionales por proyectos y dirección de las obras y otros gastos necesarios para la construcción del inmueble.

Todos los valores deberán estar referidos a la fecha que corresponda según el objeto de la valoración en los términos establecidos en el apartado 2 del artículo 21 del texto refundido de la Ley de Suelo.

### 7.2.2 VALOR DE VENTA o VALOR DE MERCADO (Vv) - MÉTODO DE COMPARACIÓN

Se calcula el Valor de mercado de cada uno de los usos aplicando el Método de Comparación descrito en la Orden ECO/805/2003.

*Artículo 21. Requisitos para la utilización del método de comparación.*

1. Para la utilización del Método de comparación a efectos de esta Orden será necesario que se cumplan los siguientes requisitos:

- a) La existencia de un mercado representativo de los inmuebles comparables.
- b) Disponer de suficientes datos sobre transacciones u ofertas que permitan, en la zona de que se trate, identificar parámetros adecuados para realizar la homogeneización de comparables.
- c) Disponer de información suficiente sobre al menos seis transacciones u ofertas de comparables que reflejen adecuadamente la situación actual de dicho mercado.

2. Adicionalmente, para la utilización del método de comparación a efectos de lo previsto en el artículo 2.a) (Ámbito de aplicación) de la presente Orden serán necesarios, los siguientes requisitos:

- a) Disponer de datos adecuados (transacciones, ofertas, etc.) para estimar la evolución de los precios de compraventa en el mercado local de comparables durante al menos los 2 años anteriores a la fecha de la valoración.
- b) Disponer de información adecuada (datos propios, publicaciones oficiales o privadas, índices sobre evolución de precios, etc.) sobre el comportamiento histórico de las variables determinantes en la evolución de los precios del mercado inmobiliario de los inmuebles de usos análogos al que se valore y sobre el comportamiento de esos precios en el ciclo relevante al efecto y sobre el estado actual de la coyuntura inmobiliaria.
- c) Contar con procedimientos adecuados que, a través de la detección de las ofertas o transacciones con datos anormales en el mercado local, posibiliten la identificación y eliminación de elementos especulativos.

*Artículo 22. Procedimiento de cálculo del valor por comparación.*

1. Para calcular el valor por comparación se seguirán las siguientes reglas generales:

- a) Se establecerán las cualidades y características del inmueble tasado que influyan en su valor. En el caso de edificios de carácter histórico o artístico, para establecer dichas cualidades y características, se tendrá en cuenta, además, el valor particular de los elementos de la edificación que le confiere ese carácter.
- b) Se analizará el segmento del mercado inmobiliario de comparables y, basándose en informaciones concretas sobre transacciones reales y ofertas firmes apropiadamente corregidas en su caso, se obtendrán precios actuales de compraventa al contado de dichos inmuebles.
- c) Se seleccionará entre los precios obtenidos tras el análisis previsto en la letra anterior, una muestra representativa de los que correspondan a los comparables, a la que se aplicará el procedimiento de homogeneización necesario. En la selección indicada se deberá, previamente, contrastar aquellos precios que resulten anormales a fin de identificar y eliminar tanto los procedentes de transacciones y ofertas que no cumplan las condiciones exigidas en la definición de valor de mercado de los bienes afectados como, cuando se trate de una valoración para la finalidad prevista en el artículo 2.a) de esta Orden, los que puedan incluir elementos especulativos.
- d) Se realizará la homogeneización de comparables con los criterios, coeficientes y/o ponderaciones que resulten adecuados para el inmueble de que se trate.
- e) Se asignará el valor del inmueble, neto de gastos de comercialización, en función de los precios homogeneizados, previa deducción de las servidumbres y limitaciones del dominio que recaigan sobre aquél y que no hayan sido tenidas en cuenta en la aplicación de las reglas precedentes.

## 8. CÁLCULO DEL VALOR DE VENTA (Vv)

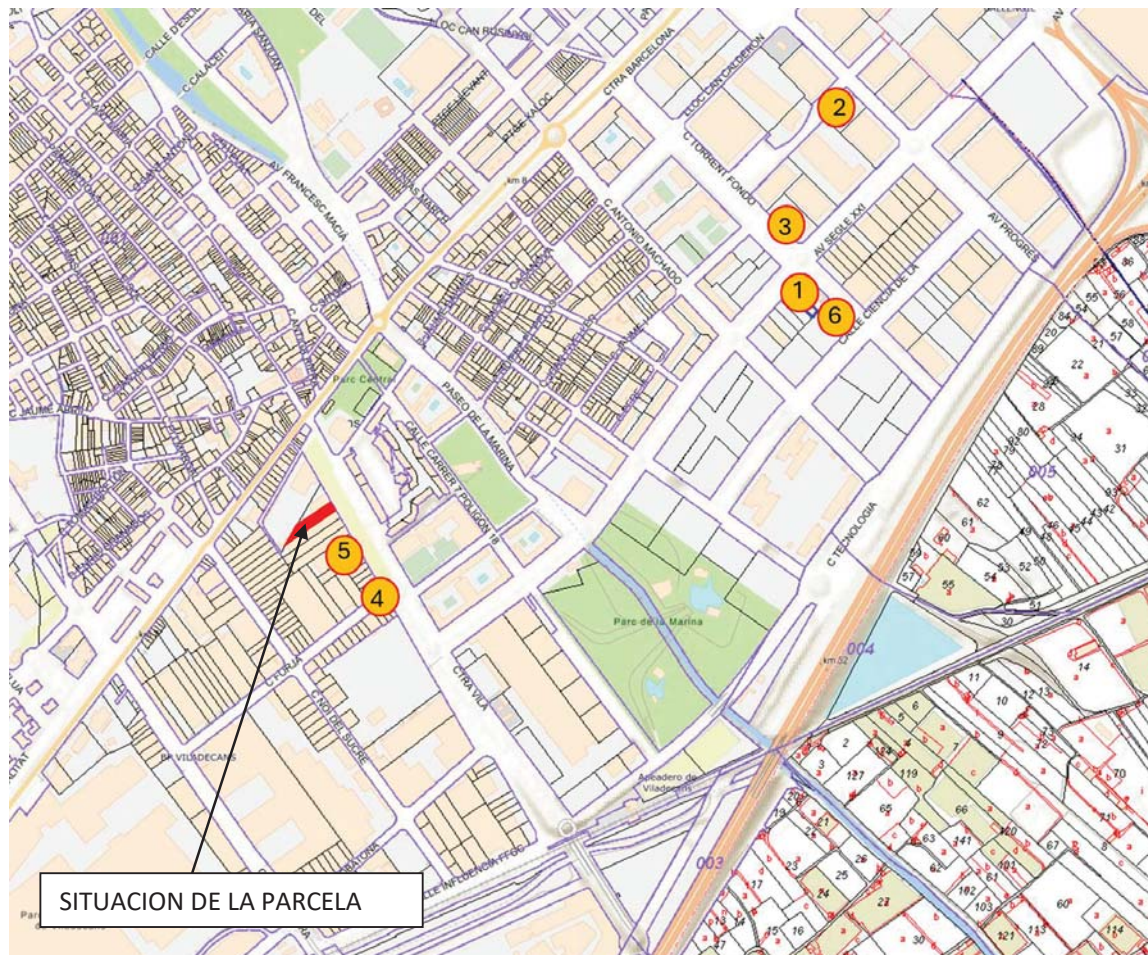
Para calcular el Valor de Venta (Vv) se realiza estudio de mercado de cada uno de los usos:

- **USO INDUSTRIAL** (Uso Inicial)
- **USO SANITARIO** (Uso resultante propuesto en el Plan Especial)

### 8.1. VALOR DE VENTA. USO INDUSTRIAL

Se ha realizado sondeo de naves industriales en los polígonos de Viladecans. Solamente se ha encontrado una oferta de nave llave en mano, el resto de ofertas son de naves de segunda mano en buen estado de conservación, aplicando los correspondientes coeficientes de homogeneización.

*Situación de los testigos seleccionados*



**TESTIGOS DE NAVES INDUSTRIALES**

|               |       |      |
|---------------|-------|------|
| Fecha sondeo: | JULIO | 2024 |
|---------------|-------|------|

| Nº Muestra  | C.P.  | Localización                             | Superficie m <sup>2</sup> | Precio oferta € | Unitario €/m <sup>2</sup> | Fecha Const | Fuente            |
|-------------|-------|--|---------------------------|-----------------|---------------------------|-------------|-------------------|
| 1           | 08840 | Avda. del Segle XXI, 42                  | 1.613,00                  | 2.360.000       | 1.463,11                  | 2018        | REA-AYS           |
| 2           | 08840 | Avda. del Progrès, 10                    | 2.356,00                  | 2.290.000       | 971,99                    | 1997        | Fincas Mirafer SL |
| 3           | 08840 | Avda. del Segle XXI, 59                  | 3.355,00                  | 4.500.000       | 1.341,28                  | 1995        | Forcadell         |
| 4           | 08840 | Ctra. De la Vila, 78                     | 500,00                    | 500.000         | 1.000,00                  | 1974        | SBR Larrandez     |
| 5           | 08840 | Vilamarina (Dirección aprox)             | 2.029,00                  | 1.590.000       | 783,64                    | 1984        | Cuatrofincas      |
| 6           | 08840 | Carrer de la Ciencia c/v Torrent de Fond | 1.550,00                  | 2.150.000       | 1.387,10                  | 2024        | Blanquerna        |
| Valor medio |       |  | 1.900,50                  | 2.231.667       | 1.157,85                  |             |                   |

**Coefficientes de homogeneización**

| Nº Muestra | Antigüedad Años | Conservacion Edificio | Superficie m <sup>2</sup> | Coef. Situación | Coef. Tipología | Coef. Calidad Edif | Coef. Superficie | Coef. Antigüedad/ Conser | Coef. Fuente | Coef. Medio | Valor Homog. (€/m <sup>2</sup> ) |
|------------|-----------------|-----------------------|---------------------------|-----------------|-----------------|--------------------|------------------|--------------------------|--------------|-------------|----------------------------------|
| 1          | 6               | Buen estado           | 1.613,00                  | 1               | 1               | 0,90               | 1,00             | 1,03                     | 0,97         | 0,90        | 1.315,62                         |
| 2          | 27              | Buen estado           | 2.356,00                  | 1               | 0,9             | 1,00               | 1,00             | 1,27                     | 0,97         | 1,11        | 1.077,65                         |
| 3          | 29              | Buen estado           | 3.355,00                  | 1               | 0,9             | 0,90               | 1,00             | 1,15                     | 0,97         | 0,90        | 1.206,65                         |
| 4          | 50              | Buen estado           | 500,00                    | 1               | 1               | 1,00               | 0,80             | 1,50                     | 0,97         | 1,16        | 1.164,00                         |
| 5          | 40              | Buen estado           | 2.029,00                  | 1               | 1               | 1,00               | 1,00             | 1,40                     | 0,97         | 1,36        | 1.064,18                         |
| 6          | 0               | Obra nueva            | 1.550,00                  | 1               | 0,9             | 1,00               | 1,00             | 1,00                     | 1,00         | 0,90        | 1.248,39                         |

|                   |  |                               |
|-------------------|--|-------------------------------|
| <b>VILADECANS</b> | Valor UNITARIO HOMOGENEIZADO (Euros/m <sup>2</sup> ) | 1.179,41                      |
|                   | <b>Valor de mercado adoptado</b>                     | <b>Vv Euros/m<sup>2</sup></b> |
|                   |  | <b>1.179,41</b>               |

**CRITERIOS DE HOMOGENEIZACION:**

Se han aplicado coeficientes de homogeneización entre 0,8 y 1,20 en base a las siguientes características de cada uno de los testigos: situación, calidad del edificio, antigüedad, y procedencia de los datos (fuente de información, API, particular, etc)

**Situación:** Se aplica un coeficiente corrector en función de la situación del testigo respecto a la parcela objeto de valoración. En este caso los testigos seleccionados tienen ubicación similar.

**Tipología:** Los testigos 2 y 3 corresponden a naves aisladas. Se aplica un coeficiente de 0,9. El testigo 6 corresponde a tipología adosada en esquina. Coef = 0,9

**Calidad de edificio:** Se considera la calidad constructiva del edificio, acabados, instalaciones, etc. Se ha aplicado un coeficiente de 0,90 a los testigos 1 y 3, que presenta unos acabados por encima de la media para el uso industrial. Oficinas de calidad alta, ascensor etc

**Superficie:** Este coeficiente corrige desviaciones de testigos con superficies que presentan desviaciones de la superficie media de nave. Se ha aplicado un coeficiente de 0,80 al testigo 4, con superficie por debajo de la media.

**Antigüedad:** Este coeficiente tiene en cuenta la depreciación de los testigos en función de su antigüedad. (1% anual). En los testigos con buen estado de conservación se ha reducido el coeficiente en un 50% por obras de reforma y mantenimiento.

**Por fuente de información:** En los testigos procedentes de inmobiliaria se descuenta un 3% en concepto de gastos de comercialización. En los testigos de obra nueva y ofertados por particulares no se aplica descuento.

## 8.2. VALOR DE VENTA. USO SANITARIO

Según el planeamiento vigente, el uso sanitario propuesto en el Plan Especial es un uso compatible en la zona 22apic 1, con las siguientes precisiones:

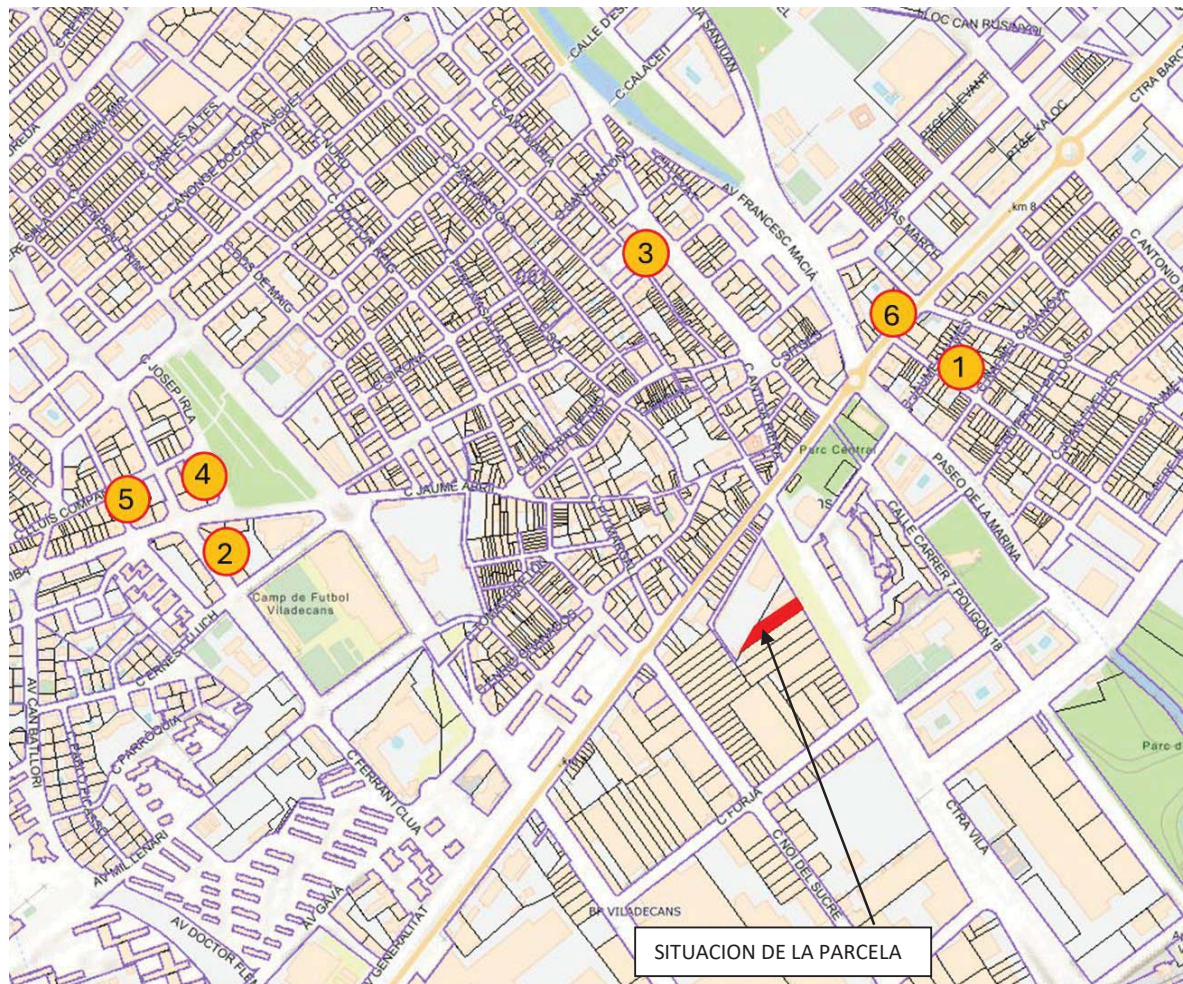
*Servicios médicos excluidos centros sanitarios con internamiento. Se incluyen consultas y centros veterinarios.*

Estos usos no requieren de un edificio de uso monovalente como los centros hospitalarios, ubicándose habitualmente en locales comerciales en planta baja y/o entreplantas con acceso directo desde calle.

Por lo tanto, para el cálculo del valor en venta del uso sanitario, se han seleccionado ofertas de locales comerciales en planta baja, con buena fachada y buena imagen, en zonas de ordenanza en las que se admite el uso sanitario de consultas médicas.

Para el sondeo de mercado se considera un local medio de 300 m<sup>2</sup>, ya que según planeamiento se permiten varios establecimientos dentro de una parcela, cumpliendo esta condición de superficie mínima. Se aplicarán coeficientes correctores en función de la superficie del testigo.

*Situación de los testigos seleccionados*



Se adjunta anexo con detalle de los testigos utilizados.

**TESTIGOS DE LOCALES QUE ADMITEN USO SANITARIO**

|               |       |      |
|---------------|-------|------|
| Fecha sondeo: | JULIO | 2024 |
|---------------|-------|------|

| Nº Muestra  | C.P.  | Localización                  | Superficie m <sup>2</sup> | Precio oferta € | Unitario €/m <sup>2</sup> | Fecha Const | Fuente     |
|-------------|-------|-------------------------------|---------------------------|-----------------|---------------------------|-------------|------------|
| 1           | 08840 | C/ Jaume Balmes c/v Catalunya | 112,00                    | 288.000         | 2.571,43                  | 1967        | Solvia     |
| 2           | 08840 | C/ Prat de la Riba 43         | 162,00                    | 318.000         | 1.962,96                  | 1996        | Inmo Olaya |
| 3           | 08840 | Rambla de Modolell 55         | 103,00                    | 289.000         | 2.805,83                  | 1970        | Solvia     |
| 4           | 08840 | C/Prat de la Riba, 6          | 211,00                    | 396.800         | 1.880,57                  | 2002        | Casaktua   |
| 5           | 08840 | C/ Narcís Monturiol, 3        | 235,00                    | 390.000         | 1.659,57                  | 1997        | Solvia     |
| 6           | 08840 | C/ Manuel de Falla, 1         | 217,00                    | 380.000         | 1.751,15                  | 2004        | Colibree   |
| Valor medio |       |                               | 173,33                    | 343.633         | 2.105,25                  |             |            |

**Coefficientes de homogeneización**

| Nº Muestra | Antigüedad Años | Conservacion Edificio | Superficie m <sup>2</sup> | Coef. Situación | Coef. Calidad Edif | Coef. Superficie | Coef. Antigüedad/ Conser | Coef. Fuente | Coef. Medio | Valor Homog. (€/m <sup>2</sup> ) |
|------------|-----------------|-----------------------|---------------------------|-----------------|--------------------|------------------|--------------------------|--------------|-------------|----------------------------------|
| 1          | 57              | Medio                 | 112,00                    | 1               | 1,00               | 0,80             | 1,17                     | 0,97         | 0,91        | 2.336,65                         |
| 2          | 28              | Medio                 | 162,00                    | 1               | 1,00               | 0,85             | 1,14                     | 0,97         | 0,94        | 1.845,05                         |
| 3          | 54              | Medio                 | 103,00                    | 1               | 1,00               | 0,80             | 1,27                     | 0,97         | 0,99        | 2.765,20                         |
| 4          | 22              | Medio                 | 211,00                    | 1               | 1,00               | 0,90             | 1,11                     | 0,97         | 0,97        | 1.822,33                         |
| 5          | 27              | Medio                 | 235,00                    | 1               | 1,00               | 0,90             | 1,14                     | 0,97         | 0,99        | 1.644,40                         |
| 6          | 20              | Medio                 | 217,00                    | 1               | 1,10               | 0,90             | 1,10                     | 0,97         | 1,06        | 1.849,79                         |

|                   |  |                               |
|-------------------|--|-------------------------------|
| <b>VILADECANS</b> | Valor UNITARIO HOMOGENEIZADO (Euros/m <sup>2</sup> ) | 2.043,90                      |
|                   | <b>Valor de mercado adoptado</b>                     | <b>Vv Euros/m<sup>2</sup></b> |
|                   |  | <b>2.043,90</b>               |

**CRITERIOS DE HOMOGENEIZACION:**

Se han aplicado coeficientes de homogeneización entre 0,8 y 1,20 en base a las siguientes características de cada uno de los testigos: situación, calidad del edificio, antigüedad, y procedencia de los datos (fuente de información, API, particular, etc)

**Situación:** Se aplica un coeficiente corrector en función de la situación del testigo respecto a la parcela objeto de valoración. En este caso los testigos seleccionados tienen ubicación similar.

**Calidad de edificio:** Se considera la calidad constructiva del edificio, acabados, instalaciones, etc.

**Superficie:** Se ha aplicado un coeficiente corrector a los testigos con el siguiente criterio

250 m<sup>2</sup>< Superficie<300 m<sup>2</sup>.....C. Sup. = 0,95  
 200 m<sup>2</sup>< Superficie<250 m<sup>2</sup>.....C. Sup. = 0,90  
 150 m<sup>2</sup>< Superficie<200 m<sup>2</sup>.....C. Sup. = 0,85  
 150 m<sup>2</sup>< Superficie<100 m<sup>2</sup>.....C. Sup. = 0,80

**Antigüedad:** Este coeficiente tiene en cuenta la depreciación de los testigos en función de su antigüedad. (1% anual). En los testigos con buen estado de conservación se ha reducido el coeficiente entre un 70%- 50% por obras de reforma y mantenimiento.

**Por fuente de información:** En los testigos procedentes de inmobiliaria se descuenta un 3% en concepto de gastos de comercialización. En los testigos de obra nueva y ofertados por particulares no se aplica descuento.

**9.\_ CÁLCULO DEL VALOR DE APROVECHAMIENTO. USO INDUSTRIAL (Estado inicial)**

Valor aprovechamiento = Edificabilidad máxima (m²t) x Valor repercusión del suelo (€/m²c)

**9.1 EDIFICABILIDAD ADOPTADA. USO INDUSTRIAL**

Se considera la edificabilidad máxima para la clave: 22apic1.....2 m²t/m²s  
 Expediente planeamiento derivado: 2015/059050

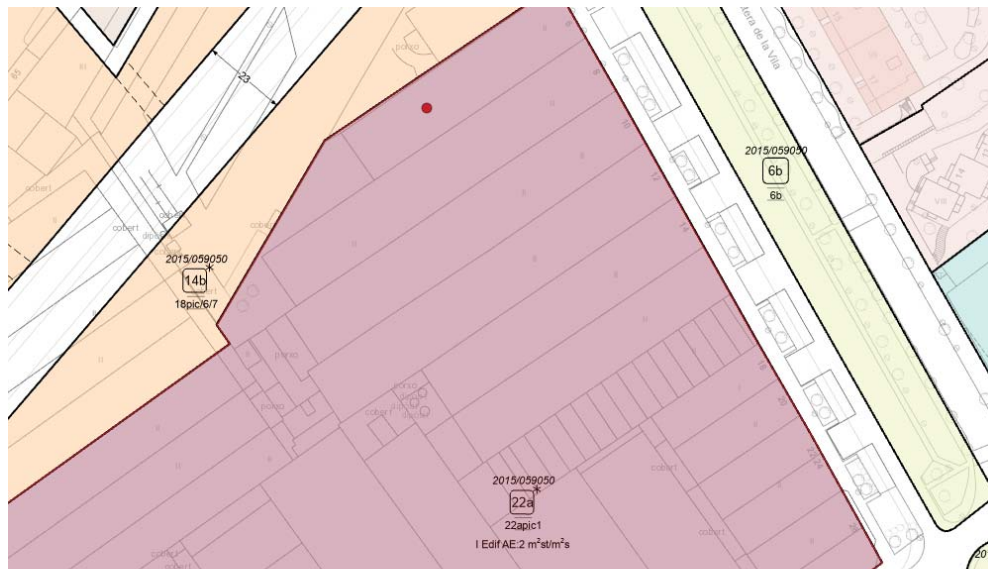
*Extracto del Text Refós de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità al Polígon Industrial Centre. Viladecans*

**Art. 18. Condicions d'edificació**

1. El tipus d'ordenació serà el d'alineació a vial.
2. Les condicions d'edificació específiques són les següents:

La intensitat d'edificació per parcel·la no podrà passar de 2 m² sostre/m² sòl

L'ocupació màxima serà del 100% en plantes soterrani i sobre rasant. L'alçada màxima total, donada l'amplada superior a 11m. de tots els vials, serà de 17 m, corresponents a PB+3.



**Información del punto** Municipio de Viladecans

Expedientes   Régimen del suelo   Sectores   Catálogo   Notas   Descargas

Este municipio forma parte del Plan General Metropolitano

Clasificación: Suelo urbano  
 Calificación: 22a  
 Zona industrial

Esta clave urbanística está determinada por el Planeamiento Derivado

Calificación planeamiento derivado: 22apic1  
 Expediente planeamiento derivado: 2015/059050

## 9.2 VALOR DEL APROVECHAMIENTO. USO INDUSTRIAL

El valor de repercusión del suelo se calcula de acuerdo con el Artículo 22 del Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo.

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

### Valor de Venta (Vv)

Vv = Valor en venta del metro cuadrado de edificación del uso considerado del producto inmobiliario acabado, calculado sobre la base de un estudio de mercado estadísticamente significativo, en euros por metro cuadrado edificable.

El valor de mercado es el precio más probable que se obtendría al final de un proceso de venta normal de un inmueble. Dicho valor, o precio de transacción, se forma (tal y como indica la teoría de mercados) por la interacción de la oferta y la demanda, en función de la información de la que disponen los participantes del mercado.

El Valor de venta para el uso inicial, se ha obtenido en apartado anterior a partir de los sondeos de mercado.

|                |                                 |
|----------------|---------------------------------|
| USO INDUSTRIAL | <b>1.179,41 €/m<sup>2</sup></b> |
|----------------|---------------------------------|

### Coefficiente de ponderación adoptado (k)

K = Coeficiente que pondera la totalidad de los gastos generales, incluidos los de financiación, gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria necesaria para la materialización de la edificabilidad.

Se adopta el coeficiente de ponderación **K= 1,20**, que se recomienda para naves industriales.

### Valor de la construcción (Vc)

Vc = Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado. Será el resultado de sumar los costes de ejecución material de la obra, los gastos generales y el beneficio industrial del constructor, el importe de los tributos que gravan la construcción, los honorarios profesionales por proyectos y dirección de las obras y otros gastos necesarios para la construcción del inmueble.

De acuerdo con la definición anterior calculamos el Presupuesto de Ejecución Material a partir de los "Valores básicos de la construcción" publicados por la Agencia Tributaria de Catalunya para el año 2024, que permiten calcular el coste de ejecución de obra nueva de las distintas tipologías.

Estos valores están basados en diversas publicaciones técnicas "Boletín Económico de la Construcción", "Construc". Eme Dos", precios de referencia para visado del COAC y "Precios de referencia de obra nueva del ITEC"

Se considera el coste de edificio industrial de calidad buena, ya que las naves del sondeo disponen de zona de oficinas.

|                        |              |            |
|------------------------|--------------|------------|
| Edificios industriales | Muy buena    | 665        |
|                        | <b>Buena</b> | <b>498</b> |
|                        | Media        | 415        |
|                        | Modesta      | 332        |
|                        | Muy modesta  | 249        |

El Presupuesto de Contrata (PC), se obtiene a partir del PEM, añadiendo a los costes de ejecución material de la obra, sus gastos generales y el beneficio industrial del constructor). El valor medio de Gastos Generales más Beneficio Industrial es de 1,19 del PEM.

Se deben considerar también los gastos necesarios para edificar, Costes de licencias, honorarios proyectos y dirección de obras, impuestos no recuperables, seguros obligatorios, etc.

Estos gastos han sido estimados, y corresponden a los medios del mercado según las características del inmueble en la hipótesis considerada, con independencia de quien pueda acometer el reemplazamiento.

### **Cálculo del Valor de Aprovechamiento**

Superficie de parcela (m<sup>2</sup>s)

**1.449,00**

Edificabilidad máxima (m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s)

**2,00**

### **Valor de Repercusión del Suelo por el Método Residual Estático**

Valor de repercusión del Suelo

VRS = Vv / K - Vc

Tipología

Nave Industrial

Método empleado

Residual Estático

Valor de mercado a nuevo (Euros/m<sup>2</sup>) - Vv

**1.179,41**

Coefficiente K (Gastos generales incluido beneficio empresarial)

**1,20**

#### **Coste de construcción**

Presupuesto Ejecución Material (Euros/m<sup>2</sup>c)

**498,00**

Presupuesto Ejecución Contrata (Euros/m<sup>2</sup>c)

BI +GG ..... 1,19

**592,62**

Gastos necesarios para edificar:

Costes de licencias, honorarios proyectos y dirección de obras, impuestos no recuperables, seguros obligatorios, etc. (En base al PEM)

14,00%

**69,72**

Otros gastos necesarios en base al Presupuesto de contrata

8,50%

**50,37**

Coste de construcción inc. gastos necesarios (Euros/m<sup>2</sup>c) - Vc

**712,71**

VALOR DE REPERCUSIÓN DEL SUELO (Euros/m<sup>2</sup>c)

**270,14**

### **VALOR DE APROVECHAMIENTO USO INDUSTRIAL**

El valor se obtiene multiplicando el valor de repercusión del suelo por la edificabilidad máxima para la Clave 22 apic 1

Ordenanza

VS= E x VRS

Valor de Repercusión del Suelo (Euros/m<sup>2</sup>c)

Industrial 22 apic1

**270,14**

Edificabilidad máxima (m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s)

**2,00**

Superficie de parcela (m<sup>2</sup>s)

**1.449,00**

**VALOR DEL APROVECHAMIENTO USO INDUSTRIAL** (Estado inicial)- (Euros)

**782.852,02**

**10. CÁLCULO DEL VALOR DE APROVECHAMIENTO. USO SANITARIO (Uso resultante)**

Valor aprovechamiento = Edificabilidad máxima (m²t) x Valor repercusión del suelo (€/m²c)

**10.1 EDIFICABILIDAD ADOPTADA. USO SANITARIO**

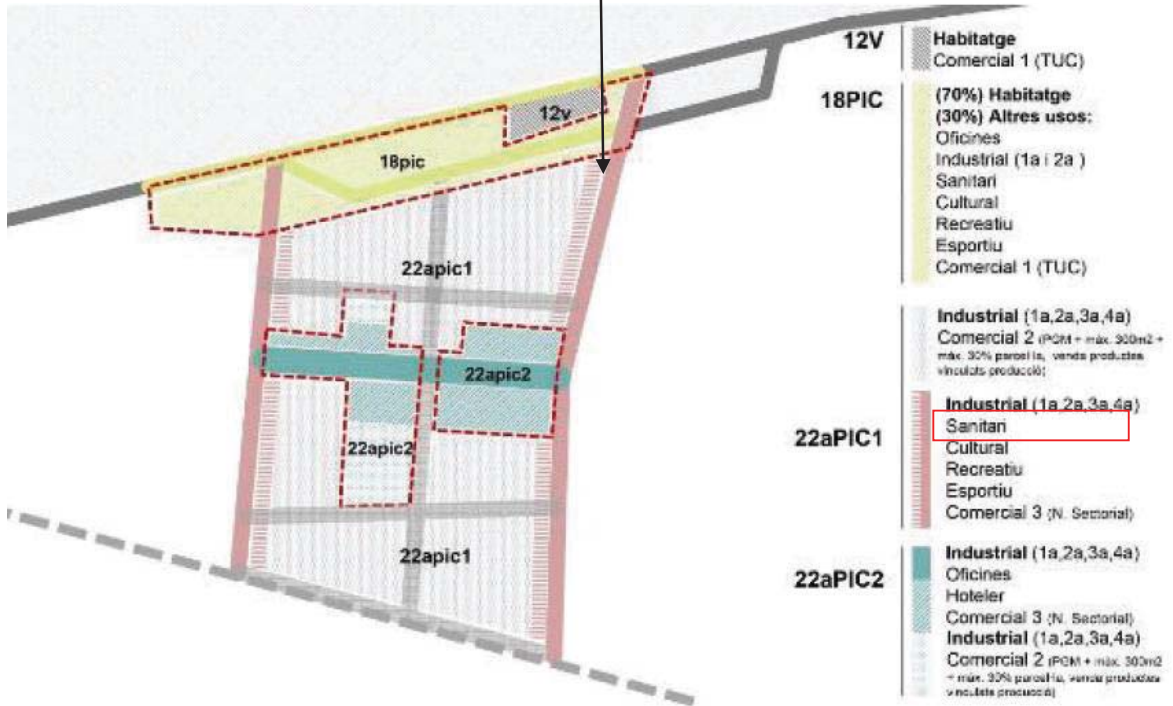
La *Modificació Puntual del Pla General Metropolità al Polígon Industrial Centre*, regula la implantación del uso Sanitario en el polígono, con las siguientes condiciones:

*Aquelles parcel·les en que s'implantin usos comercial, sanitari, cultural, esportiu i recreatiu desvinculats de l'activitat industrial que donin front al carrer Agricultura i a l'avinguda del segle XXI estan subjectes a la reserva de sistemes i cessió d'aprofitament mig d'acord amb l'article 100.4.a i amb la Disposició Addicional Segona del TRLUC.*

***Pel que fa a les parcel·les amb front a la carretera de la Vila, en ser confrontants a usos d'habitatge, es podran transformar mitjançant el que estableix l'article 311.2 del PGM. En aquest cas, les parcel·les estan subjectes a la cessió d'aprofitament mig d'acord amb l'article 43.1 del TRLUC.***

*Es flexibilitza el nombre màxim d'establiments per parcel·la, autoritzant-ne un a partir de 300 m², dos a partir de 450 m² i un més cada 300 m² addicionals, així com les seves condicions d'accés, i no es limiten el nombre d'activitats per establiment sempre i quan siguin compatibles.*

*Usos complementarios admitidos. Situación de la parcela*



En lo que respecta a la edificabilitat màxima, se mantiene la misma edificabilidad para todos los usos compatibles en la Zona 22 apic1.

Por lo tanto, Se considera la edificabilidad máxima para la clave:22apic1.....**2 m²t/m²s**

Expediente planeamiento derivado:2015/059050

## **10.2 VALOR DEL APROVECHAMIENTO. USO SANITARIO (Aprovechamiento Resultante)**

El valor de repercusión del suelo se calcula de acuerdo con el Artículo 22 del Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo.

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

### **Valor de Venta (Vv)**

*Vv = Valor en venta del metro cuadrado de edificación del uso considerado del producto inmobiliario acabado, calculado sobre la base de un estudio de mercado estadísticamente significativo, en euros por metro cuadrado edificable.*

*El valor de mercado es el precio más probable que se obtendría al final de un proceso de venta normal de un inmueble. Dicho valor, o precio de transacción, se forma (tal y como indica la teoría de mercados) por la interacción de la oferta y la demanda, en función de la información de la que disponen los participantes del mercado.*

El Valor de venta para el uso propuesto en el Plan Especial se ha obtenido en apartados anteriores a partir de los sondeos de mercado.

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| USO SANITARIO CONSULTAS MÉDICAS | <b>2.043,90 €/m<sup>2</sup></b> |
|---------------------------------|---------------------------------|

### **Coefficiente de ponderación adoptado (k)**

*K = Coeficiente que pondera la totalidad de los gastos generales, incluidos los de financiación, gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria necesaria para la materialización de la edificabilidad.*

Se adopta el coeficiente de ponderación **K= 1,20**, que se recomienda para otras edificaciones vinculadas a explotaciones económicas, como es el caso de un centro médico.

### **Valor de la construcción (Vc)**

*Vc = Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado. Será el resultado de sumar los costes de ejecución material de la obra, los gastos generales y el beneficio industrial del constructor, el importe de los tributos que gravan la construcción, los honorarios profesionales por proyectos y dirección de las obras y otros gastos necesarios para la construcción del inmueble.*

De acuerdo con la definición anterior calculamos el Presupuesto de Ejecución Material a partir de los "Valores básicos de la construcción" publicados por la Agencia Tributaria de Catalunya para el año 2024, que permiten calcular el coste de ejecución de obra nueva de las distintas tipologías.

Estos valores están basados en diversas publicaciones técnicas "Boletín Económico de la Construcción", "Construc". Eme Dos", precios de referencia para visado del COAC y "Precios de referencia de obra nueva del ITEC"

Se considera el coste de edificio de uso sanitario de calidad media, ya que el edificio que se puede proyectar debe estar destinado a consultas y servicios médico, no hospitalarios.

| <b>Tipologías</b>          | <b>Calidades</b> | <b>€/m2</b> |
|----------------------------|------------------|-------------|
| Edificios de uso sanitario | Muy buena        | 1.350       |
|                            | Buena            | 1.080       |
|                            | <b>Media</b>     | <b>900</b>  |
|                            | Modesta          | 720         |
|                            | Muy modesta      | 540         |

El Presupuesto de Contrata (PC), se obtiene a partir del PEM, añadiendo a los costes de ejecución material de la obra, sus gastos generales y el beneficio industrial del constructor). El valor medio de Gastos Generales más Beneficio Industrial es de 1,19 del PEM.

Se deben considerar también los gastos necesarios para edificar, Costes de licencias, honorarios proyectos y dirección de obras, impuestos no recuperables, seguros obligatorios, etc.

Estos gastos han sido estimados, y corresponden a los medios del mercado según las características del inmueble en la hipótesis considerada, con independencia de quien pueda acometer el reemplazamiento.

### **Cálculo del Valor de Aprovechamiento**

|   |                 |
|---|-----------------|
| Superficie de parcela (m <sup>2</sup> s)                  | <b>1.449,00</b> |
| Edificabilidad máxima (m <sup>2</sup> t/m <sup>2</sup> s) | <b>2,00</b>     |

### **Valor de Repercusión del Suelo por el Método Residual Estático**

|  |                                |                   |
|--|--------------------------------|-------------------|
| Valor de repercusión del Suelo   | VRS = Vv / K – Vc              |                   |
| Tipología  | Local que admite uso Sanitario |                   |
| Método empleado  | Residual Estático              |                   |
| Valor de mercado a nuevo (Euros/m <sup>2</sup> ) - Vv  |                                | <b>2.043,90</b>   |
| Coefficiente K (Gastos generales incluido beneficio empresarial)   |                                | <b>1,20</b>       |
| <b>Coste de construcción</b>   |                                |                   |
| Presupuesto Ejecución Material (Euros/m <sup>2</sup> c)  |                                | <b>900,00</b>     |
| Presupuesto Ejecución Contrata (Euros/m <sup>2</sup> c) BI +GG .....   | 1,19                           | <b>1.071,00</b>   |
| Gastos necesarios para edificar:<br>Costes de licencias, honorarios proyectos y dirección de obras, impuestos no recuperables, seguros obligatorios, etc. (En base al PEM) | 14,00%                         | <b>126,00</b>     |
| Otros gastos necesarios en base al Presupuesto de contrata   | 8,50%                          | <b>91,04</b>      |
| Coste de construcción inc. gastos necesarios (Euros/m <sup>2</sup> c) - Vc   |                                | <b>1.288,04</b>   |
| <br>VALOR DE REPERCUSIÓN DEL SUELO (Euros/m <sup>2</sup> c)  |                                | <br><b>415,21</b> |

### **VALOR DE APROVECHAMIENTO USO SANITARIO**

El valor se obtiene multiplicando el valor de repercusión del suelo por la edificabilidad máxima para la Clave 22 apic 1

|   |                      |                         |
|---|----------------------|-------------------------|
| Ordenanza   | VS= E x VRS          |                         |
|   | Admite uso sanitario |                         |
| Valor de Repercusión del Suelo (Euros/m <sup>2</sup> c)                       |                      | <b>415,21</b>           |
| Edificabilidad máxima (m <sup>2</sup> t/m <sup>2</sup> s)                     |                      | <b>2,00</b>             |
| Superficie de parcela (m <sup>2</sup> s)                                      |                      | <b>1.449,00</b>         |
| <br><b>VALOR APROVECHAMIENTO. USO SANITARIO.</b> (Estado resultante)- (Euros) |                      | <br><b>1.203.278,58</b> |

**11.\_ CESIÓN DE APROVECHAMIENTO**

|   |     |                     |
|---|-----|---------------------|
| VALOR DEL APROVECHAMIENTO (Resultante)- (Euros)     |     | <b>1.203.278,58</b> |
| VALOR DEL APROVECHAMIENTO (Estado inicial)- (Euros) |     | <b>782.852,02</b>   |
| INCREMENTO DE APROVECHAMIENTO (Euros)               |     | <b>420.426,56</b>   |
| CESION del 10% de APROVECHAMIENTO (Euros)           | 10% | <b>42.042,66</b>    |

**El valor del 10% de CESION DE APROVECHAMIENTO asciende a CUARENTA MIL CUARENTA Y DOS EUROS CON SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS.**

**12.\_ OBSERVACIONES Y CONSIDERACIONES FINALES**

El informe NO se ha realizado de acuerdo con la metodología y criterios de la Orden ECO/805/2003, de 27 de marzo, sobre "Normas de Valoración de bienes inmuebles y de determinados derechos para ciertas finalidades financieras" y disposiciones posteriores, por ser su finalidad distinta al objeto de aplicación de la norma.

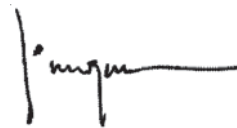
El uso del presente informe queda limitado a la finalidad indicada en el mismo, no siendo posible su utilización para ningún otro propósito distinto al expresado.

**Se adjunta anexo con detalle de testigos utilizados.**

**Este informe sustituye a cualquier anterior de mismo número de expediente que pudiera existir.**

**13.\_ TÉCNICOS INTERVINIENTES Y FIRMAS****Emisión del informe**

Fecha **22/11/2024**  
Tasador **PALOMA MURCIA CASADO**  
**ARQUITECTA**

**LÍMITES Y CONDICIONES DE ESTE INFORME**

La valoración se ha elaborado sobre la información documental aportada y la obtenida de la visita de inspección. No se incluyen por tanto los posibles vicios ocultos que pudiera presentar el inmueble, así como las igualmente posibles cargas, gravámenes y limitaciones que no constan en la documentación facilitada. No se tienen en cuenta a los efectos de establecer el valor de tasación, las afecciones fiscales (impuestos, tasas y contribuciones), pagos, embargos y cargas hipotecarias que graven el inmueble.

La valoración se elabora sobre las condiciones de legalidad, estado y posible uso del inmueble a la fecha de emisión del informe y salvo que se haya informado de lo contrario, bajo el supuesto de inexistencia de reclamaciones y/o procedimientos de carácter administrativo o judicial.

Toda la documentación e información utilizada para la realización de este informe, suministrada por el solicitante o terceros, y que se indica en el informe, se considera fidedigna, dado que se aportan en fotocopias no autenticadas -salvo las que expresamente se citan en el informe- por lo que no se asume responsabilidad sobre su veracidad y las consecuencias dimanantes de la misma.

Todos los datos, características, instalaciones, calidades, etc., se indican sólo para que el lector pueda tener una mejor visión de la propiedad. Los valores calculados que se indican en el informe se refieren al inmueble en su conjunto, y no a partes aisladas del mismo, salvo que se indique expresamente.

La información urbanística tiene carácter limitado y se obtiene mediante consulta verbal a los técnicos municipales y/o mediante la información pública del planeamiento en la fecha de emisión del informe por lo que no se asume responsabilidad por la existencia de afecciones de carácter administrativo sectorial, ni por la modificación de las condiciones de legalidad urbanística del inmueble derivados de cambios de planeamiento que no estuviesen publicados a la fecha de emisión del informe o como resultado de la ejecutividad de resoluciones administrativas o judiciales, salvo que las mismas se hubiesen trasladado como contenido del planeamiento municipal o hubiesen sido puestas en conocimiento por los técnicos municipales o por el propio solicitante del informe.

La comprobación de la superficie durante la inspección ocular no supone un levantamiento topográfico ni un levantamiento planimétrico (en los casos de fincas rústicas, terrenos y edificaciones). El croquis realizado por el Tasador es simplemente a efectos de comprobación de las superficies, pudiendo existir ciertas discrepancias entre la superficie comprobada y la real, así como en la geometría de los inmuebles representados.

Este informe es confidencial y su utilización debe enmarcarse sólo dentro del ámbito y finalidad para el que ha sido solicitado. Ello significa que este informe no es válido para finalidades distintas de la indicada en su primera página. Queda absolutamente prohibida su reproducción total o parcial, o cualquier referencia al mismo, en documentos, publicaciones, informes o circulares de cualquier tipo, sin la autorización expresa de EUROVALORACIONES, S.A.

#### **INFORMACION SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL**

En cumplimiento del Reglamento Europeo 2016/679 (RGPD) y de la Ley Orgánica 3/2018 de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales le mostramos la información básica sobre el tratamiento que Eurovaloraciones, S.A. realizará con los datos personales que nos ha facilitado.

Información básica sobre protección de datos:

Responsable: Eurovaloraciones, S.A.

Finalidad: Prestación del servicio de tasación solicitado.

Legitimación: Ejecución de un contrato o consentimiento expreso del interesado en base al prescriptor del servicio solicitado.

Destinatarios: Los datos podrán ser cedidos a las empresas del grupo, así como a tasadores y/o empresas colaboradoras para prestación del servicio (Encargados de Tratamiento) sin que exista ningún otro tipo de cesión de datos a terceros, salvo obligación legal.

Derechos: Tiene derecho a acceder, rectificar y suprimir los datos, así como otros derechos, como se explica en la información adicional.

Información adicional: Puede consultar la información adicional y detallada sobre Protección de Datos en el siguiente enlace: <https://euroval.com/politica-de-privacidad>.

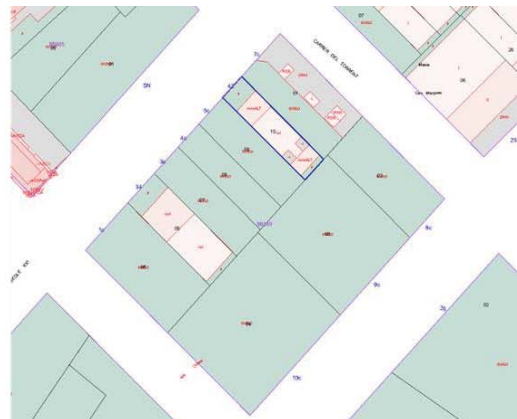
**14.\_ ANEXO- DETALLE DE TESTIGOS**
**14.1 TESTIGOS DE NAVES INDUSTRIALES**
**TESTIGO 1**

|                                 |                                |
|---------------------------------|--------------------------------|
| Localización                    | <b>Avda. del Segle XXI, 42</b> |
| Código Postal                   | <b>08840</b>                   |
| Fecha                           | <b>26/07/2024</b>              |
| Precio (€)                      | 2.360.000                      |
| Nave (m <sup>2</sup> )          | 640                            |
| Almacén (m <sup>2</sup> )       | 113                            |
| Oficinas (m <sup>2</sup> )      | 165                            |
| Sótano (m <sup>2</sup> )        | 700                            |
| Total (m <sup>2</sup> )         | 1.618,00                       |
| Sup.. parcela (m <sup>2</sup> ) | 892,00                         |
| Tipología                       | Adosada                        |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> )    | 1.458,59                       |

|               |   |
|---------------|---|
| Antigüedad    | 2018  |
| Conservación  | Buen estado   |
| Fuente        | EA-AYS  |
| Observaciones | 10m altura. 8 aseos<br><br>dispone de puertas tipo Tir más peatonal independiente, sistema contra incendios, ascensor, aseos, vestuarios y oficinas acondicionadas. |

<https://www.idealista.com/inmueble/98328417/>

8844910DF1784F0001QX



**TESTIGO 2**

|                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| Localización                    | <b>Avda. del Progrés,10</b> |
| Código Postal                   | <b>08840</b>                |
| Fecha                           | <b>26/07/2024</b>           |
| Precio (€)                      | 2.290.000                   |
| Nave (m <sup>2</sup> )          | 1.990,00                    |
| Almacén (m <sup>2</sup> )       | 104,00                      |
| Oficinas (m <sup>2</sup> )      | 262,00                      |
| Sótano (m <sup>2</sup> )        |                             |
| Total (m <sup>2</sup> )         | 2.356,00                    |
| Sup.. parcela (m <sup>2</sup> ) | 3.210,00                    |
| Tipología                       | Aislada                     |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> )    | 971,99                      |

|               |   |
|---------------|---|
| Antigüedad    | 1997  |
| Conservación  | Buen estado   |
| Fuente        | Fincas Mirafer SL   |
| Observaciones | 9,50 m altura.<br><br>Oficinas acondicionadas, AA/CC . Dispone de dos puertas de entrada de trailers y dos puentes grúa de 4 tn cada uno.<br>Videovigilancia y patio perimetral vallado de 1.200m2. |

<https://www.idealista.com/inmueble/101765311/9049102DF1795A0001EZ>


**TESTIGO 3**

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Localización                    | <b>Avda. del Segle XXI, 59<br/>P.I. Can Calderón</b> |
| Código Postal                   | <b>08840</b>   |
| Fecha                           | <b>26/07/2024</b>                                    |
| Precio (€)                      | 4.500.000  |
| Nave (m <sup>2</sup> )          | 1.398,00   |
| Parking (m <sup>2</sup> )       | 432,00   |
| Oficinas (m <sup>2</sup> )      | 375,00   |
| Sótano (m <sup>2</sup> )        | 1.150,00   |
| Total (m <sup>2</sup> )         | 3.355,00   |
| Sup.. parcela (m <sup>2</sup> ) | 3.771,00   |
| Tipología                       | Aislada  |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> )    | 1.341,28   |

|               |  |
|---------------|--|
| Antigüedad    | 1995   |
| Conservación  | Buen estado  |
| Fuente        | Forcadell  |
| Observaciones | 6 m altura.<br><br>Estructura metálica/hormigón, 3 puertas TIR, 1 muelle de carga, 1 ascensor, sistema de calefacción, oficinas, vestuarios y aseos. |

<https://www.forcadellindustrial.com/es/nave-industrial-en-venta-de-2923-m-viladecans-barcelona-je-222780-192.html>

9049107DF1794G0001WS



**TESTIGO 4**

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Localización                    | <b>Ctra de la Vila, 78</b>  |
| Código Postal                   | <b>08840</b>  |
| Fecha                           | <b>26/07/2024</b>   |
| Precio (€)                      | 500.000   |
| Nave (m <sup>2</sup> )          | 500   |
| Almacén (m <sup>2</sup> )       |   |
| Oficinas (m <sup>2</sup> )      |   |
| Sótano (m <sup>2</sup> )        |   |
| Total (m <sup>2</sup> )         | 500,00  |
| Sup.. parcela (m <sup>2</sup> ) | 584,00  |
| Tipología                       | Adosada   |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> )    | 1.000,00  |
| Antigüedad                      | 1974  |
| Conservación                    | Buen estado   |
| Fuente                          | SBR Larrandez   |
| Observaciones                   | 6,10 m altura.<br>Puerta tipo Tir con motor. Oficinas en attillo. Instalación eléctrica nueva |

<https://bitly.cx/3rsyl>

8437206DF1783G0001XF



**TESTIGO 5**

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Localización                    | <b>Vilamarina</b><br><b>Dirección aproximada</b>                                   |
| Código Postal                   | <b>08840</b>   |
| Fecha                           | <b>26/07/2024</b>  |
| Precio (€)                      | 1.590.000  |
| Nave (m <sup>2</sup> )          | 1.500,00   |
| Almacén (m <sup>2</sup> )       | 300,00   |
| Oficinas (m <sup>2</sup> )      | 229,00   |
| Sótano (m <sup>2</sup> )        |  |
| Total (m <sup>2</sup> )         | 2.029,00   |
| Sup.. parcela (m <sup>2</sup> ) |  |
| Tipología                       | Adosada  |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> )    | 783,64   |
| Antigüedad                      | 1970   |
| Conservación                    | Buen estado  |
| Fuente                          | SBR Larrandez  |
| Observaciones                   | 9 m altura. 6 baños<br><br>espacio de oficinas. Entrada trailers. Parking 9 coches |

<https://www.fotocasa.es/es/comprar/local-comercial/viladecans/calefaccion/183009838/d?from=list>

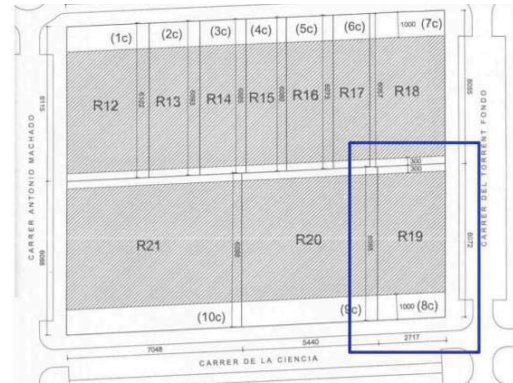


**TESTIGO 6**

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Localización                    | <b>Carrer de la Ciència<br/>c/v Carrer Torrent de Fond</b> |
| Código Postal                   | <b>08840</b>   |
| Fecha                           | <b>26/07/2024</b>  |
| Precio (€)                      | 2.150.000  |
| Nave (m <sup>2</sup> )          | 1.300,00   |
| Almacén (m <sup>2</sup> )       |  |
| Oficinas (m <sup>2</sup> )      | 250,00   |
| Sótano (m <sup>2</sup> )        |  |
| Total (m <sup>2</sup> )         | 1.550,00   |
| Sup.. parcela (m <sup>2</sup> ) | 1.652,00   |
| Tipología                       | Adosada en esquina   |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> )    | 1.387,10   |
| Antigüedad                      | 2024   |
| Conservación                    | Obra nueva   |
| Fuente                          | Fincas Blanquerna  |
| Observaciones                   | Llave en mano  |

<https://www.fotocasa.es/es/comprar/local-comercial/viladecans/vilamarina/179132142/d8844902DF1784F0001WX>





## 14.2 TESTIGOS DE LOCALES QUE ADMITEN USO SANITARIO

### TESTIGO 1

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Localización                 | <b>Carrer Jaume Balmes<br/>c/v Carrer Catalunya</b> |
| Código Postal                | <b>08840</b>  |
| Fecha                        | <b>26/07/2024</b>                                   |
| Precio (€)                   | 288.000   |
| Local (m <sup>2</sup> )      | 112   |
| Total (m <sup>2</sup> )      | 112,00  |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> ) | 2.571,43  |

|                     |   |
|---------------------|---|
| Antigüedad          | 1967 reformado edificio en 2022   |
| Conservación Fuente | Media Solvia  |
| Observaciones       | Uso anterior:<br>Oficina bancaria<br><br>Edificio con fachada rehabilitada recientemente.<br>Zona 13 b: Se admite uso sanitario |

<https://www.idealista.com/inmueble/95114300/>

8446216DF1784E0002QF


**TESTIGO 2**

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| Localización                 | <b>C/ Prat de la Riba 43</b> |
| Código Postal                | <b>08840</b>                 |
| Fecha                        | <b>26/07/2024</b>            |
| Precio (€)                   | 318.000                      |
| Local (m <sup>2</sup> )      | 162,00                       |
| Total (m <sup>2</sup> )      | 162,00                       |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> ) | 1.962,96                     |

|               |  |
|---------------|--|
| Antigüedad    | 1996   |
| Conservación  | Media  |
| Fuente        | Inmo Olaya   |
| Observaciones | Uso anterior:<br>Oficina<br>Recepción, despacho gerencial, sala de reuniones, sala de trabajo múltiple, con almacén, baño, cocina y sala de limpieza<br>Zona 18: Se admite uso sanitario |

<https://www.idealista.com/inmueble/104689049/7444106DF1774C>


**TESTIGO 3**

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| Localización                 | <b>Rambla de Modolell 55</b> |
| Código Postal                | <b>08840</b>                 |
| Fecha                        | <b>26/07/2024</b>            |
| Precio (€)                   | 289.000                      |
| Local (m <sup>2</sup> )      | 103                          |
| Total (m <sup>2</sup> )      | 103,00                       |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> ) | 2.805,83                     |

|               |  |
|---------------|--|
| Antigüedad    | 1970   |
| Conservación  | Para reformar  |
| Fuente        | Solvia   |
| Observaciones | Antigua oficina bancaria.<br>Consta de una planta principal diáfana, un baño principal y una pequeña estancia de almacén o despacho.<br>Zona 18: Se admite uso sanitario |

<https://www.idealista.com/inmueble/105011212/>

7948803DF1774H0001YD



#### TESTIGO 4

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| Localización                 | <b>C/Prat de la Riba, 6</b> |
| Código Postal                | <b>08840</b>                |
| Fecha                        | <b>26/07/2024</b>           |
| Precio (€)                   | 396.800                     |
| Local (m <sup>2</sup> )      | 211,00                      |
| Total (m <sup>2</sup> )      | 211,00                      |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> ) | 1.880,57                    |

|               |   |
|---------------|---|
| Antigüedad    | 2002  |
| Conservación  | Media   |
| Fuente        | Casaktua  |
| Observaciones | Antes: Tienda de mobiliario<br>Zona 13 b: Se admite uso sanitario |

<https://www.idealista.com/inmueble/102561041/7244509DF1774C>



**TESTIGO 5**

|                              |                                   |
|------------------------------|-----------------------------------|
| Localización                 | <b>C/ Narcís Monturiol, 3</b>     |
| Código Postal                | <b>08840</b>                      |
| Fecha                        | <b>26/07/2024</b>                 |
| Precio (€)                   | 390.000                           |
| Local (m <sup>2</sup> )      | 235,00                            |
| Total (m <sup>2</sup> )      | 235,00                            |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> ) | 1.659,57                          |
| Antigüedad                   | 1997                              |
| Conservación                 | Media                             |
| Fuente                       | Solvía                            |
| Observaciones                | Uso anterior:<br>Oficina bancaria |

<https://www.fotocasa.es/es/comprar/local-comercial/viladecans/torrent-ballester/181593551/d?from=list>  
7244202DF1774C0003AH


**TESTIGO 6**

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| Localización                 | <b>C/ Manuel de Falla, 1</b> |
| Código Postal                | <b>08840</b>                 |
| Fecha                        | <b>26/07/2024</b>            |
| Precio (€)                   | 380.000                      |
| Local (m <sup>2</sup> )      | 217,00                       |
| Total (m <sup>2</sup> )      | 217,00                       |
| Unitario (€/m <sup>2</sup> ) | 1.751,15                     |

|               |  |
|---------------|--|
| Antigüedad    | 2004   |
| Conservación  | Media  |
| Fuente        | Colibree   |
| Observaciones | Antes: Tienda de motos<br>Zona 13 b: Se admite uso sanitario |

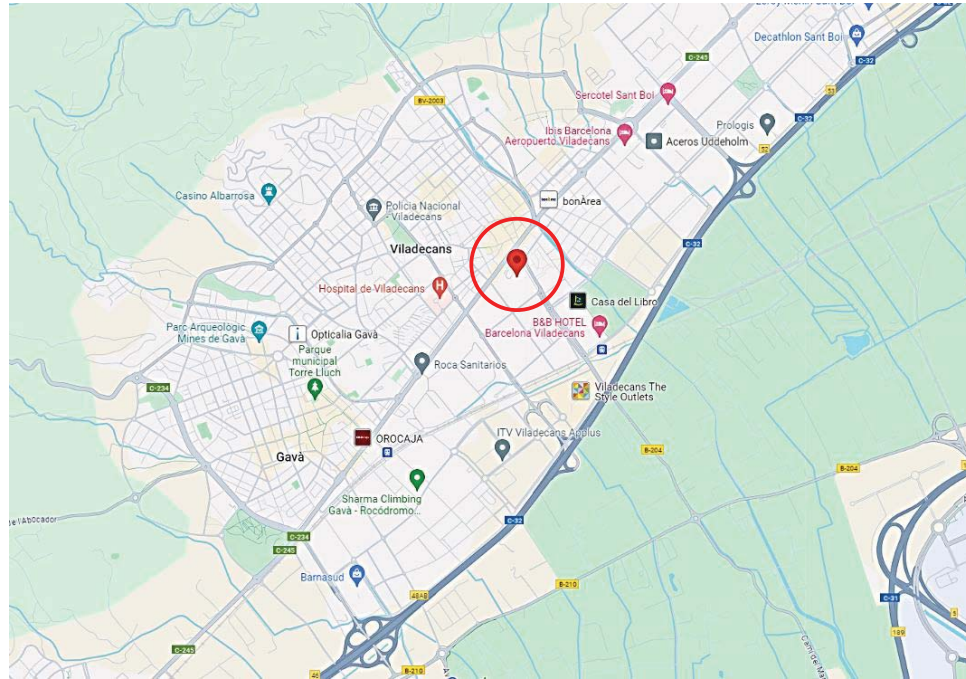
[https://www.fotocasa.es/es/comprar/local-comercial/viladecans/aire-  
acondicionado/182711637/d?from=list](https://www.fotocasa.es/es/comprar/local-comercial/viladecans/aire-<br/>acondicionado/182711637/d?from=list)  
8247604DF1784E0013AX



15.\_ ANEXOS GRÁFICOS

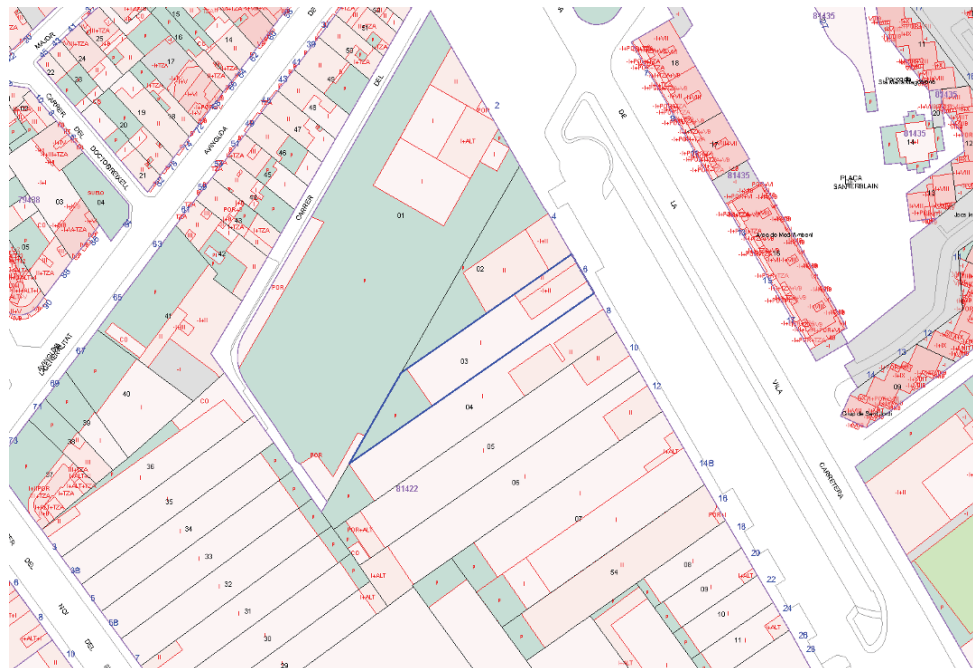


**Localización en el Municipio**





**Plano catastral**



**Vista aérea del inmueble**



# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 8142203DF1784C0001YK

GOBIERNO DE ESPAÑA

VICEPRESIDENCIA PRIMERA DEL GOBIERNO MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

**Localización:**  
CR VILA DE LA 6  
08840 VILADECANS [BARCELONA]

**Clase:** URBANO  
**Uso principal:** Industrial  
**Superficie construida:** 1.596 m2  
**Año construcción:** 1988

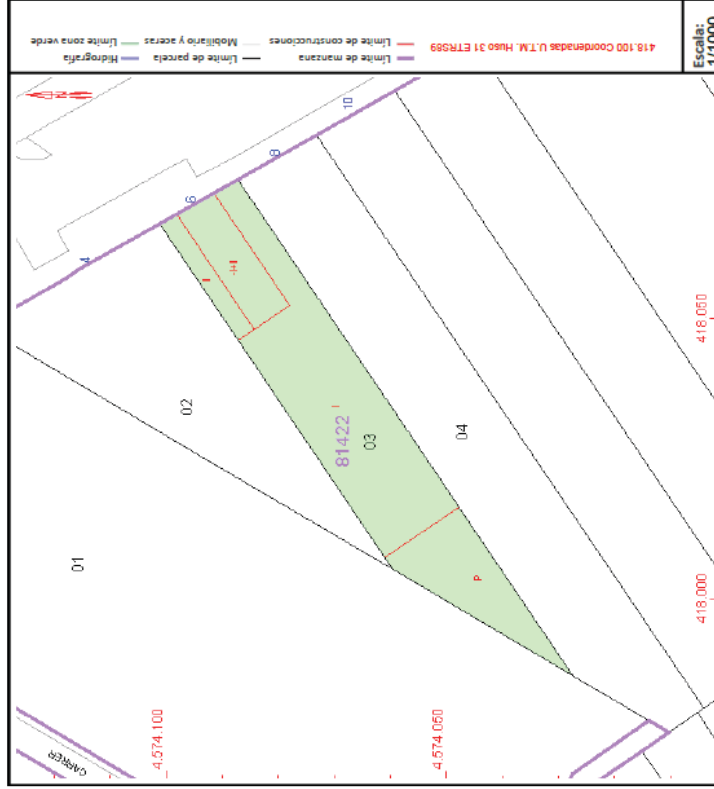
### CONSTRUCCIÓN

| Destino    | Escalera/Planta/Puerta | Superficie m <sup>2</sup> |
|------------|------------------------|---------------------------|
| INDUSTRIAL | 1/0/001                | 854                       |
| OFICINA    | 1/0/101                | 272                       |
| ALMACEN    | 1/-/101                | 186                       |
| COMERCIO   | 1/0/002                | 272                       |
| OFICINA    | 1/0/003                | 12                        |

## Ficha catastral

### PARCELA

**Superficie gráfica:** 1.449 m2  
**Participación del inmueble:** 100,00 %  
**Tipo:** Parcela construida sin división horizontal



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Miércoles , 24 de Julio de 2024

**Documentación registral****INFORMACIÓN REGISTRAL**

Información Registral expedida por

**Antolín Cacheiro Couto**

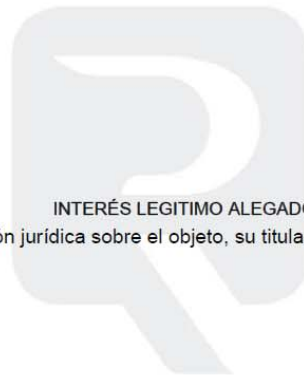
Registrador de la Propiedad de VILADECANS

CR Silos 6 bis 1º  
08840 - Viladecans  
Telefono : 93.658.61.19  
Fax : 93.658.60.11

Correspondiente a la solicitud formulada por

**EUROVALORACIONES, SA NAVARRO TORRES**

con DNI/CIF: A03525508

**INTERÉS LEGÍTIMO ALEGADO:**

Investigación jurídica sobre el objeto, su titularidad o limitaciones

IDENTIFICADOR DE LA SOLICITUD : H04MZ22C

*(Citar este identificador para cualquier cuestión  
relacionada con esta certificación)  
Su referencia: EMP-06370/2024*

C.S.V. : 208111994A6DF300

**| WWW.REGISTRADORES.ORG |**

Pág: 1 of 5

**INFORMACIÓN REGISTRAL**REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE VILADECANSNOTA SIMPLE INFORMATIVA

La manifestación de los libros por esta Nota Simple Informativa se hace con los efectos que expresa el art. 332 del RH, ya que sólo la Certificación acredita, en perjuicio de tercero, la libertad o gravamen de los bienes inmuebles, según dispone el art. 225 de la Ley Hipotecaria.

NUMERO ENTRADA: 2024/446

**DATOS REGISTRALES DE LA FINCA:**

TOMO: 903 LIBRO: 259 de VILADECANS FOLIO: 123 FINCA: 23565  
CODIGO REGISTRAL UNICO: 08111000243556  
REFERENCIA CATASTRAL: 8142203/DF1784C/0001/YK

DESCRIPCION: URBANA.- NAVE INDUSTRIAL NUMERO CUATRO, sita en Viladecans, parcela procedente de las partidas denominadas Nueva y Can Malet, hoy Carretera de la Vila, número 6, de superficie mil cuatrocientos cincuenta y nueve metros cuadrados, sobre la que se halla edificada una nave industrial de planta baja, de superficie consruída mil noventa y un metros sesenta decímetros cuadrados; planta altillo, de superficie construída doscientos veintiseis metros cuadrados; y planta sótano, de superficie construída doscientos treinta y tres metros cuadrados; y un patio de superficie trescientos sesenta y ocho metros cuadrados. Linda en junto: al Norte, nave industrial número cinco; al Sur, nave industrial número tres; al Este, resto de la mayor y, mediante éste, carretera de la Vila; y Oeste, Roque Monmany o sus sucesores.

**TITULAR/ES:**

TESORERIA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL, con DNI/CIF Q0819002G  
Participación : La total finca  
Título : COMPRAVENTA  
Notario/Autoridad: Don Manuel Piquer Belloch  
Población : Barcelona  
Protocolo : 3508  
Fecha título : 21/09/2022  
Inscripción : 5ª  
Fecha inscripción: 31/10/2022  
Tomo/Libro/Folio : 903/259/123  
Finca : 23565

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 92.2 de la Ley General de la Seguridad Social y de la resolución de 22 de julio de 2022 de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, esta finca a sido ADSCRITA, con las facultades de uso y disfrute, a la entidad ASEPEYO, MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL, NUMERO 151, tal como consta en la inscripción 5ª de fecha 31 de octubre de 2022, motivada por la escritura autorizada por el Notario de Barcelona, don Manuel Piquer Belloch de fecha 21 de septiembre de 2022, número 3508 de protocolo.



C.S.V.: 208111994A6DF300

| WWW.REGISTRADORES.ORG |

Pág: 2 of 5

**CARGAS:**

1) Afección fiscal por 5 años, al pago del ITP y AJD, según nota al margen de la inscripción 5ª de la finca número 23565, de fecha 31/10/2022.

**INFORMACION ASOCIADA A LA FINCA:**

No consta el estado de coordinación gráfica de la parcela de esta finca con Catastro.

A los efectos del R.D. 584/1972 de 24 de febrero, modificado por el R.D. 2051/2004, de 11 de octubre, se hace constar que Viladecans aparece en el listado de la Agencia Estatal de la Seguridad Aérea, como uno de los términos municipales afectados por la servidumbre aeronáutica civil del aeropuerto de Barcelona. Resulta de nota al margen de la inscripción 5ª, de fecha 31 de octubre de 2022.

Esta finca se encuentra comprendida en el área afectada por la servidumbre acústica del aeropuerto de Barcelona, según el artículo 5 de la Orden FOM/3320/2010, de 16 de noviembre, confirmada por el RD 1002/2011, de 8 de julio. Resulta de nota al margen de la inscripción 5ª, de fecha 31 de octubre de 2022.

Esta finca tiene una calificación energética letra C, según certificación de eficiencia energética incorporada en el título que ha motivado el asiento adjunto, con número de registro 96N63WPXW y una validez hasta el día 17/01/2030. Viladecans, a 31 de octubre de 2022.

**PRESENTACION:** Que no existen documentos presentados en el libro diario, pendientes de inscripción o anotación, relativos a la finca de que se trata.

Viladecans, a las 9 horas del dos de febrero de dos mil veinticuatro.

**ADVERTENCIAS**

A los efectos del Reglamento General de Protección de Datos 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (en adelante, "RGPD"), queda informado:

- De conformidad con lo dispuesto en la solicitud de publicidad registral, los datos personales expresados en la misma han sido y serán objeto de tratamiento e incorporados a los Libros y archivos del Registro, cuyo responsable es el Registrador, siendo el uso y fin del tratamiento los recogidos y previstos expresamente en la normativa registral, la cual sirve de base legitimadora de este tratamiento.

- Conforme al art. 6 de la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 17 de febrero de 1998, el titular de los datos queda informado que los mismos serán cedidos con el objeto de satisfacer el derecho del titular



C.S.V.: 20811994A6DF300

| WWW.REGISTRADORES.ORG |

Pág: 3 of 5

**INFORMACIÓN REGISTRAL**

de la/s finca/s o derecho/s inscritos en el Registro a ser informado, a su instancia, del nombre o de la denominación y domicilio de las personas físicas o jurídicas que han recabado información respecto a su persona o bienes.-

- El periodo de conservación de los datos se determinará de acuerdo a los criterios establecidos en la legislación registral, resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado e instrucciones colegiales. En el caso de la facturación de servicios, dichos periodos de conservación se determinarán de acuerdo a la normativa fiscal y tributaria aplicable en cada momento. En todo caso, el Registro podrá conservar los datos por un tiempo superior a los indicados conforme a dichos criterios normativos en aquellos supuestos en que sea necesario por la existencia de responsabilidades derivadas de la prestación servicio.-

- La información puesta a su disposición es para su uso exclusivo y tiene carácter intransferible y confidencial y únicamente podrá utilizarse para la finalidad por la que se solicitó la información. Queda prohibida la transmisión o cesión de la información por el usuario a cualquier otra persona, incluso de manera gratuita.-

- De conformidad con la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 17 de febrero de 1998 queda prohibida la incorporación de los datos que constan en la información registral a ficheros o bases informáticas para la consulta individualizada de personas físicas o jurídicas, incluso expresando la fuente de procedencia.-

En cuanto resulte compatible con la normativa específica y aplicable al Registro, se reconoce a los interesados los derechos de acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y portabilidad establecidos en el RGPD citado, pudiendo ejercitarlos dirigiendo un escrito a la dirección del Registro. Del mismo modo, el usuario podrá reclamar ante la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD): [www.agpd.es](http://www.agpd.es). Sin perjuicio de ello, el interesado podrá ponerse en contacto con el delegado de protección de datos del Registro, dirigiendo un escrito a la dirección [dpo@corpme.es](mailto:dpo@corpme.es)

Este documento ha sido firmado con firma electrónica reconocida por REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE VILADECANS.



(\*) C.S.V. : 208111994A6DF300

Servicio Web de Verificación: <https://www.registradores.org/csv>

(\*) Código Seguro de Verificación: este código permite contrastar la autenticidad de la copia mediante el acceso a los archivos electrónicos del órgano u organismo público emisor. Las copias realizadas en soporte papel de documentos públicos emitidos por medios electrónicos y firmados electrónicamente tendrán la consideración de copias auténticas siempre que incluyan la impresión de un código generado electrónicamente u otros sistemas de verificación que permitan contrastar su autenticidad mediante el acceso a los archivos electrónicos de la Administración Pública, órgano o entidad emisora. (Arts. 30.5 de la Ley 11/2007 y 48b del RD 1671/09)



C.S.V. : 208111994A6DF300

[WWW.REGISTRADORES.ORG](http://WWW.REGISTRADORES.ORG)

Pág: 4 of 5

## Documentación urbanística

### Zona industrial. (clave 22a)

- [Disposiciones Generales](#)
- [Reglamentación detallada del suelo urbano](#)
- [Disposiciones Transitorias](#)

#### ZONAS

#### 7. Zona industrial (22a).

8. Zona de remodelación física.

Subzona I: remodelación pública (14a).

Subzona II: remodelación privada (14b).

9. Zona de renovación urbana: transformación del uso (17).

10. Zona de renovación urbana: rehabilitación (16).

#### Arte. 348. Definición.

Se califica de suelo industrial el suelo urbano destinado principalmente a la ubicación de industrias y almacenes que, por la naturaleza de la actividad o de los materiales o productos que traten, o de los elementos técnicos empleados, no generen situaciones de riesgo para la salubridad o la seguridad o no sean susceptibles de medidas correctoras que eliminen todo riesgo a la salud ya la seguridad, tanto personal como ambiental o de degradación del medio ambiente.

#### Arte. 349. Tipo de ordenación.

1. El tipo de ordenación de la zona industrial que cuente con Plan Parcial aprobado definitivamente con anterioridad a la entrada en vigor de este Plan General será el establecido en el indicado Plan Parcial o, en su defecto, ha, según alineaciones de vial.

2. No obstante, mediante Planes Especiales de Reforma Interior o Estudios de Detalle, podrán modificarse para determinados sectores su tipo de ordenación según alineaciones de vial, adecuándolo al de la edificación aislada rodeado de patios de servicio.

#### Arte. 350. Condiciones de edificación.

1. Las condiciones de edificación en la zona industrial que cuente con Plan Parcial definitivamente aprobado se regirán por las disposiciones de los planos y ordenanzas de dicho plan parcial con las siguientes limitaciones:

1) Cuando comprenda sectores cuyo tipo de ordenación sea el de edificación según alineaciones a vial, la intensidad de edificación por parcela no podrá pasar de dos metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo y la ocupación máxima de la parcela debe ser del 90 por 100.

2) Si comprende sectores de edificación aislada, la intensidad de edificación por parcela no podrá pasar de dos metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo, la ocupación máxima de la parcela se limitará al 70 por 100 y no podrá destinarse una parcela mínima a establecimientos pertenecientes a distintas personas, físicas o jurídicas.

2. Para la zona industrial que carezca de Plan Parcial regirán las siguientes condiciones:

a) Edificabilidad y ocupación máxima de parcela: la intensidad de edificación por parcela no podrá pasar de dos metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo y la ocupación máxima de la parcela será del 90 por 100.

b) Ocupación máxima con fachada a la alineación: la edificación por encima de la planta baja deberá situarse dentro de la franja concéntrica en las alineaciones de la manzana de superficie igual al 70 por ciento de ésta.

c) Altura máxima y número límite de plantas: variarán con el ancho del vial al que la parcela dé, de conformidad con el siguiente cuadro.

| Ancho de vial (m)  | Altura máxima (m) | Número límite de plantas |
|--------------------|-------------------|--------------------------|
| De menos de 8 m.   | 9                 | PB + 1 P                 |
| De 8 a menos de 11 | 13                | PB + 2 P                 |
| De 11 en adelante  | 17                | PB + 3 P                 |

La edificación a la altura reguladora fijada en el anterior cuadro sólo podrá levantarse dentro de la franja del 70 por 100 mencionado en el precedente apartado b).

d) Superficie y dimensiones mínimas de la parcela: la superficie mínima será de 300 metros cuadrados y la longitud de fachada igual o superior a diez (10) metros.

e) Altura de la edificación en el interior de la manzana: se fija en cinco (5) metros (correspondientes a una única planta indivisible) medidos desde la rasante de la calle en la parte inferior del elemento de estructura de la cubierta.

f) Cuerpos salientes: su vuelo se limita al límite máximo de una décima parte de la anchura de vial sin que pueda pasar, en ningún caso, del tamaño absoluto de un metro. En proyección horizontal, no podrá ocupar más de un tercio de la longitud de fachada.

3. Elementos técnicos de las instalaciones: las chimeneas, puentes-grúa, conducciones y todo tipo de elementos mencionados a los que por exigencias del proceso industrial resulte obligado rebasar los límites de edificación anteriormente señalados, quedarán sujetos, en su instalación, a autorización especial, cuando no estén previstos en el Plan Parcial.

4. Cuando se justifique, a fin de facilitar la relocalización de pequeñas industrias situadas en los núcleos urbanos de las poblaciones, podrán aprobarse planes especiales con los mismos objetivos y condiciones que los regulados en los artículos 129.4 y 129.5.

#### **Arte. 351. Modificación de las condiciones de edificabilidad.**

Las condiciones de edificación establecidas en el artículo anterior o las aplicables en virtud del Plan Parcial anterior, podrán modificarse mediante un Plan Especial cuando circunstancias justificadas de ubicación industrial o del proceso tecnológico lo aconsejen, siempre que se respeten las siguientes determinaciones :

a) Las condiciones de uso establecidas en esta Sección.

b) El volumen máximo de edificación permitido por las reglas del artículo anterior.

c) El mínimo de espacios libres ajardinados o de vegetación previstos en los respectivos Planes Parciales.

#### **Arte. 352. Elementos de urbanización.**

1. Para autorizar las edificaciones destinadas a usos industriales será necesario que el suelo tenga los elementos y servicios internos de la urbanización y, además, que cuente con accesos adecuados, con calzadas pavimentadas y alumbrado público, desde las vías generales.

2. Podrá autorizarse la edificación industrial condicionada a la simultánea ejecución de la urbanización, en los términos que resulten del planeamiento y, en su caso, comprendidos en el contenido de la licencia de edificación. Esta licencia no autorizará la iniciación de las obras en tanto no se haya constituido garantía suficiente de la ejecución de la obra de urbanización. La garantía podrá constituirse en metálico o fondos públicos, o mediante aval bancario o hipoteca mobiliaria o inmobiliaria, incluso sobre la finca objeto de la edificación.

**MPGM POLIGONO INDUSTRIAL CENTRE**

batlleiroig

GARRIGUES

GABINET  
ESTUDIS  
ECONOMICSCPISR-1 C  
Silvia  
Monge  
GarciaFirmado digitalmente por  
CPISR-1 C Silvia Monge  
Garcia  
Motivo: DONAR  
CONFORMITAT Text Refòs  
MPGM Poligon Industrial  
Centre (Pla: 24-02-2019)  
Fecha: 2019.03.11 11:49:13  
+01'00'**TEXT REFÒS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA  
GENERAL METROPOLITÀ AL POLIGON INDUSTRIAL CENTRE.  
VILADECANS  
GENER DE 2019**CPISR-1 C Merce Albiol Núñez - DNI  
28427869FAprovat pel conseller de Territori i  
Sostenibilitat en data 4 de Juny de 2019

403/D46

## 5. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

La proposta consisteix en un manteniment de l'ús industrial a la major part de l'àmbit i la transformació global, tant física com d'usos, només en àmbits concrets, al llarg de l'avinguda de la Generalitat i en la prolongació de l'avinguda Segle XXI.

### 5.1. EL TEIXIT INDUSTRIAL. ZONA INDUSTRIAL 22apic1

Per a la major part de l'àmbit, la Modificació preveu el manteniment del teixit industrial, però introduint certes millores en la regulació a través de l'adaptació de la normativa genèrica de la zona industrial (clau 22a), a la qual se li atorga la clau 22apic1, que podem resumir a continuació:

- Es modifica la normativa edificatòria per tal de donar més llibertat a la implantació de l'edificació, amb una alçada màxima uniforme de 17 m en totes les illes, sense obligació de respectar patis interiors, i una ocupació màxima del 100%. Es tracta de modificacions que no afecten l'edificabilitat màxima de 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, i que es consideren necessàries arrel de l'experiència de les necessitats tipològiques de les indústries implantades al polígon.
- Es modifica la normativa d'usos per tal de precisar els usos comercials que s'admeten, que en general seran sempre els propis de les zones industrials o els d'exposició i venda dels productes que produeix la indústria amb l'ús productiu principal. Amb front als eixos de carretera de la Vila, Agricultura i Avinguda del Segle XXI, s'obre el ventall a tot allò que admeti la normativa sectorial d'aplicació. També es regula amb precisió la implantació de l'ús sanitari, cultural, recreatiu i esportiu, així com la implantació d'aparcaments complementaris i d'altres usos amb front als carrers principals.

Aquelles parcel·les en que s'implantin usos comercial, sanitari, cultural, esportiu i recreatiu desvinculats de l'activitat industrial que donin front al carrer Agricultura i a l'avinguda del segle XXI estan subjectes a la reserva de sistemes i cessió d'aprofitament mig d'acord amb l'article 100.4.a i amb la Disposició Addicional Segona del TRLUC.

Pel que fa a les parcel·les amb front a la carretera de la Vila, en ser confrontants a usos d'habitatge, es podran transformar mitjançant el que estableix l'article 311.2 del PGM. En aquest cas, les parcel·les estan subjectes a la cessió d'aprofitament mig d'acord amb l'article 43.1 del TRLUC.

- Es flexibilitza el nombre màxim d'establiments per parcel·la, autoritzant-ne un a partir de 300 m<sup>2</sup>, dos a partir de 450 m<sup>2</sup> i un més cada 300 m<sup>2</sup> addicionals, així com les seves condicions d'accés, i no es limiten el nombre d'activitats per establiment sempre i quan siguin compatibles.

Quan els establiments que s'implantin requereixin d'un espai comunitari d'accés exterior rodat, aquest no computarà als efectes de superfície de la parcel·la i tindrà una amplada mínima de 10 m. En les edificacions preexistents que es transformin es comprovarà que en aplicació d'aquestes condicions no se supera el sostre admissible pel planejament vigent.

-

Dins de l'espai destinat a un establiment que compleixi totes les condicions anteriors, s'admetran les assignacions d'espai a diferents persones físiques o jurídiques, en règim de

2. El sòl qualificat com a espais lliures serà de titularitat pública
3. El subsòl de l'espai lliure de la plaça Europa podrà tenir l'ús aparcament, que podrà ser gestionat de forma directa o indirecta.
4. Sobre el forjat de l'aparcament soterrat es preveurà un gruix de terres suficient per a l'enjardinament que sigui necessari en superfície.

**Art. 13. Sistema d'equipaments. Clau 7b**

1. Comprèn els sòls que es destinen a usos públics col·lectius o comunitaris i a dotacions d'interès públic o social necessaris en funció de les característiques socio-econòmiques de la població. S'identifica amb la clau 7b.
2. Tots els equipaments seran de titularitat pública sens perjudici que es puguin establir les concessions administratives o altres procediments previstos en la legislació vigent, per a la seva gestió i explotació.
3. L'ús dels equipaments s'assignarà en el corresponent planejament derivat. Aquesta Modificació preveu una reserva preferentment destinada a usos tècnic-administratius per donar serveis al polígon en l'àmbit del PMU2 responent a la seva posició central i una reserva preferentment destinada a usos tècnic-administratius, sanitari-assistencial, cultural, esportiu-recreatiu i de proveïment-subministrament, responent a la seva posició sobre l'Avinguda Generalitat i la plaça Europa amb l'objectiu de consolidar aquesta àrea de centralitat local.

**CAPITOL TERCER. 22apic1, zona industrial del polígon industrial centre de Viladecans - 1****Art. 14. Normes generals**

1. El 22apic1 es fonamenta en l'aplicació general de la normativa del 22a del PGM, però s'hi introdueixin un seguit de precisions per adaptar-la i precisar-la a l'entorn i a les circumstàncies actuals.
2. Per al que no s'especifica en aquesta normativa s'aplicarà el que determinen les normes urbanístiques del PGM per a la zona industrial 22a. Serà d'aplicació la previsió contemplada en l'article 311.2 de les normes urbanístiques del PGM.

**Art. 15. Règim d'usos. Ús principal**

1. L'ús principal del 22apic1 és l'ús industrial.
2. S'admet l'ús industrial en les categories primera, segona, tercera i quarta. No s'admet la categoria cinquena ni sisena.
3. Emmagatzematge i logística: l'activitat industrial autoritzada permetrà el desenvolupament de l'activitat d'emmagatzematge vinculada a aquella. No s'admetran de forma no vinculada a l'activitat industrial de l'àmbit les activitats d'emmagatzematge i activitats annexes al transport

**Art. 16. Règim d'usos. Altres usos**

1. Són usos compatibles amb les precisions que s'indiquen a continuació:

- Oficines
- Comercial (segons la definició i classificació d'establiments comercials de la normativa sectorial vigent, DL1/2009, d'ordenació dels equipaments comercials, o normativa sectorial que el substitueixi),, incloent bars i restaurants
- Sanitari: Serveis mèdics exclosos els centres sanitaris amb internament. S'inclouen consultes i centres veterinaris
- Cultural: Activitats docents, sales d'exposicions i similars
- Recreatiu: Activitats vinculades a l'oci. Les activitats recreatives musicals compliran les condicions descrites al punt 4
- Esportiu: Locals i edificis condicionats per a la pràctica i ensenyament d'exercicis de cultura física (gimnàs, acadèmies de dansa i similars)
- Aparcament

En els usos en que no s'indiqui cap precisió resulta d'aplicació la normativa del Pla General Metropolità per a la clau 22a.

2. L'ús d'oficines només s'admet en les pròpies de l'activitat autoritzada.

3. L'ús comercial s'admet en les parcel·les amb front als eixos de la carretera de la Vila, carrer Agricultura i Avinguda del Segle XXI.

En la resta de les parcel·les s'admet el comercial previst en l'art. 311 del PGM (Establiments dedicats a la venda de maquinària, material de transport, elements auxiliars de la indústria i materials per a la construcció, així com cafeteries, restaurants, bars i similars). A més, s'admet també l'ús comercial com a ús complementari, en establiments per a l'exposició i venda dels productes propis de l'activitat industrial que s'hi desenvolupa en espais amb una superfície de venda no superior al 30% de la superfície de la parcel·la sempre que no ultrapassi els tres-cents metres quadrats, i que no podran configurar, juntament amb altres, un establiment comercial col·lectiu. Aquesta activitat comercial només es pot dur a terme mentre es mantingui l'activitat industrial principal.

Aquesta regulació s'aplicarà sense perjudici del compliment del Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, o la normativa sectorial que el substitueixi. L'esmentat Decret Llei estableix que, en trobar-se aquest àmbit fora de la TUC, només s'hi poden implantar establiments comercials singulars (ECS) o bé l'ús complementari esmentat al punt anterior.

4. L'ús de bars i restaurants s'admet en tota la zona 22apic1.

5. Els usos recreatius no musicals s'admeten només en parcel·les amb front al carrer Agricultura i a la Carretera de la Vila.

6. Dintre de l'ús recreatiu s'admeten les activitats recreatives musicals de bar musical, discoteca, sala de ball, sala de festa amb espectacle i cafè teatre i cafè concert que es desenvolupin en horari de vespre-nit que estiguin situats a una distància superior als 200 metres d'edificis d'habitatges.

Les discoteques, sales de ball i sales de festa han de respectar una distància entre elles, mesurada per vial públic, de 400 metres mínim.

L'aforament màxim de discoteques, sales de ball i sales de festa serà de 700 persones. L'aforament màxim de bars musicals, cafè teatre i cafè concert serà de 200 persones. L'aforament de referència serà el teòric calculat d'acord amb la normativa vigent contra incendis.

S'admet l'activitat de local destinat a sala de lloguer de festes que tindrà la consideració de local de pública concurrència amb els requeriments de la normativa sectorial o ordenança municipal corresponents en matèria d' horaris, aïllament i nivell acústic exigible.

No s'admeten els establiments recreatius de règim especial, de la normativa sectorial<sup>16</sup>

Les activitats que s'implantin en aplicació del règim indicat en aquest precepte hauran de garantir l'adequada conservació dels espais urbans que poden veure's afectats per les mateixes.

7. S'admet l'activitat d'aparcament col·lectiu en plantes soterrani, planta pis i coberta.
8. L'ús sanitari, cultural i esportiu s'admet a les parcel·les amb front als eixos de la carretera de la Vila i carrer Agricultura.
9. Aquelles parcel·les en que s'implantin usos comercial, sanitari, cultural, esportiu i recreatiu desvinculats de l'activitat industrial al front de la carretera de la Vila es transformaran mitjançant el mecanisme establert a l'article 311.2 del PGM. En aquest cas, els propietaris hauran de cedir el 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic que comporti l'actuació respecte l'aprofitament urbanístic atribuït pel planejament vigent, d'acord amb l'article 43.1 del TRLUC.
10. Aquelles parcel·les en que s'implantin usos comercial, sanitari, cultural, esportiu i recreatiu desvinculats de l'activitat industrial i que donin front al carrer Agricultura i a l'avinguda del segle XXI estan subjectes a la cessió d'aprofitament mig d'acord amb l'article 43.1 i la Disposició Addicional Segona del TRLUC i per tant, els propietaris hauran de cedir el 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic resultant de l'actuació respecte l'aprofitament urbanístic atribuït pel planejament vigent. Així mateix, s'haurà de fer la reserva de sistemes establerta en l'article 100.4.a de la Llei d'Urbanisme.
11. El compliment dels deures de cessió establerts als punts 9 i 10 es pot substituir pel seu equivalent dinerari en el moment de l'atorgament de la llicència d'obra nova o rehabilitació que habiliti el nou ús i com a condició prèvia a la concessió de la llicència o autorització municipal, quan s'escaigui.
12. S'incorporarà a l'instrument de planejament o gestió o a la llicència d'obres, segons correspongui, una valoració comparativa entre l'aprofitament inicial i el resultant en l'àmbit objecte de la transformació.

#### Art. 17. Règim d'usos. Ús prohibit

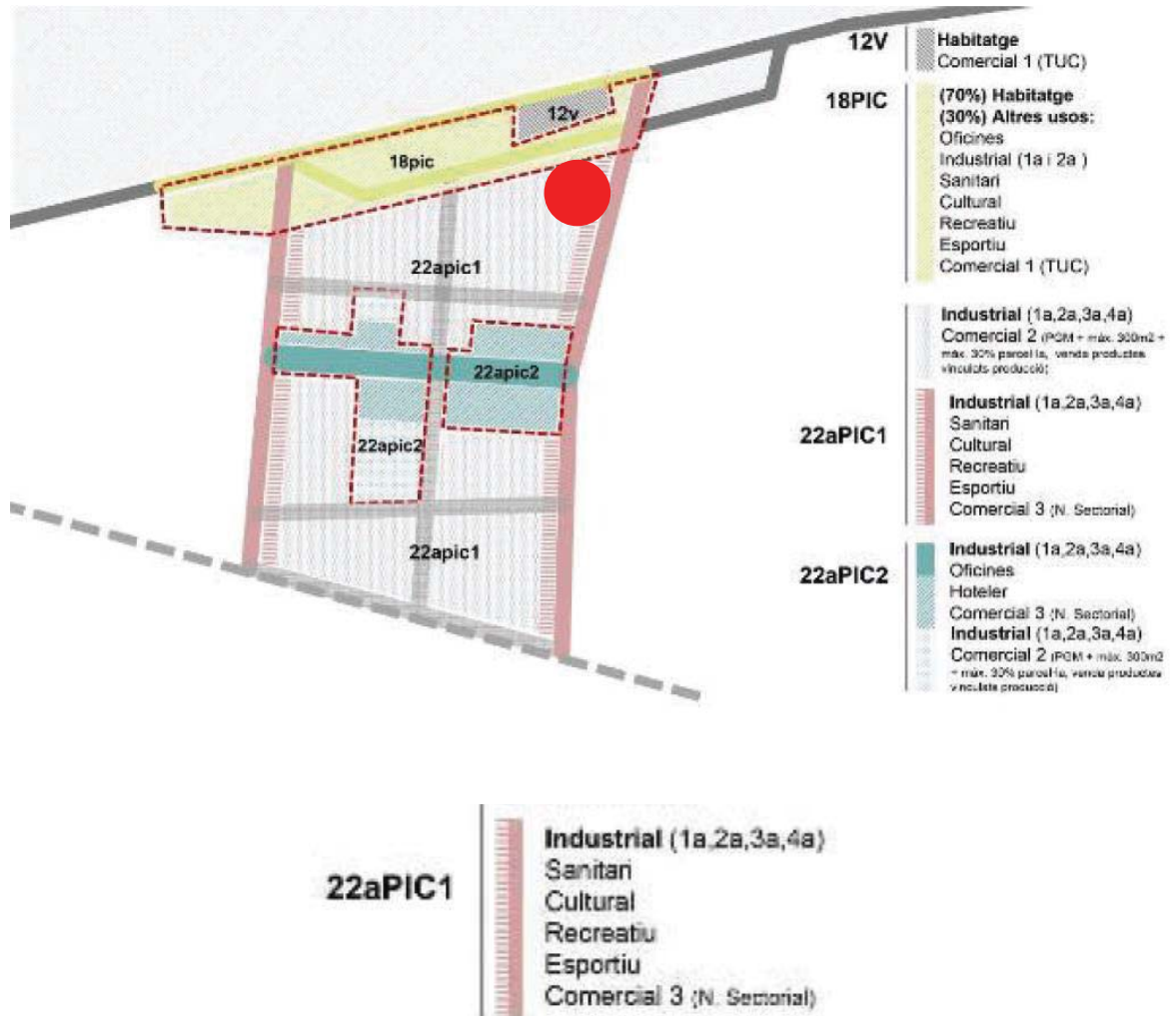
<sup>16</sup> Decret 112/2010, de 31 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament d'espectacles públics i activitats recreatives

1. Es prohibeix l'ús residencial i d'habitatge.

#### Art. 18. Condicions d'edificació

1. El tipus d'ordenació serà el d'alineació a vial.
2. Les condicions d'edificació específiques són les següents:  
La intensitat d'edificació per parcel·la no podrà passar de 2 m<sup>2</sup> sostre/m<sup>2</sup> sòl  
L'ocupació màxima serà del 100% en plantes soterrani i sobre rasant. L'alçada màxima total, donada l'amplada superior a 11m. de tots els vials, serà de 17 m, corresponents a PB+3.
3. El nombre màxim d'establiments per parcel·la es regirà per les següents condicions:
  - La superfície mínima per a la ubicació del primer establiment industrial serà de 300 m<sup>2</sup> de sostre.
  - S'admetran 2 establiments industrials a partir de 450 m<sup>2</sup> de sostre i un establiment més cada 300 m<sup>2</sup> de sostre addicionals.
  - Tots els establiments industrials ubicats en plantes baixes o en plantes superiors, han de tenir accés directe o a través d'accés comunitari, des de la via pública i han de tenir una façana mínima de 10 metres a via pública o espais comunitaris.
  - No es limiten el nombre d'activitats per establiment sempre i quan siguin compatibles. Es requerirà una llicència ambiental per a l'establiment.
  - Quan els establiments que s'implantin requereixin d'un espai comunitari d'accés exterior rodat, aquest no computarà als efectes de superfície de la parcel·la i tindrà una amplada mínima de 10 m. En les edificacions preexistents que es transformin es comprovarà que en aplicació d'aquestes condicions no se supera el sostre admissible pel planejament vigent.
  - Dins de l'espai destinat a un establiment que compleixi totes les condicions anteriors, s'admetran les assignacions d'espai a diferents persones físiques o jurídiques, en règim de lloguer d'espai i serveis comuns, a fi de que puguin compartir l'establiment admès. Per exemple: hotels o vivers d'empreses, estands comercials, tallers d'artistes o artesans, etc.
4. Places d'aparcament en noves edificacions i rehabilitacions amb canvi d'ús:
  - En edificis d'ús industrial i oficines pròpies de l'activitat industrial: la previsió serà d'1 plaça d'aparcament per cada 100 metres quadrats de superfície útil.
  - En edificis d'ús no industrial inclòs l'ús d'emmagatzematge: la previsió serà d'1 plaça d'aparcament per cada 200 metres quadrats de superfície útil, sense perjudici de les previsions més restrictives que faci el Decret 378/2006, pel qual es desplega la Llei 18/2005, d'equipaments comercials, o la legislació que el substitueixi. L'esmentat Decret estableix que per a establiments comercials a partir de 1.300 m<sup>2</sup> de superfície de venda s'hauran de reservar un mínim de 2 places cada 100 m<sup>2</sup> edificats.
5. Tractament de façanes  
La coronació de façanes serà horitzontal i única per a totes les edificacions del mateix volum, així com per naus en filera. No s'admetrà la col·locació en façana d'elements de recollida i

Situación de la parcela



### **Costes Unitarios de la edificación**

#### **1.8 Cost de les construccions per a les declaracions d'obra nova i divisió de la propietat horitzontal, segons la tipologia i la qualitat, en €/m<sup>2</sup> construït**

Aquests valors s'obtenen multiplicant el mòdul calculat a l'apartat 1.3, corresponent al cost d'execució material a efectes exclusivament de les declaracions de d'obra nova i de la divisió horitzontal, multipicat pels coeficients: de la tipologia i de la qualitat de l'edificació, els quals s'especifiquen en els anteriors apartats 5 i 6, respectivament

| Tipologías                 | Calidades   | €/m2  |
|----------------------------|-------------|-------|
| Edificios de uso sanitario | Muy buena   | 1.350 |
|                            | Buena       | 1.080 |
|                            | Media       | 900   |
|                            | Modesta     | 720   |
|                            | Muy modesta | 540   |
| Edificios de uso cultural  | Muy buena   | 1.038 |
|                            | Buena       | 831   |
|                            | Media       | 692   |
|                            | Modesta     | 554   |
|                            | Muy modesta | 415   |
| Edificios de uso docente   | Muy buena   | 1.038 |
|                            | Buena       | 831   |
|                            | Media       | 692   |
|                            | Modesta     | 554   |
|                            | Muy modesta | 415   |
| Locales comerciales        | Muy buena   | 1.038 |
|                            | Buena       | 831   |
|                            | Media       | 692   |
|                            | Modesta     | 554   |
|                            | Muy modesta | 415   |
| Locales industriales       | Muy buena   | 1.038 |
|                            | Buena       | 831   |
|                            | Media       | 692   |
|                            | Modesta     | 554   |
|                            | Muy modesta | 415   |
| Naves almacén              | Muy buena   | 415   |
|                            | Buena       | 332   |
|                            | Media       | 277   |
|                            | Modesta     | 222   |
|                            | Muy modesta | 166   |
| Edificios industriales     | Muy buena   | 665   |
|                            | Buena       | 498   |
|                            | Media       | 415   |
|                            | Modesta     | 332   |
|                            | Muy modesta | 249   |
| Sótanos                    | Muy buena   | 519   |



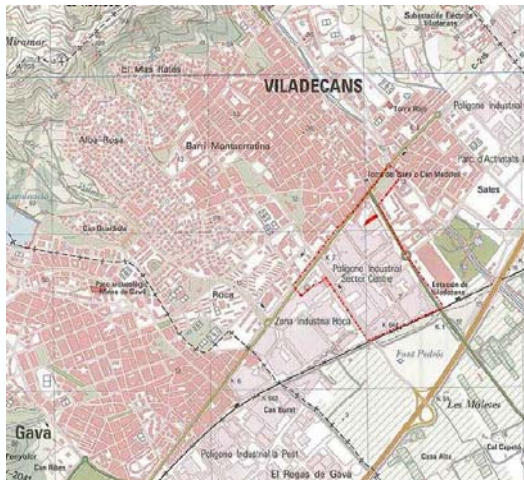
## Planos

PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE CAMBIO DE USO DE PARCELA  
SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6  
Carretera de la Vila, 6, 08840, Viladecans (Barcelona)

## PLANOS



SITUACIÓN



EMPLAZAMIENTO



ORTOFOTO

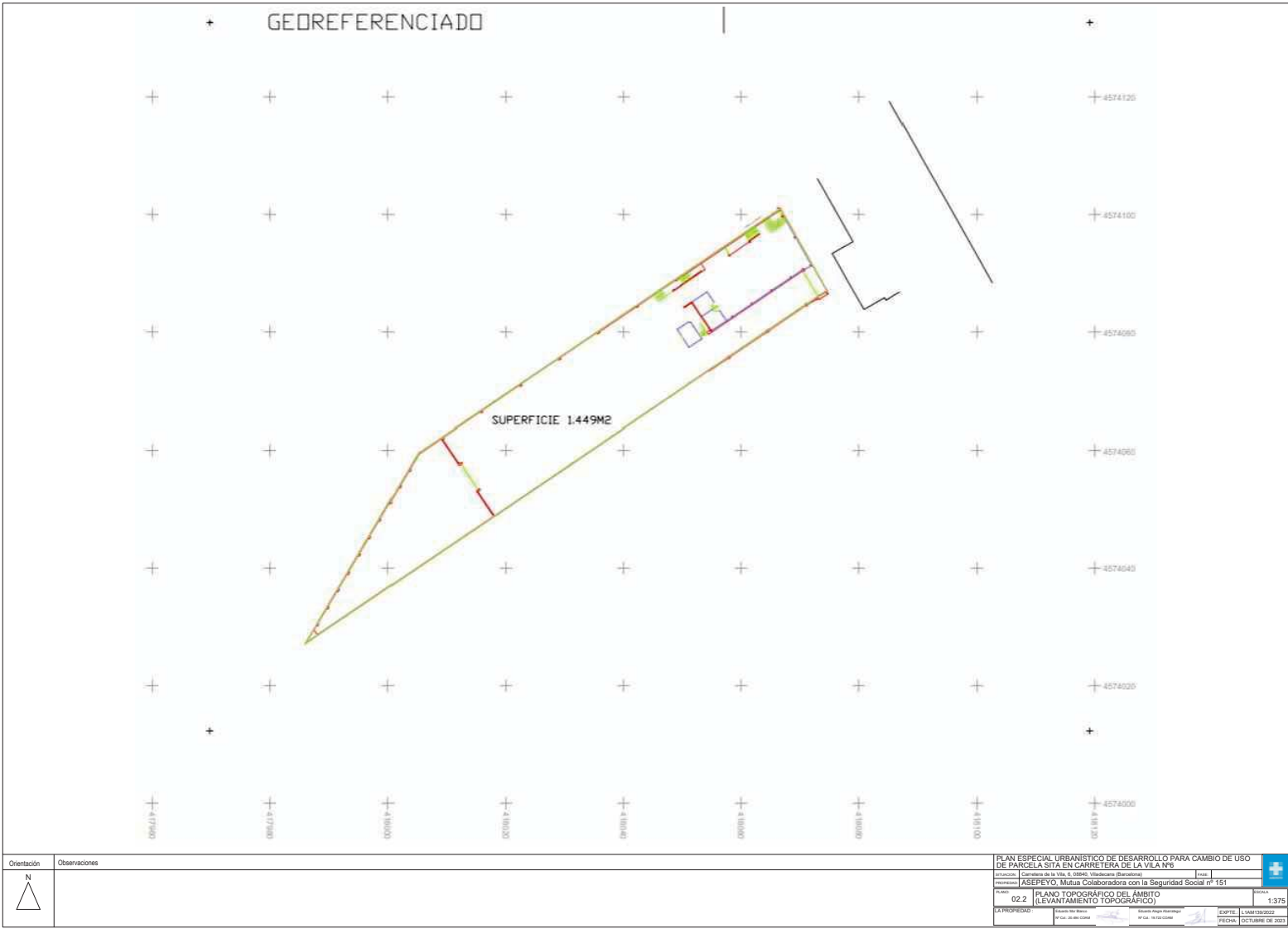
| Orientación | Observaciones   |
|-------------|---|
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> UBICACIÓN</li> <li><span style="color: red;">—</span> ÁMBITO</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> DELIMITACIÓN PGM - Polígono Industrial Centro</li> </ul> |

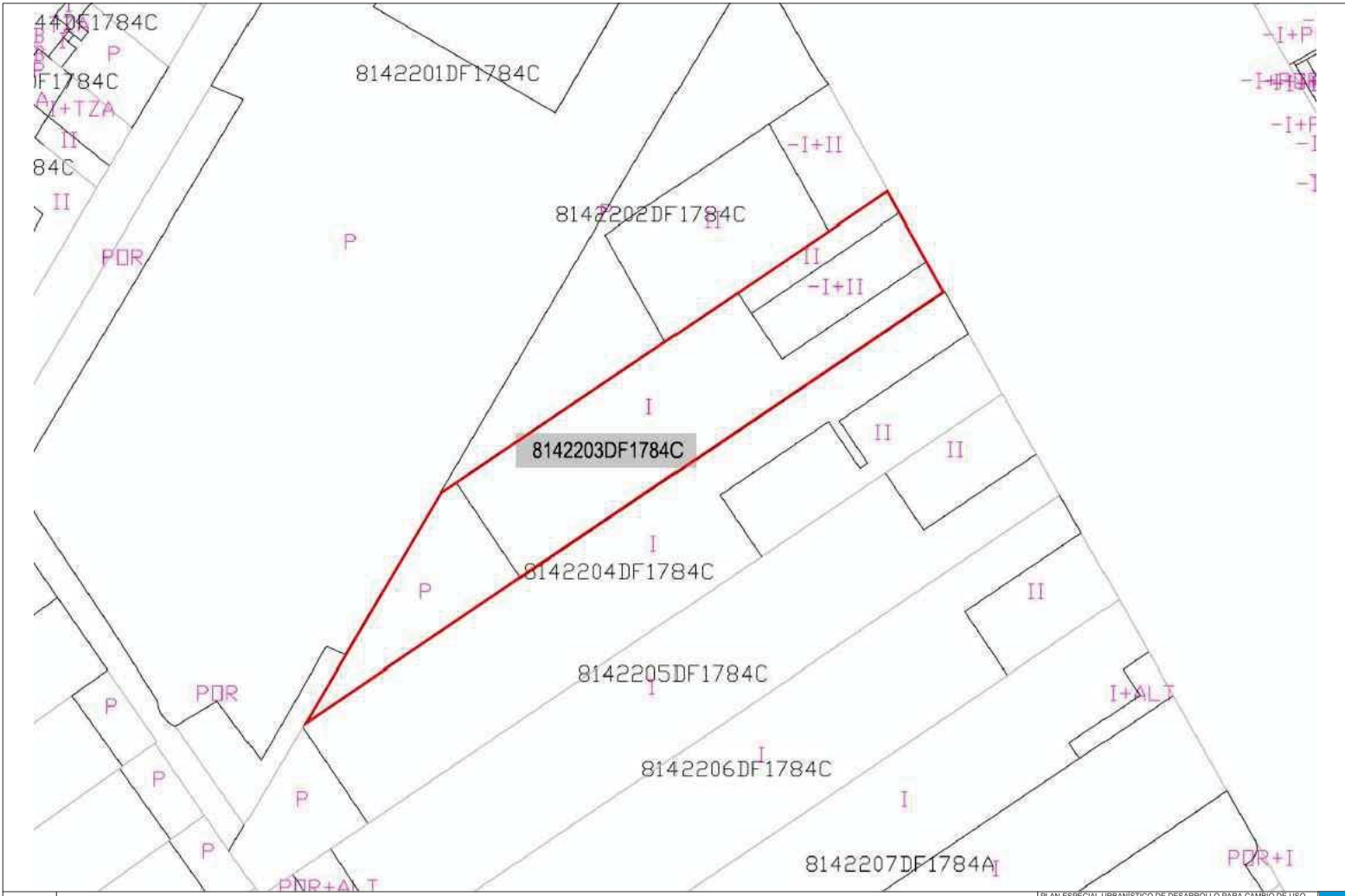
|  |                       |  |                                     |
|--|-----------------------|--|-------------------------------------|
| PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6 |                       |  |                                     |
| Industria   Carretera de la Vila 6, 08040, Viladecans (Barcelona)                                      |                       |  |                                     |
| Proyecto   ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151                                  |                       |  |                                     |
| PLANO  | 01                    | PLANO DE SITUACIÓN, EMPLAZAMIENTO Y ORTOFOTO | SE                                  |
| PROYECTADO   | Eduard Font Batlle    | Escuela Técnica Superior de Ingeniería       | UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA |
| FECHA  | 10 de octubre de 2023 | WGS 1984                                     | PROYECTO                            |
| FECHA  | OCTUBRE DE 2023       | PROYECTO                                     | PROYECTO                            |



|   |   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
|---|---|---|--|--|---|--|--|--------|--|--|--------|--|---|--|---------------|--------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|--------|-------|
| <p>Orientación</p>  | <p>Observaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> AMBITO</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> DELIMITACIÓN PGM - Polígono Industrial Centro</li> </ul> | <p><b>ALTURA SOBRE EL NIVEL DEL MAR (m)</b></p> | <p>DATOS DEL AMBITO:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Superficie real = 1.448,00 m<sup>2</sup></li> <li>- Altitud = +8 msnm</li> </ul> | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: 8px;">Indicador   Carretera de Vila Nº 6, Polígono Industrial Centro</td> <td style="font-size: 8px;">Código  </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="font-size: 8px;">Proyecto   ASEPPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="font-size: 8px;">Escala  </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>02.1 PLANO TOPOGRÁFICO DEL ENTORNO</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: 8px;">Elaborado por  </td> <td style="font-size: 8px;">Escala  </td> </tr> <tr> <td style="font-size: 8px;">Dibujado por  </td> <td style="font-size: 8px;">Fecha  </td> </tr> <tr> <td style="font-size: 8px;">Revisado por  </td> <td style="font-size: 8px;">Fecha  </td> </tr> <tr> <td style="font-size: 8px;">Aprobado por  </td> <td style="font-size: 8px;">Fecha  </td> </tr> <tr> <td style="font-size: 8px;">Escala  </td> <td style="font-size: 8px;">Fecha  </td> </tr> </table> | <b>PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6</b> |  | Indicador   Carretera de Vila Nº 6, Polígono Industrial Centro | Código | Proyecto   ASEPPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151 |  | Escala |  | <b>02.1 PLANO TOPOGRÁFICO DEL ENTORNO</b> |  | Elaborado por | Escala | Dibujado por | Fecha | Revisado por | Fecha | Aprobado por | Fecha | Escala | Fecha |
| <b>PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6</b> |   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| Indicador   Carretera de Vila Nº 6, Polígono Industrial Centro  | Código  |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| Proyecto   ASEPPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151  |   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| Escala  |   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| <b>02.1 PLANO TOPOGRÁFICO DEL ENTORNO</b>   |   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| Elaborado por   | Escala  |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| Dibujado por  | Fecha   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| Revisado por  | Fecha   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| Aprobado por  | Fecha   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |
| Escala  | Fecha   |   |  |  |   |  |  |        |  |  |        |  |   |  |               |        |              |       |              |       |              |       |        |       |

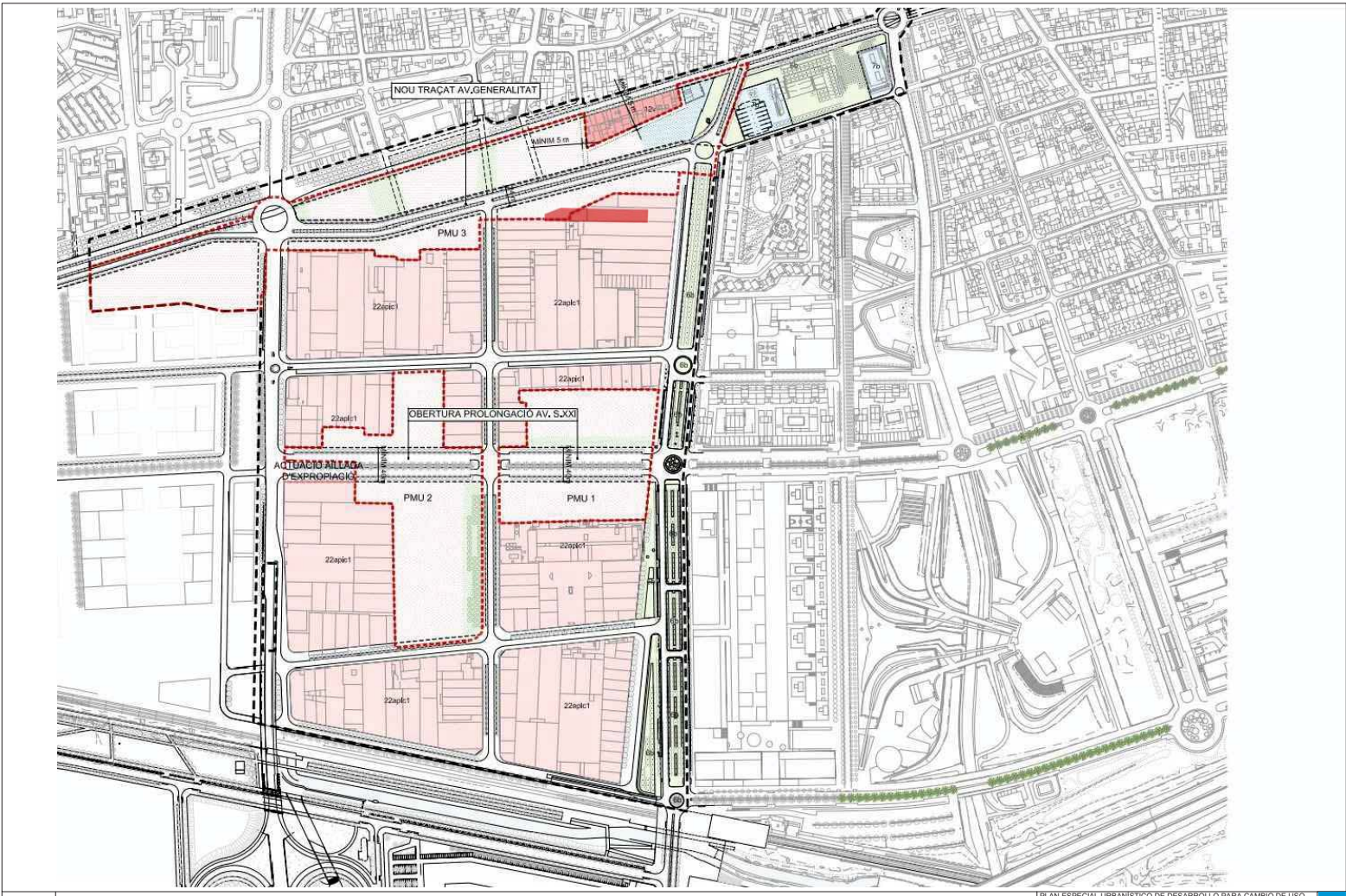
Dibujo e información propiedad de EZE ARQUITECTOS. Se prohíbe su utilización o reproducción, total o parcial, sin autorización expresa de EZE ARQUITECTOS.





|                    |  |   |   |
|--------------------|--|---|---|
| <p>Orientación</p> | <p>Observaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— AMBITO</li> <li>XX ALTURAS</li> <li>XX REFERENCIA CATASTRAL</li> </ul> | <p>PLAN ESPECIAL URBANISTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA N°6</p> <p>Ubicación: Carretera de la Vila N°6, Villavieja (provincia)</p> <p>Propiedad: ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social n° 151</p> |   |
|                    | <p>03 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD</p>   | <p>1/300</p>  | <p>Elaborado por: [Firma]</p> <p>Fecha: [Firma]</p> |





Orientación



Observaciones

▭ AMBITO

|  |                 |         |                 |
|--|-----------------|---------|-----------------|
| PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6 |                 | Escala  |                 |
| Indicador   Carretera de Vila 3, 600m, Vialidad Generalitat  |                 | 1:2500  |                 |
| Propietario   ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151                               |                 | Fecha   |                 |
| Plano   05 PLANO DE CALIFICACIÓN DEL SUELO   |                 | 1:2500  |                 |
| Elaborado por  | Revisado por    | Empleo  | Fecha           |
| EZE ARQUITECTOS  | EZE ARQUITECTOS | ASEPEYO | OCTUBRE DE 2023 |





|                              |   |  |  |
|------------------------------|---|--|--|
| <b>Orientación</b><br>N<br>↑ | <b>Observaciones</b><br>■ AMBITO<br>- - - - - DELIMITACIÓN PGM - Polígono Industrial Centro | <ul style="list-style-type: none"><li>■ &gt;= 75 dBA</li><li>■ &gt; 69 - 74 dBA</li><li>■ &gt; 64 - 69 dBA</li><li>■ &gt; 59 - 64 dBA</li><li>■ &gt; 54 - 59 dBA</li><li>■ &lt; 54 dBA</li></ul> | <b>PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6</b><br>Industria   Construcción   Vivienda   Almacén   Otros<br>Propiedad   ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151<br><b>07.1 PLANO DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE DÍA</b><br>Escala: 1:2000<br>Elaborado por: [ ]<br>Revisado por: [ ]<br>Aprobado por: [ ]<br>Fecha: [ ]<br>Emitido: [ ]<br>Fecha: [ ] |
|------------------------------|---|--|--|



| Observaciones                      |   |
|------------------------------------|---|
| <span style="color: red;">■</span> | AMBITO  |
| - - - - -                          | DELIMITACIÓN PGM - Polígono Industrial Centro |

|   |               |
|---|---------------|
| <span style="color: orange;">—</span>     | > 64 - 66 dBA |
| <span style="color: yellow;">—</span>     | > 59 - 64 dBA |
| <span style="color: lightgreen;">—</span> | > 54 - 59 dBA |
| <span style="color: green;">—</span>      | > 50 - 54 dBA |
| <span style="color: darkgreen;">—</span>  | < 50 dBA      |

|  |                |                |                 |
|--|----------------|----------------|-----------------|
| PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6 |                |                |                 |
| Industria   Construcción de VIVIENDAS, VIVIENDAS GERENCIALES   |                | Código         |                 |
| Municipio   ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151                                 |                | Escala         |                 |
| 07.2 PLANO DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE NOCHE  |                |                | 1:2000          |
| PROYECTO   | Elaborado por  | Revisado por   | EMITE           |
|  | Nº de licencia | Nº de licencia | FECHA           |
|  |                |                | OCTUBRE DE 2023 |



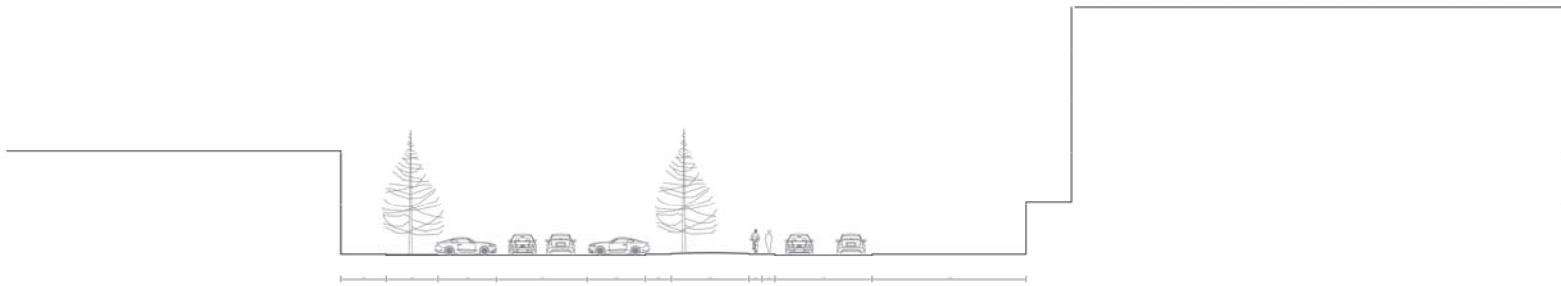
- Observaciones
- ÁMBITO
  - AFECCIONES: Avenida
  - ACCESOS

|   |  |                 |       |
|---|--|-----------------|-------|
| <b>PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6</b> |  |                 |       |
| Iniciativa: <b>Comunidad de Vecinos, Vivienda Sostenible</b>  |  |                 |       |
| Proyecto: <b>ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151</b>                                   |  |                 |       |
| Plano:  | <b>08 PLANO DE AFECCIONES EXISTENTES</b> | Escala:         | 1:750 |
| Elaborado por:  | Revisado por:                            | Fecha:          |       |
|   |  | SEPTIEMBRE 2022 |       |
|   |  | OCTUBRE DE 2023 |       |



|                              |  |  |  |
|------------------------------|--|--|--|
| <b>Orientación</b><br>N<br>↑ | <b>Observaciones</b><br>■ AMBITO<br>■ Asfalto<br>■ Adoquín<br>■ Vegetación | <b>PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6</b><br>Ubicación: Carretera de Vila Nº 6, 100m, Villavieja (Buenos Aires)<br>Propiedad: ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151 | <b>09 PLANO DE PAVIMENTACIÓN, ALINEACIÓN Y RASANTES</b><br>Escala: 1:300<br>Fecha: OCTUBRE DE 2023 |
|------------------------------|--|--|--|

Dibujo e información propiedad de EZE ARQUITECTOS. Se prohíbe su utilización o reproducción, total o parcial, sin autorización expresa de EZE ARQUITECTOS.



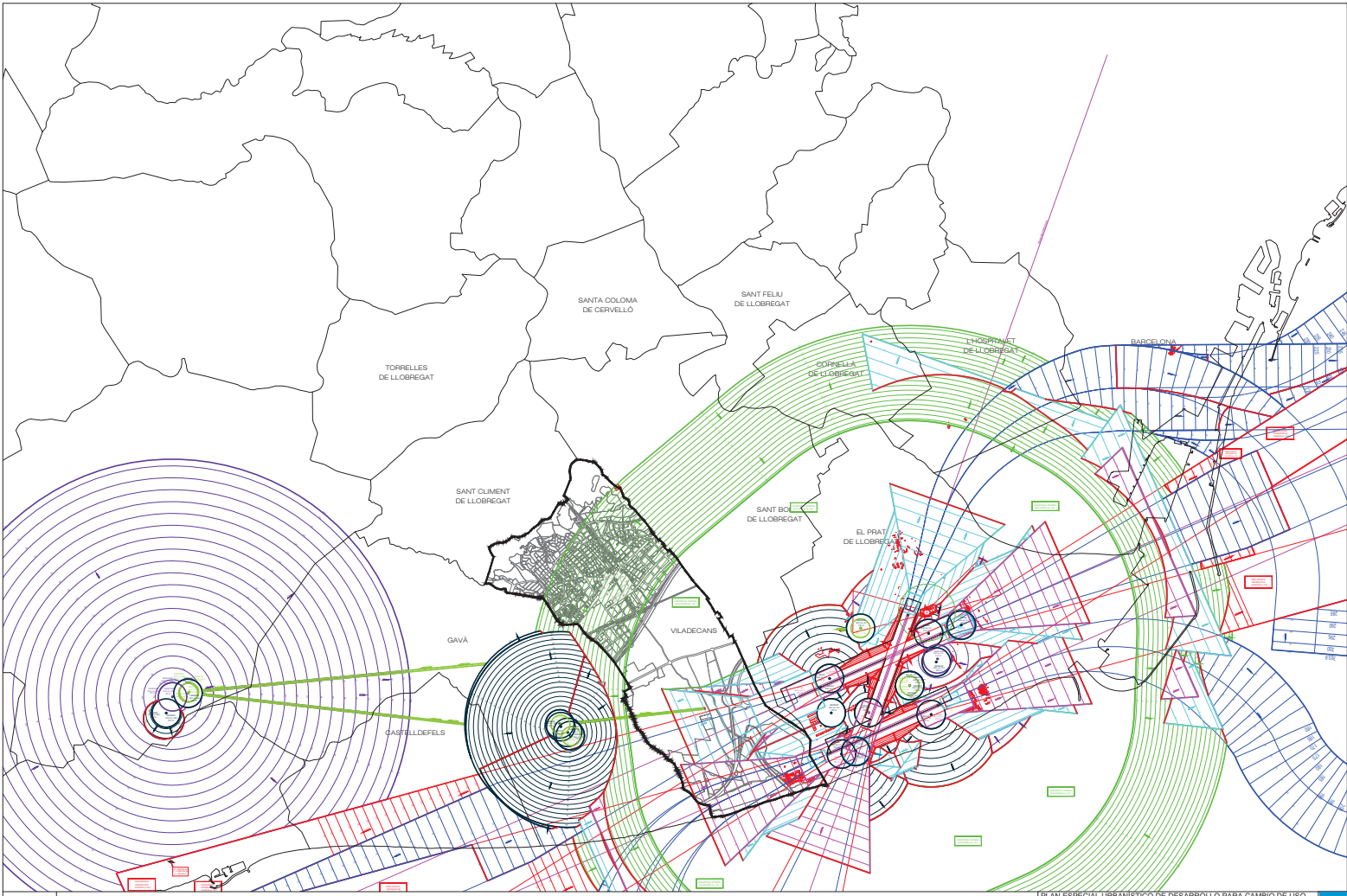
Orientación Observaciones

PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6  
UBICACIÓN: CARRETERA Nº 10, VILA DE OSMES, VILHANOVA (BARCELONA)  
PROPIEDAD: ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151



PLANO: 10 SECCIÓN DE LA CALLE ESCALA: 1:200  
LA PROPIEDAD: Eduard Torrens i Ballester, nº C.I.P. 26.884.024P Eduard Angel Hernández, nº C.I.P. 19.122.028P EXPTE.: L/14M/130/2022  
FECHA: OCTUBRE DE 2023

Dibujo e información propiedad de EZE ARQUITECTOS. Se prohíbe su utilización o reproducción, total o parcial, sin autorización expresa de EZE ARQUITECTOS.



Orientación



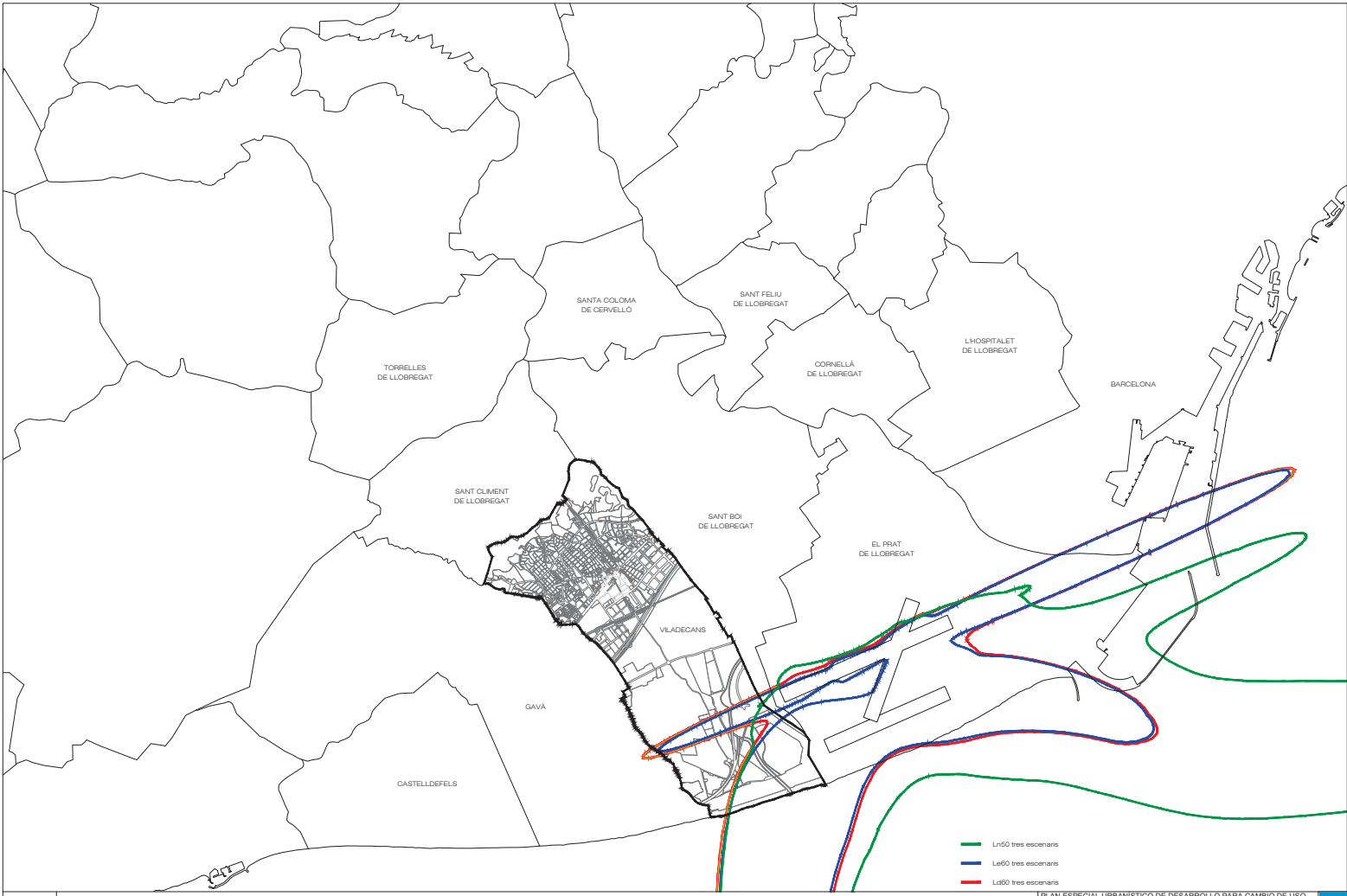
N

Observaciones

AMBITO

|  |                       |                             |                       |
|--|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6 |                       | Escala                      |                       |
| Indicador   Carretera de Vila nº 6, Viladecans (Barcelona)   |                       | Escala                      |                       |
| Proyecto   ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151                                  |                       | Escala                      |                       |
| PLANO  | 11.1                  | SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS I | SIE                   |
| SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS   |                       |                             |                       |
| EXPROPIACIÓN   | 1º PLAN DE DESARROLLO | 2º PLAN DE DESARROLLO       | 3º PLAN DE DESARROLLO |
| DISEÑO: EL VAM 15/05/2022  |                       | DISEÑO: EL VAM 15/05/2022   |                       |
| FECHA: OCTUBRE DE 2023   |                       | FECHA: OCTUBRE DE 2023      |                       |

Dibujo e información propiedad de EZE ARQUITECTOS. Se prohíbe su utilización o reproducción, total o parcial, sin autorización expresa de EZE ARQUITECTOS.



- Lnd0 tres escenarios
- Le60 tres escenarios
- Ld60 tres escenarios

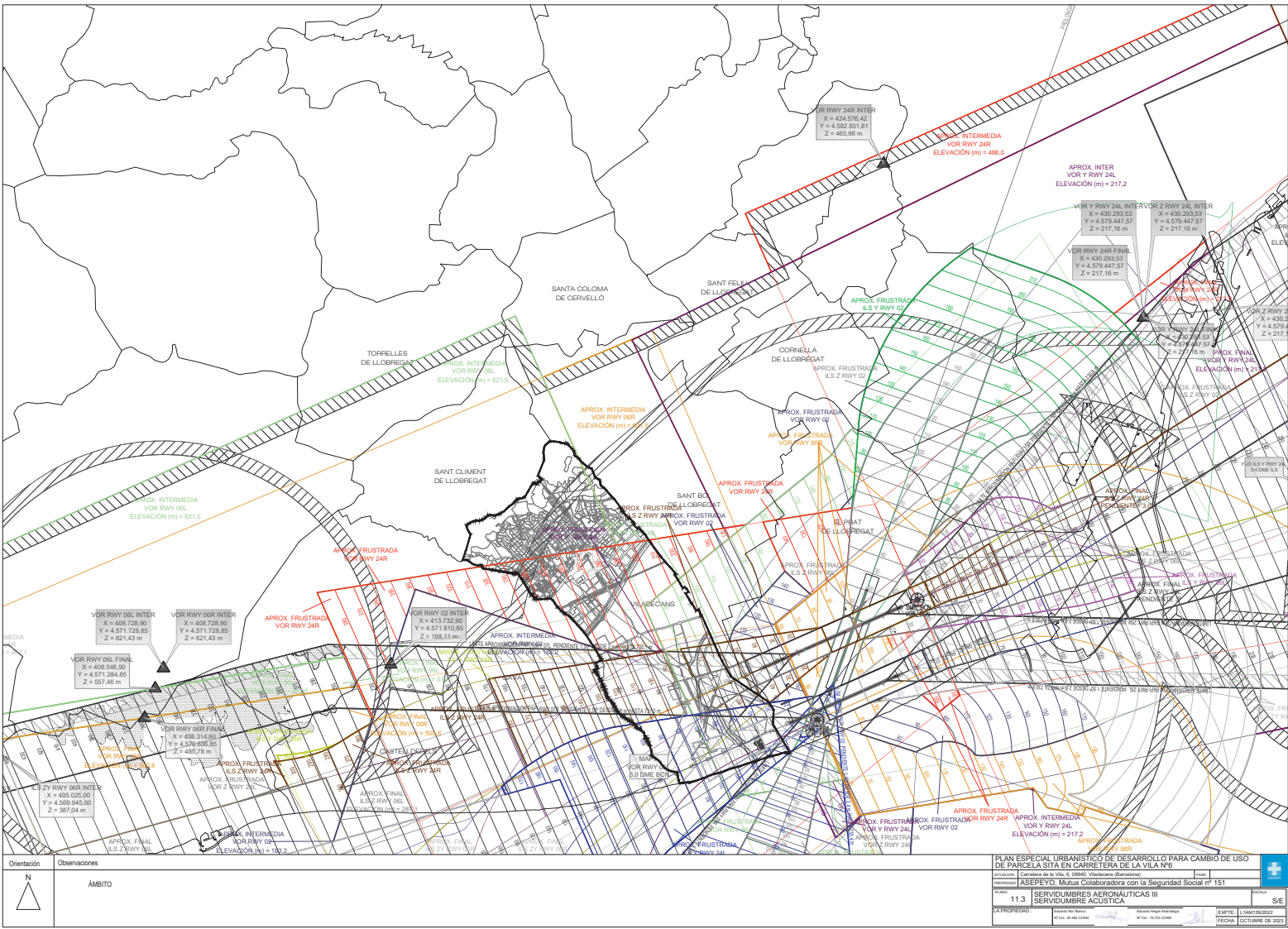


Orientación  
Observaciones

AMBITO

|   |              |                              |                 |
|---|--------------|------------------------------|-----------------|
| PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6    |              | Escala                       |                 |
| Indicador: <input type="checkbox"/> Competencia Urbanística, <input type="checkbox"/> Urbanística General |              | Escala: 1:5000               |                 |
| Proyecto: ASEPPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151                                     |              | Escala: 1:5000               |                 |
| PLANO   | 11.2         | SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS II | SE              |
| SERVIDUMBRES DE OPERACIONES   |              |                              |                 |
| PROPIEDAD:  | Propietario: | Responsable Proyecto:        | EMITE:          |
|   |              |                              | EL 14/10/2022   |
|   |              |                              | FECHA:          |
|   |              |                              | OCTUBRE DE 2023 |

Dibujo e información propiedad de EZE ARQUITECTOS. Se prohíbe su utilización o reproducción, total o parcial, sin autorización expresa de EZE ARQUITECTOS.



Orientación  
  
 Observaciones  
 AMBITO

|   |  |
|---|--|
| <b>PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6</b> |  |
| PROYECTO:   | C/Carretera de Vila Nova de Gaia, Villaverde de Gerdau     |
| PROMOTOR:   | ASEPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151 |
| PLAN:   | 11.3 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS III SERVIDUMBRES ACÚSTICA   |
| APROBACIÓN:   | 11.3 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS III SERVIDUMBRES ACÚSTICA   |
| FECHA:  | OCTUBRE DE 2013  |

Dibujo e información propiedad de EZE ARQUITECTOS. Se prohíbe su utilización o reproducción, total o parcial, sin autorización expresa de EZE ARQUITECTOS.



PLANTA CUBIERTA

PLANTA PRIMERA

PLANTA BAJA



Orientación Observaciones

|  |   |   |                        |
|--|---|---|------------------------|
| PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE DESARROLLO PARA CAMBIO DE USO DE PARCELA SITA EN CARRETERA DE LA VILA Nº6 |   | Escala: 1:200   |                        |
| Indicador: Carretera de Vila Nº 6, Villavieja (Girona)   |   | Proyecto: ASEPPEYO, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151 |                        |
| PLANO: 12.1  | PROPUESTA PROVISIONAL NO VINCULANTE I PLANTAS |   |                        |
| EXEPTADO:  | EXEPTADO:                                     | EXEPTADO:   | EXEPTADO:              |
| FECHA: OCTUBRE DE 2023   | FECHA: OCTUBRE DE 2023                        | FECHA: OCTUBRE DE 2023  | FECHA: OCTUBRE DE 2023 |

